

# Bence Erika

## A vonat jelentésköre a közép-kelet-európai kultúrában

A közép-kelet-európai ember térélményének központi motívumaként a sík föld egyes vonalát jelölhetjük meg, melyet a lentség, a behatároltság és a lassú mozgás jelentései alakítanak létmetaforává. Az utazás e jelentéskörben a más téralakzatok felé tartó köztes lét formájaként jelenik meg. Irányát az országút, később a vasút nyomvonala határozta meg. A korábbi lóvontatású közlekedési eszközöket 1825-ben (Magyarországon 1846-ban) a vonat váltotta fel. Közép-Kelet-Európa történelmén jelölt és jelöletlen vonatok haladtak/haladnak keresztül.

A csak topográfiai dimenziók meghatározta (tehát az elvont jelentéseket – mint amilyen az albatrosz- vagy a sirály-képzet – nélkülöző) közép-kelet-európai térélmény – a koordinátái között megvalósítható létforma – híján van a dél-európai, vagy a még délebbi térségekben domináns *tenger-élménynek* és a vele összefüggő mitikus világtapasztalatnak. Utazáskultúráját nem a „*navigare necesse est*” gondolata, határtalanság-tudata és irrealitásokat is befogadó valóságérzékelése formálta, hanem a lentség és behatároltság térképzete. Thomka Beáta Szenteleky Kornél líráját, így *Bácskai éjjel* című költeményét értelmezve mutat rá a térbeli jellemzők létforma-determinánsként működő sajátosságaira: „Az »egyenes«-t metaforává a következő tartalmak teszik: a józanság, a hasznosság, célélvőség, értsd: öncélú létezés, létfenntartás. (...) »e« táj egyenességével ... hasonló asszociációmezőt ébreszt, mint Thomas Mann *Varázshegyének* „síkföldje”. A tespedtség vizuálisan abból az egynestől következik, amely a bácskai tájat kifejezi. Ennek ellenpólusa a hullámos, tört vonal, melyet Van Gogh említése idéz...”<sup>1</sup> *Isola Bella* című regényében Szenteleky Kornél látéletét adja a sík vidéki létforma jellemzőinek: „...felhős ég alatt csoszognak fanyar arcú emberek. Örömtelen lelkek őgyelegnek a csúnya, sáros utcákon, a nyirkos falak mentén, valaki talán hurkot készít magának a padlásgerendán...”<sup>2</sup>; mozdulatlansága és elmaradottsága a mítoszok földjeként értelmezett Szicília dinamikus gazdagságának tükrében látható. Az Osztrák–Magyar-Monarchia jelképezte (tehát térbeli dimenziók és történelmi adottságok körülhatárolta) mitteleurópai groteszk egyik legfontosabb vonásaként Juhász Erzsébet is a „teljes mozdulatlanság” állapotát határozza meg. Danilo Kiš *Fövenyóra* című regényének útirajzfejezeteiről írja: „Feltűnő, hogy az utak távjai mennyire rövidek. A látnivaló nemegyszer annyi, hogy a szemlélődő, az »utas«, az ablakhoz lépve kitekint, s egy hóval belepett fa magasba nyúló ágait látja maga előtt. Ha viszont nem a lélek belső útjáról van szó, hanem kívülágban megtett útról, előfordul, hogy a megérkezés pillanatára zsugorodik. A szekér megáll a drótfonatos kapu előtt, a szunyókálásból felrezzent kocsis nagyot ránt a gyeplőn. Senki, semmi sem mozdul. Az utas útja nem más, mint hogy tekintetével végigpásztázza a megállított lovakat, a fát,

mely két lófej között látszik távolabbról. (...) Nyomat sem lelhetjük ezekben az útirajzokban semmilyen tér- vagy időbeli folyamatosságnak, pontosan érzékeltetve általa, hogy aki megteszi őket, akár tényleges térben, akár a lélek rejtett ösvényein, maga is úttalan és követhetetlen immár.”<sup>3</sup> E paradox, úttalan utak kivétel nélkül a létezés végkifejlete felé irányulnak, a halál felé tendálnak. Képzelt vagy valóságos közegük-terük lidércvilág, *útvesztő*.

A *tenger és a hajós* fogalomköre irodalmunkban az egyediség-másság jelentéseit és magatartásmintáit jelöli: pl. Kisfaludy Sándor hajótöréskalandja *A kesergő szerelem* tengerbe veszett első változatával ilyen kuriózumjelenség, mint ahogy útirajz-irodalmunk szemszögét is a kívülállás pozíciója határozza meg. A világtenger vagy az ég-tenger képzetek a behelyettesítő metaforikus beszéd alkotóelemeiként funkcionálnak (pl. az „alattunk is, felettünk is, bennünk is az ég volt”<sup>4</sup> képzete, vagy az „árvízi hajós”<sup>5</sup> allegorikus alakja; a jelenségre vonatkozó XX. századi reflexiók értelmében pedig: „az ég a fűszálaknál kezdődik”<sup>6</sup>). A tenger-jelentések sok esetben paradoxális és paradosztikus vonatkozásokra mutatnak: pl. a gályarabsorsot mint a bűnhődés motívumát XIX. századi regényeinkben a túlburjánzó romantikus képzelet megnyilatkozásaiként kell értelmeznünk (sokszor tragikomikus felhangjuk sem marad el). Erősen nemzedékfüggő élménynek tekinthetjük a „nekünk van tengerünk”-gondolatát a vajdasági magyar irodalomban (tudomásom szerint épp most íródik a cáfolatát jelentő „ellenregény”<sup>7</sup>). A tenger-tudat azonban nemcsak a kanonizált kultúrában, de az alászállott irodalomban, sőt a triviális kultúrszférákban is ritka jelenség. Az „I’m sailing”-életérzése helyett a népszerű műdalok világában is a vonatkoztatolás uralkodó. A *közép-kelet-európai utas* útja a *síkföld* téralakzatai között rajzolható meg, utazása a más térdimenziók (a hegy vagy a sziget tört vonalai, pl. a varázssziget, Isola Bella) felé tartó köztes lét (a keresés) formájaként nyilvánul meg, végkifejlete rendszerint a *halál jelentéseit idézi*. Irányát az országút, a XIX. század harmadik évtizedétől kezdődően a vasút egyenes vonala határozta meg.

Magyarországon az első gőzüzemű vasútvonalat 1846. július 15-én nyitották meg Pest és Vác között. A bécsi vasútvonal első szakasza volt. A szerelvény 8 személykocsiból állt, és a belga gyártmányú *Buda* és *Pest* nevű mozdonyok vontatták. Az első vonat – két közbeeső megállással – 59 perc alatt tette meg az utat. Mint verset termő jelentős irodalmi élmény 1847 decemberében vonult be a magyar költészet történetébe: költője a műveltség szabad áradásának lehetőségét, az emberi tudás határlebontó erejét ünnepli benne, hogy a vonat-szimbólum létrejöttének kezdet-kontextusában máris felvetődjék halálra vonatkozó jelentése: „Ez a gép tán egyenest a / Másvilágba megy velünk!”<sup>8</sup> Egyrészt metonimikus összefüggés kapcsolja az emberi rabság örök jelképéhez, a lánchoz, másrészt gép(szörny) jellege révén a halálba mint kiismerhetetlenbe (útvesztőbe) ragadó erő képzeteként hat szemlélőjére.

A „vagonhúség” fogalmát („húséges vagy Te a vagonokhoz”<sup>9</sup>) a XX. század végi gondolkodás teremti meg és kapcsolja a halál jelentésmezejéhez. Kiváltó momentum a vonat majd két évszázados történetén végigpásztázó szem előtt lepergő látványsor, amelynek alapján a közlekedési eszközt *halál-térként* identifikáljuk. Az átmenetiséget-lakhatatlanságot-megélhetetlenséget jelképező pályaudvar-létet Juhász Erzsébet a mi életünk téridejében a telepen élés színönimájaként értelmezi: „A *telep* a mi életünk metaforája.”<sup>10</sup> Krasznahorkai László *Sátántagó* című regényének telepét mint az „istentelenül eldurvult emberek kilátástalan egy helyben topogása”<sup>11</sup> színhelyeként, az elérhetetlen jelen és a beláthatatlan múlt tereként írja le. Az idő dinamikájából kifordult lét sorstalanságot jelent. Juhász Erzsébetet idézve: „A közép-kelet-európaiaknál senki a világon nem tudhatja jobban, mit jelent, ha kihúzzák az ember lába alól a talajt. Egyvégtében ez ismétlődik itt, nem csoda, hogy talaj a lábunk alatt soha. Csak szedett-vedett deszkapalló, örökös, életreszóló

átmenetiségben<sup>12</sup> Szavai akár szó szerint is értelmezhetőek: a közép-kelet-európai ember lába alatt szilárd talaj helyett (az otthon köve helyett) szedett-vedett deszkapalló (vonatpadló). A telep konkretizációja a tábor. Az odavezető út iránya a vasút nyomvonalát követi. A *vonat és a tábor* a XX. század lényegi metaforáinak – *halálvonat* és *haláltábor* – utótagelemei. Kertész Imre szerint Auschwitz „az európai ember legnagyobb traumája a kereszt óta”<sup>13</sup>. *Kereszt és tábor*: a kettőt összekapcsoló képzeletbeli vonal utat jelent, a végső menet irányát: gyalog és vonaton.

A vajdasági magyar irodalom leghatásosabb vonatvízióját Szirmai Károly *Veszteglő vonatok a sötétben*<sup>14</sup> című novellája jeleníti meg. Az „ijesztő, végtelen pusztában” (fogalma nemcsak a síkvidék kietlenség-élményét, de apokaliptikus világtapasztalatokat is az értelmezői mező vonzatkörébe emel) téralakzatai közepette megbomlott sebességgel vonatok rohannak. A víziós halálnovellában együtt van mindaz, ami a térségi ember síkföld-élményét és pályaudvar-létét alkotja. Utasi Csaba szerint: „A megbomlottság képzelete a céltalanság érzetének még meg nem nevezett fájdalmát csempészi a szövegbe, egyúttal pedig túllendít bennünket a húszas évek lassú, álmos bácskai idején. S voltaképpen ugyanaz a funkciója a vonatok fogalmának is. Szirmai Károly nem valamiféle vidéki kávédarálót állít elébünk, amint prűszkölve, önmagát túllihelve végigdohog a rónán, hanem vonatok sokaságát látja és látta, melyek épp ezért kitágítják a teret, olyannyira, hogy némi túlzással azt is mondhatnánk akár, hogy az író az egész emberiséget utaztatja a »kormos éjszaká«-ban.”<sup>15</sup> A hagyományértelmező olvasási stratégia Mészöly Miklós *Bolond utazás* című regényének intertextuális vonzatkörébe a Szirmai-szöveget is beemeli, analógiás olvasati vonzatként az *utazás*, a *vonat*, a *pályánkívüliség*, a *mozdulatlanság* motívumait jelölve meg. Még jelentősebb megfelelés észlelhető a két prózaszöveg tér- és időtápasztalata között: a t.-i állomáson várakozó vonat is valamiféle kietlen, „roncsokkal telehordott rét”-en áll, majd egy mellékvágányon a sötét éjszakában, kizökent időben vesztegel, hogy végül – a reális és metaforikus térben is kivitelezett utazás – egyetlen végső fejleményben, a halálban teljesedjék ki.

A közép-kelet-európai létbizonytalanságot, azaz a pályaudvar-létet megújító ismétlődések a vonat jelentéskörét is új elemekkel gazdagították, létrehozva a XX. század legtragikusabb vonat-képzetének, a halálvonatnak is variációit, közelebbi vagy távolabbi hasonlóságokat mutató változatait. Nevüket az utasok kilétét, állapotát és útirányát megnevező képzettársítás hozta létre. A háború színtereit összekapcsoló hadi, fogoly- vagy szanitécvonat jelensége után, az ötvenes évek társadalmi történései az *emigráns vonat* alakzatára irányították a figyelmet. A totalitarizmus adminisztratív központjai (pl. Belgrád vagy Budapest) felől egy elképzelt új életlehetőség határpontja (pl. Maribor vagy Győr) felé tartó gyorsvonatok menetiránya a szabadulás-kilépés irányvonalát jelzik, a szerelvények szigetfunkciót töltenek be, a rajtuk való utazás szükségszerű szerepjátékot feltételez: „kevés csomaggal eljátszani a vidéki rokon látogatásának szándékát, majd a határ előtti utolsó állomáson lelépni a szerelvényről.” Családi legendáriumok őrizték meg az ilyen vonatokról való hatósági leszállítatások történetét, utalva ezzel az utazással mint kilépés lehetőséggel szembenálló háttérmozzanatok (pl. besúgás, árulás, kényszerítés, kihallgatás, bebörtönzés) létformáló jelentőségére. A térségi történelmi félműlt átmeneti életformája (belakhatatlansága és bizonytalansága) az otthonfeladás (pl. a kitelepítettek vagy a menekülők) útján haladó vonatok jelenségét is megteremtette. A térségi szubkultúra beszédformáiban él, máig él, a *menetrend nélküli vonatokat* megjelölő proverbium, amelyet egy ugyancsak réteggkulturaként megnyilatkozó zenei irány emelt dalszövegbe („Jebo te voz, koji te doneo!”<sup>16</sup>). Közép-Kelet-Európa egzisztenciális válságainak szimbólumaként vonult be a köztudatba a *csempészvonat*, mint amilyen volt a Varsó–Belgrád vonalon évtizedeken át közlekedő Polónia-expressz. A filmtémává lett *Balkán expressz*nek

és a szigorúan ellenőrzött vonatoknak is jelképértelme (pl. balkáni éjszaka, balkáni kocsmá, kelet-európai létbizonytalan) dominál emlékezetünkben.

Bizonyos vonatokat nem funkciójuk, hanem a rajta utazó személy neve jelölt meg, tett egyedivé. A XIX. század utolsó évtizedének leghíresebb magyar vonata Turinból (Torinóból) indult Budapestre, Kossuth Lajos holttestét szállította magyar földre. Az „újkori magyar mitológia főistene” körül kialakult kultusz olyan jelentőségű volt, hogy a vonat elhaladtakor az emberek letérdeltek a vasút mentén. Krúdy Gyula *Kossuth fia*<sup>17</sup> címen napvilágot látott regényében, mint az előző paródiája, megjelenik egy „második Kossuth-vonat” is. Kossuth Ferenc, a Kossuth-eszmét feladó fiú utazik rajta. Míg az apa földi maradványait szállító vonat útját a dráma követelményei szerint megformált kulisszák közé helyezi az elbeszélő, addig a fiú érkezését cirkuszi környezetben (pl. a vasútállomáson férjehes vénlányok virággal dobálják meg) mutatja meg.

A XX. század irracionális történelmébe zakatol be a *Lenin-vonat* 1917-ben, amelyen a hatalmat átvenni szándékozó vezér tért vissza szülőföldjére. A kultikus vonatok sorában ott van a *Kék Vonat* is, a Tito-kultusz egyik legfontosabb jelképe. Nemcsak maga a szerelvény hirdette a hatalom kiváltságosságának tényét, de a neve is. Évtizedekig csak ezt az egyetlen vonatot illette ez a név, másik kék vonat nem létezett, mintha időszaki színvakság hullott volna az ország lakosságára. A kultusz leértékelődésének mértékére mutat ma az a történet, miszerint egyik vajdasági kisváros vasúti társasága kék motorosvonatokat üzemeltet, s a polgárok kivétel nélkül Kék Vonat-ként, az egykori paradigmaticus néven emlegetik őket. A történet ironiáját fokozzák a pletyka (e retorikai kategóriákon kívüli beszédműfaj) által közvetített kiegészítő információk, miszerint a vonatokat valakik a háborús zűrzavarban tulajdonították el valahonnan. Az egykori kultikus tárgy neve ma a *lopott tárgy* fogalmával azonos.

A vonat mint téma jelen van a filmművészet születésének pillanatában is. 1895-ben a Lumière fivérek fizető közönség előtt rövidfilmeket vetítenek. A lyoni állomásra befutó vonat (*A vonat érkezése* című kisfilm) lenyűgözi, sőt sokkolja őket: a mozdony elsuhan a kamera előtt, valóságossága riadalmat kelt – megszületik egy új médium. A vonat később is számos filmtörténet színterét alkotja. Az 1974-ben, Agatha Christie Poirot-történetei alapján készített film, a *Gyilkosság az Orient expresszen*, a Párizs–Isztambul vonalon közlekedő híres luxusjáratot emeli a nevezetes filmhelyszínek sorába.

A vonat jelentéskörét a közép-kelet-európai kultúra asszociációs mezejébe helyezetten vizsgáltuk. Centrális térmozzanatként értelmeztük a vajdasági magyar irodalom terét, ahol/amelyben a vonat-jelentés mint önérték-tükröző metafora is működött/működhet: „vicinális irodalom”.

## Jegyzetek

- 1 THOMKA Beáta 1992, 94.
- 2 SZENTELEKY Kornél, *Isola Bella* = Sz. K. Nyári délelőtt, Egybegyűjtött novellák, regény (utószó Bori Imre), Újv., 1992, 187.
- 3 JUHÁSZ Erzsébet 1996, 114.
- 4 Utalás Kisfaludy Sándor *Kesergő szerelem* című művének képrendszerére.
- 5 Utalás Jókai Mór *Kárpáthy Zoltán* című művének jelképeire.
- 6 Utalás Mészöly Miklós *Sutting ezredes tiündöklése* című művére.
- 7 Lovas Ildikó *Kijárat az Adriára* című készülő regénye. Részletek jelentek meg többek között a Híd 2004. 7. számában. A könyv 2005-ben a Kalligramnál jelent meg.
- 8 Petőfi Sándor *Vasúton* című költeménye.
- 9 Idézet Nagy Gáspár *József Attilához* című költeményéből. Megjelent a kecskeméti Forrás 1998. 8. számában.
- 10 JUHÁSZ Erzsébet 1993, 134.
- 11 132.
- 12 135.
- 13 KERTÉSZ Imre, Gályanapló, Bp. 1992, 27.
- 14 SZIRMAI Károly, *Ködben*, Subotica, é. n.
- 15 UTASI Csaba 1994, 42.
- 16 Utalás Đorđe Balašević dalaira, amelyekben a Vajdaságba a II. világháborút követően betelepült szerbekről van szó. Ők érkeztek menetrend nélküli vonatokkal.
- 17 KRÚDY Gyula, *Kossuth fia*, Bp., 1976.

## Irodalom

BORI Imre

1993 *A jugoszláviai magyar irodalom rövid története*, Újvidék.

CSÁNYI Erzsébet

2000 *A költő mint utas* = Cs. E. *Világirodalmi kontúr*, Esszék, tanulmányok, Újvidék, Forum 64–65.

2001 *Intertextualitás Szenteleky Kornél Isola Bella című regényében* = *A próza intertextualitásának retorikája és pragmatikája* (szerk.: Mózes Huba), Miskolc, 18–22.

FARAGÓ Kornélia

2001 *Térirányok, távolságok, Térdinamizmus a regényben*, Újvidék.

GEROLD László

2001 *Jugoszláviai magyar irodalmi lexikon (1918–2000)*, Újvidék.

HRABAL, Bohumil

*Legenda Káinról* (ford.: Vargha György) = B. H. *Véres történetek és legendák*, Bp., 17–61.

JUHÁSZ Erzsébet

1993 *Közép-Európa mint értékítélet?* = J. E. *Esti följegyzések (Egy évad a balkáni pokolból)*, Újvidék, 104–108.

1993 *„Európa utáni honvágy”* = J. E. *Esti följegyzések (Egy évad a balkáni pokolból)*, Újvidék, 108–112.

1993 *Telepen élni* = J. E. *Esti följegyzések (Egy évad a balkáni pokolból)*, Újvidék, 131–135.

1996 *Tükörképek labirintusa, Tanulmányok a közép-európai irodalmak köréből*, Újvidék.

KERTÉSZ Imre

1992 *Gályanapló*, Bp.

KONRÁD György

*Van-e még álom Közép-Európáról?* = K. Gy. *Európa köldökén*, Újvidék, 153–183.

LÁNCZ Irén

1994 *Gondolatok Szirmai Károly stílusáról* = L. I. Szó, *szöveg, jelentés*, Újvidék, 113–121.

MARKÓ László (szerk.)

1995 *A film krónikája*, Bp.

MÉSZÖLY MIKLÓS

1985 *Merre a csillag jár*, Bp.

1989 *Volt egyszer egy Közép-Európa, Vázlatok a szép regénytelenségre*, Bp.

1989 *Pontos történetek, útközben*, Bp.

1989 *A pille magánya*, Bp.

PISZÁR Ágnes

1994 *Kisesszé a vonatokról (I.)* = P. Á. *Kisesszék*, Újvidék, JMMT, 26–31.

1994 *Kisesszé a vonatokról (II.)* = P. Á. *Kisesszék*, Újvidék, JMMT, 31–35.

THOMKA Beáta

1992 *Szirmai Károly novellái* = T. B. *Prózatörténeti vázlatok*, Újvidék, 38–45.

1992 *Szenteleky lírája, útirajzai* = T. B. *Prózatörténeti vázlatok*, Újvidék, 88–98.

1995 Mészöly Miklós, Pozsony

UTASI Csaba

1994 *Az Esti Kornél és a viszonylagosság* = U. Cs. *Vér és sebek*, Újvidék, 32–38.

1994 *Lét és nemlét kérdései Szirmai Károly novelláiban* = U. Cs. *Vér és sebek*, Újvidék, 38–44.

2001 *Jelentéktelen körülmények jelentősége – a Bolond utazás* = U. Cs. *Mindentől messze*, Újvidék, 118–124.