

A Ferenc-csatorna emlékalbum hasonmás kiadása.

Baja: ADUVIÉP Kft, 1998. 8+20 p.

A bajai Türr István Múzeum 1998-ban hasonmás kiadásban jelentette meg a *Ferenc-csatorna emlékalbumot*. „A vörös bőrbe kötött fényképalbum 34,5 x 42 cm nagyságú. A fedőlapot finoman munkált rézdíszítések szegélyezik, középen az uralkodó monogramja található – egymásba fonódó F és J betű, felette korona.¹ A bőrkötés belül drapp moaré selyem borítású, apró, cizellált rézrakattal zárható. A reprezentatív album súlya 7,5 kg.” – olvashatjuk az 1870-es években készült könyvről.² Utódja 29,5 x 21 cm (a fényképek mérete sem azonos), rézdíszítések és lakat híján 20 dkg-os, puhakötésű, egyszínnyomású. Kis példányszáma és a viszonylag rossz nyomdai minősége miatt ismeretlen maradt, témáját tekintve igazán méltánytalanul.

Merk Zsuzsa bevezető tanulmánya (amely angol fordításban is olvasható, sőt a képekkel együtt az interneten is megjelent) az emlékalbummal főként mint múzeumi tárggyal foglalkozik. Ismerteti a bajai múzeum vázlatos történetét, a fényképalbum sorsát a vegyes leltárkönyv, az adattári leltárkönyv és az iktatott levelek lapjain követi nyomon. A fényképeket készítő fotográfusról és a Ferenc József-csatornáról csak pár sorban szól, ezért bevezető munkájának címe (*Ha egy műtárgy megszólal*) csupán óhaj maradhat. Így azután egy olyan facsimile született, amely mellől hiányzik a tudományos feldolgozás. A recenzius abba a kényelmetlen helyzetbe kerül, hogy írnia kell erről a két aspektusról, hiszen a kivételes, forrásértékű képanyag csak így válik ajánlhatóvá, ismertethetővé.

Miután a bevezetőben nem kapunk világos képet arról, hogy a Ferenc József-csatorna egy nagyobb vízrendszernek, a Ferenc-csatornának egy jelentős részét képezte, ráadásul a könyv belső címlapján nemes egyszerűséggel csak Ferenc-csatorna szerepel, holott a fényképek eredeti felirata kifejezetten az apostoli király nevét tünteti fel, ezért ki kell térnünk a mesterséges hajózási út építésének rövid történetére.

A Ferenc-csatorna építésének gondolata Kiss József kincstári mérnöktől ered. A Dunából Monostorszegnél leágazó, Zombor, Kissztapár, Ószivác, Cservenka, Kula, Ó- és Újverbász, Szenttamás és Turia mentén Tiszaföldvárnál a Tiszába torkolló csatornát 1802-ben adták át a forgalomnak. 50 mérfölddel, 20-30 nappal rövidítette meg a Tiszamellék gabonáját, Erdély és Máramaros sóját és a Felvidék Szegedig úsztatott fáját szállító hajók útját.³ 1854-ben a monostorszegi torkolatot Bezdánra helyezték át, ahol elkészült a Ferenc József-zsilip betonból, amely ekkor Európa legkorszerűbb vízépítményei közé tartozott. Türr István olasz kir. altábornagy részvénytársasága engedélyt kapott a csatorna kibővítésére, Bajától Bezdánig az ó-csatorna vízzel való ellátására és Sztapárnál kiágazva Újvidékig a Dunába vezető öntöző- és hajózási csatorna kiépítésére és üzemben tartására (ez utóbbi a Ferenc József-csatorna).⁴

Letzter Lázár fotográfus 1872 és 1875 között készíti el fényképsorozatát a Ferenc József-csatornáról.

Letzter 1869-ben ideiglenes, majd 1870-ben állandó műtermet nyitott Szegeden.⁵ Legismertebb fényképei a Szegedről készült város- és életképek, amelyek az 1873-as bécsi világhiállításán szerepeltek, az *1876. évi Szegedi Országos Kiállítás emlékére* című sorozata, amely a város jellegzetes épületeit örökíti meg (ezzel érdemérmert nyert) és a Lauscher Lipót helyi fényképésszel együtt dokumentált 1879-es árvíz-sorozat. A városképek és eseményfotók mellett a portretírozásban is jeleskedett, mesterségbeli kiválóságát bizonyítják azok a megrendelések is, amikor reprezentatív csoportképek elkészítésére kérték fel.⁶ Ezek között szerepelnek olyan fényképek is, amelyek jelentős infrastrukturális létesítmények megépítésén dolgozó szakemberek csoportját ábrázolják. A *Ferenc-csatorna emlékalbum* esetében a megrendelőt, a megrendelői instrukciókat nem ismerjük. A 19 felvételtől álló sorozaton, az album szerkesztési elvén a fotográfusi szándék azonban jól látható. Letzter két szalon haladva konstruál egy kerek vizuális történetet, melynek mottója: hogyan válhat egy mesterségesen létrehozott földrajzi terület a nemzeti tér részévé?

Ipari létesítmény a nemzeti haladás szolgálatában

Vontatási intézők, felvigyázók, zsilipkezelők, partőrök, ácspllérok, kotrómesterek a *staffage*-figurák, cölöpverők, cölöphúzó, csege, kapu-akasztók, állványok, talpak, szifonok, vízleeresztő árkok, kommunális épületek jelentik a háttérrel az ipari tájban. Letzter 11 képben mutatja be a csatorna építésének szakaszait, helyszíneit (a kissztapári vízváltót, a Deák Ferenc-zsilipet, a bezdáni vízváltó művet, az újvidéki kettős zsilipet, felhúzóhidat a temerini úton, a dunai zsilipet Újvidéknél – háttérben Pétervárad látképével). A fényképész azt a szerkesztési elvet választotta, hogy az ipari építészet monumentalitását érzékeltető képek sorát egy-egy városkép beillesztésével szakítja meg. A bajai vásártér, a bezdáni poros főutca, az újvidéki vásár békés és marginális pontként jelennek meg szemben az ipari haladást képviselő fotográfiák között. Letzter gondolatmenete jól érthető: a 19. század önmagát a haladás, a technikai haladás, a tudás évszázadának aposztrofálja, ezt az eszmét kell vizuálisan bemutatnia. Főként akkor lényeges ez, amikor az osztrákok konkurensként ugyanebben az időben építik bécsi Duna-csatornájukat.⁷ A fényképész zseniálisan fogalmaz: *A csatornán közlekedő 7000 mázsás gabona hajó* óriási méreteivel szállítja a honi árut, a honi infrastruktúra segítségével.

A téma nemzeti jellegét külön erősíti az a tény, hogy a vízügyi építészetet kiemelt területként tekintik, hiszen ennek „szakralitását” az adja, hogy a nagy Széchenyi életművében az egyik legfontosabb helyet foglalja el, és a 19. század második felének vízépítészeti befektetői, politikusai mind rá hivatkoztak.

A csatorna mentén. Egy új földrajzi terület népcsoportjai

Az építési munkálatokon a kubikusokat (akár érkezhettek az ország másik szegletéből is) asszonyaikkal, gyermekeikkel láthatjuk, amint a fényképész kamerájára figyelnek. Kamera előtti viselkedésük, saját pózválasztásuk természetességének végtelen ellentéte-

ként jelentkeznek az album záróképei, amelyek zsánerképszerűen mutatják be a csatorna menti népcsoportok viseleteit. Érdekes, hogy Letzter leginkább a magyar népviselet felvételekor rendezte életképszerűen a beállítást (pipázó, iszogató férfiak, előtérben vonópaddal, kocsikerékkel). A modellálás miatt képét akár festői előtanulmányként is értelmezhetnénk. A szerbeknél esküvői csoportképet készít, a mennyasszony és a vőlegény kezében gyertyával, jobb oldalukon álló pópával. A csoportképeken több életkor képviselője van jelen, a kor szerint változó viselet érzékeltetésére. A fényképek nagyobb részén a háttérrel teljesen leretusálja, ezzel is kiemelve a viseletek ábrázolásának központi szerepét. Érdemes lenne összevetni Letzter többi viseletképeivel, nem lenne meglepő, ha más területen készített fényképei között találnánk rá ezekre. Feltételezhető, hogy az igény, amely az album szerkesztési elvének szigorú követése, a nemzeti jelleg kidomborítása vezeti arra a fényképezést, hogy bevalogassa ezeket a fényképeket.

Korábbi munkákban a népcsoportok, viseletek bemutatása jellemzően megyék szerint történt.⁸ Kiemelkedően fontos momentum, hogy a képek feliratain nem Bács-Bodrog megyei parasztokkal találkozunk, hanem a *csatorna mentén* élő magyarokkal, németekkel, szerbekkel, sokácokkal.⁹ Tehát a térképen megjelenő új földrajzi egységnek szervező ereje van. Az átalakított táj, a Ferenc József-csatorna ezzel már nemcsak egy terület lesz, hanem a nemzeti tér része.

Ez a szemléletmód, mely szerint a tájátalakítás, az ipari infrastruktúra alapvetően nemzeti jelentésű, az 1870-es években még nem szokványos. Ez az album korai típusnak számít, de nem áll egyedül.¹⁰ A nagyvállalatok is készíttetnek önmagukról és beruházásaikról fényképsorozatot. Az ilyen albumok egy részében azonban erősebb az önreprezentáló, mint a dokumentáló szándék, amely inkább jelenti a befektető, kivitelező társaság portréinak összeállítását. Ugyanakkor születnek még olyan nagyszabású munkák, mint a későbbi és jól ismert *Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képen*, amelyben az ipari haladás nem kap megfelelő helyet a táj, történelem és etnográfia témakörök mellett. Ez részben köszönhető Jókai irányító szerepének is, aki romantikus nemzetképet és birodalmi patriotizmust sugallt. A Pallas Nagy Lexikon vizualizált anyagában azonban már jelen vannak ezek az elemek is, amellyel már más értékeket is bevonnak a nemzeti jelképrendszer kialakításába. Ebben a kontextusban fogalmazható meg tehát a kérdés (túllépve a gazdaságtörténet által kínált egyszerűsíthető válaszon): nálunk miért nem fedezhető fel nemzeti tájként az ipari táj?

JEGYZETEK

1. Az album – és a hasonmás – borítóján valójában az uralkodópár hivatalos monogramja szerepel, amely egy zárt korona alatt összefonódott FJI és E betűkből áll.
2. Merk 1998 (a kötetben nincs lapszám).
3. Hámori 2001:1.
4. 1870. XXXIV és 1873. XVII t.-cz.-kel (Gonda 1899:86).
5. Lócsén nyitotta első műtermét az 1850-es években, Kassán 1864-ben, a szegedi fényírdával közel egy időben Temesváron két helyszínen, és Debrecenben kezdte meg működését (Szakács 1997:129).
6. Ilyen típusú csoportképei: a Dugonits-szobor javára 1874-ik évi április hó 6-án tartott nagy hang-

verseny emlékére, az 1875-ben Temesváron állomásozó Czezevics ezred tisztikara, 86 személyről – köztük Sándor orosz nagyherceg – készített. 1878-ban temesvár-orsovai vasút építési vállalkozóinak és építésvezetőinek portréit állította össze (T. Knotik 1978–79:140–141).

7. Bécs csak névlegesen volt Duna-melléki város, az a kis Duna-ág, amely a városon keresztül folyt, nagyobb hajók közlekedésére alkalmatlan volt. Az 1860-as években felvirágzott gabona-üzlet székhelyét Gyórból és Budapestről Bécsbe akarták áthelyezni. 1870 májusában: „Ő Felsőge személyesen kezdte meg ezüst ásóval az átmetszés kiadását.” A munkálatokat 1876-ban fejezték be (A Pallas Nagy Lexikona, 5. köt. /Damarra-Elektromos gép/ „Duna” szócikke.)
8. Jellegetes példa Kohlmann (Vidék) Károly *Nemzeti öltözékek* című metszetsorozata, amelyet a *Regélő*-ben publikált 1837–1847 között. Utoljára közreadva lásd Gelléri, szerk. 2003:27–29.
9. „Magyar népviselet a csatorna mentén”, „Német népviselet a csatorna mentén”, „Szerb népviselet a csatorna mentén”, „Sokatz népviselet a csatorna mentén”.
10. Ismert példa Veress Ferencnek a sztánai vasút építési munkálatairól 1869-ben készített fényképsorozata (Kincses 1993:51–53. kép). Ugyanakkor nem szabad elfelejteni azt, hogy Veress a bécsi világkiállításra szánta ezeket a képeket is, egy nagyobb, a Sebes-Körös vidékét bemutató sorozat részeként (Kincses 1993:48–49).

IRODALOM

A Ferencz-csatorna Részvénytársulat szervezeti és ügyrendi szabályzata. 1910.

GELLÉRI KATALIN, SZERK.

2003 Sáskópeny és aranycsipke. 19. századi rajzolóok közép-európai viseletképei a Magyar Nemzeti Múzeum gyűjteményéből. Budapest: Közép-európai Kulturális Intézet.

GONDA BÉLA

1899 A magyar hajózás. Budapest: Műszaki Irodalmi és Nyomdai Vállalat.

HÁMORI PÉTER

2001 Csatornatervek a Duna és a Tisza összekötésére 2. Vízi út a semmibe. *Élet és Tudomány* 56(1).

KINCSES KÁROLY

1993 Levétetett Veressnél, Kolozsvárt. Budapest: Magyar Fotográfiai Múzeum – VIPress.

SZAKÁCS MARGIT

1997 Fényképészek és fényképésműtermek Magyarországon (1840–1945). Budapest: Magyar Nemzeti Múzeum.

T. KNOTIK MÁRTA

1979 A Csongrád megyei fényképészet kezdetei (1859–1879). In A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve 1878–79(1):113–172.

<http://www.aduvizig.hu/kiadvanyok/DeakZsilip/>