

Az utazások világa, információtörténeti nagyító alatt. Bevezető

Z. Karvalics László

Pontosan 25 éve, 1998-ban, a Kossuth Klubban debütált 6 előadással az ELTE-BME Információ-történeti Műhelykurzusa, a *Kereskedelmi utak, mint információs csatornák a világtörténelemben* című konferenciával.¹

A választás nem volt véletlen: az „utak” geográfiájánál (Z. Karvalics, 2007) mindig is sokkal fontosabbak voltak a javak cseréje érdekében állandósuló kapcsolathálózatok, amelyek részben saját maguk igényeltek a megfelelő működéshez információs támogatást, részben számtalan formában járultak közvetlenül és közvetve alapvető változásokhoz az érintett közösségek különböző információs rendszereiben, miközben folyamatosan ösztönözték a más térségekről és a világról való ismeretek felhalmoz(ód)ását is.

Az eltelt negyedszázad friss kutatásai azóta rengeteg ponton egészítették ki a történeti tudást. Bebizonyosodott, hogy minden vizsgált időszakban átfogóbb és kiterjedtebb kereskedőhálózati kapcsolatrendszerről beszélhetünk, amelyek a véltől több szereplőt és térséget kötöttek össze. Másrészt kontinensről kontinensre és korról korra derült ki, hogy sokkal régebbi időre vezethető vissza ez az elkülönült közösségeket szakadatlanul összeabroncsoló tevékenység, mint azt korábban gondoltuk (beleértve a Homo Sapiensnek a civilizációs kezdeteket megelőző „mély történetét” is). Ezekben a rekonstrukciókban sűrűn előkerül a ’világrendszer’ kifejezés is, hogy jelezze: a csoport/populáció-szintű történeti keretképzéshez képest felértékelődik az óriásközösség/faj-szintű mintázatok keresése.

Az információ-történelem kérdései iránt érzékeny kutatóközösség tehát teljes joggal választhatná újra témaként a kereskedelmi utakhoz kötődő információáramlás kérdéseit, ám ebben az esetben továbbra sem esne fény **a nem-kereskedelmi szándékkal indított utazások** legalább ennyire érdekes világára. Ezúttal tehát a fókusz nem az állandó vagy majdnem állandó szárazföldi és tengeri útvonalakon zajló kereskedelmi tevékenységhez másodlagosan, harmadlagosan vagy sokadlagosan kapcsolódó információs viselkedésre esik, hanem **azokra az utazástípusokra, amelyekre elsődlegesen információs céllal** került sor. Új ismeretek megszerzésének reményében, nem elválasztva azt a majdani megosztás éthoszájától (vagy elvárt feladatától). Esetleg információ átadása vagy cseréje érdekében. Magánérdeklődést, közérdeklődést, politikai, katonai, gazdasági, kulturális vagy tudományos érdeklődést kielégítve. Információs élményszerzés vagy információs hasznosítás céljából.

¹ Az eseménynek az ELTE oldaláról az azóta tragikus hirtelenséggel elhunyt *Lugosi Győző* volt a társszervezője, s érdemesnek látszik felsorolni az akkori előadókat és az előadáscímeket: Z. Karvalics László: Információs értékképz(őd)és a kereskedelmi utak mentén – Bevezető *Kalla Gábor*: Információáramlás a kereskedelmi utakon: esettanulmányok az ókori Elő-Ázsiából *Karsai György*: A transzformáló Odüsszeusz (Az utazás során megszerzett információk felhasználása későbbi problémahelyzetben) *Nagy Balázs*: Európai expanzió és kereskedelmi utak (11-13.sz.) *Teke Zsuzsa*: Firenzei kereskedők, magyarországi információk *Gecsényi Lajos*: Kereskedő, "postás", hírszerző?

Természetesen ezekhez az igényekhez ott, ahol az utazás maga nehézségekbe ütközött, nagyon is megfelelőnek mutatkoztak az amúgy is szakadatlanul úton lévő kereskedők, akik megbízhatóak (megfizethetőek) voltak, hogy alapvető tevékenységük mellett „információs jószolgáltatot” is ellássanak. Minden bizonnyal sok hasonló epizódot gyűjthetnénk össze a világtörténelemből, ahogyan a Srí Lanka-i elit az iszlám terjedéséről értesülvén egy kereskedőt bízott meg, hogy hozzon hírt a muszlim tanításokról, s ha teheti, magával a prófétával is kerüljön kapcsolatba. A megbízott azonban Mohamed halála miatt már csak Omar kalifával (Umar ibn al-Hattáb) tudott találkozni, valamikor 633 és 644 között. Hazafelé tartó útján azonban ő is elhunyt, így végig vele tartó szolgálja közvetítette elsőként a szigetországba a muszlim tanokat. Külön érdekesség, hogy mindezt egy majd háromszáz évvel későbbi összeállításból ismerjük: akár valóságos, akár fiktív személy volt a Perzsiában született utazó, tengerész, térképész és geográfus Buzurg ibn Shahrijár (Al-Ramhormuzi), az ő neve alatt jelentek meg 953-ban a Kelet-Afrikától Indián át Dél-kelet-Ázsiáig és a Tang-kori Kínáig kalandozó muszlim tengerészekről gyűjtött történetek (Dewaraja, 2003, Simon, 2006). S ha az arab, kínai és indiai utazási irodalom kezdeteire pillantunk, ott is túlnyomórészt kereskedőket látunk, akik sokszor nem is megbízásból, hanem saját kíváncsiságuk miatt gyűjtenek és írnak le tapasztalatokat, annak tudatában, hogy értesüléseik mások figyelmére is számot tarthatnak.

Ám voltaképp minden, gyakorta útra kelő hivatásrend képviselője is nagyon alkalmas arra, hogy távoli vidékekről hozzon hírt és ismeretet. A magaskultúrák hajnala óta róják az utakat az orvosok, akik saját tudásuk bővítése érdekében keresnek fel kollégákat és gyógyítanak (vagyonos) betegeket. Tudósok, építészek és ritka mesterségek képviselői, mutatóványosok, majd katonák, papok, szerzetesek, zarándokok lépik át „iparszerűen” a közösség-közi határokat, akiknek a visszatérése mindig információs többlettel kecsegtet.

És vannak természetesen a „specialisták”: katonai felderítők, diplomaták, kémek, ipari kémek, no meg a hírvivők, futárok (akik nemcsak visznek, „hoznak” is). Ők sem „klasszikus” utazók: nem „mindenkinek”, hanem megrendelőknél szállítanak, a szerzett (jellemzően gyorsan elavuló, csak „frissen” jelentésteli) információ sorsa az azonnali felhasználás, szűk és zárt körben. Csakhogy ugyanúgy, mint a kereskedőknél, a jelenlét által nyújtott lehetőség e szakosított információmunkások esetében is gyakorta kínál esélyt kitekintésre a küldetést érintő dolgokon túli tartományok kisvilágaiba.

Ez a kora-újkorig nagyjából állandóságot tükröző szcéná alakul át gyökeresen azzal, ahogyan a földrajzi felfedezések korában megszületik az „utazó”, hogy a katonai-gyarmati kihívások és expedíciók inspirációjától elszakadva fokozatosan értékelődjön fel az emberek, a nyelvek, a szokások, a kultúra, az építészet, a természeti csodák majd a mintául szolgálni képes gazdálkodási és közigazgatási gyakorlatok világa.

Az egyfajta „beavatási szertartásnak” tekinthető, Angliából indult, de gyorsan elterjedt Grand Tour² a 16.sz. közepétől a 19.sz. közepéig küldte iparszerűen oktatási-művelődési céllal, felkészült kísérővel európai körútra az előkelő fiúgyermeket. Sokáig arisztokrata, majd nagypolgári privilégium volt, de aztán a középosztály, sőt olykor az alsó-középosztály

² A 'Grand Tour' kifejezés maga egy utazási íróvá lett katolikus paptól származik. Richard Lassels (c.1603-68) használta először 1670-ben kiadott „The Voyage of Italy” című könyvében.

számára is mindinkább megnyílt a lehetőség, hogy a maguk módján hódolhassanak ők is az utazás szenvedélyének. Az amerikai 'nouveau riche' köreiben pedig megnyíltak az utak, hogy a nők is előléphessenek kísérőből főszereplővé (ha már a veszélyek és a nehézségek miatt a modern tömegközlekedés 19.sz. végi kiformálódásáig kuriózumnak számítottak a női utazók). A tömegesedés jól megágyazott a kora-modernitásban tartalomként fogyasztott „utazási irodalomnak”, s végül ennek irodalmi műfajjá („literatúrai divattá”³) válásának, a műfaj szárnyalása pedig a jól eladható fordítások sokaságán keresztül tette nemzetek felettivé mások útiélményeinek olvasását⁴.

Mi sem jellemzi jobban ezt a téren, kultúrákon és nyelveken keresztüli összefonódást, mint Nicolaie Mănescu esete, aki román születésű művelt diplomataként az orosz cár megbízásából látogatott 1675-ben Kínába. Úti feljegyzései levéltárba kerültek, hogy 200 év múlva egy múzeumőr fedezze fel azokat, és tegyen közzé belőle részleteket a 19.sz. végén, hogy aztán egy brit kutató juttassa teljes egészében kiadásig a beszámolót 1919-ben, amely – többek között – a legelső írásos feljegyzés is az obi-ugoroknál tett látogatásról (Sombori, 1978:5-7). De már Ibn Fadlán arab utazó legendás, 9.századi úti beszámolójának is alig volt hatása két-háromszáz évig, s csak utána fedezték fel érdemeit és került be a szellemi körforgásba (Simon, 2007:116).

Az idegen országokból származó tudósítások rendkívüli népszerűsége fennmarad és erősödik tovább akkor is, amikor már szakosított hírügynökségek termelik iparszerűen a híreket a világ minden szegletéből (a 19. század közepétől), egy idő után helyszíni tudósítókkal, s akkor is, amikor majd a 20. század közepétől a televízióban az illusztrációk és az utazáson készült fotográfiák helyét átveszi a (színes) mozgóképek. S végül a 21. századba lépve új tartalomtípusként jelenik meg a képmegosztó alkalmazások révén nyilvánossá tett fényképek tömege, amelyek közül a különlegesség-értékkel rendelkezők a másodlagos és sokadlagos megosztások és hivatkozások révén akár milliós nézettséget is érhetnek el.

Az utazás és az utazási irodalom történetét azért tekintettük át dióhéjban, hogy kedvet támasszunk ezen a történeti anyagon keresni és érvényesíteni az információ-központú nézőpontokat. Amikor nem az utazók és utazásuk bemutatása, dokumentálása, vagy az úti jegyzetekkel kapcsolatos filológiai részletek válnak fontossá, hanem az utazás révén előálló **információs többletformák keresése**, akkor nagyjából ilyen kérdések mentén érdemes elindulni:

- Az új ismeret milyen meglévő információkat, jelentéseket, tudást bővít, hív ki, pontosít, vagy alakít át? Mi a szöveges és a képi információ munkamegosztása?
- Hogyan lesz belőle megváltozó tudáskészlet, gondolkodás, miképp befolyásolja mindez az információs viselkedést (tehát milyen kiegészítő megismerési nyomást vált ki, milyen más ismeretelemekkel kerül fedésbe, hogyan lehet ellenőrizni a

³ A „literatúrai divat” fordulat forrása Szentiváni Mihály Közlemények Erdélyről című, 1837-38-as útgáról származó munkája.

⁴ A magyar utazási irodalomról szóló tudományos terméstről legújabban ld. Radnai (2022), a korábbi időszakra (15-18.sz.) ld. Kovács (1990).

valóságtartalmát, milyen további információs szükségletet teremt, milyen összehasonlítás felé terel)?

- Milyen döntésekhez és annyak nyomán milyen cselekvésekhez vezet?
- Milyen körben használhatók fel az új információk, hogyan terjednek, mekkora kört érnek el, mennyire megbízhatóak?
- Értelemszerűen: ha viszont az utazásról számot adó információk pontatlanok, hamisak, az emlékezet csapdái vagy a tudásháttér hiányosságai miatt tévesek, elfogultak, torzítottak, szándékosan meghamisítottak, akkor ez hogyan vezet helytelen következtetésekhez, hibákhoz, káros cselekedetekhez?
- Mindebből mennyit reflektál maga az utazó? Megnevezi az utazás információs célját, kontextusba helyezi-e az útnak, illetve az onnan nyert ismeretek átadásának, terjesztésének értelmét és hasznát?
- A kontextusképzésnek mi ad keretet – milyen politikai, filozófiai, tudományos, irodalmi és más kiindulópontokat azonosíthatunk? Milyen keresztutakat találunk a humanizmushoz, a felvilágosodáshoz, a modernhez, az orientalizmushoz, a posztmodernhez?
- Milyen elsődleges közvetítettségi és érintettségi láncok épülnek ki, kik a helyi informátorok, hogyan oldható meg fordítással a megbízható jelentéscsere, mi a kísérők szerepe, hogyan merül fel igény az utazási tapasztalatok összegyűjtésére, kompilációjára, kiadására?
- Az információ hasznosulásának hány időmetszete van a kortárs felhasználáshoz képest? Különbözik a forrás-természete az azonnal megosztott és a nagy késéssel újrafelfedezett/újraközölt tartalmaknak? Követhető az átadások-átvételek folyama, az utazási információk kaszkádja? Hány „élete és változata van” az utazáshoz kötődő különböző információs formáknak? Milyen elavulási-eljelentéktelenedési mintázatokat látunk?
- A távolság, az útvonalak növekvő hossza a tengeri/édesvízi/szárazföldi jelleg és azok kombinációi milyen információs sajátosságokkal „járnak együtt”?
- Az információs érték teljes kinyerésének reményében milyen olvasási stratégiákkal és háttértudással érdemes utazási szövegek bűvárlásába fogni? Hol leselkedik információs értékvesztés?

Amikor az egyes kérdések mögé történeti tartalmakat, eseményeket, szereplőket rendelünk, a konkrét leírástól újra és újra vissza kell kanyarodnunk ezekhez az általános kérdésekhez.

Például az utazás révén megszerzett információ „hasznosulásának” tökéletes illusztrációja a Hídjelentésként ismert beszámoló (Andrássy és Széchenyi, 1833) születése és annak sorsa. A két gróf negyed éven át járja Angliát és további néhány országot, hogy hidakat tanulmányozzanak, mérnökökkel konzultáljanak, építési praktikákat lessenek el, pénzügyi-fenntarthatósági vizsgálatokat végezzenek. Amikor hazaérnek, 1833. március 29-én 100 magyar és 100 német nyelvű példányban jelentetik meg a tapasztalataikat – bizonyítva, hogy a

Pest és Buda közti Duna-híd nemcsak megvalósítható technológiailag és pénzügyileg, de számtalan formában teremt hasznát az országnak. Hat év múlva elindultak az építési munkálatok, és 16 év múlva már állt is a híd (Minderről részletesebben ld. Domonkos, 2023). De vajon felmérhető-e, hogy hány hasonló esetről tudunk beszámolni, s milyen gyakorisági és fontossági változókat tudunk mellérendelni? Hány történet indult a friss tudásra épülő tervek, elképzelések megosztásával úgy, hogy valamilyen oknál fogva nem követte mégsem folytatás? S ilyenkor vajon miért nem volt elég a „hozott” információk döntésbefolyásoló ereje?

Hasonlóképp beszédes és bizvást professzionális, a 19-20. századi vállalati információmenedzsment rendszereket megelőlegező gyakorlatként kell tekintenünk az angol Kelet-indiai Társasághoz, amely felismerte, hogy az útinaplók elsőrendű forrást jelentenek számukra. Többször is kikérték annak a (szobatudós) Richard Hakluytnak a tanácsait, aki maga soha nem vállalkozott utazásra, viszont szorgalmasan gyűjtögette, gondosan szerkesztette össze és eltökélten juttatta kiadásig mások (javarészt kéziratos) feljegyzéseit. A társaság vezetői a kezdeti időkben a hajóskapitányukat a holland Linschoten útleírásával látták el. A kereslet pedig élénkítette a kínálatot is: a 16. század második felére - Donald Lach szavaival – Európát elárasztották a tengerentúli világról tudósító anyagok (Brock, Meersbergen és Smits, 2021, Szommer, 2004).

A direkt információszerzés ilyen szintű tudatosságát és irányítottságát tükrözik azok a szinte önálló műfajjá lett elvárás-és előírás-kompozíciók is, amelyekkel az ifjú családtagokat vagy (főnemesek esetén) megbízott írástudókat instruálták, hogy mire figyeljenek, mire legyen érzékenyek külföldi útjuk vagy peregrinációjuk megkezdésekor. Ilyenek magyar földön is szép számmal születtek. A Kovács (1990) válogatásába⁵ bekerült szövegek tartalomelemzéséből pedig pontosan kihüvelyezhető, hogy milyen információhiány-típusokat milyen forrásokból és milyen módszerekkel vélnek megszerezhetőnek, és milyen relatív fontosságot vagy sürgősséget rendelnek hozzá.

És akkor a lehetséges, kiemelt információtörténeti relevanciájú rész-témakörök között nem említettük meg még maguknak az utazásoknak a sokszínű információs támogatását. Önálló, kiterjedt szakirodalmi-és problémavilágok ezek, a teljesség igénye nélkül:

- térképfajták, útvonalrajzok (megállókkal, kikötőkkel), szárazföldi és tengeri navigáció, tájékozódástámogatás, úti jelzések, határjelzések⁶
- idő, távolság-és sebességmérés⁷
- a tömegközlekedés-formák kialakulása után: járattervezés, járatinformáció, menetrend, járatkövetés

⁵ Például: Bethlen Gábor: Utazási instrukciók (1625 - 1628) Nadányi Mihály: Utasítás az ifjú Nadányi Jánosnak (1656) Széchenyi György: Utasítás Toronyi Lászlónak (1699)

⁶ A határkövek, irányítótáblák, ezek jel-és szimbólumvilága még nem érdemesült monografikus figyelemre

⁷ A méréstörténet is az információtörténet egyik vakfoltja. Pedig például a sebességmérés nemcsak technikátörténeti izgalmat kínál, mint a hodométer feltalálása az ókorban, vagy a tengeri csomó sztenderdizálódásának története a kora-újkorban: a pontosabb ismeret révén megszerzett pontosabb reprezentációk döntésbefolyásoló-döntéstámogató szerepe miatt érdemes az alaposabb vizsgálatra. A súly-és űrmértékek, valamint azok átváltása elsőrendű fontosságú kereskedelem-történeti adalék.

- az úton lévők kommunikációja, kapcsolattartása az „otthoniakkal” és más úton levőkkel (levél, küldönc, posta, távíró, telefon stb.)
- Az érintkezés, a jelentéscsere és az együttműködés nyelvi feltételei: fordítás, fordítók (Martin, 2021), és szójegyzékek szerkesztése az utazók számára
- Praktikus tudnivalók célzottan szerkesztett listái: útvonalszakaszok, veszélyek és azok elkerülésének tudása, vámok, helyi törvények és szabályok, ár-és csereérték-információk
- A rajz, a kép, az ábra, később a fotó illusztrációs és azonosítás-segítő szerepe

Irodalom:

Andrásy, György és Széchenyi, István (1833): *A budapesti híd-egyesülethez irányzott jelentése midőn külföldről visszatérének*. Fűskúti Landerer Lajos, Pozsonban.

Brock, Aske Laursen – Meersbergen, Guido van – Smith, Edmond (2021): Trading companies and travel knowledge. An introduction In: Uők (Eds): Trading companies and travel knowledge in the Early Modern World Routledge

Dewaraja, Lorna: Muslim Merchants and Pilgrims in Sarandib C.900-1500 In: Bandaranayake et al. (eds): Sri Lanka and the Silk Road of the Sea Colombo, 2003: 183

Domonkos, Csaba (2023): A Hídjelentés, amely fordulatot hozott Budapest történetében PestBuda március 31.

https://pestbuda.hu/cikk/20230331_a_hidjelentés_amely_fordulatot_hozott_budapest_torteneteben?fbclid=IwAR03DSNsTciuhz4akWX2cfSbT2wsjC4-CeXwt49am74NsUuq3v6Z7qMMMdI

Kovács Sándor Iván (Szerk.) 1990: Magyar utazási irodalom 15–18. század Budapest, Szépirodalmi Kiadó

Martin Alison E. (2021): Travel writing and translation history In: Rundle, Christopher: The Routledge Handbook of Translation History, Routledge, 2021: 422-434

Radnai Dániel Szabolcs (2022): A hazatalálás történetei – a magyar utazási irodalom átalakulása a 19. század közepén (Vázlat egy műfaj- és médiatörténeti kutatáshoz) Verso: Irodalomtörténeti folyóirat 1: 9-34.

Simon, Róbert (2006): Utószó. A csodás és az idegen Indián innen és túl a 10. századi muszlim hajóstörténetekben In: Buzurg Ibn Sahrijár: India csudálatosságai (Ford. Simon Róbert) Corvina, 2006:133-182.

Simon, Róbert (2007): Ibn Fadlân útibeszámolója mint 10.század elejei Észak-és Kelet-Európai népismeret In: Ibn Fadlân: Beszámoló a volgai bolgárok földjén tett utazásról (Ford. Simon Róbert) Corvina, 2007: 109-186.

Sombori, Sándor (1978): Nicolaie Milescu 1636 – 1708 Bevezető a Kínai Útinapló (1675-1677) magyar kiadásához Kriterion, 1978:5-24.

Szommer, Gábor (2004): A Kelet-indiai Társaság találkozása Japánnal January 2004 In: Kis Károly - Z. Karvalics László (szerk.): Információáramlás a kora-újkorban Gondolat, Budapest 162-191.

Z. Karvalics László: Ősi utak – új szemmel In: Végtelen utazás... Utak térben és időben Szerk.: Hoppál Éva Magyar Nemzeti Múzeum, 2007 10-14.o.