

KÉJUTAZÓK ÉS ZARÁNDOKVONATOK

A vasúthasználat kultúrája és szokásai a 19. században

A 19. század elején Magyarországon is új divat indult hódító útjára: utazás a kalandért, utazás az új élményekért. Ez idő tájt még leginkább a főúri családok fiatal, nőtlen tagjai keltek útra, hogy megismerjék Európát. Mindez, a vasút előtti korban még egy expedíció szervezettségét igényelte. Nemcsak útlevelekre és pénzre, hanem ajánlólevelekre, banki kapcsolatokra, és a távoli országok viszonyait jól ismerő kalauzokra is szükség volt. Nem lehetett tudni, mi vár az utazókra, milyen körülményeket kell elviselniük. A rutinosabb utazók ezért ágyneműt, főzőedényeket, sőt fegyvereket is vittek magukkal. A 19. század elejének Európájában az utazók szempontjából a nagytávolságú szárazföldi közlekedést a szélsőségesen eltérő minőségű úthálózatok és az utak forgalmára ráépülő szolgáltatások (vendégfogadók, csárdák, lókölcsonzók, fogathajtók) kiszámíthatatlan és előre tervezhetetlen kapcsolata jellemezte.

Az utazási szokások és körülmények azonban a vasút terjedésével gyökeresen megváltoztak. Amíg korábban a nagytávolságú utazásokat kizárólag szellemi élvezetnek, és egy felelősségteljes, felnőttkori viselkedésre felkészítő élettapasztalatnak tartották, az 1860-as évektől az utazások szórakoztató jellege erősödik fel. A vasúti utazás már nem test- és lélekkínzó mártíromság.

Ez a tanulmány a 19. század második felének hazai, szabadidős utazási szokásait és tipikus jellemzőit foglalja össze. Az volt a célom, hogy az egyedi élményeket rögzítő útleírások, és úti beszámolók odavetett félmondataiból, háromsoros újsághírekből, valamint a rendelkezésre álló vizuális forrásokból (karikatúrák, plakátok, reklámlapok) rekonstruáljam a szabadidős utazások történetét. A szabadidős vasúti kirándulásokról a legkorábbi statisztikai adatok az 1870-es évekből maradtak fenn. A MÁV üzletjelentései szerint, az 1873-ban indított 33 ezer vonatszerelvény közül 162 kirándulónonat volt. Vagy például 1878-ban 2151 kirándulót vittek a MÁV vonatai, mindeközben az összes szállított személy száma meghaladta az 1,4 milliót. Mindezen volumenek talán képesek érzékeltetni, milyen szűk keretek között mozog e tanulmány témája.

A 19. századi Magyarországon a szabadidős utazások szokása igen divatos jelenség. Ennek ellenére nincs tömegturizmus, viszont vannak olyan lassan gyarapodó létszámú társadalmi rétegek (a középosztály felsőbb csoportjai), melyek életmódjába már szervesen beépül ez a szokás. Amíg a reformkorban a világlátás élvezetét kevesen engedhették meg maguknak, addig a század végére már az

* MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet, 1097 Budapest, Tóth Kálmán u. 4. Frisnyak.Zsuzsa@btk.mta.hu

iskolai oktatásban (főgimnáziumok körében) is megjelent a tanulmányi kirándulás gyakorlata. A rendszeressé váló, szabadidős utazások szokása a korszakban az alsóbb néprétegeket (parasztság, városi munkásság) még nem érintette meg, ők sokkal inkább tradicionális célok (zarándoklat, búcsújárás) megvalósítása érdekében keltek útra, és nem azért, hogy megnézzék a tengert az Adrián, vagy megmásszák a Magas-Tátra csúcsait. A korszakban a rendszeres, nagytávolságú szabadidős utazások még a kistisztviselői, kispolgári, iparos életmódnak sem részei. Viszont ezen rétegek életmódjában már kimutathatóak olyan másolt szokások, mint a kerékpáros kirándulás, vagy a környékbeli túrázás.

Kéjvonatok, különvonatok

A szabadidős utazásokat a 19. században kéjútazásnak, a kéjútazókat szállító vonatokat pedig kéjvonatoknak nevezték. A közbeszédben a kéjvonatok mellett igen gyakran használták a különvonatok kifejezést is. E két vonattípus – ill. a mögöttük álló utazási szándék – között azonban fontos különbségek voltak. A különvonatokat és kéjvonatokat összekeverő szóhasználat sok, ma már furcsának tűnő apróságban is kifejeződik: például a sajtó 1870-ben azt írta, a Batthyány újratemetésére *kéjvonatot* indított a *Tiszavidéki Vasút*, mindeközben ez valójában egy különvonat volt, és a résztvevők célja sem a szórakozás, inkább a tisztelgés.¹

De mi volt a különbség a kéjvonatok és különvonatok között? Mindkét vonattípus mérséklet áron (leggyakrabban 50%) vitte az utasokat. A kettő közötti különbség az utazásszervezésben, a menetrendiségében és az úti céljukban volt. A kéjvonatokat a vasúttársaságok beillesztették a nyári menetrendjükbe, és egy megadott időszakon belül (a szezon legmelegebb hónapjaiban) menetrend szerint közlekedtették saját üzleti kockázatukra. A kéjvonatokat nyári vasárnapokon, illetve ünnepnapokon nagyobb városokból a környékbeli kirándulóhelyekre indították. A kéjvonatok reggel elvitték az utasokat, este pedig visszaszállították őket a lakóhelyükre. Ilyen kéjvonatok jártak például Budapestről Gödöllőre, Losoncra, Szliácsra, Kolozsvárról Marosújvárra, Temesvárról Stájerlak-Aninára stb. Az egynapos kéjvonati kirándulásokon résztvevő városiak azok közül kerülhettek ki, akiknek a hétköznapijait a kötött munkarend jellemezte, és akikre ösztönzőleg hatott az olcsóbb menetdíj. Az egyházak a kéjvonatozás újmódi divatjának nem örültek, mert úgy gondolták, ez az időtöltés elvonja az embereket az istentiszteletekről.²

A kéjvonatozás fellendülését az 1880-as évek hozzák magukkal. 1883-ban a MÁV 8 ezer, 1884-ben 14 ezer, 1885-ben pedig már 21 ezer kéjvonati menetjegyet

1 A különvonattal 847 polgár utazott fel az újratemetésre. Ld. A Battyhányi (sic) temetésére rendezett kéjvonattal... *Tiszavidék*, 1870. június 13. 2.

2 1863-ban egy katolikus egyházi folyóirat kifogásolja, hogy a kéjútazásokat ünnepnapokra és vasárnapokra teszik. A kéjútazás nemcsak az utazókat, hanem a célállomáson élő hívőket is akadályozza az isteni szolgálatban. Ld. *Religio*, 1863. szeptember 5. 160. A vasárnapi és ünnepnapon kéjvonatozás eltörlését – hasonló megfontolásból – javasolták 1889-ben osztrák katolikusok. Ld. *Katolikus kongresszusok. Protestáns egyházi és iskolai lapok*, 1889. május 5. 572.

értékesít.³ Az 1880-as években az ismert kéjvonati útirányok között két város – Arad és Nagyszeben – térkapcsolatai mutatnak különös jellemzőket. A vasút korszakában Arad térhasználatának – a többi vidéki városhoz nem hasonlítható jellemzője – hogy igen erős utasforgalmi kapcsolatai voltak a szűkebb (25 km-nél közelebbi) környezetével.⁴ A városnak ez a 19. századi sajátossága még a kéjvonatok esetében is kimutatható: 1885-ben az aradiak majdnem tízezer kedvezményes jegyet vásárolnak Gyorokra, Radna-Lippára és Paulisra.⁵ E három település közül a borkereskedő- és fogyasztó Arad számára a legfontosabb a szőlőtermelő Gyorok volt. A Gyorokra megvásárolt több mint hatezer mérsékelt áru menettérti jegy azt valószínűsíti, hogy a kéjvonatokkal utazók céljai között nemcsak a pihenéssel és kikapcsolódással, hanem az olcsóbb menetjegyeket kihasználó üzleti célú utazással is számolni kell. Az Aradról Radnára indított kéjvonatok utasait pedig bizonyára a Mária kultuszról nevezetes ferences templom meglátogatása inspirálta.⁶

Az 1880-as években a legnépszerűbb, legforgalmasabb kéjvonati útirány egyértelműen a Nagyszeben és Vízakna közötti volt. A kéjvonati forgalom élénkségét mutatja, hogy a Nagyszebenből Vízaknára kedvezményes menettérti jegyekkel utazók száma (1885-ben 9500 fő) messze nagyobb volt, mint Vízakna „normál” utasforgalma (1885-ben 3800 fő). Úgy gondolom, hogy ezek a volumenek a nagyszebeniek részéről már magas színvonalú polgárosodó életmódra mutatnak.

1889 után a magyarországi vasutakon az új, a jegyárak jelentős árcsökkenését eredményező zónatarifa miatt megszűnt a kedvezményes áru kéjvonatok indításának gyakorlata. A kéjvonat kifejezés természetesen nem tűnt el a közbeszédből, a kéjvonati útirányok is változatlanul fennmaradtak, sőt idővel egyre jobban bővültek – de a vasutak már nem adtak további díjmérséklést ezekre a vonatokra. Egy vasárnapi kéjútazás ára ettől kezdve tehát már nem volt alacsonyabb, mint egy hétköznapi, hasonló utazásé. Mindez azt jelenti, hogy a kéjvonatozás ettől kezdve már nem az árelőnye, sokkal inkább a szórakoztató mivolta miatt volt népszerű.

Május elsején a kirándulók egész serege rohanta meg a Békés felé induló motorost. Úgy ostromolták a kocsikat, hogy egy perc alatt inkább heringes ládához hasonlítottak a szakaszok, mint személyszállító kocsikhoz. Ember-ember hátán préselődött a kéjvonaton, melyet bizonyára azért neveztek el így, mert valóságos kéj, hogyha az ember leszabadul tőlük.

3 Mindeközben a MÁV 1883-ban 3,7 millió, 1884-ben 5 millió, 1885-ben 6,6 millió utast szállít összesen.

4 Minderről bővebben ld. FRISNYÁK 2010. 94.

5 1885-ben Arad teljes utasforgalma 149 ezer, Gyoroké 20 ezer, Paulisé 8 ezer, Radna-Lippáé 31 ezer fő.

6 1929-ben jelent meg Másik Andor: *Egy öreg vasutas emlékiratai* c. munkája, melyben a szerző fiatalkorán egy máriaradnai búcsújáró, békéscsabai kisasszonnyal be nem teljesült kalandját meséli el. A visszaemlékezés szerint a búcsújárást túlszűfolt vonat, valamint az utasok tolongása és zajongása jellemezte.

– ironizált egy újságíró 1905-ben.⁷ De miben is tértek el a különvonatok a kéjvonatoktól? Általában véve a különvonatokat a vasúttársaságok külső magánvállalkozók⁸ kockázatára, egyedi megrendelések alapján indítottak, bár arra is van példa, hogy a különvonatok utazásszervezését a vasúttársaság magára vállalta. 1873-tól a különvonatokra a vasúttársaságok – ha legalább 200-an utaztak rajta – 50%-os díjkedvezményt adtak a 3. osztályú jegyek árából. Ennek a feltételnek nagy jelentősége volt, ti. a szervezőknek muszáj volt biztosítani, hogy meglegyen ez a létszám, mert különben oda a kedvezmény.⁹ A menetrend szerint, és a vasúttársaságok üzleti kockázatára indított kéjvonatoknál ilyen létszámbeli megkötés természetesen nem volt. A különvonatok indítását tehát egyedi események és igények, nagyobb közösségek, vagy egyesületek programjai stb. tették szükségessé, ezért ezeket a közzétett menetrendekben nem is szerepelhettek. A különvonatok indítását a szervezők – ha szükség volt az utasok toborzására – a sajtóban vagy falragaszokon tették közzé.¹⁰ A különvonatok szervezői előre meghirdették az utazás célját és az úti programot. Ez lehetett zarándoklat, búcsú, részvétel a Szent István napi fővárosi ünnepeken, de lehetett egy hosszabb európai kirándulás (pl. Párizs, Konstantinápoly) is. Magyarországon a legelső ismert különvonatok az egyes vasútvonalak megnyitására érkező vendégsereget szállították, de különvonatok vitték az esztergomi bazilika felavatására készülő ünneplőket is. A különvonatok tehát alapvetően nem az egynapos oda-vissza tartó kirándulásokra szolgáltak (bár erre is van példa), hanem a különböző célú, nagytávolságú társas utazások lebonyolítására. A nagytávolságú, hosszabb időt igénylő társas utazásokon résztvevők a polgárság azon csoportjaiból kerültek ki, akik megengedhették maguknak a magas részvételi díjat, és akik több hétre is hátrahagyhatták kötelezettségeiket.

A különvonati utazásoknak nagy lendületet adott, hogy 1861-ben megnyílt a Déli Vasút Buda–Nagykanizsa közötti vasútvonala, és ezzel létrejött a közvetlen vasúti kapcsolat a magyar főváros és a tengerparti Trieszt között. Sőt, ez az új, a

7 Májusi invázió. *Békésmegyei Közlöny*, 1905. május 14. 6.

8 Az 1870-es évek második felében egy bécsi utazásszervező cég Magyarországra is kiterjeszti üzletét. A Schrökl-féle kirándulásokon uralkodó állapotokról 1874-ben jelent meg a sajtóban egy kritika. A szerző teljes ellátást kifizető, de éhen maradt utasokról, és egy Bécs–Innsbruck közötti 36 órás utazás megpróbáltatásairól ír. A kéjutasokat nem egy önálló menetrenddel rendelkező különvonat vitte, hanem a kéjutasok vagonjait egyszerűen hozzákapcsolták egy személyvonathoz. Ld. Herr Schrökl und seine Vergnügenszüge. *Morgenpost*, 1874. augusztus 29. 1–2. A Schrökl-féle, Budapest–Bécs közötti utazásszervezés igen alacsony léptékű lehetett, 1878-ban ilyen formában alig 307 fő utazott a két főváros között.

9 *A Vasárnapi Újság* 1860-ban „financiális manipulációval” vádolta meg az Osztrák Államvasutat, mert a tótmegyeri eke- és szántásversenyre indított különvonattal olyan kevesen utaztak, hogy a vasúttársaság az eredeti kedvezményes árat felemelte. Ld. A tótmegyeri eke és szántásverseny jún. 2-án. *Vasárnapi Újság*, 1860. június 10. 24. sz.

10 A Tiszavidéki Vasút az 1860-as években évről-évre indított különvonat a fővárosba. A különvonatokat a vasútállomásaiikon elhelyezett plakátokon reklámozták. Hasonlóképpen járt el az Osztrák Államvasút is. Minderről két plakátot őriz a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum. A TVV 1868-as pesti különvonatára oda-vissza Nyíregyháza–Pest között egy másodosztályú jegy ára 12 forint 40 krajcár volt, ugyanez harmadosztályon 8 Ft. 40 krajcár. Még ezek a csökkentett áru jegyek sem tűnnek különösebben olcsónak, ez idő tájt 7–12 forintba kerültek az uszályos krinolinok egy Váci utcai divatüzletben, vagy például a *Vasárnapi Újság* éves előfizetési díja 6 forint.

Balaton déli oldalán haladó pálya még a balatonfüredi vendégházakat is kibővítette.¹¹ Ez a vasútvonal azonban nemcsak könnyebben elérhető és vonzó úti célokat kínált a magyaroknak, hanem ösztönzőleg hatott az utazási egyesületek megalakítására. Két egyesületről maradtak fenn adatok. A legkorábbi ismert, utazókat tömörítő egyesület, az *Első Magyar Kéjutazási Társulat* 1861-ben alakult abból a célból, hogy tagjaiknak nagyobb kirándulásokat szervezzen a Pesthez közeli vidékek felfedezésére. Az egyesület működéséről egyetlen kirándulás erejéig maradtak fenn adatok. 1862-ben alig hárman indultak útnak azzal a céllal, hogy legyalogoljanak Pestről Balatonfüredre. Az útnak indulók akaratereje azonban már az első zápornál megtört, Promontornál vasútra szálltak, és Székesfehérvárig utaztak egy vonattal. A székesfehérvári Ullmann-féle vendéglőben eltöltött éjszaka kényelme után a turistáknak végleg elment a kedve az út folytatásától. A másik, ismert utazási egyesületről talán még kevesebbet tudunk: a fennmaradt alapszabály¹² szerint az egyesület egyik célja, az egyazon irányba utazók – hasonló neveltetésű és műveltségű emberek – összeismertetése. Csak találgatni lehet, miféle úti tapasztalat hatása tükröződik az egyesület létrehozásában.¹³ A pusztá nevével többet nem tudunk az 1881-ben megalakított *Első Magyar Muraközi Kéjutások Egyesületéről*.

A legelső ismert hazai társasutazást 1862-ben szervezték meg a Déli vasúthoz köthető emberek.¹⁴ A kirándulás Budáról Triesztbe tartott két különvonattal. Vidékről is érkeztek az útra résztvevők, a négynapos trieszti kirándulásra mintegy 1200 ember utazott el. A szerelvények több ezer lelkes fővárosi ünneplése közepette gördültek ki a budai indóházból. Az éjszaka ellenére a vonatokat Nagykánizsáig fáklyákkal és zenével várták a helybeliek. Az utasok minden állomáson lelkesen viszonzták az üdvözléseket. Az éjszaka nem várt eseményt is hozott: az egyik különvonat mozdonya két, pályára tévedt lovat elütött. Pragerhofban éppen egy századnyi huszár állt a pálya mellett, amikor befutott a különvonat. A magyar fiatalok lelkesen kiugráltak a kocsikból és a huszárok nyakába borultak. Leibachban (ma: Ljubljana) az utasok „gyarló ebédet” kaptak, és „túlérzékeny hazánkfiaiak zokon esett a rögtön fizetés követelése”. Az utazók ebben az eljárásban egy sértő feltételezést (a fizetés nélküli meglógás vélelmét) látták. Ez a társasút nem elsősége miatt, hanem sokkal inkább azért érdekes, mert az út a hazafias érzelmek és a hazaszeretet nyilvános és spontán kifejezésének eszközévé vált. Miért történt mindez? Mert olyan volt a hazai közhangulat, hogy a politikai jelentőséggel elvileg nem bíró, privát és társadalmi események is mögöttes jelentőséget nyertek. A trieszti kirándulás sikerén felbuzdulva a Déli Vasút 1862 augusztusában különvonatot indít a Balatonra. Szeptemberben pedig az Osztrák Államvasút különvonatai (Bécsből és Szegedről) hozták a kirándulókat

11 Bővebben ld. KATONA 2009.

12 Az első magyar utazási társaság alapszabályai. OSZK Kisnyomtatványtár, C 5311.

13 Nem lehet tudni, hogy az egyesület ténylegesen létrejött-e, és kik voltak a tagjai. 1862-ben, egy hasonló célú egyesület alapítását szorgalmazta a *Politikai Újdonságok* c. hetilapban Podmaniczky Ármin. Ld. *Utazók egylete*, 1862. február 26. 135.

14 Bővebben lásd LUKÁCS 2010 és 2011.

a kisasszonynapi városligeti népünnepélyre.¹⁵ Az elkövetkező években több nagyobb külföldi társas út szervezését is meghirdették a sajtóban. A kiegyezés előtti években azonban nem a külföldre menő, sokkal inkább a belföldi különvonatoknak volt sikere. 1865-ben a magyar országgyűlés megnyitására indítottak a vasúttársaságok az ország minden régiójából a fővárosba különvonatokat. 1866-ban pedig a Vörösmarty szobrának felavatására indult nagyszámú résztvevővel egy különvonat Budáról. A kocsikban közelharcot kellett vívni az ülőhelyekért.

A kiegyezés után a külföldi társasutazások szervezése is erőre kapott. 1867-ben egy párizsi kirándulás szervezői utazási sorsjátékot is indítottak. A távolabbi úti célok között világhiállítások megtekintése, városlátogatások, és a zarándoklatok szerepeltek. Az 1870-es évek közepétől a legnépszerűbb hazai táj, a Magas-Tátra is elérhetővé vált vonattal. Az 1880-as évektől szemlátomást egyre bővül a különvonatok száma, és az úti programok is egyre változatosabbak lettek.

Zarándoklat, búcsú, Szent István nap

Joggal feltételezhetjük, hogy a vasúthálózat terjedése és a szabad idős utazások divatja a vallási turizmus fellendülését is magával hozta, hiszen könnyebben kivitelezhetővé vált a távolabbi kegyhelyek meglátogatása. A vasúti közlekedésnek az emberi szokásrendszereket (ti. hogyan kell lebonyolítani egy búcsújárást, vagy zarándoklatot) is átalakító hatására elsőként a pesti és a bécsi élclapok figyeltek fel. 1873-ban a *Borsszem Jankó* c. élclap egy teljes oldalt szentelt a zarándoklatoknak.¹⁶ A lap újságírói elkészítették a búcsújárók szent nótáját, melyben a gőzvasutat a gonoszhoz hasonlították. Pont ez nyilvánvaló túlzás mutatja: ez idő tájt közkeletűen elfogadott, hogy a zarándokok és búcsújárók is használhatják a vasutat, a zarándokutaknak tehát már nem elhagyhatatlan velejárója a több napos fizikai megterhelés.¹⁷ Hasonlóképpen, a túlzás eszközével ragadta meg ugyanezt a témát a *Kikeriki* osztrák élclap 1879-ben. (1. ábra)

A közgondolkodás átalakulása ellenére a vasúthasználat szempontjából a hazai zarándoklatok és búcsújárások kiterjedtsége a korszakban igen szerény keretek között mozgott. Ahogy a parasztság hétköznapi vasúthasználati szokásai is igen hosszú idő alatt formálódtak ki és épültek be a paraszti életformába, hasonlóképpen a zarándoklatok és búcsúmenetek szervezésében is egy lassú folyamat zajlik le. A parasztság tömegesen csak 1889-ben ismerkedik meg a vasúttal, a paraszti életmódba a rendszeres, kistávolságú vasúthasználat az 1890-es években

15 Bécsből 420 utazó érkezett, Szegedről 360-an jöttek. Ld. *Vasárnapi Újság*, 1862. szeptember 14. 443. A bécsi vendégek tiszteletére Neumann S.(?) nyolc versszakból álló üdvözlőverset adott közre. A versben a költemény szerzője a bécsi kirándulók megérkezésének – hasonlóan a trieszti utazást kísérő közhangulathoz – politikai jelentőséget tulajdonít, és felszólít a kibékülésre és a magyarokkal való szövetségre. Ld. Neumann S: Üdvözllet a bécsiekhez a kéjvonattal Pestre utazott vendégek és ezek tiszteletére a Városligetben 1862. szeptember 8-án tartott népünnep emlékére. OSZK Kisnyomtatványtár, 10.321

16 Le Pélerin. A francia búcsújárások hivatalos közlönye. *Borsszem Jankó*, 1873. szeptember 28. 300. szám, 2.

17 Bővebben ld. PUSZTAI 2002. 429.

kezd beépülni.¹⁸ Nem véletlen, hogy a hétköznapi jelenségekből és szokásokból építkező 19. századi élclapokban csak 1889-ben jelenik meg az első olyan ábrázolás, amely egy búcsúra vonattal utazó parasztról készült. (2. ábra)

Az sem véletlen, hogy a zónatarifa (1889) előtti időszakból a rendszeres vasúthasználatot nem vidéki, hanem két fővárosi templom körüli hitéleti szervezőmunkában figyelhetjük meg. A belvárosi ferencesek évről-évre pünkösdi búcsújáratot indítottak Máriabesnyőre. A máriabesnyői egynapos programok lebonyolítása egyforma volt: a búcsú mindig a ferencesek templomában kezdődött, és itt is ért véget. A templomi imát követően a búcsújárók együttesen kimentek a MÁV állomásra (1885 előtt a mai Józsefvárosi pályaudvarra, utána pedig a mai Keletibe). A búcsújárók különvonattal utaztak Máriabesnyőre, ünnepélyesen felvonultak, majd a programok végeztével a késő délutáni órákban visszatértek Budapestre. (3. ábra) Ezek az egynapos búcsúmenetek nem kerültek sokba.

Jóval nagyobb szervezőmunkát, anyagi áldozatot és szabadidőt igényeltek az ausztriai Mariazellbe tartó zarándoklatok. A mariazei programok koordinátora a belvárosi plébániatemplom volt, az első vonatos zarándokutat már 1867-ben indították. A zarándokoknak az út utolsó szakaszát (kb. 48 kilométert) gyalog, vagy omnibusszal kellett megtenni, mert Mariazellbe csak 1906-ban érkezett meg a vasút. A szervezőmunkát mutatja, hogy a zarándoklatokra a menetjegyeket nemcsak a templom sekrestyéjében, hanem a főváros hét másik pontján is meg lehetett vásárolni. Adatok hiányában nem lehet tudni, hogy a mariazei zarándoklatok szervezésébe mikor kapcsolódtak be más résztvevők is. Az azonban bizonyos, hogy 1897-ben már több egymástól független csapat, eltérő árakkal szervezte a zarándoklatokat.¹⁹ (4–5. ábrák) A programok között árverseny bontakozott ki.²⁰ A legdrágább ajánlat a belvárosi plébániatemplomból induló zarándoklat volt (21 Ft 60 krajcár). 16 forintos árral reklámozta a nyolc napos utat Anderlik Ferenc. Érdekes, hogy az Anderlik-féle úttervben világi szabadidős programok is szerepelnek. Még ennél is olcsóbb utat kínáltak a ferencesek. A ferencesek szórólapja szerint a legszegényebb néposztályoknak is alkalmat akarnak adni, hogy részt vegyenek a mariazei búcsújáraton. A költségek leszorítása érdekében ezért Budapest és Bécs között nem vasúton, hanem hajóval utaztak a résztvevők, és csak a császárvárosban szálltak fel vonatra. Ezzel a megoldással az úti költséget sikerült leszorítani 7–10 forintra.

18 A FSZEK Budapest gyűjteményében őriznek egy nyolc oldalas nyomtatvány, amely arról szól, hogy beszél rá a falu kántora a hívőket a vasúti utazásra, és mindez milyen következményekkel jár. „Lassanként az egész falu gondolkodásmódja megváltozott. Az emberek kezdték belátni, hogy az utazás, az emberek között való forgolódás csakugyan nincs kárakra. Mint az iparos tanuló, ha felszabadul, s megy városról városra, néha országról-országra, vándorol, megismer más népeket, más szokásokat, egészen más emberré lesz, mintha mindig otthon ült volna, úgy a szántóvető embernek is hasznára van életnek és világnak ismerete. (...) Nemcsak gondolkodásmódjukat, hanem még hazafias érzésüket is megváltoztatta a hébe-hóba tett kisebb-nagyobb kirándulás.” *A zónás atyafiak*. Szerző nélkül, Budapest, Méhner Vilmos kiadása, 7.

19 Az 1897-es zarándoklatokat az 1857-es mariazei búcsújárat emlékéül ajánlották. Ez utóbbiról bővebben ld. BARNÁ 2004. 228–230.

20 Az úti programokat az OSZK Kisnyomtatványtár őrzi: C. 9.916., D. 4361, és D 43.62.

A zarándokvonatok és búcsújáratok népszerűsége meg sem közelítette a Szent István napi különvonatokét. Ez utóbbiakat a vasúttársaságok saját üzleti kockázatokra indították, és egyházi vagy más külső szervezőmunka nem volt mögöttük. A MÁV Szent István napi különvonatainak utazókról 1879–1883 között rendelkezünk részletesebb statisztikai adatokkal. 1879-ben 34 vasútállomáson szálltak fel a fővárosba tartó ünneplők: a legtöbben Egerből (127 fő), Miskolcra (90 fő), Gyöngyösről (81 fő), és Jászberényből (63 fő) érkeztek. Az idő múlásával és a vasúthálózat terjedésével a Szent István napra felutazók száma is egyre szaporodott, 1883-ban az utazók száma megközelítette a hateret. A fővárosi Szent István napi rendezvényekre 1898-ban több mint negyvenezer kiránduló érkezett. A nagy tömeg, és a zsúfolt utazási körülmények a napisajtó figyelmét is felkeltették:

Sem zónarendszernek, sem vasúti politikának nincs hatalma ahhoz, hogy végkép beszüntesse a kéjvonatokat, mert ha hivatalosan el is törölték a kéjvonatot, a földi vándorok azért tizenötöd-magukkal beszállnak egy másodosztályú szakaszba és a kéjvonat ismét megvan. Így él a kéjvonat a világ végezetéig.²¹

A különvonati utazások körülményeiről, a vonatszerelvények kényelméről vagy kényelmetlenségéről két forrás szolgált beszédes adatokat. 1888-ban a *Nyírvidek* c. újságban megjelent egy római zarándoklatról²² szóló úti beszámoló, amelyben a szerző a kor szokásos útleírásain messze túllépve, az utazási körülményekkel is foglalkozik. A szervezők az utazáson résztvevők számára zománczott gombjelvényeket készítettek, melyek a hármaskörből kiemelkedő kettős keresztet ábrázolták. A zarándokok ezen kívül megkapták az utasnévsort, és a részvételi jegyeket. Az indulás előtt a budai indóház tömve volt az utazókkal, a kíváncsis-
kodókkal:

Magok a zarándokok már nem voltak kivétel nélkül jó hangulatban, mert a nagy útra kelés természetes aggodalma mellett, sok apró kényelmetlenséget is el kell tűrniük, így a hosszú várakozás az indulásig, az útitáskák őrizete, a kellő tájékoztatás hiánya, a nagy tolongás, mely az első vonatra való törekvésből származott, végre a tömeges felszállásnál kikerülhetetlen alkalmatlanságok stb. stb., mindezek együttesen sokaknak arcukba kergették a vért, úgy, hogy szinte jól esett a fűtetlen kupék lehűtő hatása, mely aztán hűsítő útitársunk lett az első éjjen át. [...] Virradatra Pragerhofnál találtuk magunkat. Itt aztán nemcsak a meleg kávét kívántuk meg sokkal többen, mint ahányan hozzájuthatánk, hanem egyéb szükségleteink kielégítése is komikus helyzetek megismerésére vezetett, mert hát kéjvonaton utazván, a legprimitívebb kényelem feltételei is hiányoztak. Így történt meg azon eset, a többi közt, hogy egyik kupétársunk egy egész órahosszig volt kénytelen elviseelni a

²¹ Országos Hírlap, 1898. augusztus 22. 3.

²² 1887-ben indít mérsékelt áron a Déli Vasút több zarándokvonatot Magyarországról Rómába. Valószínűleg erről az útról van szó.

*lokomotív után következő egyetlen szűk helyiség kényelmetlenségét a vonat gyors menete közben.*²³

Miről is szól mindez? Arról, hogy a Déli Vasút a kedvezményes áru zárandokvonatot elavultnak számító vagonokból állította össze. A fűtés hiánya mellett a hosszú úton a legkellemetlenebb az illemhelyekhez való hozzáférés korlátozottsága lehetett, az utasok ugyanis nem tudtak kimozdulni a különálló szakaszokból. Emiatt az illemhely használatára csak a szerelvény megállásakor kerülhetett sor. A leírásban szereplő, a szűk helyiség kényelmetlenségét elviselő utas valójában a vonat elejére kapcsolt kalauz- és/vagy poggyászkocsiban kívülről megközelíthető illemhelyben rekedt.

1895-ben egy több rajzból álló karikatúrasorozat jelent meg a *Bolond Istók* élcslapban a Szent István napi utazások gyötrelmeiről. (6–9. ábrák) Ez a képregény plasztikusan összefoglalja mindazt, ami jellemző a 19. század vonatozások kényelmére és kultúrájára. Tükröződik benne az a korabeli érzület, hogy egyre többen kirándulnak vonattal, hogy a Szent István napi ünnepségekre tömegesen áramlanak az emberek vidékről. És persze benne van az a kimondatlan vád, hogy minderre a vasút nem készül fel időben, és nem vesz tudomást a nagy forgalomról.

Magyarországon a zárandokokat és búcsújárókat szállító vonatok története az 1920-as években vesz újabb irányt. A vallási turizmus tömegesedése, az egyes kegyhelyek vasútállomásaira visszatérően rázúduló embertömegek igényeinek kielégítésére a MÁV korszerűsíti a szolgáltatásait és kibővíti az állomások infrastruktúráját. Mindez azonban már egy más történet.

IRODALOM

BARNA Gábor

2004 *Mariazell és Magyarország a 19–20. században*. A paraszti búcsújárástól a tömeges zárandoklatokig. In: FARBAKY Péter – SERFŐZŐ Szabolcs szerk. *Mariazell és Magyarország. Egy zárandokhely emlékezete*. Kiállítás a Budapesti Történeti Múzeum Kiscelli Múzeumában. Budapest, BTM, 228–239.

FRISNYÁK Zsuzsa

2010 *Vasút és a paraszti polgárosodás a 19. század végén*. In: FLÓRIÁN Mária szerk. *Életmód, szemléletmód és a módi változása a parasztság körében a 19–20. század fordulóján*. Budapest, MTA Néprajzi Kutatóintézete, 81–108.

KATONA Csaba

2009 *Adalékok a füredi fürdő történetéhez a 19. század derekától a 20. század elejéig*. *Korunk*, 2009. 8. sz. 67–74.

²³ Egy római zárandok naplójából. Levelek J. A. barátomhoz. *Nyírvidek*, 1888. január 1. 4–5.

LUKÁCS Anikó

2002 Kéjvonat Triesztbe. *Korunk*, 2010. 3. 47–53

2003 Csapatépítés 1862-ben: kéjvonat Triesztbe. *Fons. Forráskutatás és Történeti Segédtudományok*. XVIII. 4. sz. 555–576.

PUSZTAI Bertalan

2002 Búcsújárásból vallási turizmusba. A modern turizmus egy formájának kialakulása. In: S. LACKOVITS Emőke – MÉSZÁROS Veronika szerk. *Népi vallásosság a Kárpát-medencében 6/I.* Konferencia Pápán, 2002. június. 421–431.

ZSUZSA FRISNYÁK

Sightseers and Pilgrimage Trains. The Culture of Railway Use and the Habits in the 19th Century

The spread of railways transformed the circumstances of pilgrimage in the 19th century. Visiting shrines by train was faster, cheaper and more convenient. There were two Budapest church congregations to recognize first the benefits of railway travelling. The Franciscans organized an one-day pilgrimage by train every year from Budapest to Máriabesnyő. The Mariazell's pilgrimages claimed a much larger effort more time and financial sacrifices. The Parish Church was the coordinator of the pilgrimages to Mariazell. The pilgrim trains were less popular than the special trains from the countryside to St. Stephen's Day procession in Budapest.



1. A zarándoklat régen és most. Forrás: Kikeri, 1879. december 7. 2.



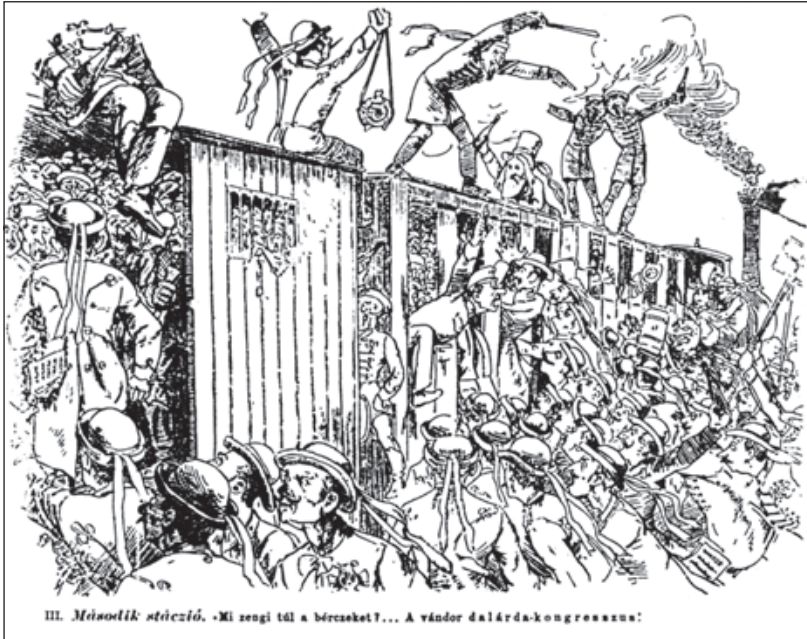
2. „Az az istentelen zóna” című karikatúra képalírása: Pokrócz Ádám a búcsúsokhoz, akik a feszületet a vagonba akarják vinni: Azt a Krisztust pedig poggyásznak adják fel kendtek – a zónáját kendteknek. Forrás: Borsszem Jankó, 1889. augusztus 18. 6.



5. A gyorsfényképezési eljárások elterjedése után a mariazelli zarándokutak résztvevői gyakran lefotóztatták magukat a kegytemplom környezetében működő fényképezeknél.
Lelőhely: Magántulajdonban.



6-9. Nyári kéjutazók. Szent István napi zóna élmények. Négy rajzból álló képregény.
Forrás: Bolond Istók, 1895. augusztus 25. 5-7.



6-9. Nyári kéjutazók. Szent István napi zóna élmények. Négy rajzból álló képregény.
Forrás: Bolond Istók, 1895. augusztus 25. 5-7.