

Az 1952-es esztendő mérföldkő a Blaskovichok életében. Ez az év hozta meg a testvérpár több évtizedes munkásságának gyümölcsét, a múzeum létrejöttét. Március 21-én a gyűjtőhelynek állami, helyi múzeummá nyilvánításával megalakult a Tápiószzelei Múzeum, amelynek vezetői – halálukig – a Blaskovich fivérek voltak. Emléküket, szellemiségüket őrzi és örökíti tovább a nevüket viselő múzeumi intézmény. A tápiószzelei Blaskovich Múzeum állandó és régészeti – időszerű – kiállítása azt a szándékot tükrözi, hogy ismertessük meg jobban azokat az embereket, akik a rohamosan változó világban mindig és mindenkor az általános emberi értékeket vallották és tartották magukénak, általuk vezérelve tették közkincsé szellemi és tárgyi világukat. E szellemben hagyták a magyar nemzetre a teljes egészében megmaradt műgyűjteményüket, mely egyedülálló tükrö a magyar köznemes tárgyi környezetének.

Gócsáné Móró Csilla

Irodalom:

Dinnyés István: A Blaskovich fivérek régészeti tevékenysége, Blaskovich emlékkönyv. Szentendre, 1993. – *Dinnyés István:* A Blaskovich Múzeum régészeti gyűjteménye, Studia Comitatus 2. Szentendre, 1973. – *Gócsáné Móró Csilla:* A Blaskovich Múzeum története 1952-1992, Blaskovich emlékkönyv. Szentendre, 1993.

Hazánk legrégebbi vasúti állomásépülete Szolnokon

Szolnokon az Indóház úton áll egy emeletes, szürke vakolattal borított épület. A hajdan szebb időkét megélt építmény valaha vasútállomás volt, ma sajnos inkább arra szolgál, hogy ismeretlen egyének építkezéseinek téglahiányt pótló bázisa legyen. Pedig az épület (korabeli elnevezés szerint indóház) hazánk legrégebbi vasúti állomásépülete, amit érdekes módon elkerült a vasút fejlesztése, így megmenekült a lebontástól. A nem messze lévő faraktárral és fűtőházzal eredeti, még a múlt század közepén létesített vasúti épületegyüttest alkot, amely szinte egyedülálló Magyarországon.

A Pest-Vác közötti után 1847. szeptember 1-én adták át az országban másodikként épült Pest-Szolnok vasútvonalat. Ez nemcsak közelebb hozta Szolnokhoz Pestet, de előrevetítette a jövőt is, Szolnok néhány évtized múlva az egyik legfontosabb vasúti csomóponttá fejlődött. Az elképzelések szerint a vasútvonal teljes kiépítésével összeköttetés jöhetett létre Erdély és az ország központi része, valamint a birodalom osztrák tartományai között. A Szolnokig terjedő vasút építése gyors ütemben haladt, így már 1847 szeptemberében megindulhatott a forgalom. Az állomásépület, a vonatok fogadására szolgáló facsarnok, a raktárépület és a fűtőház a Tisza parthoz a mai ó-szolnoki teherpályaudvarnak nevezett részen épült fel.¹

1847. szeptember 1-én az új vasútvonal megnyitása alkalmából nagyszabású ünnepséget rendeztek. Az örömnappal egyik kiemelkedő vendége József nádor fia, István főherceg volt. Az egykori sajtótudósítás szerint a főherceget és a meghívott vendégeket szállító vonat reggel negyed 9-kor indult el a pesti indóháztól és fél 12-kor érkezett Szolnokra. A szerelvény 16 kocsijában legalább kétszáz vendég utazott, köztük István főherceg, Széchenyi István és Kossuth Lajos. A vasúti kocsikat két mozdony vontatta, elől a *Haza*, utána kapcsolva az *István* nevű gőzös. A vonatot minden állomáson éljenző tömeg fogadta, Cegléden még nemzeti lobogókkal díszített diadalkaput és oszlopokat is felállítottak.

¹ *Cseh Géza – Szikszai Mihály:* Széchenyi emlékhelyek Szolnokon. Pályamunka. 1985.

A szolnoki indóháznál a főherceget Almásy Pál, Heves-Külső-Szolnok vármegye alispánja köszöntötte, majd elkezdődött a pompás ebéd. A megnyitóra a vasúttársaság a vágányok fölé épített facsarnokot hatalmas ebédlővé rendezte át, a tartópilléreket csodálatos virágfüzérékkel díszítették fel. Három hatalmas asztalt terítettek meg a népes vendégseregnek. A csarnok asztala felett a császár és az elhunyt József nádor arcképe függött, az oldalfalakat pedig a megyék címerei díszítették. Az ebéd folyamán Kossuth Lajos szokott ékecszólásával pohárköszöntőt mondott István főhercegre.²

A megnyitást követő napon a szolnoki lakosok nyolc kocsi megtöltve utaztak Pestre, hogy kipróbálják a „vasparipa” által nyújtott lehetőséget.

Az indóházban megfordult a reformkor és a szabadságharc csaknem minden jelentős személye: Széchenyi, Kossuth, Petőfi, Arany, Vörösmarty. 1848. decemberében pedig, amikor a kormány Pestről Debrecenbe költözött, a Szent Koronát rövid ideig a szolnoki indóház falai közt őrizték.

A vasútépítés nem állt meg Szolnoknál, az 1850-es években tovább folytatták Debrecen felé. Az első elképzelések szerint a nyomvonal a régi indóháztól a Tisza-parton haladt volna tovább. A város kérésére azonban a tervezők elálltak szándékuktól és a vasutat észak felé, nagy ívvel megkerülve a várost, Szajol irányába vezették át a Tiszán. 1857-ben már a mai pályaudvar helyén avatták fel a második szolnoki vasútállomást. A régi indóház így fejpályaudvar maradt és 1858-tól teherpályaudvar felvételi épületként működött. 1876-ban a Járműjavító olvasószobája került az épület földszinti részére. Az olvasószoba 1896-ban egyesült a dalárdával és „Millennium” néven kulturális csoportként szerepelt. Az indóház épületében próbákat, valamint előadásokat tartottak, 1926-ig az épület a Járműjavító kultúrházaként működött, majd a MÁV alkalmazottainak fogyasztási szövetkezete (konzum) foglalta el a felvételi épület földszintjét. 1945 után szükséglakásokat alakítottak ki az indóházban, 1950-től pedig az épületből 60 fős kollégiumot hoztak létre. Két év után a kollégiumot elhelyezték és az egész házban kétszobás lakásokat alakítottak ki a MÁV alkalmazottak részére.³

Az egykori indóház klasszicista stílusban épült, egyszemélyes épület. Tetőszerkezetének kiálló gerendáit az 1847-ben készült faragás díszíti. A tetőszerkezetben valaha óratorony is állt. Az állomás tervezője Paul Sprenger udvari építészeti tanácsos, jelentős építész, többek között a bécsi fővármház, pénzügyigazgatóság alkotója. Az indóház kivitelezője Zitterbarth Mátyás építőmester volt. Az eredeti épületegyüttesből az indóház, a faraktár és az egyszemélyes fűtőház (vízház) ma is áll.

A vonatfogadó facsarnok, ahol a megnyitáskor a színpompás ebédet rendezték, eredetileg háromhajós, szabadon álló szerkezet volt, díszes homlokzati kiképzéssel, fafaragásokkal, kulisszaszerű felépítéssel. Tetőzetét faszindely borította, amit a mozdonyfüst elvezetése céljából megemeltek. A szolnoki csarnok sajátossága, hogy keskeny, nyaktagszerű folyosó kötötte össze a felvételi épülettel. A csarnok alatt 3 pár vágány vezetett. 1857 után, amikor a személypályaudvar funkciója megszűnt, lebontották.

A felvételi épülettől délnyugatra áll a kicsiny, emeletes épület, az ún. vízház. Feladata a mozdonyok vízzel való ellátása, illetve a víz tárolása volt. Az épület téglalap elrendezésű, emeletes középrésszel, kétoldalt földszintes szárnyakkal. Északról valamikor egy mozdonyszín csatlakozott hozzá, ennek azonban ma már nyoma sincs. A faraktár a MÁV darabáru raktáraként szolgált, ma különböző cégek bérlik. Díszes, klasszicista stílusú, fehér vakolatú, jó állapotban lévő épület.

Az indóháznál, bár hazánk legrégebbi vasúti állomásépülete, nemhogy emléktábla idézné Kossuth és Széchenyi látogatását, de még műemlékké sincs nyilvánítva. Az 1970-es években a Közlekedési Múzeum az épület körül vasúti skanzen létrehozását

² Pesti Hírlap, 1847. szeptember 3.

³ Szolnok, Indóház. Tudományos dokumentáció. Készítette: *Vadas Ferenc*. Bp. 1992.

tervezte. A facsarnok felépítését tervezték az eredeti állapot szerint, ahol különböző vasúti kocsikat és vontatójárműveket tekinthettek volna meg a látogatók. Később az EXPO rendezvényeihez kapcsolódóan egy közös vasúti-vízi-légi kiállításkomplexumot akartak létrehozni. A vasút tanulmányt készítettett az épületek eredeti helyreállításáról. Az indóház és a vízház azonban olyan katasztrofális állapotban van, hogy ha sürgősen nem fognak hozzá a helyreállításhoz, az épületből csak a tervek maradnak meg.

Szikszi Mihály

A húsvéti tojásokról

Fülöp Klára népi iparművésznél



Fülöp Klára 1988-ban kapta meg az elismerő népi iparművész címet, hiszen évek óta zsűriztette a népi Iparművészeti Tanácsnál viaszveszejtési technikával díszített írókázott húsvéti tojásait. A Budapesten élő népi iparművész 1948-ban született Keszthelyen. Arról faggatom, kitől tanulta ezt a díszítési technikát?

•Körülbelül 8-10 éves kislány lehettem, amikor először segíthettem édesanyámnak a húsvéti tojás festésénél. A festéshez szükséges püspöklila, úgynevezett „alkörmös” festéket az ünnepeket megelőzően házról-házra járó cigányoktól szereztük be, akik cserébe csak tojást fogadtak el.

Milyen festési módszert tanultál édesanyádtól?

•Ma már nagyon ritkán alkalmazott, de érdekes módszert használt édesanyám. Méhviaszból ceruza vastagságú rudacskákat sodort a tenyerei között (egyik vége felé hegyesedőt), és a frissen főtt – még majdnem hogy forró – tojásokat az így elkészített viaszrúddal mintázta meg, illetve írta rájuk a legváltozatosabb mintákat. Ezzel a módszerrel igen gyorsan kellett dolgoznia, és az állandóan vastagodó viaszrúd következtében a rajzolt minták vonalai is egyre inkább szélesebbek lettek; azaz, a minták rajzolata nem volt egyenletes szélességű. Ez a módszer csak jóval később tűnt fel nekem, amikor én már más eszközzel, illetve módszerrel „írtam” meg az általam készített tojásokat. A viaszréteg felrajzolása után a tojásokat alkörmös-fürdőbe helyeztük. A festék olyan tömény, erős volt, hogy a fürdő felmelegítésére nem is volt szükség a festés elvégzéséhez. Amikor a fürdőbe helyezett tojások színe elérte a megfelelő árnyalatot, kivettük a fürdőből, és a viaszt kés fokával kapartuk le. Kezdetben az én feladatom volt az ily módon elkészült tojások szalonnahéjjal, majd puha ruhával való fényesre dörzsölése. Később édesanyám felügyelete mellett már én is részt vehettem a tojások rajzolásában, a minták „megírásában”.

Milyen mintákat ismertél meg édesanyádtól?

•Édesanyám egyszerű, vonalas mintákat rajzolt. Nem árasztotta el mintákkal a tojások felületét. Ebből az egyszerű virág-, levél- fenyőágas, gereblye-, bajuszmintára emlékszem.