

Irina V. Popova-Nowak

A nemzet felfedezésének Odüsszeiája

Magyarok Magyarországon és külföldön, 1750–1850

Gilbert Keith Chesterton megjegyzése szerint „a legszembetűnőbb egy idegen nemzetben nem is annyira az, hogy megtaláljuk-e az ismerős dolgokat, vagy sem; inkább az, hogy nem a megszokott helyen találjuk őket.” A szellemes angol így fogalmazta meg az utazás mint két világ – az utazó által otthagytott ismerős és az utazó által felfedezett új világ – közötti állandó mozgás lényegét. Írásom közép-pontjában éppen az utazók és világaik kölcsönhatása áll. Az utazástörténet szerint az utazónak a két világ közötti mozgása azt jelenti, hogy éppen „sehol sincs”, így „az utazó nem kísérli meg hatalmát ráerőltetni az idegen kultúrára, hanem inkább megfigyeli és racionalizálja azt.” Az utazás, épp ezért, „nem egy előre meghatározott jelentésnek egy semlegesített, identitással nem rendelkező másikra vetítése”.¹ Számos más kutató az utazó és környezete dialogikus viszonyára mutat rá, vagyis arra, hogy az egyén érdeklődésének tárgyait különböző szemszögekből vizsgálja meg és fedezi fel, összekapcsolja őket saját világával és ismerőssé alakítja őket, ezáltal definiálva és újradefiniálva saját identitását.²

Írásom a magyar utazókat és a földrajzi és szimbolikus határok állandó átlépésére sarkalló indokaik sokféleségét mutatja be. Az utazást és az útleírásokat a modernizálódó térhasználati gyakorlat és az utazók változó identitásának priz-máján keresztül látja, és számításba veszi azt a kihívást is, amelyet a nyugati nar-ratívák állítottak Magyarország elé. Megvizsgálja, miképpen juttathatta kifejezés-re a belföldi, illetve külhoni utazás a nemzeti identitások változatait azáltal, hogy lehetővé tette az utazók számára az elképzelt nemzeti közösség internalizálását, a tagjai közötti kapcsolatok létrehozását és elmélyítését. Ugyancsak utal majd az írás arra, miképpen kérdőjelezték meg az utazók a hagyományos társadalmi térhasználat gyakorlatát és hogyan találtak új utakat identitásuk kifejezésére és feltérképezésére.³ A dolgozat első része a magyar utazási szokások és lehetőségek rövid áttekintését nyújtja, második része az utazás funkcióit térképezi fel: többek

¹ Musgrove 1999: 31–32, 39.

² Stagl 1995: 2–3. Az interkulturális kommunikációval foglalkozó legutóbbi vizsgálatok hasonlóképpen azt mutatják, hogy a kulturális választóvonalak átlépésével folytatott kommunikáció az identitások állandó újratárgyalását, vagyis magunk és a másik állandó újradefiniálását eredményezi. Lásd Holliday–Hyde–Kullman 2004: 160.

³ Az utazásról mint a világ feltérképezésének módjáról lásd Wolff 1994. Az utazásról mint az identitások kinyilvánításának és alakításának módjáról lásd Etkind 2001. Lásd még Elkar 1980: 60; Bödecker 1993; Siebers 1992.

között számba veszi az akadémikus kutatás, oktatás, szakmai gyakorlat, vagy gazdasági és politikai reformok kielérelése céljából gyakorolt utazást. A harmadik rész azt vizsgálja, miképpen tükrözte és segítette elő az utazás a magyar identitás változásait, illetve miképpen reagáltak a magyar utazók a Magyarországról szóló nyugati narratívákra. Végül az írás a nemzetiségek utazási mintáinak tárgyalásával zárul, a szlovák utazók példáján keresztül.

UTAK, KOCSMÁK, HAJÓK ÉS AZ UTAZÁS TUDOMÁNYA

A magyarországi népesség földrajzi mobilitása az útszolgálat kiépülésének és a közlekedés modernizációjának köszönhetően szignifikánsan megnövekedett a 18–19. században. 1790 és 1848 között az útszolgálat teljes hossza jelentősen nőtt: a helyi utakat is beleszámolva elérte a csaknem 7000 km-t.⁴ A korszak magyar szerzői számára az úthálózat expanziója a szabadság növekedésével és a társadalmi távolságok áthidalásával volt egyértelmű.⁵ Az úthálózat összekötötte a birodalmi fővárost Budával, Pozsonnyal és Magyarország minden fontosabb városával.⁶ Míg a gazdagabb utazók saját közlekedési eszközeiket használhatták, a középosztálybeliek az osztrák társaságok által megindított tömegközlekedésre számíthattak: ezek 1749-ben indították az első rendszeres személyszállító kocsiszolgálatot, amelynek Bécs és Buda közötti forgalma három év múlva kezdődött meg és terjeszkedése az 1750-es évekre már Erdélyt is elérte. Az osztrák kocsik menetrend szerint közlekedtek, a helyeket előre le kellett foglalni, továbbá esti szállást és étkezést is garantáltak, ezáltal strukturálták és modernizálták az utazási szokásokat. A 18–19. század folyamán az útszolgálat kiterjedése és a közlekedési eszközök fejlődése lecsökkentette az utazás időtartamát: a Bécs és Buda közötti út megtétele például a 18. század végén még két napot vett igénybe, az 1830-as években azonban már csak harmincegy órát.⁷

Az 1830–40-es években a magyar „gyors parasztok” komoly kihívást kezdtek jelenteni az osztrák közlekedési cégeknek, hiszen olcsóbb és gyorsabb, bár kényelmetlenebb utazási alternatívát jelentettek a magyar és külföldi utazók számára.⁸ Ugyanebben az időszakban a magyar újságok arra biztatták a közönséget, hogy a nemzeti társaságokat használják még akkor is, ha kényelmetlenek és nem tartják be a menetrendet. A kocsik, amelyekben Nagy Titusz keresztülutazott az országon 1839-ben, „valóban ronda és alkalmatlan” volt és „inkább cigányásatorhoz hasonlított”. Ennek ellenére Nagy lelkesedett érte, hiszen a nemzeti közlekedési

⁴ Czére 1997: 225–226, 80; Hanzély 1960: 40–41.

⁵ Fábrián 1838: 240–243.

⁶ Antalfy 1944: 123–124.

⁷ Benczély 1840: 21–23.

⁸ Például Biasini Kajetán járművei, amelyek Pest, Debrecen, Nagyvárad és Kolozsvár között közlekedtek, jócskán megnövelték az utazás sebességét: két nap helyett csak tizenhét órára volt szükségük. Ugyanígy, a parasztlétszám gyorsabb szolgáltatást nyújtottak Bécs és Buda között (tizenhét–húsz óra). (Antalfy 1944: 180; Czére 1997: 82.)

vállalkozással utazhatott, és a szegényes külsejű járművek vászonnal borított ablakaikkal is sokkal jobbak voltak, mintha egyáltalán nem lett volna nemzeti közlekedés, mivel a jövőbeli fejlődés lehetőségét jelentették.⁹ Másrésztől, Nagy még dicsekedett is a pontatlansággal, szinte erényként állítva be azt, miszerint ő, „mint magyar ember”, elkéshet az indulási időpontról, anélkül, hogy attól kelene tartania, hogy a kocsi nélküle indul el.¹⁰ Nagy számára a kényelmetlenebb nemzeti közlekedés választása nemzeti identitásának érvényre juttatását jelentette és szorosan kapcsolódott az ország gazdasági növekedésének lehetőségeihez, megelőlegezve az 1840-es évek kossuthi Védegyletének gondolatvilágát.

Az utazás jelensége túllépett a hagyományos társadalmak térhasználati gyakorlatán, így a vidéken utazási szolgáltatásokat nyújtó személyek sokszor úgy vélték, az utazók terhükre vannak; igaz, az utazók más-más attitűdöt figyeltek meg a magyar, német és zsidó fogadósoknál. Berecz Károly szerint a magyarok általában egyáltalán nem voltak olyan vendégszeretők és udvariasak, mint a zsidók.¹¹ Petőfi gúnyosan jegyezte meg: „Fizetned kell, hogy szóljon hozzád egy-két szót, enni pedig fizetésért sem ad. Ha kérsz tőle valamit, azt mondja, hogy nincs, vagy hogy ő biz ezért nem rak tüzet.” Két Bihar megyei kocsmában is megtörtént, hogy nem azt adták Petőfinek, amit kért, hanem azt, amihez kedvük volt, és még ezt is úgy, „mintha isten irgalmából adnák”.¹²

A magyarországi gazdaság modernizációja és a folyamszabályozási munkálatok a 19. század első felében megnövelték a hajózható folyók forgalmát.¹³ A Dunán a rendszeres gőzhajóforgalom az 1829-ben alapított Első Duna-Gőzhajózási Társaság (DGT) hatására indult el (a vállalat neve Császári és Királyi Első Szabadalmazott Duna Gőzhajózási Társaság, vagy *Erste Österreichische Kaiserliche und Königliche Privilegierte Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft*ként is ismert). 1835 és 1842 között a társaság a Fekete-tengerig terjesztette ki útvonalát, flottája ötről huszonnégy hajóra nőtt, a Dunán utazók száma pedig 17 727-ről 211 401-re emelkedett.¹⁴ Ugyanakkor a Társaság nem volt képes kielégíteni a helyi utazási igényeket és szembe kellett néznie a nemzeti alapon kialakuló vállalkozások kihívásával, amilyen a Száva–Kulpa Gőzhajótársaság is volt.

A gőzhajózás mellett számos esetben felemelte a szavát Széchenyi István, aki maga is a Duna Gőzhajózási Társaság részvényese volt és honfitársait is közlekedési beruházásokra biztatta. Úgy vélte, a közlekedés fontos a reformok útjára lépett ország számára, már csak azért is, mert fejlődési mintákra van szüksége. Mellette szólott még, hogy a közlekedés segít a világtól elzárt helységek és

⁹ Nagy 1839: 321.

¹⁰ Nagy 1839: 321.

¹¹ Berecz 1842: 1210.

¹² Petőfi 1956: 57.

¹³ Vásárhelyi 1838a; Vásárhelyi 1838b. A folyamszabályozásokról lásd Töry 1972; Győri 1832–1834; Schmidt 1929.

¹⁴ *Ülési Jegyzőkönyve az ausztriai cs. kir. szabaditékú első Dunagőzhajózási Társaság közgyűlésének*, 1841-iki február 26-ikán. Magyar Tudományos Akadémia Könyvtára, Kézirattár (= MTAK K) K 177/28.

birtokok elszigeteltségének feloldásában, ráadásul lehetővé teszi, hogy az emberek szabadon mozogjanak az országban, felfedezhessék természeti és történeti emlékeit.¹⁵ Széchenyi remélte, hogy a fejlett közlekedés – és különösen a folyami közlekedés – által több külföldi utazó keresi majd fel Magyarországot, így lehetővé válik a nyugati útleírások negatív Magyarország-képének megváltoztatása.¹⁶

Azok a magyar utazók, akik gőzhajóra ültek, meglehetősen kozmopolita környezetet találtak az osztrák hajókon. Kazinczy Ferenc 1831-ben gőzhajón utazott Pestről Győrbe, és arról számolt be, hogy az angol kapitány vezérlete alatt álló hajón számos külföldi is utazott. Kazinczy úgy „domesztikálta” a helyet, hogy a magyar politikáról vitatkozott útitársaival. Jegyzetei többvektorú mozgást mutatnak a földrajzi tereken keresztül: felfelé a Dunán, de egyúttal – a beszélgetések révén – a hajó más utasai által meglátogatott helyeken is. Kazinczy számára a gőzhajó egyébként is újdonságnak számított: részletes leírást közölt a hajó külső és belső megjelenéséről is.¹⁷

A *Kisfaludi* gőzhajó, amely 1846-ban állt forgalomba a Balatonon, a magyar közönség számára az igazi nemzeti vállalkozás szimbolikus jelentőségét hordozta. Nevét a kiváló magyar költőkről, Sándorról és Károlyról kapta; egy felemelkedőben lévő nemzeti üdülőövezetben, a közélet nyári színterén közlekedett, magyar legénysége volt (bár holland kapitánya) és éttermében magyar ételeket szolgáltak fel.¹⁸ A *Kisfaludi* összekötötte a Balaton körüli településeket rendszeres forgalma és nemzeti jellege révén. A balatoni gőzhajózás az Ausztria és Magyarország közötti közlekedési kapcsolatot szintén fejlesztette: kocsijarat kötötte össze Sopront Keszthellyel, ahol az utasok gőzhajóra szállhattak és négy óra múlva már Balatonfüreden voltak.¹⁹

Az utazás sokszor veszélyes vállalkozásnak számított, mind a személyes biztonság, mind az egészség szempontjából, ezért, hogy kedvet csináljanak az utazáshoz, néhány magyar író – maguk is tapasztalt utazók – kísérletet tettek annak racionalizálására és részletes útmutatással szolgáltak arról, miképpen kell egy hosszú útra felkészülni. Írásaik, ahogy a korabeli magyar útleírások is, azt tükrözik, hogy az utazás – amellet, hogy fizikailag kimerítő volt – komoly kihívást jelentett az élelem és szállásszerzés, személyes biztonság és higiéné terén is. Illés (Edvi) Pál lutheránus lelkész és tanító szerint az utazónak kényelmes és praktikus öltözetet kell viselnie és fel kell szerelkeznie térképekkel, iránytűvel, egy töltött pisztollyal (legalábbis a kocsin utazóknak), valamint úti okmányokkal. Mivel mind Európában, mind Magyarországon sokan utaztak gyalog, Illés arra nézve is adott tanácsokat, hogyan kerülhető el a fáradság és fájdalom gyaloglás közben. Azt ajánlotta, ne gyalogoljunk többet napi hat óránál, és ha elfáradtunk, a vízzel kevert pálinka a legjobb orvosság. A szűk cipők okozta hólyag ellátására egy

¹⁵ Széchenyi 1893: 42.

¹⁶ Széchenyi 1893: 40, 43; Zelovich 1925: 15.

¹⁷ Kazinczy 1995: 334–336.

¹⁸ Jókai 1894: 18. Lásd még Antalfy 1984: 15–17.

¹⁹ Antalfy 1984: 17.

vékony szelet szalonnát javasolt.²⁰ Illés részletes tanácsokkal szolgált arra nézve is, hogyan kezeljük a lehetséges egészségügyi kockázatokat, ha vidéki fogadóknál szállunk meg, amelyek sokszor nem rendelkeztek fűtéssel és higiéniai viszonyaik is igen rosszak voltak. Az utazónak kerülnie kellett a forralatlan víz és gyanús külsejű hús fogyasztását.²¹ Illés arra is utalt, mennyire sérülékenyek az utazók, akik kiszakadtak ismerős környezetükből és azt tanácsolta, ne kössenek közeli barátságot ismeretlen emberekkel, hiszen azok csalók is lehetnek, illetve ne adjanak direkt válaszokat az utazásuk célját firtató kérdésekre.²²

OKTATÁS, SZAKMAI GYAKORLAT ÉS INFORMÁCIÓGYŰJTÉS MAGYARORSZÁGON ÉS KÜLFÖLDÖN

A 19. századi Magyarországon – akárcsak Európa más részeiben – az oktatás és a szakmai gyakorlat közvetlenül kötődött az utazáshoz. Az utazás fontos taneszköznek számított az arisztokrácia, a nemesség és a városi középrétegek számára.²³ A diákok, tanáraik irányításával, sokszor indultak az országon belüli vagy külföldi képzeletbeli utazásokra az iskolában. Bél Mátyás arra hívta fel diákjait a pozsonyi evangélikus gimnáziumban, hogy tágítsák földrajzi világukat falujuk határain túlra és írjanak megyeleírásokat az általa összeállított kérdőív alapján.²⁴ Korabinszky Mátyás térképész, földrajztudós és tanár Bélt követte, amikor diákjaival lemásoltatta a már létező megyetérképeket, beíratta velük a hiányzó információkat, hogy aztán képzeletbeli utazást indíthassanak pálcájukkal, „végigutazva” az szárazföldi és vízi utakon minden fontos településre, megemlékezve az adott helyek történelmi emlékeiről, az onnan származó vagy ott lakó hírességekről.²⁵ Bélhez és Korabinszkyhoz hasonlóan, a 19. században Illés Pál is összegyűjtölte a helyi, regionális és nemzeti szinteket az 1830-as években kiadott tankönyveiben. A gyerekeknek meg kellett tanulniuk az országon belüli utazás akadályait, a postautakat és a kapcsolódó szolgáltatásokat, a szállások típusait és a történelmi emlékeket – mindehhez pedig Magyarország térképét használták.²⁶ Illés módszerei lehetővé tették, hogy a diákok beépítsék tudásukba a térképeket és azok a földrajzi mobilitás szimbólumaivá válhassanak számukra.

A külföldi utazás része volt a szakma tanulásának és az állandó szakmai fejlődésnek: például a budai mérnökképző, az *Institutum Geometricum* ígéretes

²⁰ Illés 1825: 89–90. A gyalogos utazások alatt gyűjtött élményekre lásd Reguly 1994: 36, 42, 43; Fejerpataky-Belopotocký 1975: 89–91.

²¹ Illés 1825: 94. Sokszor azonban az utazó csak krumplihoz és tojáshoz jutott messzi települések fogadóiban, lásd Reguly 1994: 43, 46.

²² Illés 1825: 91–92.

²³ Siebers 1992: 20. Pulszky Ferenc például 1838 nyarán Ausztrián és Németországon keresztül Itáliába utazott, lásd Pulszky 1958: 76–92.

²⁴ Bél 1753 volt Magyarország legnépszerűbb tankönyve, 1767-ben és 1777-ben is újranyomták.

²⁵ Korabinszky 1786: 4–5.

²⁶ Illés 1836: 149–150, 169 (jegyzet), 182–184; Illés 1844.

diákjai is külföldre utaztak, hogy a fejlettebb technológiákkal megismerkedjenek.²⁷ Akárcsak Európa és a Habsburg Birodalom többi részének egymás után kialakuló tudós társaságai és nemzeti akadémiái, a munkálatait 1830-ban megkezdő Magyar Tudományos Akadémia is a tudományos információk gyűjtésének eszközeként tekintett az utazásra. Már az Akadémia megalapítása előtt is kialakult a magyar tudósok és térképészek körében az a hagyomány, hogy az országot járva gyűjtsék az annak történelmére, természetrajzára és földrajzára vonatkozó adatokat. Ezek a kutatóutak hozták létre és erősítették meg a nemzeti társadalom- és természettudományos közösség tagjai közötti kapcsolatokat.²⁸

Más szavakkal: az egyes helységek és gyűjtemények az utazás révén nyerték el jelentőségüket a nemzeti tudományosság számára, vagyis nemzeti tudományos kontextusba helyeződtek. Miközben a fiatal Kolonich gróf társaságával keresztülutazott Magyarországon, a neves tanító és térképész, Görög Demeter megyetérképeket vásárolt és statisztikai adatokat gyűjtött, amelyeket aztán felhasználta a megye területének kartografikus leírásához.²⁹ 1815-ben Brestyánszky Albert, a győri királyi akadémia tanára a Budai-hegységben és Felső-Magyarországon vizsgálódott, minden tapasztalatát papírra vetette és ásványgyűjteményét is kiegészítette. Tizenhat évvel később Kazinczy Ferenc a pannonhalmi apátság és Esztergom könyvtáraiban kutatott. Utazók dolgoztak a külföldi könyvtárakban és levéltárakban is, ahol dokumentumokat kerestek a magyar történelem megírásához. Berzeviczy Albert 1819-ben a Vatikán levéltáraiban, a római Barberini és a milánói Ambrosiana Könyvtárban dolgozott, Tessedik Ferenc pedig Dél-Franciaország gyűjteményeiben kutatott a magyar történelem szempontjából fontos iratok után.³⁰

A 19. század első felében ugyancsak számos kísérlet történt az utazásnak mint a kultúrák közötti kommunikációnak és a külhonról szóló ismeretek gyarapításának egyik eszközének a strukturálására és szervezetté tételére. Vedres István, Szeged városépítész, úgy vélte, hogy az általa tervezett csatornákból származó bevételt a nemzeti gazdaságra és kultúrára, illetve utazási társaságok alapítására kellene költeni. 1807-ben kiadott könyvében átfogó programot javasolt az utazások három társaság formájában való szervezetté tételére. Nyugati (Nyugat-Európa), északi (Európa más részei és Oroszország) és keleti (Oszmán Birodalom, Egyiptom, Távol-Kelet) utazási társaságokat tervezett, hogy ezáltal territorializálja a világról való tudást, vagyis hogy földrajzi területeket rendeljen a tudás egyes elemeihez.³¹ A társaságok célja az volt, hogy a magyar történelemmel kapcsolatos dokumentumokat kutassák és tudást szerezzenek idegen kultúrákról és technológiákról is. Hogy küldetésüket beteljesíthessék, az utazási társaságoknak olyan

²⁷ Fodor 1955: 29, 25–28; *Választmányi jelentés* 1843: 3. rész 3–20.

²⁸ Márton 1834; Molnár 1975; Brestyánszky 1818: 116.

²⁹ Márton 1834; Molnár 1975.

³⁰ Brestyánszky 1818; Kazinczy 1878: 67; Srádeczky 1889: 23–24, 31; Tessedik 1831: 17–18.

³¹ Az utazásról mint a tudás territorializálásáról a kormány, akadémikus intézmények és egyes utazók számára lásd Stagl 1995.

expedíciókat kellett volna szervezniük, amelyeken a földrajztudós, filológus, orvos, festő, vízépítő mérnök, műszerész, technológus, agrármérnök és katonai szakértő hivatások egy-egy képviselője is részt vesz. Az expedíciók gyűjteményeket állítottak volna össze és jelentést tettek volna az őket kiküldő társaságnak.³²

A munkáját 1831-ben megkezdő Magyar Tudományos Akadémia pénzügyi lehetőségei nem tettek lehetővé egy olyan programot, amely a külföldi utazásokat és az országon belüli kutatást is átfogta volna, de az Akadémia képes volt – a magyar kormányzat, elsősorban József főherceg nádor segítségével – önálló kutatások, csakúgy, mint egyes útleírások megjelentetésének finanszírozására. Az első kiadott úti beszámolók között volt Tessedik Ferenc 1829-es dél-franciaországi útjáról szóló is. A tudományos utazás mindazonáltal sokáig azok terepének számított, akik elég lelkesek voltak ahhoz, hogy saját pénzükhöz utazzanak, mint például Friváldszky Imre, a Nemzeti Múzeum zoológiai osztályának vezetője, aki saját forrásait az Akadémiától kapott szerény ösztöndíjával kiegészítve az Oszmán Birodalomba és a Közel-Keletre utazott, hogy elmélyíthesse tudását az ottani természetrajzról.³³

A tudományos világ és a közvélemény számára is a legfontosabb kutatóutak azok voltak, amelyek keletre, a magyarság múltjának feltárására indultak, és amelyek újraértelmezték a földrajzi távolságot a történeti múlttal való összefüggésében. (Nigel Leask terminusával élve: a földrajzi tér temporalizációját hajtották végre.)³⁴ 1819-ben Kőrösi Csoma Sándor Ázsiába ment, hogy a magyarok gyökereit megtalálja.³⁵ 1839-ben Reguly Antal utazott Oroszországba, hogy észak-uráli és szibériai etnikai csoportokat tanulmányozzon. Útleírásából látható, hogy miközben napokon keresztül róttá Szibéria lakatlan földjeit, egyben a történelmi időben is egyre mélyebbre jutott, a pogány hitvilág és premodern társadalmi struktúrák nyomainak megtalálásával.³⁶ A földrajzi tér temporalizációja ugyancsak jelen van Jerney János munkájában, aki 1844-ben utazott Moldvába és Ukrajnába. Miután átlépte a moldvai határt, Etelközként üdvözölte a földet, és a feltételezett moldvai magyar múlt a jelen részévé vált azáltal, hogy Jerney az ott élő magyarokra fordította figyelmét.³⁷

Az utazások ugyancsak előkelő szerepet játszottak a magyar gazdaság modernizálása és az ország fejlődési lehetőségei körüli vitákban.³⁸ Mikor Széchenyi 1822-ben, Wesselényi Miklós társaságában Angliába utazott a lótenyésztés tanulmányozása és lóvásárlás céljából, mindketten földrajzi, társadalmi és civilizációs határokat léptek át és két világ között mozogtak. Elismerték a nyugati civilizáció vívmányait és állandóan érezték a fejlődésbeli távolságot, amely Magyarországot

³² Vedres 1807: 40–45.

³³ Friváldszky 1838; *MTT évkönyvek* 8.: 40.

³⁴ Leask 2002: 46.

³⁵ Eötvös 1842–1844.

³⁶ Leask 2002: 44; Pintér 1903: 4–19; *MTT évkönyvek* 7: 66; *MTT évkönyvek* 8: 40.

³⁷ Lukácsy 1995: 166–168; *MTT évkönyvek* 7: 66–67.

³⁸ Magyar utazók: 114–115.

a „civilizált” világtól elválasztotta. Ugyanakkor a civilizációs határ folyamatos érzékelését azzal semlegesítették, hogy számos olyan helyre mutattak rá Európában, amelyet – mint például a rambouillet-i francia királyi birtokot – tulajdonosaik elhanyagoltak.³⁹

Amikor Széchenyi 1832-ben, illetve 1833–34-ben Angliába utazott, alaposan megfigyelte a nyugati technológiai újításokat. A gróf naplói tele vannak gőzhajók, gőzmalmok, hidak, csatornák és acélművek részletes leírásaival. Az Egyesült Államok liverpooli konzulához, Barber Ogdenhez Széchenyi kérdések hosszú listáját intézte, amelyek a hídépítés jogi és gyakorlati feltételeire vonatkoztak, és svéd diplomatákkal is a svédországi csatornaépítési munkálatokról és költségeikről tárgyalt. Mivel az élet terének angol tervezését tekintette példaképének, aprólékosan lemásolta annak külsőségeit is. Naplóiból kitetszik az ambivalens viszony, amely a nyugathoz fűzte: a nyugati technológiai vívmányok részletes feljegyzése jelzi a fejlett technika és a társadalmi gyakorlat „kisajátítását,” a velük való szoros azonosulást. Ugyanakkor a nyugati haladás jelei arra készítették Széchenyit, hogy Magyarország elmaradottságára is reflektáljon és naplójában számos pesszimista megjegyzést találunk az ország fejlődési perspektíváiról.⁴⁰

ÁTALAKULÓ IDENTITÁSOK, VÁLTOZÓ UTAZÁSI MINTÁK

A 18–19. század során a magyar utazók feltérképezték mindazokat a helyi közösségeket, vallási, szellemi, társadalmi és etnikai csoportokat, amelyek határain keresztülutaztak. Az útleírások összekötötték az ország helyeit és minden egyes szöveg struktúrája felfedte szerzője identitását. Az utazók túlnyomó többsége soha nem jegyezte fel élményeit. A hosszas utazás, különösen pedig a külföldi utazás nem volt gyakorlat Magyarországon, hiszen – Pulszky Ferenc visszaemlékezése szerint – akik megengedhették volna maguknak, azok is csak fürdőbe, vagy hivatalos ügyekben Bécsbe utaztak. Ha valaki „tovább utazott, egész életében beszélt külföldi kalandjairól”.⁴¹ Pulszky mondata arról is árulkodik, miért jegyezték fel tapasztalataikat: így számíthattak a sokszor életre szóló élmények életre szóló megörökítésére.

A század során az utazók társadalmi háttere megváltozott – csakúgy, mint utazási céljaik és identitásuk, s ez a folyamat két szakaszra osztható. 1750 és 1810 között a magyarok elsősorban rendi kategóriák, illetve azon közigazgatási territórium által határozta meg magukat, amely minden nemzetiségnek és etnikai csoportnak közös hazát nyújtott (*natio Hungarica*),⁴² valamint földrajzi régió, vallás és társadalmi rang, kevésbé a beszélt nyelv szerint. Utóbbi csak a 18. század

³⁹ Wesselényi 1925: 65, 104, 20–30, 86, 64, 74.

⁴⁰ Széchenyi 1934: IV. 292, 294, 297, 319, 323, 329, 352, 465, 466. A diskurzusról, amely a hely definiálása és kisajátítása révén alakítja át azt, lásd Lefebvre 1991: 130–140.

⁴¹ Pulszky 1958: I. 75.

⁴² Islamov 1992: 166–167.

utolsó két évtizedében vált az identitás hangsúlyos elemévé, azon nyelvi megújulást követően, amelyet II. József integrált, centralizált, német kormányzatú és kultúrájú államot célzó intézkedései váltottak ki. Társadalmi szempontból az utazók között hivatalnokokat, arisztokratákat és nemeseket találunk; vallási hovatartozásuk szempontjából a protestánsok csoportja szembevetendő az utazók közt, hiszen lehetőségeik a magyarországi felsőoktatásban való részvételre korlátozottak voltak. Ezeket a realitásokat tükrözve, a korszak útleírásai a vallási és társadalmi csoportokra fókuszáltak. A protestáns Radvánszky György zólyomi alispán bécsi utazásainak célja vallása szabad gyakorlásának biztosítása és a magyarországi evangélikusok és reformátusok társadalmi és kulturális „karanténjának” feloldása volt. Radvánszky azt remélte, hogy Mária Terézia megváltoztatja a protestánsokkal szembeni attitűdjét és 1741. február 13-i audienciáján – ahol a királynő hangot adott azon szándékának, hogy megerősíti a vallási kisebbség csorbult jogait – arra biztatta a Mária Teréziát, hogy látogassa meg Magyarországot. Mária Terézia cseh királynővé koronázásának alkalmából, 1743-ban utazott Prágába és naplójában részletes leírást közölt a hatalom kifejezésének eszközeiről.⁴³

Nyugat- és észak-magyarországi utazásai során, Bécs felé tartva a kálvinista Kazinczy útleírásában kiemelt figyelmet fordított a protestáns közösségekre. Más felekezetekkel való találkozásai hasonló szempontok miatt kaptak hangsúlyt, így az egri püspök esetében, aki rezidenciáján ugyanolyan szívesen látta a protestánsokat, mintha katolikusok lennének.⁴⁴ Kazinczy szövege ugyancsak életszerű portrét rajzol a magyar nyelv fejlesztésében részt vevő értelmiségiekről, az író Dugonics Andrásról, a fordító Batsányi Jánosról, a tanár és térképész Görög Demeterről, az író Szaicz Leóról, „az Igaz Magyar író”-ról, aki a püspökhöz hasonlóan szintén nem viseltet ellenséges érzelmekkel a protestánsok irányában. A Kazinczy által rajzolt kép másik jellemzője, hogy a magyar tájakat az európai felvilágosodás keretében helyezi el.⁴⁵

Az utazásról szóló magyar fiktív művek, csakúgy, ahogy nem fiktív társaik, segítették az utazás mint az utazó identitásának kinyilvánítására és módosítására szolgáló eszköz elterjedését. Gvadányi József versében (*Egy falusi nótáriusnak budai útazása*) Zajtay, egy szatmári nótárius lóháton, Debrecenen és a pusztán keresztül (amelyről úgy hiszi, hogy az igaz nép- és nemzeti lélek szentélye) utazik az ország központjába. Amikor Budát eléri, a nótárius tapasztalhatja a választóvonalat a periféria és annak hagyományos értékei, illetve a „nemzetietlenített” nemzeti központ nyelvezete között.⁴⁶ Gvadányi bemutatja, hogy a nótárius

⁴³ Radvánszky György 1733 január-februárjában, 1741 februárjában és áprilisában, 1753 júniusában és 1757-ben utazott Bécsbe, hogy a magyarországi protestánsok petícióját átadhassa. Magyar Országos Levéltár (= MOL) P 566 III. A, LIII. cs. (42. cs.) 34–51, 52–71, 84–87, 90–93, 97.

⁴⁴ Kazinczy 1995: 59. Lásd még Teleki 1993: 10–12.

⁴⁵ Kazinczy 1995: 49, 59.

⁴⁶ Gvadányi 1790: X–XI, 6, 8–9, 45, 53–55, 110.

utazása identitásának újraértékelésével jár együtt, és kísérletet tesz arra, hogy összeegyeztesse a hagyományos értékeket a városi elitével.

A külföldi utazás és az idegen kultúrákkal való ismerkedés során a magyar utazók hangsúlyt fektettek a hazájuk és Európa közötti hasonlóságokra. Sándor István, egy magyar Európa-útikönyv szerzője a jövőbeli utazókat számos információval látta el a távolságokról, élelemről, pénzváltásról, szállásokról és közlekedési eszközökről. Ugyancsak elárult számos részletet a nemzetiségekről, életmódjukról, természeti erőforrásaikról és a meglátogatott földek lakosságának iparüzési szokásairól. Az országokat azonban nem osztotta be a fejlett–fejletlen kategóriákba, hiszen elsősorban a Magyarország és Európa között fennálló hasonlóságok érdekelték.⁴⁷ Sándor „elrejtette” az osztrák–magyar határt azáltal, hogy a magyar történelemmel kapcsolatban álló osztrák városokkal foglalkozott részletesebben, például Bécsújhellyel, amelyhez egyszerre kötődik magyar dicsőség és bukás emléke.⁴⁸ Sándornak a Habsburg területeken keresztül vezető útja tulajdonképpen a kulturálisan heterogén országok egyetlen politikai egységbe való integrálását végezte el – még mielőtt az Osztrák Császárság 1804-ben ténylegesen létrejött volna. Utazása azonban egyidejűleg „bizonyította,” hogy a Habsburgok egyes földjei (Cseh- és Morvaország) a Német-Római Császársághoz és a német kulturális szférához tartoznak.

A fejlődésszemléletű osztályozás a keletre tartó utazásokról szóló magyar beszámolóokban érhető tetten. Batthyány Vince, aki 1805-ben Moldvába, Havasalföldre és Törökországba utazott, a román fejedelemségekben pusztulást és mocskot talált, a fejlett politikai struktúrák hiányát, fejletlen kultúrát és – általa ázsiaiként definiált – török hatást. Törökországban azonnal figyelmes lett az országot a „mi világrészeink”-től elválasztó éles határra. Ebben a környezetben minden találkozás az ismerős világgal a bensőségesség érzetét hordozta: amikor Batthyány porosz tisztekkel találkozott Törökországban, fivérékként ölelték meg egymást.⁴⁹

Az 1820–40-es években a magyar elit olyan reformprogramba kezdett, amely egyszerre befolyásolta az ország gazdaságát, politikai életét és nyelvét, és a nemzet hagyományos, nemességhez kötött felfogását is kiszélesítette.⁵⁰ A reformok, bár korlátozott mértékben jutottak érvényre, úgy változtatták meg a nemzet fogalmát, hogy abba beletartozzék az állampolgárok territoriális alapon meghatározott közössége, amelyet összeköt az alkotmány, a közös nyelv és a Habsburg Birodalom és Európa részeként értett ország gazdasági haladásához való hozzájárulás. A reformkor megváltoztatta az elit felfogását a magyar territóriumról, amelyet – úgy vélték – utakkal és közlekedéssel kell integrálni. A változó közgondolkodás az 1830–40-es években számos nagyszabású építkezésben manifesztálódott, amelyek között folyószabályozást, út- és vasútépítést is találunk, és amelyek az utazók

⁴⁷ Sándor 1793: 176–178, 309–310.

⁴⁸ Sándor 1793: 16–17.

⁴⁹ Batthyány 1811: 92–93, 98–99, 102–103, 107, 108–109, 114–119, 126–127, 131, 133–134.

⁵⁰ Péter 1993: 196.

számának megnövekedését is eredményezték. Az utazók társadalmi képe megváltozott, egyre nagyobb számú köznemest és a városi középréteg számos elemét foglalta magába, különösen a Magyarországon belüli utazások esetében. Ebben az időszakban sokszorozódott meg a nem magyar nemzetiségekből származó utazók száma is, akik ellenállása a magyarul beszélő politikai elit asszimilációs törekvéseivel szemben nem kevés konfliktus forrása lett.

Az 1840-es években megsokasodó kiadott útleírások technikai vállalkozásokat, új nyelvi társaságokat, oktatási intézményeket, klubokat és nemzeti csoportokat rajzoltak a térképre. A megközelítési mód változása annak a Kazinczynak az úti jegyzeteivel illusztrálható, aki felfigyelt a magyar nyelv terjedésére a nem-magyar nyelvű nemzetiségek között. 1831-es észak-magyarországi útja alkalmával Kazinczy örömmel üdvözölte a losonci református kollégium és evangélikus gimnázium kezdeményezését, ahol a tanárok minden erejükkel azon voltak, hogy magyarul tanítsák a német és szlovák anyanyelvű gyerekeket. Nagyon boldog volt, amikor hallotta, hogy recitálták a gyerekek mindenféle akcentus nélkül Kis, Berzsenyi, a Kisfaludy fivérek és Vörösmarty verseit.⁵¹

Kazinczy nem volt egyedül a magyar nyelv terjesztésére fordított figyelem terén: más szerzők is identitásuk központi elemeként kezelték a nyelvet, feltérképezték azokat a területeket, illetve azokat a társadalmi és vallási csoportokat, amelyekben a magyar nyelv volt domináns (vagy éppenséggel azokat, ahol nem beszéltek a magyart), és kitértek a nyelvi határok, illetőleg az etnikumok közötti kommunikáció problémáira.⁵² Horváth Elek a német nyelv dominanciája miatt siránkozott Győrben, örült a magyar nyelvhasználatnak az esztergomi bencés apátságban és a nemi különbségekre is rámutatott, amikor leírta, hogy sok magyar asszony alig beszél anyanyelvét, és nem képes megértetni magát, amikor szolgájához beszél.⁵³ Azon családok pozitív példáit, amelyekben mindenki jól beszélt magyarul, az utazók általában elégedetten emlegették.⁵⁴

1839-es magyarországi utazása kapcsán Nagy Titusz kiemelte a különbségeket város és vidék között, amelyeket a kulturális fejlődés különböző lépcsőfokai-ként értékelt. Szövege olvasókörokról, oktatási intézményekről, színházakról és kaszinókról számolt be mint a társadalmi tér új típusairól, melyek Pesten alakultak ki és továbbterjedtek a megyék felé. Írásában Nagy *Kulturträger*-i pozíciót hordoz és attitűdje az „idegenség ökológiáját”⁵⁵ pusztító gyarmati utazókéhoz hasonlít, hiszen ő is meglehetősen felületességgel kezeli a helybélieket, így munkája keserű reakciókat vált ki belőlük. Győr társadalma például kikelt a Nagy által rájuk akasztott „fejletlen” jelző ellen és a fejlődés és haladás jeleire hívta

⁵¹ Kazinczy 1995: 369–370.

⁵² Reguly – emlékei szerint – nem volt képes közlekedési eszközre szert tenni a szlovák Revisztye faluban, ahol senki nem beszélt magyarul és non-verbális kommunikációjával sem aratott sikert, egész addig, amíg egy magyar nő „meg nem mentette”, lásd Reguly 1994: 42.

⁵³ Horváth 1832.

⁵⁴ F. E...dot 1832.

⁵⁵ Vö. Musgrove 1999: 31.

fel a nagyközönség figyelmét.⁵⁶ Esetenként Nagy maga is felfigyelt a fejlődésre és haladásra, mint például a debreceni református kollégium új épülete kapcsán, amelyről lelkes sorokat írt. A kollégium tiszta területe – mentesen attól a sártól, amelyből Nagy oly sokat látott a vidéki középületek körül – a nemzet oktatás terén feltáruló fejlődési lehetőségeinek megtestesülése volt számára. Nagy úgy vélte, a tisztaság és világosság (modernség és racionalitás) majd átveszi a sötétség és pizok (premodernitás és irracionalitás) helyét nemcsak a középületek terén, hanem a magyarság öndefiníciójában is.⁵⁷

A 19. század első felében új jelek helyeződtek Magyarország szimbolikus térképére: a gazdasági növekedés helyei, manufaktúrák, virágzó birtokok és tömegközlekedési eszközök. Az utazók egyaránt feltérképezték a fejlődés zónáit és az elmaradottság területeit – utóbbiak sűrűn egybeestek a nem magyar nemzetiségek által lakott régiókkal, ahogy Mednyánszky Alajos báró 1824-es északmagyarországi útleírásának esetében is. Az Észak-Magyarországon keresztülutazók feljegyezték a lakosság szörnyű szegénységét és tradicionális szokásait – igaz, más szerzők a régió gyárait, manufaktúráit és oktatási intézményeit térképezték fel.⁵⁸ Sok utazó számára a fejletlenség határai nagyrészt egybeestek az etnikai határokkal: az elmaradottságot a szlovákok által lakott vidékkel társították, ellenében az elsősorban németek által lakott városok fejlettségével.⁵⁹

Az 1840-es évek másik népszerű utazási célpontja a Balaton volt, a feltörekvőben lévő nemzeti üdülőhely. Jókai Mór ezt a földrajzi egységet a magyar társadalmi szerkezetnek megfelelően írta le: a Balaton a táblabírókkal és a középosztállyal kötődött össze, szemben Erdély arisztokratikus szépségével.⁶⁰ Balaton körüli utazása alkalmával egy nagyon szorosán összetartó és vendégszerető közösséggel ismerkedett meg: „Ha magyar ember vagy, lehetetlen, hogy ott az első percben ismerősödre ne találj, mert ott minden ember magyar, s minden ember megismeri egymást, az érkező gyorskocsira pedig épen mindenki vár, és oda incognito nem lehet megérkezni.” Balatonfüred olyan fiatal város volt, amelyet európai tudósok is látogattak, és ennek hatására Jókai felhívta honfitársait, hogy ápolják az ország gazdag kincseit és tegyék Balatonfüredet elegáns fürdőhellyé, a társadalmi rétegek találkozóhelyévé.⁶¹

A külföldre utazás tekintetében az útleírások két földrajzilag és szimbolikusan is ellentétes úticélt vázoltak fel: a nyugati utazások a jövőbe, míg a keletiek a múltba irányultak. Ugyanakkor a keletre, például Oroszországba utazók figyelmet fordítottak úticéljaik civilizációs sokszínűségére is. Trefort Ágoston és Podmaniczky Frigyes báró az 1830-as években Oroszországba utaztak és megjegyzéseket tettek a cári önkényuralom által az emberek elé állított korlátokra,

⁵⁶ Zmeskál 1839: 463, 464.

⁵⁷ Nagy 1839: 305–309, 306, 821–826, 840–842.

⁵⁸ Mednyánszky 1844; Pongrác 1845: 48–50, 110, 125.

⁵⁹ Fényes 1836: 14, 105, 110, 140.

⁶⁰ Jókai 1894: 11–12.

⁶¹ Jókai 1894: 11–16.

ugyanakkor csodálták Szentpétervár építészetét.⁶² Utóbbi hatására Trefort úgy érezte, távol került Oroszországtól, ugyanakkor a moszkvai építészet és a mongol-arcvonások Ázsiára emlékeztették.⁶³

Az 1830–40-es években Magyarország átalakításáról a politikai elit parázs vitákat folytatott, és a nyugat felé irányuló utazások ezek gyűjtőanyagává lettek. A nyugati technológiai haladással szembesülve a reformpárti magyar köznemesség és városi középrétegek szorgalmasan töltögették útleírásaikat az idegen kultúrákkal és fejlett technológiákkal való ismerkedés eredményeivel.⁶⁴ Felhívták a figyelmet arra, hogy a fejlett technológiák, mint például a vasút, a nyugati élet integráns részévé váltak és meg voltak győződve róla, hogy a tanulás a nyugattól és az ismeretek alkalmazása elengedhetetlen ahhoz, hogy országuk előreléphessen Európa civilizációs skáláján.⁶⁵

Az útleírások nemcsak a fejlett technológiába vezették be a magyar közöniséget, hanem a kapitalista gazdaság problémáiba és a radikális társadalmi gondolkodásba is, így a chartizmus, a francia politikai radikalizmus és az utópikus szocializmus világába.⁶⁶ Egyes utazók átélhették azt az ambivalencia-érzetet is, amelyet az európaiság jelentett Amerika etnikailag vegyes és önszabályozó társadalmában, szemben a Habsburg Birodalom társadalmi és politikai korlátaival és a magyarországi elmaradottsággal. Bölöni Farkas Sándor, aki 1831-ben utazott Amerikába, folyamatosan ütköztette egymással Európa és az Egyesült Államok politikai és gazdasági struktúráit és gazdasági fejlődését. Magyarországra való visszatekintései ugyanakkor elkésérítették, hiszen azt mutatták, hogy az ország politikai és gazdasági szempontból is elmaradott. Ahogy írja, szégyellte megemlíteni Magyarországot az amerikai közöniséggel folytatott beszélgetéseiben és ha mégis előkerült, mindannyiszor megpróbált témát váltani, elterelni a beszélgetést hazája fejletlenségéről és az ott uralkodó melankóliáról. Átkosnak érzett hátere nem akadályozta meg abban, hogy élvezze a találkozást az amerikai magyarokkal, különösen, mivel azok osztották az egyéni jogokat tiszteletben tartó amerikai társadalom iránti lelkesedését.⁶⁷

Bölöni Farkashoz hasonlóan a Nyugat-Európába utazó magyarok tudatát is megosztotta a középosztályra épülő nyugati felvirágzás és a saját országukban tapasztalt erőteljes társadalmi ellentétek kontrasztja. Hunfalvy Pál, a kiváló nyelvész és a Magyar Néprajztudományi Társaság alapítója elismerően szólt a kitűnő német úthálózatról és közlekedésről, amely lehetővé tette, hogy a látogató a legtávolabbi helyekre is eljusson, miközben Magyarország egyes helyeivel kapcsolatban az embernek kósza hírekkel kellett beérnie.⁶⁸

⁶² Trefort 1840: 225–259; Trefort 1991: 32–34; Mann 1982: 10–11; Fenyő 1968a: 75–77, 78.

⁶³ Lukácsy 1995: 138–144.

⁶⁴ A reformkor utazóiról lásd Lukácsy 1965, Fenyő 1968b.

⁶⁵ Szemere 1983: 27, 36–40, 65, 135, 193–196, 236–237, 252–253. Lásd még Fenyő 1968b; Irinyi 1846: I. 87, 93.

⁶⁶ Fenyő 1968b: 120–124.

⁶⁷ Bölöni 1943; lásd még Lukácsy 1995: 466–469; Fenyő 1968b: 114.

⁶⁸ Húnfalvi 1839.

Azok a középosztálybeli utazók, akik nem engedhették meg maguknak, hogy hosszú európai útra induljanak, elképzelték, hogy nézhet ki Európa a magyar helyekhez képest. Pongrácz Lajos, egy meglehetősen arisztokrata-ellenes író a nemzeti tájakra irányította a közfigyelmet és kijelentette: Magyarországon (és Ausztriában) is megvannak mindazok a csodálatos látnivalók, amelyekért honfitársai Európába utaznak. Pongrácz Magyarország szemlélésén keresztül képzelte el Európát: bevallotta ugyan, hogy sosem járt Svájcban, de úgy vélte, hogy a Svájci-Alpok olyanok lehetnek, mint a Selmec melletti Tepla-Szkleno völgy.⁶⁹

Az Ausztriába vagy Ausztrián keresztül utazó magyarok számára a Habsburg Birodalom osztrák fele úgy tűnt fel, mint afféle fél-nyugat, vagy a nyugat felé vezető átjáró.⁷⁰ A Monarchia magyarországi feléről érkezők csaknem mindegyike megjegyezte, milyen kedvezőtlen és barátságtalan fogadtatásban volt részük az osztrák oldalon: a szigorú vámőrök, a német hivatalnokok és Bécs polgárainak arroganciája egyaránt megjelenik írásaikban.⁷¹ A modern technológiák és politikai struktúrák szempontjából Ausztria a magyar utazók többsége számára Nyugat-Európa peremének számított és a Habsburg országok nagyon vonzó célpontnak bizonyultak kulturális hagyományok és természeti szépségek tekintetében is. Osztrák útikönyvek és saját benyomásai felhasználásával 1839-ben Telegdi László olvasói figyelmét a „hagyományosan” szép, de földrajzilag nagy távolságra lévő Rajna-völgytől a hasonlóképp csodálatos, de könnyebben elérhető, Duna-menti, Linz és Bécs közötti helyekre irányította – a szigetekre, örvényekre és vízesésekre, vad romantikus látványokra, várakra, kastélyokra, városokra, falvakra és apátságokra.⁷² A folyó mélységével és hajózható mellékágaival kapcsolatos részletek tömkelege azt mutatja, hogy az útvonal újnak számított, Telegdit pedig igazán csak érdekelte a hajózás mestersége. Szintén nagy hangsúlyt helyezett az osztrák és magyar tájak hasonlóságaira: számára a melki apátság fenséges látványa csak Budáéval, Péterváradéval és Esztergoméval volt mérhető.⁷³

A külföldi utazókkal ellentétben, akik éles határt húztak Magyarország és Ausztria között, a magyar utazók a hasonlóság jeleit vették észre Ausztriában. Pongrácz, aki Pozsonyból rövid kirándulást tett Ausztriába, azt jegyezte fel, hogy a határ túloldalán pontosan olyan rossz állapotban vannak az országúthoz kapcsolódó mellékutak, mint Magyarországon. Ausztria gazdaságilag fejlettebb volt, de Pongrácz kiegyenlítette a kontrasztot a Monarchia két része között azáltal, hogy felelevenítette a magyar–osztrák közös hadjáratok emlékezetét.⁷⁴ A többi Habsburg tartomány közül a magyar utazók még Csehországot kommentálták szívesen. Szalai László szerint – aki 1838–39-ben, Franciaország felé mentében

⁶⁹ Pongrácz 1845: 4, 90, 59, 75, 89, 78.

⁷⁰ Novák 1842.

⁷¹ Fejérpataky-Belopotocký 1975: 35–36. Lásd még Hurban 1983: 33.

⁷² Telegdi a *Pitoreske Donaufahrt von Ulm bis Konstantinopel et.c. mit einer Stromkarte* (Bécs, 1838) és a *Donaufahrt von Linz bis Wien* (1838) című könyveket használta.

⁷³ Telegdi 1839.

⁷⁴ Pongrácz 1845: 24–25, 27–28.

látogatta meg az országot – a cseh szellemi és irodalmi élet a magyarországra hasonlított, különösképp a nemzeti nyelv megtisztítására tett kísérletek, a nemzeti epikus költészetéről, német mintát követve folytatott kutatások, a népdalok kiadása és a külföldi költők fordítása terén.⁷⁵

SZEMBEN A NYUGAT KIHÍVÁSÁVAL

A 19. században a javuló közlekedési lehetőségek megnövelték a Magyarország felé irányuló nemzetközi forgalmat. A nyugati útleírásokban olvasható élmények Magyarország civilizációs kettőssége miatti nyugtalanságot tükröznek. A külföldi utazók nem oszthatták be Magyarországot egyszerűen a barbárság vagy civilizáció kategóriájába, ezért az átmenet országának vagy területének hívták.⁷⁶ A 19. század első felében az ideérkező külföldiek az átmeneti zónák sokaságát találták Magyarországon belül, amelyek állításuk szerint egybeestek az országon belüli etnikai–civilizatorikus határokkal.

A legnépszerűbb, Magyarországról szóló útleírást Edward Brown még 1669-ben jegyezte le: Észak-Magyarországon utazott, majd az oszmán hódoltsági területeket is meglátogatta, a Duna mellett dél felé haladva.⁷⁷ A 18–19. században majdnem minden nemzetközi utazó az ő útvonalát követte. Dél-Magyarországot, vagy a pusztát csak kevesen látogatták meg: John Paget és társai 1835-ös útjukkal azon kivételes esetek közé tartoznak, akik az Alföldön indultak felfedezőútra.⁷⁸ A nyugati utazók nagy mértékben támaszkodtak magyar forrásaik információira, amikor a gazdaságról, politikai struktúrákról, nyelvről és irodalomról értekeztek útleírásaikban. Általában helyi készítésű térképeket használtak: Paget például Lipszky Jánosét (1806) és Csaplovics Jánosét (1829). Lipszky térképe annyira részletesnek bizonyult, hogy Pagetnek még arra is lehetősége nyílt, hogy „azokat is útbaigazítsa, akik úgy vélték, jól ismerik az országot.”⁷⁹

Ő volt a szerzője a – mind Nyugat-Európában, mind Magyarországon – egyik legbefolyásosabb nyugati Magyarország-leírásnak. Művében az ország és Széchenyi mint vezető reformpolitikus bemutatása annyira hatásos volt, hogy néhány angol mérnök komolyan elgondolkodott azon, ne itt keressen-e munkát, hogy kivitelezhessék „terveiket az utak és csatornák kialakítására, a folyami hajózás fejlesztésére”, vagy részt vehessenek „a föld művelésében a Bánátban vagy máshol.”⁸⁰ Széchenyi nagyon nagyra becsülte Pagetet, de úgy vélte, „száz

⁷⁵ Szalai 1839.

⁷⁶ Pardoe 1840: 156.

⁷⁷ A 16–18. századi úticélokról lásd Gömöri 1994.

⁷⁸ Birkás 1948: 78–79.

⁷⁹ Paget 1850: I. XII, 103. A két térkép: Lipszky 1806; Magyarország etnográfiai térképe, az *Ethnographische Karte des Königreichs Ungern sammt Croatien, Slavonien, der ungrischen Militärgrenze und der Seeküste nach Lipszky*, Csaplovics hosszabb művének (Csaplovics 1829) egy részlete.

⁸⁰ William Needham levele, amelyet Paget továbbküldött Széchenyinek (1840. szept. 18.) MTAK K, K 207/135.

[külföldi] közül kevesebb, mint húsz (vagy talán tíznél sem több) olyan akad, aki valódi nyereség lenne számunkra.” Széchenyi vitatkozott azzal a nyugati elképzeléssel is, miszerint Magyarország dúskálna javakban, amelyeket „a helybéliek túlzottan lusták, avagy különösek [strange] ahhoz, hogy kihasználjanak,” és úgy vélte, hogy országára a legnagyobb fejlődés várhatna, amennyiben a törvények, a kormányzat és a lakosság szokásainak változása lehetővé tenné azt.⁸¹

Ahogy Széchenyi a *Hitelben* írta, a makro- és mikroszintű reformok és változások – mint az utak és a mezőgazdaság karbantartása, a virágzó kereskedelem, a városias fejlődés, a tudományok haladása, a nemesi patriotizmus és a polgári erények – szükségtelessé tennék, hogy a magyar házigazdák külföldi vendégeiket mind az ország kirakat-látnivalóihoz vigyék.⁸² Véleménye szerint az országról külföldön élő negatív kép a teljes ország hibájából alakult ki és megváltoztatásához egész Magyarország anyagi kultúrájának fejlesztésére van szükség. A magyar társadalomról írott átfogó kritikára adott válaszában Dessewffy József gróf azt állította, hogy művével Széchenyi az egész világ elé teregette Magyarország problémáit. Dessewffy írása szerint a nemzeten belül lehet kritizálni állapotokat és kacagni a hibákon, de nyilvánosan legfeljebb mosolyogni szabad rajtuk – ezzel a gróf jelezte, hogy szükségesnek tartaná a külföldi látogatóknak átadandó információk ellenőrzését.⁸³

A magyar liberálisok – a politikai nézetkülönbségek dacára – szintén arra vágytak, hogy megsűrűhessék a külföldi utazókkal folytatott kommunikációt. Julia Pardoe munkájára reflektálva – aki 1839–40-es magyarországi utazásairól részletes leírást adott közre – Kossuth Lajos a *Pesti Hírlap* vezércikkében azt állította, hogy az első öt sor kivételével a mű „az egész ország tudomására merő hazudság, s pedig nem annyira eszünket, mint szívünk s jellemünket igen érzékenyen sértő hazudság.”⁸⁴ Kossuth kárhoztatott minden olyan magyart, aki a külföldi utazóknak – és különösen Pardoe-nak – hamis és tudatosan eltorzított információkat adott. Szerinte ahhoz, hogy megváltozzék a magyarokról alkotott kép, a magyaroknak meg kell változtatniuk a módot, ahogyan külföldiekkel beszélnek és csak gondosan kiválogatott információkat szabad nekik átadniuk. Más szóval, a magyar vendéglátónak kötelessége volna, hogy a külföldivel folytatott kommunikációja alkalmával a nemzeti identitás és a magyarországi élet pozitív elemeit domborítsa ki.⁸⁵ Pardoe-nak egyébként nem állt szándékában magyar vendéglátóinak megsértése, épp ellenkezőleg: Magyarország olyan hatással volt rá, hogy elkezdte magyar írók portréit gyűjteni és egy angliai álarcosbálba is magyar parasztnak öltözve akart elmenni.⁸⁶ A magyar szerzők azon törekvése

⁸¹ Széchenyi Paget-nek írott levelének fogalmazványja (1840. okt. 24.). A levél befejezetlen, és nem világos, Széchenyi valaha elküldte-e a címzettnek. MTAK K, K 197/56, 58.

⁸² Széchenyi 1930: 468.

⁸³ Dessewffy 1831: 28.

⁸⁴ Pardoe 1840: 266–267; *Pesti Hírlap*, 1841. 10. sz. (jan. 3.), 12, 17, 57, 100. sz. Pardoe 1840: I. 247–248. Elizabeth Pardoe levele Döbrentei Gábornak (1840. ápr. 8.) MTAK K, Lev. 4o. 2, 15.

⁸⁵ Kossuth 1841: 73.

⁸⁶ Pardoe levelei Döbrenteinek (1840. jan. 30., ápr. 8.) MTAK K, Lev. 4o. 2, 15.

ellenére, hogy a külföldi látogatók ismereteit csak az ország legszebb részeire korlátozzák, az utazókat végül senki nem akadályozta meg abban, hogy más részekről is információkhoz jussanak, vagy oda elutazzanak.

A nyugati útleírások Magyarországról alkotott borúlátó képének kihívására adható alternatív válaszképpen egyes szerzők, mint Berecz Károly, összes képzelőerejüket mozgósították, hogy a lehető legfestőibb színben tüntessék fel Magyarország tájait. A magyar városok roppant barátságos atmoszférát sugároznak és az utazás biztonságos – utasította el Berecz a magyarországi rablókról szóló bécsi történeteket. Műve arra tett kísérletet, hogy ütköztesse a Magyarország elmaradottságáról szóló nyugati elbeszéléseket egy, a tájak csodáiról szóló történettel, és hogy új színeket adjon ahhoz a komor képhez, amelyet az országról Európa nagy részében élt.⁸⁷

Egyes szerzők megpróbálták az ország alaposabb megismertetésének segítségével szembeszállni a nyugati narratívák kihívásaival. Bredetzky Samuel – aki németül írt magyar protestáns közönségének – mutatott rá arra, hogy a külföldi utazók az Edward Brown által 1669-ben meghatározott utat követték, amivel csak az ország elenyésző részével kerültek kapcsolatba.⁸⁸ Megjegyezte azt is, hogy a külföldi utazók nem is értnek az ország nyelvén és általában nagyon sietnek, hogy Magyarországról visszatérhessenek Bécsbe. A régióval kapcsolatos nyugati tudatlanság kihívására Bredetzky saját könyveivel válaszolt és arra biztatta a művelt rétegeket, hogy fedezzék fel újra országukat. Annak érdekében, hogy „igaz” információkat terjesszen külföldön erről a *terra incognitáról* – tudniillik Magyarországról – és megdöntse azt az elterjedt nézetet, hogy egyszerűen csak Ausztria egyik része lenne, Orosz József elsődlegesen az európai olvasóközönség számára foglalta össze a magyar alkotmányt és történelmet, illetve – kisebb terjedelemben – a gazdasági helyzetet.⁸⁹ Csaplovics János párhuzamokat vont Magyarország és Anglia között, és az országot miniatűr Európának nevezte.⁹⁰

Más szerzők megpróbálták újragondolni az utazás jelentőségét az ország számára. Karacs Teréz, a korszak egyik ismert térképészének, Karacs Ferencnek lánya olyan utazási stratégiát javasolt, amely az ország intim közelségből való megismerését teszi lehetővé ahelyett a módszer helyett, amelyet a felsőbbrendűségüket, dominanciájukat és arroganciájukat fitogtató külföldiek gyakorolnak. Bemutatta azt is, hogyan segíthet az utazás a nyugati sztereotípiák leleplezésében és a nemzeti identitás építésében. Regényének főszereplője, Rózsaváry Vilma grófnő, „nemzetietlen” hölgy volt, aki Bécsben nőtt fel, de buzgón kívánta, hogy megismerhesse az országot és progresszív reformokat vezethessen be. Karacs hangsúlyozta, hogy a magyarországi utazások kiemelkedő szerepet játszottak Vilma identitásának újraalakításában és arra hívta fel olvasóit is, hogy gondolják

⁸⁷ Berecz 1842: 1207.

⁸⁸ Bredetzky 1803: XVII–XXI. Brown 1673.

⁸⁹ Orosz 1835.

⁹⁰ Csaplovics 1842: 1.

újra az osztályuk és társadalmi nemük által rájuk kényszerített társadalmi szabályokat és tabukat.⁹¹

A nyugati utazók és közvéleményük Konstantinápoly és a kelet felé vezető út állomásának látták Magyarországot.⁹² A magyarok – különösen pedig a köznemességet képviselő magyar liberálisok – ezzel szemben országuk nyugat felé mozgását érzékelték, hiszen Magyarország földrajzilag a kontinens része volt, és a független államiság hagyományaival rendelkezett, amely jellemzők nyugati vonásként tűntek fel.⁹³ Ebben a tekintetben a Magyarország és Európa közötti hasonlóságok keresése az útleírásokban új értelmet kapott – azok az ország fejlődési potenciáljának jelei lettek. Gorove István meg volt győződve róla, hogy Buda-Pest nemsokára az európai civilizáció és a kelet közötti közvetítővé fog válni, és egyetlen nemzet sem inkább hivatott erre a célra, mint éppen a magyar.⁹⁴

A magyar utazóknak, akik hazájukról külföldi könyveket olvastak és folyamatosan Magyarországról kérdezték nyugati beszélgetőpartnereiket, állandóan csalatkozniuk kellett elvárásaikban: az országról létező tudás minimális és gyakran torz volt. Szemere Bertalan, aki nagyon érzékeny volt hazája nyugati értéklésére, olvasói felé a következő képet közvetíthette: gyönyörű ország, aranyban és ezüstben gazdag, akárcsak Peru, ám ritkán lakott, rendetlen (rendőrség nélkül), a házakat szörnyű hideg hó takarja, így az emberek alig tudnak az utcára menni, vad farkasok és medvék „úgy ugrálnak a havon, mint a bárányfiúk” és mindenféle rablók hordái garázdálkodnak.⁹⁵

A MAGYARORSZÁGI NEMZETISÉGIK UTAZÁSI MINTÁI

Az 1840-es években a magyar politikai elit az ország nyelvi homogenitásának elérésére törekedett és a magyar nyelv előmozdításán fáradozott. Ez azonban a nem-magyar nemzetiségek nemtetszésével találkozott, akik megteremtették az ellenállás útleírásait.⁹⁶ Ugyanakkor a nem magyar nemzetiségek útleírásai a magyar útleíró irodalom mintáit követték. Jelen fejezetben a szlovákokkal foglalkozunk részletesen. A szlovák értelmiségiek tisztában voltak azzal, hogy nemzetiségük nélkülözötte a független államiság hagyományát, ezért a csehek, horvátok és oroszok gazdag kulturális örökségére hivatkoztak, hogy megerősítsék nemzeti identitásukat és igényeiket. Identitásuk másik hangsúlyos elemét Felső-Magyarország tájai képezték. Miroslav Hurban szerint „a szlovákok szelleme a Tátra

⁹¹ Karacs 1853: 3–63.

⁹² Lásd például Richard 1817: 455; N. K. 1837.

⁹³ Sz...ki 1837.

⁹⁴ Gorove 1844: I. 21, 30.

⁹⁵ Szemere 1983: 21–22. (az idézet a 22. oldalról), 92–93.

⁹⁶ Csaplovics 1842: 5–6, 17–18, 20. A német eredeti fordítása.

szelleme”, amely „lenyűgöző, magasztos, hatalmas és szilárd szellem, ahogyan a Táttra is hatalmas, magasztos és szilárd.”⁹⁷

Ján Kollár, a pánszláv eszmék élharcosa olyan közösségként írta le a nemzetet, amelyet nyelve – és annak szabad használata –, erkölcsi minősége és vére köt össze.⁹⁸ A szlávok összessége megfelelt ennek a definíciónak, dacára vallási, politikai és nyelvi megosztottságuknak, amelyeket a szláv integrációnak és kölcsönösségnek kellett volna elfednie.⁹⁹ Kollár szerint a kölcsönösségnek a szellemi találkozásokban, illetve a szláv értelmiségiek közösségének kialakításában kellett volna megnyilvánulnia. 1841-es utazásai Magyarország szlávok lakta részein, Itáliában és Németországban az egységes szlávok és a kölcsönösség eszméit támasztották alá azzal, hogy nagy hasonlóságokat mutattak ki a különböző szláv nemzeti csoportok között.¹⁰⁰

Ellentétben Kollárnak az egységes szláv közösségre irányuló fókuszával, Ludevít Štúr és a szlovák értelmiségiek ifjabb generációja saját nemzeti csoportja érdekében lépett fel Magyarországon, és elsődlegesen szlováknak, másodsorban szlávoknak vallotta magát.¹⁰¹ Štúr úticéljai között is szerepeltek Magyarország más szláv-lakta területei, mint Horvátország, Kárpátalja és Szlavónia, de ő a Magyarországon belüli szlovák nemzeti érdekeket helyezte előtérbe.¹⁰² Ezek hangsúlyozása nem jelentette a magyar királyság területi integritásának megkérdőjelezését: Štúr és társai időről időre kinyilvánították lojalitásukat az ország felé.¹⁰³ Mind a pánszláv, mind a szlovák identitással szemben alternatívát nyújtott Jozef Miroslav Hurban, aki a csehekkel a Habsburg Birodalom keretén belüli kapcsolatok kiépítését javasolta, és elismert cseh tudósokat szerepeltetett 1839-es csehországi útleírásában.

Štúr követői feltérképezték a szlovák nyelvjárásokat és a nemzetiség evangélikus gyülekezeteit, ezáltal nyelvi és vallási alapra helyezve identitásukat.¹⁰⁴ Kimutatták a szlovákok magyarokhoz és csehekhez fűződő történeti kapcsolatát, akiknek egyes hősei helyet kaptak a szlovák nemzeti hősök panteonjában is.¹⁰⁵ A szlovák értelmiségiek saját útleírásokat írtak, de le is fordítottak egyes, Felső-Magyarországot taglaló beszámolókat. Karol Alexander Modrányi és Karol Zorkóci Mednyánszky útját követték a Vág mentén. Az előbbi németből lefordította a báró tizenhét esszéjét és saját, Felső-Magyarország városairól írott vázlatát illesztette hozzájuk, majd – kiegészítve Zorkóci két esszéjével – az egész munkát

⁹⁷ Hurban 1983: I. 33, 52, 85, 92–93, 254, II. 2, 23.

⁹⁸ Kollár 1972: 219; Pynsent 1994: 54.

⁹⁹ Kollár 1884: 60. A pánszlávizmusról lásd Kohn 1953, a szlovák nemzeti mozgalomról Brock 1976, Gogolák 1963–1969.

¹⁰⁰ Kollár 1843: IV–VII; Klátik 1968: 81–109.

¹⁰¹ Štúr 1954: 49, 51, 61, 80, 210–228.

¹⁰² Klátik 1968: 141–145.

¹⁰³ Lásd Csaplovics János és Szontagh Gusztáv írását a *Századunkban*: 4 (1841) 26. sz. (ápr. 1.) 205; Rapant 1943: II. 97, 186–188.

¹⁰⁴ Rapant 1943: II. 339.

¹⁰⁵ Eliaš 1981: 17, 35, 56.

közreadták a *Narodní Zábavník* című kéziratos újságban. Zlatko Klátik elemzése szerint a szlovákok utazásai saját etnikai területükön és „a Habsburg birodalom szomszédos szláv területein Štúr fiatal követői számára kommunikációs és információs funkcióval bírtak, és kiderült, hogy szorosan összefüggenek” a nemzeti mozgalom és ideológia legfontosabb céljaival.¹⁰⁶ Az utazás közben az alacsonyabb osztályokhoz tartozó emberekkel való találkozás eredményeképpen a szlovák értelmiségiek az egyszerű gondolkodást tették meg a nemzeti létezés ideáljává, mivel – tapasztalatuk szerint – a szlovák közemberek meg voltak győződve róla, hogy az embereknek nincs szükségük kifinomult filozófiai elméletekre, csak valásra és „a szlovák lélek élő, tiszta igazságára – az emberség szellemére.”¹⁰⁷

* * *

A magyarok országukról alkotott szimbolikus térképének – vagyis az ország érzelmekkel, kulturális, politikai és ideologikus értékekkel telített, az egyén elméjében létező térképének – legfontosabb pontjai a fővárosok, Felső-Magyarország, Erdély, a puszták, a Balaton, a Duna és a Tisza voltak. A világ szimbolikus térképén Magyarország kelet és nyugat közé helyeződött, az ázsiaiság maguk mögött hagyásának és a nyugati civilizáció útján haladásnak eszméje által. A világ útjainak ez a térképe és az utazó figyelmének középpontja az utazók identitásától függött. A magyarországi és külföldi utazások egyszerre jelölték ki és lépték át az ország valódi és szimbolikus határvonalát, a Habsburg Birodalom határait, illetve a civilizáció és barbárság közötti törésvonalat, amelyet sokszor azonosítottak a magyarországi nemzetiségek közötti etnikai határvonalakkal. Ausztriát a magyar utazók kultúrája és múzeumainak gazdagsága jogán Európa részének tekintették, ám az industrializáció mértéke és a politikai intézmények fejlettsége tekintetében csak az Európa felé vezető utat jelenthette.

Amikor Magyarországon utaztak keresztül, az emberek egyik társadalmi világból a másikba vezető fizikai térben mozogtak. Az egyéni utazási célok megnehezítették, hogy az egyes utazók élményeinek mások is jelentést tulajdonítsanak, így az utazók gyakran váltották ki egymás kritikáját. A növekvő sebesség és a terület viszonylag problémamentes átszelhetősége folyamán a magyar utazók újraértelmezték a „társadalmi világ térbeli dimenzióit”¹⁰⁸ és újra felfedezték a vidéki és városi társadalmi csoportokat. Ahogyan a térképek leszögezték a határvonalakat, ugyanúgy szögezték le az útikönyvek és útleírások az útirányokat és az utazás közben meglátogatandó objektumokat. A 19. század első felének köznemesi és városi középrétegekhez tartozó utazóit – „altruizmus, jószándék, éleselméjűség és őszinteség által mozgatót középosztálybeli erény”-ként értelmezett – patriotizmus hajtotta, amely egy, „a közösséghez kapcsolódó erkölcsi-politikai attitűdhöz” kötődött, és amelynek célja az volt, hogy „megszervezze és

¹⁰⁶Klátik 1968: 174–175.

¹⁰⁷Štúr 1954: 49. Lásd még Eliaš 1981: 13, 20.

¹⁰⁸Sheehan 1989: 463–464.

személyessé tegye országukat, mint olyan helyet, ahol emberi lények a törvény védelme alatt élhetnek.”¹⁰⁹ A magyarországi utazás nem volt többé az európai utazás része, hanem saját értéket és vonzerőt nyert. Az országon belüli utazások során előtérbe került a tájak „nacionalizálása”: magyar költők idézése, hírességek és történelmi események felelegetése által. A külföldi utazások a magyar múlt megismerésének és a magyar jövőbe való bepillantásnak az eszközei lettek. Mint a zsinór kifinomult mintájává sodort cérnaszálak, az utak és útleírások belefónoztak a nemzet és területe történelmébe.

Fordította: Kármán Gábor

FORRÁSOK

Magyar Országos Levéltár

P 566 Radvánszky György iratai

Magyar Tudományos Akadémia Könyvtára Kézirattár

K 177/28; K 197/56, 58; K 207/135; Lev. 4o. 2,15;

Batthyány Vincze 1811: *Reise durch einen Theil Ungarns, Siebenbürgens, der Moldau und Bukovina. Im Jahr 1805.* Pest

Bél Mátyás 1753: *Compendium Hungariae geographicum.* Pozsony

Benczedy Sigmund 1840: *Magyarország' és Erdély Nagy-Fejedelemség' Postaintézete: Segéd-könyv levelezők' és postatisztviselők' számára.* Kassa

Berecz Károly 1842: Utazási képek Magyarhonban. *Athenaeum* 1. 76. (június 26.)

Böölöni Farkas Sándor 1943: *Utazás Északamerikában.* Budapest

Bredetzky, Samuel 1803: *Beyträge zur Topographie des Königreichs Ungern.* Bd. II. Bécs

Brown, Edward 1673: *A Brief Account of Some Travels in Hungaria, Servia, Bulgaria, Macedonia, Thessaly, Austria, Styria, Carinthia, Carniola and Friuli.* London

Csaplovics János 1829: *Gemälde von Ungern.* Pest

Csaplovics János 1835: *England und Ungern: Eine Parallele.* Halle

Csaplovics, Ján[os] 1842: *Rozgymánj o zmadarówanj země Uherské, aneb o Nemaďarù w Uhřich na Madary obracowanj.* Prága

Dessewffy József 1831: *A' "Hitel" czímü munka' taglalatja.* Kassa

Eliaš, Michal 1981: *Pút po otcine. Výber z rukopisných cestopisov mladých štúrovcov.* Bratislava

Fábian Gábor 1838: Befolyása a' közlekedés' eszközeinek a' polgárisodásra és szabadságra. *Athenaeum* 2. 15. (augusztus 19.)

F. F...dot 1832: Utazás Bánátban. *Társalkodó* 99. (december 12.)

Fejérpataky-Belopotocký, Gaspar 1975: *Vlastný životopis.* Bratislava

Fényes Elek 1836: *Magyar országnak, s' a' hozzá kapcsolt tartományoknak mostani állapotja statistikai és geographiai tekintetben.* 1. kötet, Pest

Friváldszy Imre 1838: *Balkányi természettudományi utazásról.* Buda

¹⁰⁹Stagl 1995: 209.

- Gorove István 1844: *Nyugot. Utazás külföldön*. Pest
- Gömöri György (szerk.): 1994: *Angol és skót utazók a régi Magyarországon, 1542–1737*. Budapest
- Gvadányi József 1790: *Egy falusi nótáriusnak budai útazása, melyet önnön maga abban esett viszszzontagságaival egygyütt az el aludt vérü magyar szívek' fel ferkentésére, és mulatságára e' versekbe foglalt*. Pozsony–Komárom
- Györi Sándor 1832–1834: A Duna regulázásáról. *A magyar tudós társaság évkönyve*. 2. 121–133.
- Horváth Elek 1832: Utazás Dunántul. *Társalkodó* 97. (december 5.)
- Húnfalvi Pál 1839: Dresdai levelek. *Athenaeum* 2:9. (aug. 1.) 129–135; 2:17. (aug. 29.) 257–265; 2:21. (szept. 12.) 321–326; 2:25. (szept. 26.) 385–391; 2:26. (szept. 29.) 401–407; 2:50. (dec. 22.) 785–789.
- Hurban, Miroslav 1983: Cesta slováka k slovanským bratom na Morave a v Čechách. In Idem: *Dielo*. Vol. 1. Bratislava
- Illés (Edvi) Pál 1825: [Cím nélkül]. *Tudományos Gyűjtemény* 2.
- Illés (Edvi) Pál 1836: *Közhasznú népi oktatókönyv*. 1. kötet, Buda
- Illés (Edvi) Pál 1844: *Népszerű földleírás*. 3. kiadás, Pest
- Irinyi József 1846: *Német-, francia és angolországi uti jegyzetek*. Halle
- Jókai Mór 1894: *Magyarhon szépségei*. 4. kiadás, Budapest
- Karacs Teréz 1853: *Összes munkái*, 2. kötet, Miskolc
- Kazinczy Ferenc 1878: *Magyarországi utak*. Budapest
- Kazinczy Ferenc 1995: *Kazinczy Ferenc utazásai, 1773–1831*. Budapest–Miskolc
- Kollár, Ján 1844: *Über die litterarische Wechselseitigkeit zwischen den verschiedenen Stämmen und Mundarten der Slawischen Nation*. Lipcse
- Kollár, Ján 1843: *Cestopis obsahující cestu do Horní Italie a odtud pres Tyrolsko a Baworsko, se zwláštním ohledem na slawjanské žiwly roku 1841*. Pest
- Kollár, Ján 1972: *Památi z mladších rokov života*. Bratislava
- Korabinszky Mátyás 1786: *Geographisch-historisches und Produkten Lexicon von Ungarn*. Pressburg
- Kossuth Lajos 1841: Vezércikk. *Pesti Hírlap* (1) 10. sz. (febr. 3.) 73.
- Lipszky János 1806: *Mappa generalis regni Hungariae partiumque adnexarum Croatiae, Slavoniae et Confiniorum Militarum, magni item principatus Transylvaniae, geometricis partium dimensionibus, recentissimisque astronomicis observationibus superstructa*. Pest
- Magyar utazók: [s. n.]: Magyar utazók. *Tudományos Gyűjtemény* 1 (1818) 114–115.
- Mednyánszky Alajos 1844: *Malerische Reise auf dem Waagflusse in Ungarn*. 2. Aufl. Pest
- MTT évkönyvek* 7.: *A Magyar Tudós Társaság évkönyvei* 7. (1842–1844)
- MTT évkönyvek* 8.: *A Magyar Tudós Társaság évkönyvei* 8. (1845)
- Nagy Titusz 1839: Honi utazás. *Athenaeum* 1. 20. (március 10.), 1. 21. (március 14.), 1. 50. (június 23.), 1. 51. (június 27.)
- N. K. 1837: Az angol divat-utazók. *Athenaeum* 15. (febr. 19.)
- Novák Károly 1842: Utazás Triestig. *Athenaeum* 2. 13. (júl. 31.) 97–100; 2. 14. (aug. 2.) 105–108.
- Orosz József 1835: *Terra incognita*. Lipcse
- Pardoe, Julia 1840: *The City of the Magyar, or Hungary and her Institutions in 1839–40*. Vol. 1. London

- Petőfi Sándor 1956: Űti levelek Kerényi Frigyeshez. In: *Petőfi Sándor összes művei*. 5. kötet. Budapest, 44–77.
- Pongrácz Lajos 1845: *Magyar utiképek*. Pest
- Pulszky Ferenc 1958: *Életem és korom*. Budapest
- Reguly Antal 1994: *Magyarországi jegyzetek*. Budapest
- Richard, H.A. 1817: *Guide des voyageurs en Allemagne, en Hongrie et a Constantinople*. Weimar
- Sándor István 1793: *Egy külföldön utazó magyarnak jó barátjához küldetett levelei*. Győr
- Štúr, Ludevít 1954: *Politické state a prejavy*. Bratislava
- Sz...ki 1837: Kelet és nyugot. *Athenaeum* 25. (márc. 26.)
- Szalai László 1839: Űti naplóból. *Athenaeum* 2. 6. (júl. 21.) 81–86; 2. 12. (aug. 11.) 177–180; 2. 24. (sept. 22.) 369–377.
- Széchenyi István 1893: *Gróf Széchenyi István hirlapi cikkei*, szerk. Zichy Antal. 1. kötet, Budapest
- Széchenyi István 1930: *Hitel*. Budapest
- Széchenyi István 1934: *Gróf Széchenyi István naplói*. Budapest
- Szemere Bertalan 1983: *Utazás külföldön*. Budapest
- Telegdi [László] 1839: Dunaparti tájképek. *Társalkodó* 34. (ápr. 27.) 133–134; 36. (máj. 4.) 141–142.
- Teleki Domokos 1993: *Egynehány hazai utazások leírása Tót- és Horvátországnak rövid esmertetésével együtt*. Budapest
- Tessedik Ferenc 1831: *Utazása Francia ország déli részeiben*. Pest
- Trefort Ágoston 1840: Utazási töredékek. *Budapesti Árvízkönyv*, 4.
- Trefort Ágoston 1991: *Önéletírása*. Sátoraljaújhely
- Választmányi jelentés* 1843: *A' kereskedési és azzal kapcsolatban levő tárgyak iránt kiküldött kerületi választmánynak jelentése*. Pozsony
- Vásárhelyi Pál 1838a: Néhány figyelmeztető szó a' vaskapui ügyben. *Athenaeum* 1. 17. 257–263.
- Vásárhelyi Pál 1838b: Traján' művei az Aldunán. *Athenaeum* 2. 28. 441–445.
- Vedres István 1807: *Egy nemzeti jószág, melyet Magyar ország és a hozzá kapcsolt tartományok számára 's javára szerzett Vedres István*. Szeged
- Wesselényi Miklós 1925: *Báró Wesselényi Miklós útinaplója, 1821–22*. Kolozsvár
- Zmeskál István 1839: Győr és Nagy T. levéltöredéke. *Athenaeum* 1. 29. (április 11.)

HIVATKOZOTT IRODALOM

- Antalfy Gyula 1944: *A honi utazás históriája*. Budapest
- Antalfy Gyula 1984: *A reformkor Balatonja*. Budapest
- Birkás Geza 1948: *Francia utazók Magyarországon*. Szeged
- Bödecker, Hans Erich 1993: Reisen: Bedeutung und Funktion für die deutsche Aufklärungsgesellschaft. In: Wolfgang Griep – Hans-Wolf Jäger (szerk.): *Reisen im 18. Jahrhundert: Neue Untersuchungen*. Heidelberg, 93–109.

- Brestyanszky András 1818: Magyar Útazók. *Tudományos Gyűjtemény* 6. k.
- Brock, Peter 1976: *The Slovak National Awakening: An Essay in the Intellectual History of East Central Europe*. Toronto
- Czére Béla 1997: *Magyarország közlekedése a 19. században, 1780–1914*. Budapest
- Elkar, Rainer 1980: Reisen bildet. in: B. I. Krasnobaev – Gert Robel – Herbert Zeman (szerk.): *Reisen und Reisebeschreibungen im 18. und 19. Jahrhundert als Quellen der Kulturbeziehungsforchung*. Berlin, 51–82.
- Eötvös József 1842–1844: Emlékbeszéd Körösi Csoma Sándor lt. felett. *A Magyar Tudós Társaság évkönyvei*. 1. oszt, 7. 48–51.
- Etkind, Alexander 2001: *Tolkovanyije putesesztvij: Rosszia i Amerika v travelogah i interteksztah*. Moszkva
- Fenyő István 1968a: Az orosz irodalom fogadtatása a reformkor magyar hírlapirodalmában. In: Uő: *Két évtized*. Budapest
- Fenyő István 1968b: A polgárosodás eszmevilága útirajzainkban 1848 előtt. In: Uő: *Két évtized*. Budapest, 109–131.
- Fodor Ferenc 1955: *Az Institutum Geometricum: Az egyetem bölcsészeti karán 1782-től 1850-ig fennállott mérnöki intézet*. Budapest
- Gogolák, Leopold von 1963–1969: *Beiträge zur Geschichte des slowakischen Volkes*. I–II. München
- Hanzély János 1960: *Magyarország közútjainak története*. Budapest
- Holliday, Adrian – Martin Hyde – John Kullman 2004: *Intercultural Communication: An Advanced Resource Book*. London–New York
- Islamov, Tofik M. 1992: From *natio Hungarica* to Hungarian Nation. In Richard Rudolf – David Good (szerk.): *Nationalism and Empire: The Habsburg Monarchy and the Soviet Union*. New York, 159–183.
- Klátik, Zlatko 1968: *Vývin slovenského cestopisu*. Bratislava
- Kohn, Hans 1953: *Pan-Slavism: Its History and Ideology*. Indiana
- Leask, Nigel 2002: *Curiosity and the Aesthetics of Travel Writing, 1770–1840*. Oxford
- Lefebvre, Henry 1991: *The Production of Space*. Oxford
- Lukácsy Sándor 1965: Reformkori magyar utazók. *Élet és Tudomány* 10. 466–469.
- Lukácsy Sándor 1995: *Magyarok úti kalandjai*. Budapest
- Mann Miklós 1982: *Trefort Ágoston élete és működése*. Budapest
- Márton József 1834: *Görög Demeter életleírása*. Bécs
- Molnár József 1975: *Görög Demeter (1760–1833)*. Debrecen
- Musgrove, Brian 1999: Travel and Unsettlement: Freud on Vacation. In: Steve Clark (szerk.): *Travel Writing and Empire: Postcolonial Theory in Transition*. London–New York
- Péter László 1993: Language, the constitution, and the past in Hungarian nationalism. In: Glatz Ferenc (szerk.): *Európa vonzásában*. Budapest, 193–204.
- Pintér Jenő 1903: *A Magyar Tudományos Akadémia és geographiai irodalmunk Hunfalvy János felléptéig*. Budapest
- Pynsent, Robert 1994: *The Questions of Identity: Czech and Slovak Ideas of Nationality and Personality*. Budapest–London
- Rapant, Daniel 1943: *Slovenský prestolný prosbopis z roku 1842*. Bratislava

- Schmidt Elek 1929: A vízszabályozás fejlődése és jelen állása Magyarországon. *Vízügyi Közlemények* 9. 17–30.
- Sheehan, James 1989: *German History, 1770–1866*. Oxford
- Siebers, Winfred 1992: Beobachtung und Rasonnement: Typen, Beschreibungsformen und Öffentlichkeitsbezug der frühaufklärerischen Gelehrtenreise. In: Hans-Wolf Jäger (szerk.): *Europäisches Reisen im Zeitalter der Aufklärung*. Heidelberg, 16–34.
- Srádeczky Lajos 1889: *Berzeviczy Albert utazásai, 1818–1820*. Budapest
- Stagl, Justin 1995: *A History of Curiosity, 1550–1800*. Chur
- Tőry Kálmán 1972: Az Al-Duna szabályozása. *Vízügyi Történeti Füzetek* 5. 31–36.
- Wolff, Larry 1994: *Inventing Eastern Europe: The Map of Civilization in the Mind of the Enlightenment*. Stanford
- Zelovich Kornél 1925: *Széchenyi és a magyar közlekedés ügy*. Budapest