

Venkovits Balázs

Kelet és nyugat határán: külföldi utazók Magyarországon és Debrecenben a 19. század első felében

Bevezetés

Amikor *magyar utazási irodalomról* beszélünk, általában a magyarok által, külföldi és belföldi utazásaik során írt szövegekre gondolunk. Az utazási irodalom és utazástörténet ezen aspektusával egyre több kutató foglalkozik Magyarországon is, azt vizsgálva, hogy hogyan helyezhető el a magyar utazási irodalom a nemzetközi eredmények tükrében, és hogyan mutatták be a magyar utazók saját magukat és az utazásaik során megismert idegen élményeket. Az irodalom-, kultúra- és történelemtudományok határmezsgyéjén elhelyezkedő kutatási terület óriási fejlődésen ment át az elmúlt évtizedekben, számos fontos munka jelent meg nemzetközi szinten, és ezek felhasználásával új aspektusokból ismerhetjük meg a magyar múltat és kultúrát is.

Irina V. Popova-Nowak arra hívja fel a figyelmet, hogy „külföldi utazások tekintetében a magyar leírások két földrajzilag és szimbolikusan ellentétes úti célt jelöltek ki: a nyugati utazások a jövőbe, míg a keletre tartóak a múltba tett utazást jelentették.”¹ Julianus barát nyomdokain a magyar utazók sokszor azért indultak keletre, hogy megtalálják a magyar nép kultúrájának és nyelvének gyökereit és így felfedezhessék a magyar múltat. Ugyanakkor a Nyugat-Európába és később az Egyesült Államokba (nyugatra) tett utazások azt mutatták meg, hogy merre tarthat Magyarország, hiszen az itt elhelyezkedő országokat gyakran egyfajta lehetséges modellként látták Magyarország számára politikai, gazdasági vagy akár technológiai értelemben. Ez különösen jól látható volt a reformkor időszakában. Több híres 19. századi magyar, köztük Széchenyi István is, úgy gondolta, maga az utazás nélkülözhetetlen a világ jobb megértéséhez, illetve a fejlődő, változásokon áteső országnak szüksége van követendő példákra, amelyekkel az utazás révén lehet legjobban megismerkedni.²

Ugyanakkor útleírásaikban a magyarok önmagukat is sokszor a kelet-nyugati földrajzi/szimbolikus kettőséget használva pozícionálták: igyekeztek magukat a nyugati világhoz tartozónak láttatni, de a külföldiek mégis gyakran a keleti, kevésbé fejlett, civilizált világrészhez tartozónak tekintették őket. Ez a

¹ Irina V. Popova-Nowak: 2008. 211.; Hasonlóan érvel Glant Tibor: 2013. – Az angol nyelvű források fordításai, amennyiben azt másképpen nem jelzem, a sajátjaim.

² Popova-Nowak 199.

trend jól látható például a magyaroknak az amerikai kontinensen tett utazásai során.³ A nyugati utazók Magyarországot is elmaradottnak mutatták be, „egy gazdag országnak, ahol a helyi lakosok túl tétlenek vagy kényelmesek ahhoz, hogy [ezt a gazdagságot] kihasználják”.⁴ Ennek következtében a magyarok gyakran kelet és nyugat határán találták magukat, mind saját utazásaik során, mind pedig abból a szempontból, hogy hogyan látták az országot és népét a külföldiek. Ez pedig el is vezet minket a *magyar utazási irodalom* kifejezés egy elhanyagoltabb értelmezéséhez, azon szövegek korpuszához, amelyeket külföldiek írtak Magyarországon tett utazásaikról.

Ebben a megközelítésben a magyarokra hárult a „mások” szerepe, és ők váltak a leírások tárgyává. Ez a tanulmány azt vizsgálja, hogy hogyan is látták és láttatták Magyarországot különböző nyugat-európai utazók angol nyelvű útleírásokban a 19. század első felében. A nemzetközi utazási irodalmi kutatások terén a kelet-európai régió (így Magyarország is), a világ más részeinél sokkal kevesebb figyelmet kapott az ilyen irányú, főleg angol nyelvű vizsgálódásokban. Kelet- és Közép-Európában az angol nyelven (is) író utazók országainak nem voltak közvetlen gyarmati vagy üzleti érdekeik, a régió gyakran nehezen volt elérhető, vagy akár ellenséges területnek is számított, így jóval kevésbé volt vonzó úti cél. A kifejezés második értelmezésével összhangban vizsgálva a magyar utazási irodalmat, számos fontos kérdés vár megválaszolásra: milyen képe volt Magyarországnak az angol nyelvű útleírásokban? Hogyan helyezkedik el a nemzet a keleti és nyugati bináris oppozíció tekintetében? Mennyire van ez összhangban más régiók leírásával, illetve azzal, hogy hogyan látták saját magukat a magyarok? Felfedezhető-e egyfajta birodalmi nézőpont annak ellenére is, hogy a régióban nem volt közvetlen kolonizációs törekvés? Vagy ettől eltérő módon közelítettek az ország leírásához? Magyarország bemutatása mellett, egyfajta esettanulmányként egy akkoriban különösen magyar(os) úti célnak számító város, Debrecen leírását mutatom be alaposabban.

Magyarország, mint úti cél

Más régiókhoz hasonlóan a Magyarországra érkező korai utazók főleg a felsőbb társadalmi osztályok képviselői, illetve diplomaták, kereskedők vagy kalandorok voltak, akik vagy Magyarországra érkeztek, vagy átutaztak az országon. Később a közlekedési, utazási és társadalmi változásoknak köszönhetően, más csoportok képviselői is eljutottak Európának ebbe a részébe (köztük tudósok, személyes okokból utazók, vagy turisták), ezzel pedig ők is egyre jobban hozzájárultak Magyarország képének alakításához külföldön, legyen szó az ország társadalmáról, gazdaságáról vagy földrajzi jellemzőiről. Kabdebó Tamás szerint a vissza-

³ Lásd például Venkovits Balázs: 2011. 28–47.

⁴ Popova-Nowak 215.

emlékezéseket és útleírásokat hátrahagyók közül a legnagyobb számban az angolok képviseltették magukat.⁵ Az első, középkori utazók a zarándokok és keresztések voltak, azonban Magyarország leginkább a török megszállás idejében vált az útleírások igazán érdekes tárgyává, amelyekben gyakran mutatták be Magyarországot a törökök elleni bástyaként.⁶ A későbbiekben az ország és lakói veszettek vonzerejükből politikai értelemben, ennek köszönhetően pedig a Magyarországról szóló utazási irodalom a „18. századi szendergés” időszakába lépett, amely során mérsékeltebb figyelmet kapott. Nem mondható azonban, hogy ne jelent volna meg ilyen jellegű írásokban az ország, hiszen volt néhány jelentős utazó, akiknek megemlékezéseiben szerepelt Magyarország, ezzel egyfajta alapot és referenciapontot biztosítva a 19. századi utazók számára. Ide sorolható a szélesebb körben is ismert utazó Lady Mary Wortley Montagu, vagy Robert Townson⁷.

A 19. század első felében azonban az ország és a régió mind történelmi, mind pedig társadalmi értelemben újra érdekessé vált, ez volt a Kelet-Európába irányuló utazások aranykora.⁸ Az Ausztriával kapcsolatos viszony átalakulása a reformkor során külföldi szemtanúk szeme előtt zajlott. A vállalkozók új ipari és kereskedelmi lehetőségeket láttak, miközben az ország maga egyre érdekesebb úti céllá vált az utazók és turisták számára is.⁹ Az ekkoriban Magyarországra érkezők többször hangsúlyozták, hogy milyen keveset tudnak az emberek Magyarországról, ők pedig igyekeztek kitölteni ezt az űrt. A francia François Sulpice Beudant, akinek útleírása angol nyelven is megjelent, szintén arról ír, hogy mennyire tökéletlen az emberek tudása erről a távoli és ritkán meglátogatott régióról,¹⁰ míg az angol Richard Bright szerint Magyarország teljesen „kívül esik az utazók megfigyeléseinek szokásos körén”.¹¹ Ennek fényében ezen utazók

⁵ Kabdebo Tamás: 1983): 31–48.

⁶ Jennifer Speake: 2003.

⁷ Robert Townson (1763–1827), angol természettudós és utazó, kocsin járta be Magyarországot, illetve hajóval is utazott a Dunán. Magyarországot részletesen bemutatja 1797-ben megjelent könyvében: Robert Townson: 1797; További részletekért lásd: Rózsa Péter, szerk. 1999; és Kökény Andrea: 2013. 119–140. Az eredeti szöveg elérhető a <http://mek.oszk.hu/06400/06459/> linken:

⁸ Speake 369.

⁹ Kabdebó 33.

¹⁰ François Sulpice Beudant (1787–1850), francia mineralógus és geológus, többkötetes francia nyelvű leírása angol nyelven is megjelent Az eredeti szöveg elérhető: a <http://mek.oszk.hu/06400/06471/> linken

¹¹ Richard Bright (1789–1858), angol orvos és utazó, magyarországi utazásáról szóló művét 1818-ban adták ki. Ebben részletes leírást kaphatunk az ország korabeli politikai, néprajzi, földrajzi viszonyairól is. Az eredeti szöveg elérhető a <https://archive.org/details/travelsfromvienn00brig> linken: Az idézet a mű v. lapjáról.

gyakran egyfajta úttörőnek tüntették fel magukat a régióban, akik első kézből származó információkkal szolgálhatnak hazai olvasóközönségüknek. A változásoknak köszönhetően „a Magyarországra történő utazás többé már nem csak egy európai körutazás része volt, hanem [az ország] saját jogán is értékessé és vonzóvá vált”. Ennek megfelelően a 19. század első felében befolyásos útleírók hosszabb listájával találkozhatunk: a már említett Beudant és Bright, de ekkor utazott és írt Julia Pardoe,¹² Michael J. Quin,¹³ vagy John Paget¹⁴ is. Paget, aki komoly, tényszerű és informatív könyvet adott ki Magyarországról, „a magyarországi és erdélyi felfedezőutak egyik fő forrását adta ki a 19. században”.¹⁵ Míg a kezdetekben fő érdeklődési területének az ásványtan tűnt, fokozatosan előtérbe került az ország iránti általános és üzleti célú érdeklődése, ami szükségessé tette az ország részletes feltérképezését.

Ahhoz, hogy teljes képet kaphassunk egy adott ország megítéléséről, leírásáról, nélkülözhetetlen, hogy ismerjük a vizsgált korszak utazási feltételeit, mivel ezek (ahogyan Debrecen esetében is látni fogjuk) alapvetően befolyásolták a szerző hangulatát, és így az utazásról és az országról alkotott képet is. Egy magyarországi, vagy Magyarországon átvezető utazás, kiváltképpen a Tiszántúlon, számos kihívást tartogatott az utazók számára az utazás minőségét és körülményeit illetően, így pedig ez jól látható nyomot hagyott az ország megítélésén is. Az utak rossz állapota miatt az utazás lassú és kényelmetlen volt (különösen az Alföld területén), míg a vízen történő utazás sokkal nagyobb anyagi befektetést igényelt, és nyilvánvalóan sokkal korlátozottabb lehetőségeket is nyújtott.

A század első felében a magyarországi utazás nemcsak kényelmetlen, de sok szempontból kiszámíthatatlan is volt az utazók számára, akik gyakran nem ilyen körülményekhez voltak szokva.¹⁶ Magyarország nagy részét szörnyű útvisszonyok jellemezték, és – bár számos próbálkozás történt annak érdekében, hogy javítsák az utak állapotát – gyakorlatilag a helyzet a 19. század közepéig nem javult.¹⁷ Az utak elhanyagoltak voltak, esős időben gyakorlatilag teljesen járha-

¹² Julia Pardoe (1806–1862), angol író. Magyarországi utazásainak emlékeit 1840-ben kiadott könyvében ismertette. Az eredeti szöveg elérhető a <https://archive.org/details/citymagyarorhun00pardgoogi> linken:

¹³ Michael J. Quin (1796–1843), ír származású író és utazó, 1836-ban megjelent könyvében számolt be úti élményeiről. Az eredeti szöveg elérhető a <https://archive.org/details/steamvoyagedown00quin> linken:

¹⁴ John Paget (1808–1892), angol származású, magyarrá lett író. Beutazta Magyarországot és Erdélyt, majd Erdélyben telepedett le. 1839-ben megjelent könyve az egyik legfontosabb forrás és útleírás a korabeli Magyarországról. Az eredeti szöveg elérhető a: <http://mek.oszk.hu/05700/05786/> linken

¹⁵ Speake 369.

¹⁶ Hosszabban erről a témáról ld. Venkovits Balázs 2014. 222–239.

¹⁷ Czére Béla 1997.

tatlanná is válhattak. Ez különösképpen azokon a helyeken volt nyilvánvaló, ahol nem volt elérhető megfelelő alapanyag az utak építéséhez.

Ez az utazók számára azt jelentette, hogy naponta csak rövid szakaszokat tudtak megtenni, rendkívüli időben egy 100 km-es út megtétele akár hat–hét napig is eltarthatott.¹⁸ A kocsik használata egyre elterjedtebbé vált Magyarországon, hosszabb távolságokon a lovon történő utazást felváltotta a postakocsi. Ezek egyre kényelmesebbek voltak, és az utazó társadalmi osztályától, illetve az utazás hosszától és céljától függően többféle típusú járművet is igénybe lehetett venni. A postakocsi szolgáltatás már az 1750-es évektől kezdődően rendszeres volt Magyarországon, de az igazi fejlődés az 1820-as, 1830-as években következett be. A vasút megjelenése előtt az ilyen utazás volt a legmegbízhatóbb, azonban a fent említett útviszonyok (és esetleg az utazó pénztárcája) ezt nagyban korlátozták.

A reformkor a közlekedés terén is hozott változásokat Magyarország számára, beleértve az úthálózat fejlesztésére irányuló terveket. A század első felében, egészen a forradalomig, jelentős mértékben növekedett a közutak valamint a hidak hossza és száma, a javuló útviszonyoknak és a versenytársak megjelenésének köszönhetően pedig a postakocsi közlekedés is fejlődött.¹⁹ Az igazán nagy előrelépést az ekkor utazó külföldiek még kevésbé tapasztalhatták meg, hiszen ez csak a dualizmus korában következett be, főképpen a vasút elterjedésével, amely már sokkal több ember számára tette lehetővé a gyorsabb és kényelmesebb utazást.²⁰

A vasút sikere már az 1830-as években is egyértelmű volt, így annak építése központi kérdés volt Magyarországon is. Az első gőzvasutat azonban csak 1846-ban nyitották meg Pest és Vác között. 1847-ben nyílt meg a Pest-Szolnok vonal, amelyet több másik is követett a későbbiek során (1857-ben nyitották meg a Szolnok-Debrecen vasútvonalat). Még ha a vasút pozitív hozadékkal nem is találkozhattak Magyarországon az itt bemutatott utazók, a többi fejlesztés révén a század során az utazás valamelyest gyorsabbá, megbízhatóbbá, kényelmesebbé és biztonságosabbá is vált. Több ember utazhatott Magyarországra, amivel nőtt az országról szóló útleírások száma, befolyásolva a külföldiek Magyarországról alkotott képét.

Magyarország nyugati utazók leírásaiban

A 19. század első felében a Magyarországról író nyugati utazók – habár George Biztray szerint alapvetően szimpatizáltak az országgal –, gyakran küzdöttek azzal, hogy hogyan is pozicionálják az országot az olyan megszokott bináris

¹⁸ Uo. 12.

¹⁹ Uo. 80–82.

²⁰ Uo. 117 és 167.

oppozíciók tekintetében, mint kelet és nyugat, civilizált és civilizálatlan régiók, vagy a központ és periféria. Ezért gyakran átmeneti régióként/országként jellemezték.²¹

Egy gazdag, de lehetőségeit ki nem használó ország képe, a közlekedés, szállás és egészségügyi lehetőségek alacsony színvonala, és a nyugati utazók által idejétmúlt társadalmi struktúra érzékelése összességében egy elmaradott, potenciálját és erőforrásait ki nem használó ország komor ábrázolásához vezetett. A kezdeti negatív hozzáállást csak tovább erősítették a már Ausztriában hallott „riasztó történetek” a magyar viszonyokról,²² illetve az utazás kényelmetlenségei. Ehhez, a már Magyarországra érkezés előtt kialakult kedvezőtlen percepciókhoz hozzájárulhatott egyfajta felsőbbrendűségi érzés is, amely más – nyugati szemmel elmaradott – régiók során tett utazásoknál is megfigyelhető. Nagyon jó példa erre a holland utazó, Ackersdijck meglátása a magyar szálláshelyekkel kapcsolatban: „Azon gondolkoztunk, hogy egy főváros vajon miért is nem rendelkezik jobb étkezési lehetőségekkel. Ennek valószínű oka, hogy a *magasabb szintű civilizáció és a kifinomult ízlés még nem hódította meg Magyarországot.*”²³

Összességében ez a hozzáállás hasonlít más régiókéhoz, amelyeket a nyugati utazók civilizálatlannak, fejletlennek és műveletlennek ítélték (lásd például Mexikó esetét). Ezért minden, ami nem felelt meg a saját civilizációs elvárásaiknak, a meglátogatott ország műveletlenségének bizonyítékaként szolgált. Ilyen lehetett a közbiztonság hiánya, a rossz utazási körülmények vagy a helyi lakosság alkalmatlansága a saját országukban elérhető erőforrások kihasználására. Ez utóbbi pedig elég indokot biztosíthatott ahhoz, hogy egy adott régióban a nyugati mérnökök, telepések vagy üzletemberek megjelenjenek, mivel a „lakosság állítólagos elmaradottsága legitimálja az [adott ország általi] beavatkozást.”²⁴ Ez pedig lehetőséget biztosít a külföldi (nyugati) emberek számára ahhoz, hogy fejlődést és műveltséget hozzanak, kihasználják az elérhető erőforrásokat, és fejlesszék az országot. Bár Magyarország esetében kolonizációs törekvésről nem volt szó, ez a fajta hozzáállás, az ún. birodalmi nézőpont tapasztalható valamelyest az itteni útleírások esetén is.

Annak ellenére tehát, hogy Bisztray „Magyarország barátaiként” utal ezekre az utazókra az ország iránti általános szimpátiájuk miatt, összességében Magyarországot nem a nyugati értelemben vett fejlett országgént mutatják be a 19. század első évtizedeiben. Ez gyakran pontosan annak ellentéte volt, ahogyan a magyarok látni és láttatni szerették volna magukat: „A nyugati utazók és a közvélemény úgy tekintett Magyarországra, mint egy átjáróra Konstantinápoly és a

²¹ Popova-Nowak 214.

²² George Bisztray: 2006: 1-16.

²³ idézi Bisztray 37.

²⁴ Mary Louise Pratt: 1992. 152.

Kelet felé. Ezzel szemben a magyarok, különösképpen a dzsentrit képviselő magyar liberálisok, úgy látták, hogy az országuk nyugat felé tart, mivel Magyarország földrajzilag a kontinens része volt, és az önálló államiság az ország hagyományai közé tartozott, ami eredendően nyugati jellemzőnek számított.”²⁵

Debrecen, Európa legnagyobb faluja

Debrecen tökéletes lehetőséget kínál annak tanulmányozására, hogy hogyan is látták és láttatták a külföldi utazók Magyarországot, annak ellenére, hogy Debrecen nem tartozott a legfontosabb és leggyakoribb úti célok közé. Fontos magyar város volt, sőt mi több, olyan település, amelyet a külföldi utazók kifejezetten magyar(os)nak tekintettek. A forradalom és szabadságharc eseményei csak később tették fel Debrecen a politikai térképre, és – ahogy Bisztray is megjegyzi –, a vidéki területek kevésbé voltak érdekesek az utazók számára, mint a városok. Ráadásul ebben a tekintetben Debrecen különös pozícióban volt: kifejezetten vidéki, mezőgazdasági környezetben helyezkedett el, megjelenésének köszönhetően gyakran nagy falunak tekintették, miközben Magyarország egyik legnagyobb és legrégebb városa volt. Antalfy Gyula is megjegyzi, hogy a 19. század elején Debrecen külső megjelenésében semmi nem utalt annak városi mivoltára.²⁶ A város komor reprezentációja összekapcsolódott az azt körülvevő régió negatív megítélésével.

Miért is látogattak külföldi utazók Debrecenbe? Egyrészt Erdély gyakran szerepelt a külföldi utazók útiterveiben és a leggyakoribb útvonalak áthaladtak Debrecenen (ez volt a helyzet például Beudant estében is, aki erdélyi látogatása után jutott el a városba, anélkül, hogy eredetileg ezt tervezte volna), másrészt pedig a körutak fontos megállóhelyének is számított a település, mivel ez volt a Tiszántúl egyik közlekedési csomópontja.²⁷ Azért is vonzónak számíthatott, mivel egy egyedi, egyedülállóan magyar régióban, a Nagyalföldön, a pusztán helyezkedett el, ami nagyban meghatározta percepcióját. A Debrecen körülölelő különleges vidék nagy benyomást tett az ide érkező utazókra, és egyben azt is befolyásolta, hogy hogyan ítélték meg magát a várost. A vélemények erősen megoszlottak.

A pusztához való olykor igen ambivalens hozzáállás egyik oka gyakran az volt, hogy a Nagyalföldön a 19. század végéig nem épültek állandó utak az ott található mocsarak és áradások miatt.²⁸ Emiatt a régiót nehezen lehetett megközelíteni, és az utazás is igazán kényelmetlen volt. „A különböző útirajzok szerzői az Alfölddel kapcsolatban használják legsötétebb színeiket, leggúnnyosabb hang-

²⁵ Popova-Nowak 218.

²⁶ Antalfy Gyula: 1982. 350.

²⁷ Speake 371.

²⁸ Czére 9.

jukat, legszigorúbb ítéletüket. A csárdákkal szegélyezett töltések sarában végigvándorló utazó semmi szépet nem talál a síksági tájban.”²⁹ Townson is erre panaszkodik, amikor az Alföldet „hatalmas és határtalan pusztaságnak” írja le, és nem érti, hogy Debrecen esetében „mi bírhatott rá harmincezer embert, hogy olyan vidéket válasszon magának lakóhelyéül, ahol sem forrás, sem folyó, sem tüzelő, sem építőanyag nincs, de még a szívmengető bor sem található”.³⁰ Townson nem volt egyedül ezen véleményével.³¹ Különvéleményt talán John Paget fogalmazott meg, aki a pusztáról is pozitívan írt 1835-ben. Ő egy teljes fejezetet szánt a puszta leírásának, amelyen átutazva valódi örömét lelte. A rossz utakat és az ebből adódó rossz utazási viszonyokat azonban ő is megemlíti. Debrecenre egy ilyen utazási élményt követően érthették el a külföldi utazók.

Habár ez a tanulmány a 19. század első felét vizsgálja, Robert Townson ut-leírását mindenképpen meg kell említeni, hiszen alapvető szerepet játszott a Debrecenről alkotott kép alakulásában. Townson öt hónapot töltött Magyarországon 1793-ban, majd néhány évvel később adta ki *Travels in Hungary* című könyvét itteni tapasztalatai alapján. Az elsők között volt, akik részletes leírást közöltek Magyarországról, egy olyan országról, aminek akkoriban angol szempontból kevés politikai jelentőséget tulajdonítottak, azonban Townson szerint az mégis érdemes figyelmükre, a nép, annak szokásai és természeti kincsei miatt.³² Townson alapozta meg a régióval kapcsolatos visszatérő témákat, képeket és leírásokat, művét pedig számos későbbi utazó is felhasználta. Ugyanilyen fontos volt Debrecen képének megalapozásában, hiszen alapvető referenciapontként szolgált későbbi művekben. Ez a kép azonban cseppet sem volt hízelgő. A vidéket és magát a várost „teljesen lehangoló helyként” mutatja be, komor emberekkel és időjárással: „Ez a legutolsó hely, ahol letelepednék; mély kálvinista komorság jár át mindent, s az esős idő, ami két-három napos ott tartózkodásomkor jellemző volt, még csak fokozta ezt.”³³ Az angol utazó mutatta be azokat a látnivalókat és témákat, amelyeket a későbbi utazók is rendre elővettek, úgymint a Református Kollégium, a helyi termékek (szappan, guba, kenyér), a vásárok stb., főleg olyan témákra koncentrálva, amelyek olvasói számára is érdeklődésre tartottak számot. Későbbi utazók gyakran hivatkoztak közvetlenül Townsonra, vagy építettek az ő általa kialakított képre.

Csakúgy, mint Magyarországgal kapcsolatban általában, az utazók Debrecen kategorizálásával is küzdöttek, hiszen valahol félúton helyezkedett el a város és a falu, a városi és a vidéki jelleg között. Ezt már Townson is hangsúlyozta:

²⁹ Antalffy 377–378.

³⁰ Townson 238.

³¹ Erről részletesebben lásd Nyilas István: „Az angol Robert Townson leírása a Hortobágyról.” In: Rózsa Péter 1999. 143–146.

³² Townson ix.

³³ Uo. 248.

„Debretzin, habár városi címmel és privilégiumokkal rendelkezik, mégis falunak tekinthető; ebben az esetben pedig talán Európa legnagyobb falujának. Ha azonban városnak tekintenénk, akkor az egyike a legrosszabbaknak, még ha lakosai nem is a legszegényebbek.”³⁴ Az utazók – akiknek összehasonlításaiban a település gyakran alsóbbrendű szerepet tölt be – direkt vagy indirekt módon a Townson által kialakított képre hivatkoznak. Bright szintén felhívja a figyelmet a település furcsa helyzetére, még akkor is, ha meglátogatását csak egy kis kitérőnek tekinti, hiszen eredetileg nem is tervezte. A település a régió legfontosabb városa, és viszonylag nagy lakossággal bír, mégis „igazi magyar falu, amely város méretűre nőtt, anélkül, hogy magára vette volna egy zsúfolt metropolisz szokásos jellemzőit”.³⁵ Maga Paget is megemlíti, hogy a település valóban „megérdemli az ‘Európa legnagyobb faluja’ elnevezést”.³⁶ A településsel való találkozásuk maga a szembesülés az ismeretlennel: nem az, amire egy (nyugat)-európai gondolna egy város kapcsán. Nincsenek megfelelő utak, széles és közvetlen utcák és jórészt földszintes házak jellemzik. Így bizonyos értelemben nem csak, hogy nem volt ismerős, de talán nem is volt minden értelemben európai.

Ez a fajta negatív benyomás a város látványáról csak tovább erősödött, ha az utazók rossz időben érkeztek. Ilyen esetben szörnyű utakon kellett utazniuk (a városig, és azon belül egyaránt), ami tovább rontotta a város és a régió megítélését. Ennek megfelelően összességében meglehetősen komor képet festenek. Beudant szerint a település kopár és szomorú, ahol a burkolatlan utak miatt alig lehet az utcák közepéről eljutni a házakig, számára az ilyen mennyiségű sárban való utazás elképzelhetetlen volt.³⁷ Julia Pardoe is az utak javításának szükségességét hangsúlyozza annak érdekében, hogy Magyarország vonzóbb úti cél lehessen. Paget szintén esőben érkezik, így a városba „folyékony sártengeren” át lép be, ahol az útra helyezett fadeszkákon kell lépdelnie, nehogy elsüllyedjen. Jól mutatja ez, hogy a közlekedés minősége hogyan befolyásolja egy adott hely képét, hiszen nagy hatással van az első benyomásra, ami alapján az utazók a technikai fejlettség és civilizáció szintjére is következtetéseket vonnak le.

Komor képe mellett az utazók a város gazdasági értelemben vett különleges helyzetére is felhívják a figyelmet. A kulcsfontosságú mezőgazdaság mellett Debrecen fontos kereskedelmi központ is volt. Gyakran esik szó az útleírásokban az egyedi debreceni termékekről, néha még az export és egyéb üzleti lehetőségeket is megemlítve. Több utazónál is részletes listát látunk a helyi termékekről (lásd pl. Bright vagy Paget könyvét), a környező vidéken található ásványokkal együtt. Talán ezek a város legvonzóbb jellemzői, hiszen az egyéb fontos jellegzetességekről, a város szerepéről kevesebb szó esik.

³⁴ Uo. 238.

³⁵ Bright 206. és 200.

³⁶ Paget 294.

³⁷ Beudant 111.

A Debreceni Református Kollégium, amely ekkor már háromszáz éves múltta tekintett vissza, egyfajta kivételt jelenthetett volna, de a professzorok komoly tudományos eredményei sem tudták ellensúlyozni az egyébként fejletlennek vélt település megítélését. A Kollégium jelentősége és hatása megkérdőjelezhetetlen volt a régióban,³⁸ ugyanakkor a leírásokban – még ha a külföldi utazók meglétét pozitív jelenséggént is mutatják be – mégsem teljesen kedvező fényben tűnik fel. Már Townson estében is látható egyfajta negatív hozzáállás, amikor épületét egy omladozó és lebontásra ítélt angliai szegényházhoz hasonlítja, még ha meg is jegyzi, hogy az intézményben komoly oktatás zajlik, világlátott professzorok oktatnak, és a könyvtár gyűjteményéről is szót ejt.³⁹ Bright szintén jelentős hírnevű intézményként ír a kollégiumról, Pardoéhoz és Pagethez hasonlóan, akik a Református Egyház fő kollégiumaként mutatják be. Azonban ezt is csak futólagosan említik, anélkül, hogy valódi jelentőségét bemutatnák, ami talán nehezen illett volna Európa legnagyobb faluja képéhez. Véleményük azért is érdekes, hiszen utóbbiak már az 1802-es (és 1811-es) nagy tűzvész után érkeztek a városba, amikor az újjáépített kollégium épületét nem lehetett omladozó szegényháznak tekinteni. Ők azonban mégsem igyekeztek a korábbi negatív képet megváltoztatni.

Debrecen legnagyobb vonzereje valószínűleg abban állhatott, hogy egyedülállóan magyar településnek tekintették. Paget szerint „az igazi magyar karaktert a legelőnyösebb módon” Debrecenben lehetett tanulmányozni, beleértve a nemzeti sajátosságokat, öltözködést és nyelvet. Azonban ha még érdeklődnek is ez iránt a külföldi utazók, összességében meglehetősen negatív képet festenek, gyakran akár a település alsóbbrendűségét is éreztetve. Debrecen, csakúgy, mint Magyarország, nehezen illeszthető be a fejlett és fejletlen országokról elképzelt kategóriákba, és ebben az értelemben Debrecen is köztes kategóriát képvisel. A település egyszerre város és falu, vidéki és urbánus központ, fejlett és fejletlen, ismerős és ismeretlen. Megítélése legalább annyira függött az utazók háttérétől, mint a Debrecenben tapasztaltaktól.

A kelet-nyugati kettősség – úgy tűnik – központi jelentőségű Magyarország és Debrecen megítélésében egyaránt, hiszen mindkettőt egyfajta átmeneti helynek látják a nyugati utazók a két világrész között. Ez a fajta percepció a magyarok saját magukról alkotott képét is befolyásolta, az ő útleírásaikban is egyfajta különleges attitűd látható ebből a szempontból. Popova-Nowak szerint „a világ szimbolikus térképe azt a magyar gondolatot tükrözte, hogy országuk kelet és nyugat között helyezkedik el, túllépve az ázsiai jellegzetességeken, és a nyugati civilizáció útján haladva”.⁴⁰

³⁸ Antalffy 364-365.

³⁹ Townson 239.

⁴⁰ Popova-Nowak 221.

Mind Debrecen, mind pedig Magyarország kapcsán új időszak kezdődik a forradalom és szabadságharc kitörésével, hiszen az ezt követően ide érkező külföldi útleírók nemcsak, hogy sokkal nagyobb számban írnak, de már más országot is látnak vagy szeretnének látni.⁴¹ A következőkben fontos lépés lenne, hogy akár országhatárokon átívelő együttműködések keretében elvégezzük a fentebb is említett, és a később született útleírások részletesebb vizsgálatát, és nemzetközi összehasonlítását, annak jobb megértése érdekében, hogy hogyan látták és láttatták a nyugati útleírók nemcsak Magyarországot, de a teljes közép- és kelet-európai régiót.

Bibliográfia

- Antalfy Gyula: *Reformkori magyar városrajzok*. Budapest: Panoráma, 1982.
- Beudant, F. S: *Travels in Hungary in 1818*. London: Sir Richard Phillips, 1823.
- Bisztray, George: „The World Visits Hungary: Reflections of Foreign Travelers, 1433–1842.” *Hungarian Studies Review* 33.1-2 (2006): 1–16.
- Brace, Charles Loring: *Hungary in 1851: With an Experience of the Austrian Police*. New York: Charles Scribner, 1852.
- Bracewell, Wendy és Alex Drace-Francis ed.: *A Bibliography of East European Travel Writing on Europe. East Looks West*. Budapest: CEU Press, 2008.
- Bracewell, Wendy ed.: *Orientations: An Anthology of East European Travel Writing, ca. 1550–2000. East Looks West*. Budapest: CEU Press, 2009.
- Bracewell, Wendy ed.: *Under Eastern Eyes: A Comparative Introduction to East European Travel Writing on Europe. East Looks West*. Budapest: CEU Press, 2008.
- Bright, Richard: *Travels from Vienna through Lower Hungary; with Some Remarks on the State of Vienna During the Congress in the year 1814*. Edinburgh: Archibald, 1818.
- Czére Béla: *Magyarország közlekedése a 19. században (1780–1914)*. Budapest: MÁV, 1997.
- Glant Tibor: *Amerika, a csodák és csalódások földje. Az Amerikai Egyesült Államok képe a hosszú XIX. század magyar utazási irodalmában*. Debrecen: Debreceni Egyetemi Kiadó, 2013.
- Kabdebo Tamás: „Travellers to Hungary: Blackwell's Predecessors.” *The Maynooth Review* 9 (1983): 31–48.

⁴¹ Lásd például magyarul: Charles Loring Brace, *Magyarország 1851-ben*, ford. Lévai Csaba és Vida István Kornél. Máriabesnyő: Attraktor, 2005.

- Kökény Andrea: „Robert Townson utazásai Magyarországon, 1793.” *Aetas* 28.3 (2013): 119–140.
- Paget, John: *Hungary and Transylvania; with Remarks on the Condition, Social, Political and Economical*. London: John Murray, 1839.
- Pardoe, Miss: *The City of the Magyar or Hungary and Her Institutions in 1839–40*. London: George Virtue, 1840.
- Popova-Nowak, Irina V: „The Odyssey of National Discovery: Hungarians in Hungary and Abroad, 1750–1850,” In: *Under Eastern Eyes: A Comparative Introduction to East European Travel Writing on Europe*, ed. Wendy Bracewell, Alex Drace-Francis Budapest: CEU Press, 2008.
- Pratt, Mary Louise: *Imperial Eyes: Studies in Travel Writing and Transculturation*. London: Routledge, 1992.
- Quin, Michael J.: *A Steam Voyage Down the Danube with Sketches of Hungary, Wallachia, Servia, Turkey, Etc.* Paris: Baudry's, 1836.
- Rózsa Péter, szerk.: *Robert Townson magyarországi utazásai. Robert Townson's Travels in Hungary*. Debrecen: Kossuth Egyetemi Kiadó, 1999.
- Speake, Jennifer: *Literature of Travel and Exploration*. New York: Fitzroy Dearborn, 2003.
- Townson, Robert: *Travels in Hungary, with a Short Account of Vienna in the Year 1793*. London: G. G. and J. Robinson, 1797.
- Venkovits Balázs: „A Changing Experience of Transport, Travel, and Mobility: The Transatlantic Crossing to the United States in 19th-century Hungarian Travel Writing” *Történeti Tanulmányok* XXII (2014): 222–239.
- Venkovits Balázs: „Describing the Other, Struggling with the Self: Hungarian Travel Writers in Mexico and the Revision of Western Images.” *Journeys: The International Journal of Travel and Travel Writing* 12.2 (2011): 28–47.