

Gruber Enikő

· ELTE, BTK, Művelődéstörténeti Tanszék, Történettudományi Doktori Iskola
· eniko.gruber@eunet.rs

BÁCS-BODROG VÁRMEGYE ÚTLEÍRÁSAINAK ÁTTEKINTÉSE

Insight into the Itineraries of Bács-Bodrog County

Az utazás minden korban az emberiség érdeklődésének középpontjában állt, csupán más-más aspektusból közelítették meg. Éppen ezért sokféleképpen és sok látószögből vizsgálhatóak az utazók által írt beszámolók, leírások. Dolgozatomban Bács-Bodrog vármegye főbb útleírásait igyekeztem áttekinteni, és bemutatni, hogyan látták az utazók vidékünket.

Kulcsszavak: utazás, utazó, út, útleírás, Széchenyi István, Mindszenty Antal, Ritt Gyula

A mozgás és az utazás élménye már régóta része az emberiség történetének. Az utazás és a vele kapcsolatos írásos emlékek vizsgálata mégis sokáig a tudományos érdeklődés látószögén kívül esett. Ha az utazásokat vesszük górcső alá, akkor különbséget kell tennünk az utazástörténet és az útleírás között. Az utazástörténet ugyanis az utazások kialakulás- és fejlődéstörténetével foglalkozik, míg az útleírás egy konkrét út bemutatása. Az útleírásokat ugyan sokszor felhasználták egy-egy történelmi személy önéletrajzának rekonstruálására, de tudományos igénnyel, művelődéstörténeti szempontból csak a XIX–XX. század fordulóján kezdtek el vele foglalkozni (KULCSÁR 2004: 15). Ha irodalmi nézőpontból közelítjük meg, akkor útirajzról és úti jegyzetről beszélhetünk. Az útirajz az utazási irodalom egyik fő műfaja, amely az író személyes benyomásait, hangulatait, gondolatait állítja előtérbe az objektív, tudományos igényű útleírással szemben, az úti jegyzet pedig az útirajznál is kötetlenebb műfaj, amely nem rendelkezik átfogó szerkezettel.

Gilbert Keith Chesterton szerint az utazás két világ, az utazó által otthagytott ismerős és az utazó által felfedezett új világ közötti állandó mozgás. „Az utazástörténet szerint az utazó mozgása azt jelenti, hogy éppen sehol sincs, így az utazó nem próbálja meg ráerőltetni hatalmát az idegen kultúrára, hanem csak megfigyeli és racionalizálja” (V. POPOV-NOWAK 2006: 128). Más kutatók viszont az utazó és környezete közötti dialogikus viszonyra mutatnak rá, vagyis arra, hogy az egyén érdeklődésének tárgyait különböző szemszögből vizsgálja meg, összekapcsolja őket saját világával, ezáltal újradefiniálva identitását.

Az emberek koronként eltérő okból utaztak. Ennek megfelelően az utazásnak különböző válfajai alakultak ki. A középkorban a zarándoklatok és a missziós utak voltak elterjedve. Később a kézművesek kötelező utazásairól és a kereskedők üzleti útjairól beszélhetünk. A diplomaták mellett a katonák voltak azok, akik a hadjáratokról hazatérve hozzájárultak az információáramláshoz. Az alacsonyabb rétegek fürdőutakon és kirándulásokon vettek részt, majd hamarosan megjelentek a kutatók és a felfedezők is. A XVI. században az utazás egy újabb típusával találkozhatunk, az ún. *Kavalierstourral*, ami az előkelő családból származó nemes ifjak képzéséhez hozzátartozó utazást jelentette. Ezek a több évig is elhúzódó külföldi tanulmányutak a XVIII. században már a nevelés lezárását jelentették. Az utazás alatt a fiatalok megismerkedtek az idegen ország kultúrájával, szokásaival, gazdaságával, történelmével, és később ezeket az információkat hasznosíthatták saját hazájukban.¹ A XVI. századtól megkezdődtek a „tudós utazások” is, melyek résztvevői nem egyetemisták voltak, hanem tudósok, akik ismereteik bővítése céljából utazgattak. A XVII. században a gazdasági fejlődésnek köszönhetően és a feudális szerkezet felbomlásából eredően az utazás nagyobb teret nyert, ugyanis szélesebb rétegek engedhették meg maguknak. Ehhez persze az is hozzájárult, hogy javult az utak minősége, és a közlekedési eszközök is fejlődtek. Elterjedtek az egyetemi tanulmányutak, melyek elsődleges célja a személyes megismerés és tapasztalatszerzés volt. A XVIII. század közepére az utazás fokozatosan elveszítette udvari-feudális jellegét, és kialakult egy új utazási kultúra, amelynek a korszak minden rétege részese volt, beleértve az uralkodókat is. A század végén megjelentek a különböző szakirányú utazók, akik gazdasági, irodalmi, művészettörténeti vagy akár botanikai céllal indultak útnak. A századfordulón pedig felbukkantak a szentimentális utazás képviselői, akik számára az utazás csak másodrangú volt, írásaik középpontjába saját érzéseik, lelkiviláguk került. Ugyancsak nagy a számuk azoknak az utazóknak, akik csak az élvezet kedvéért utaznak, ők a turisták. A terminus a *tour* szóból ered, mely a XIX. században honosodott meg több európai nyelvben.

Peter Burke szerint, ha egy-egy utazást, útleírást, útirajzot vizsgálunk, akkor mindenképp a következő kérdésekre kell választ találnunk: Ki az utazó? Miért utazik? Hova utazik? Hogyan érte el az utazó a célját? Mihez kezdett, amikor megérkezett? Milyen hatással volt az utazás az utazóra, a saját kultúrájára és arra, ahova utazott? Független-e az útleírás forrása? Megbízható-e? Kiknek szánja az utazó az írását?

A történelmi áttekintés után, eljutva a XX. századig, megállapíthatjuk, hogy manapság teljesen megváltozott az utazás fogalma. Régen egy távoli földrészre való eljutás is utazói rangot eredményezett, míg manapság csak azt tekinthetjük

¹ Lásd Széchenyi István példáját.

annak, aki útleírásával hozzájárul egy-egy táj tudományos feltárásához. Korkunkban az ún. kulturális turizmus az elterjedt, amikor híres emberek sírhelyét, építményeket vagy történelmi események színhelyét keressük fel.

AZ UTAZÁS FELTÉTELEINEK KIALAULÁSA BÁCISKÁBAN

Az utak a táj legősibb, ember teremtette elemei. Első kialakulásukat homály fedti. Az ember a vízjárta vidéken a szárazabb helyeket kereste. Ha megtalálták az átkelőt, amelyen minden évszakban jól lehetett közlekedni, évszázadokon át nem változott az út vonala. Az utak vonalvezetését az úti célok és a közlekedést gátló akadályok határozták meg. A magyarországi úthálózat legfőbb iránya a pesti rév volt. Ennek köszönhető az ország máig fennálló sugaras úthálózata. A XIV. század derekán vette kezdetét az egész országra kiterjedő úthálózat, amely a kereskedelmi forgalom főbb irányait követte. A XVIII. századtól a főutaknak két funkciójuk is volt. Az egyik az állathajtás, a másik pedig a postaforgalom. Az utóbbi miatt szükség volt különböző postautak létrehozására, ezért bővült az utak száma. Az utasokat is szállító postakocsi-forgalom beindítására csak Mária Terézia uralkodása alatt került sor. Az állam a postautakat igyekezett járható állapotban tartani, a XIX. századi magyar állam pedig a század közepén ezeket a postautakat vette állami kezelésbe, és kiköveztette. Egységes koncepció a XIX. századig nem játszott nagy szerepet a fejlődésben. Széchenyi István vázolta fel az első országos úthálózatot, amelynek megvalósítása a századfordulóig folyamatban volt. 1890-ben, Baross Gábor minisztersége idején, az útügyet törvénycikkkel szabályozták. Az utakat osztályokba sorolták. Megkülönböztettek állami, törvényhatósági (vármegyei és városi), községi, vasúti hozzájáró, közdülő- és magánutakat.

Az 1830-as években több mocsár lecsapolására és útépitésre került sor. A munkálatok egy részét az érintett vármegyék, egy részét pedig az érdekelt földbirtokosok végeztették. Az 1860-as évektől számíthatjuk az alföldi úthálózat kiépítésének kezdetét. Ezen a területen korábban rossz, elhanyagolt utak voltak.

Bácskában az áruszállítás egyetlen módja sokáig a vízi volt. Létkérdésnek számított ugyanis, hogy a Tiszántúl gabonáját Nyugatra szállíthassák. A meglevő lehetőség (a Tiszán le, Dunán fel) hosszúnak és ezért ráfizetésesnek bizonyult, ráadásul a fahajókat még nem tudták megfelelően szigetelni, ezért a rakomány könnyen tönkrement, befűledt vagy megrothadt. Az út- és csatornahálózat megtervezését már az 1723-as országgyűlés törvénybe iktatta. Fél évszázadig folyt a vita, hogy hol és mely irányban lenne célszerű csatornát építeni. Egészen addig, amíg két kiváló vízépítő, Kiss József kamarai mérnök és öccse, Gábor, munkához nem láttak. A csatorna megnyitására, melyet az uralkodóról Ferenc-csatornának neveztek el, 1802 májusában került sor. „A Ferenc-csatorna építése abban az időben hatalmas vállalkozásnak számított, hiszen megelőzte

még a Szezei-csatornát is, ami majd csak 1859-ben épül, nem beszélve a Korinthoszi- és a Panama-csatornákról. Kiss József terve tehát messze felülmúlta a kor hasonló jellegű kezdeményezéseit, és a Magyar Királyság területén belül is ez volt az egyetlen mesterséges csatorna. Kiss Józsefnek köszönhetően teljesen átalakult a bácskai táj, hiszen a mocsaras vidéket termővé varázsolta, ennek köszönhetően a föld értéke magasan megnövekedett, és a csatorna segítségével még a termékfőlölesleg értékesítése és olcsó elszállítása is megoldódott. Bácskát valójában a Ferenc-csatorna megépülése után kezdték el a termékenység és a gazdagság jelképeként emlegetni” (GRUBER 2010: 148).

Magyarországon az 1860-as évektől fejlődött a gazdaság, melynek legszembetűnőbb megnyilvánulása a vasúthálózat gyors kiépítése volt. A kiegyezéstől a világháborúig kiépült Bácska egész vasúthálózata. Az első vasútvonal Szeged–Szabadka–Zombor között létesült, amelyen 1869-ben indult meg a forgalom. A következő évben ezt a vonalat meghosszabbították Gombosig. 1882-ben készült el a Szabadka–Budapest-vasútvonal, mely a következő évben már Újvidékig ért, így Bács-Bodrog vármegye közvetlen összeköttetésbe került az ország fővárosával. A következő években egy tucat vasútvonalat kapott a térség, aminek köszönhetően megközelíthetővé vált bárki számára.

Bár a vasúthálózat minden igényt kielégített, Bács-Bodrog vármegyének 1908-ban még nem volt állami útja, ezért minden költséget, mely az utakat terhelte, a törvényhatóságnak kellett fedeznie. Emiatt az úthálózat kiépítése nem haladt olyan mértékben, ahogy kellett volna. 1895-ben 232 kilométernyi közút volt, 1908-ban pedig 466,9 km. 1941-ben és 1942-ben a törvényhatósági út 1102,6 és 1155,7 kilométer, az állami kézben levő pedig mindkét évben 185,8 (TÖRÖK 1943: 128). Természetesen ehhez az is hozzájárult, hogy a terület 1920-tól nem tartozott a Magyar Királysághoz.

UTAZÓK A DÉLVIDÉKEN

Magyarország a XVI. és a XVII. században igen kedvelt célpont volt a külföldi utazók számára, de ez a lelkesedés a XVIII. században enyhülni látszott. Ugyanakkor ez volt az az időszak, amikor a dunai hajózás kedvelté vált, és több úti-, illetve kalauzskönyv napvilágot látott. Johann Lehmann², aki több ízben járt Magyarországon, az 1780-as években megjelentetett egy útikönyvet³, melyben a magyar földet valódi tejjel-mézzel folyó Kánaánnak nevezi. Megcáfolja azt a né-

² Johann Lehmann álnév, amely mögött valószínűleg Christoph Seipp pozsonyi színigazgató állt.

³ Johann Lehmann: Reise von Pressburg nach Hermannstadt in Siebenbürgen. Dükelspiel und Leipzig, 1785

zetet is, miszerint a dél-magyarországi utazások alkalmával tartani kell a rablástól és az életszükségletek hiányától. „A rablásokról és gyilkosságokról szóló eljlesztő történeteket nem utasíthatom vissza, de bajosan is lennének visszautasíthatók. A megyei rendőrség Magyarországon óvatos, szigorú és nem haszonleső. Egy példa ne rémítse el az utast, csak elővigyázóvá tegye. Az utas minden városban, mindenkor vigyázzon a holmijára, jobban mint otthon; még az is jó, ha postán egyedül utazva fegyvert visz magával, kivált Pesten alul. Itt még a postakocsissal szemben is óvatosnak kell lenni” (BERKESZI 1890: 118–119). A szerző tehát megpróbálja jó színben feltüntetni azokat a tájakat, amelyek a külföldiek számára riasztók lehetnek, és kijelenti, hogy ezek a históriák csak a haszonleső vendéglősöktől és a lusta kocsisoktól származnak. Ugyanis így az utasok tovább időznek egy-egy fogadóban, másnap pedig még meg is köszönik a fogadósnak a jó tanácsot. A kocsis pedig azt tűzi ki feltételül, hogy a szállásolás költségeit fizesse az utas, mert ő akár tizenkét óráig is képes lenne menni. Lehmann könyvében Bács-Bodrog vármegye városairól konkrét leírásokat nem találunk, mert másfelé vette az útirányt, de ettől függetlenül utalásokat felfedezhetünk benne. A másik lényeges érdeme, hogy valószínűleg ez a könyv készítette Hoffmannsegg grófot⁴ arra, hogy meglátogassa Magyarországot. A gróf 1793 és 1794 alatt beutazta országunkat, hogy gyűjteménye számára madárpéldányokat és rovarokat gyűjtsön. Leveleiben mindenről tudósította nővérét, illetve naplót is vezetett, amiből később könyv készült, és amit dr. Berkeszi István 1887-ben magyarra fordított.⁵

Bács-Bodrog vármegye útleírásait kutatva két jelentősebb XIX. századi forrást kell kiemelnünk. Az egyik gróf Széchenyi István délvidéki utazása, a másik pedig Mindszenty Antalé.⁶ Széchenyi az 1830-ban megjelent *Hitel* című munkájában hazája gazdasági felemelkedését tűzi ki céljául, ahhoz pedig megfelelő közlekedési eszközök kellene. Új utakat kell tehát teremteni, a régiakat felújítani és karbantartani, illetve megteremteni a lehető legolcsóbb szállítást, ami eleve adott, csak szabályozni kell. Széchenyi egyik legnagyobb reformprogramjának a Duna szabályozását tekintette, azzal ugyanis egyszerűbbé vált volna az áruforgalom. „1830-ban vetődik fel benne az ötlet, és a következő tizenkét évben kilencszer járt az Al-Dunánál emiatt. Utazásairól feljegyzéseket írt naplójában, melyekből kitűnik, hogy milyen nagy megértéssel tekintett a Délvidék problémáira” (BERCZIK 1943: 459). Széchenyi az első útjára vonatkozó terveket nagy titokban tartotta. Az úthoz egy hatalmas dereglyét vett, amelyet Desdemonának keresztelt, és építtetett rá egy kényelmes kabint. Maga mellé

⁴ Hoffmann vagy Hoffmannsegg János Centurius gróf (1766–1849) német természetbúvár és utazó.

⁵ Dr. Berkeszi István: *Hoffmannsegg utazása Magyarországon*. Budapest, 1887.

⁶ Mindszenty Antal (1786–1859) Komárom megye táblabírája volt.

vette Waldstein János grófot, aki az al-dunai út minden fázisát lerajzolta, és Beszédes József folyammérnököt. Céljuk az volt, hogy ugyanazzal a hajóval tegyék meg az utat Pesttől a Duna alsó szakaszáig. 1830. június 24-én indultak Pestről. Utazásuk ötödik napján Ó-Futakon kötöttek ki és gyalog mentek át Új-Futakra, ahol e táj földesura fogadta őket Hadik András régi kastélyában. Június 28-án 10 órakor érkeztek Péterváradra. Kamancon meglátogatták Marcibányi Mártont. Így ír erről naplójában: „Szerémség buja zöldje, jó útjai, élősvénykerítései, csinos fehér házai elragadtak. Kamenitzben megtekintettük Marzibányi Márton mintabirtokát (etablissement). Minden az úr kis lelkületére vall! Szárazföldi úton vissza Péterváradra. Fekvése rendkívül szép. Újvidék olyan hely, mint Komárom.” Újvidéknél a Dunát igen szűknek találta, ugyanis a Péterváradot és Újvidéket összekötő híd nem volt hosszabb 150 ölnél. Visszafelé a szárazföldi utat választják, ami gyorsabbnak bizonyul. Zimonynál keltek át a Dunán, és kerültek ismét magyar földre. Zimonyból hat óra alatt Indiján át Péterváradra értek, és Újvidéken ebédeltek. Innen Temerinbe utaztak, ahol Széchenyi István rokonának, Széchen Károly grófnak voltak a vendégei. Ő lovakat biztosított számukra, hogy Szabadkáig gondtalanul haladhassanak. Széchenyi, miután megismerte a Délvidéket és annak problémáit, szinte személyes ügyének tekintette ezen térség gondját-baját, és megoldásukra törekedett.

Mindszenty Antal részletes képet fest a délvidéki városokról a *Tudományos Gyűjteményben* közreadott *Egy fordulás az Alföldön* című értekezésében. Zomborról így ír: „A Város nagy, és a ki nem esmeri sokkal népesebbnek gondolja, mint a millyen valósággal, mellynek az az oka, hogy kivéven a Város háza körül fekvő némely házakat, a többieknek nagy udvaraik és kertjeik vagynak, mellyek a város kiterjedését nagyon elterültté teszik” (MINDSZENTHY 1832: 3). Kifejti, hogy bár a város utcái szélesek, még sincsenek kővel kirakva, és ezért esős időben nagy a sár. Ennek az az oka, magyarázza, hogy a közelben nincs kő, és vagy Tótországból, Karlóca és Sósvár vagy a Visegrád és Zöbегény körül fekvő hegyekből kellene hajón odaszállítani. A házak közül sok a „falusi rácz paraszt házakhoz hasonló, melyek sövényből készültek ’s náddal fedettek, úgyhogy az ott járt azt gondolná, hogy valamely nagy rácz faluban van” (MINDSZENTHY 1832: 3). A városhoz közelítve azonban az épületek sokkal szebbek, legfőképpen a piac körüliek, melyeket össze lehetne téveszteni akár egy nagyvárossal is. „A Vármegye Háza [...] mellynél hazánkban alig van nagyobb és szebb Vármegye háza egy nagy szabad helyen fekszik, mellyet vásárlásnak neveznek, ’s valóban a vásárok ott is tartanak. [...] A rá való látás szép, és az épület nagyot mutat ’s azt, hogy egy olly fényes Vármegyének, mint Bács-Bodrog, érdemes gyülekező helye” (MINDSZENTHY 1831: 3). A piac közepén áll a Városháza, egy négyszögletű épület, mely „még akkor, amikor az utazó utolszor itt járt, nem volt egészen el készülve; alól köröskörül kalmár boltok vagynak, ’s ha el készül egészen, a Magyar Országon való leg derekabb Város-

házak közül való lészen” (MINDSZENTHY 1831: 6). Vendégfogadók és kávéházak is vannak Zomborban, de egyik sem igazán jó, mégis ajánl a szerző kettőt, ha esetleg arrafelé utaznánk. A város gazdasága kielégítő, a kereskedés a Ferencsatornának köszönhetően, mely ott halad el Zombornál, zökkenőmentes. „A városnak bora elegendő, de nem igen jó terem; gabonája bőven; szénája a szükségben felyül; legelője is van, de nem annyi mint a’ mennyi a’ város határában való sok marhának kellene. A’ városnak két közönséges erdeje van, de a’ belőle vágódó tűzi fa nem elegendő a város szükségére: határa két nyomásbéli, földje fekete, lapos, néhol dombos is és olly jó termékenységű, hogy a’ trágyázásra nem igen van szükség” (MINDSZENTHY 1831: 9). Zombornak 18 000 lakosa van, melynek legnagyobb része rác, német, és a legkevesebb a magyar. Ha a városból a Ferenc-csatorna mentén továbbutazunk, Bács vármegye közepe felé vesszük az irányt. Zombort elhagyva mindenfelé kies vidéket találunk, amit egy-egy szállás képe bont meg. Mindszenty pár óra kocsikázás után Szivácra érkezett, melyről így ír: „Ha Szivácot először meglátja a’ Zombor felől jövő útas, ha még nem járt erre, azt gondolja távolról, hogy valamely kis város fekszik előtte várkastélyával együtt, mely megcsalattatást a’ hosszú helység, a’ benne való három, tornyos templom, vendégfogadó, a’ helység felett emelkedő halmon elterjedő nagy és hosszas uradalmi épületek okozzák” (MINDSZENTHY 1831: 12). Sziváctól a csatorna mentén haladva Verbászra érhetünk, kivéve, ha sáros az út. A Ferenc-csatorna „a belső Bácskára nézve a legnagyobb áldás, ’s ebből a kellemetlen pusztából paradicsomot, a’ szegény lakosokból pedig tehetős, sőt gazdag földmivelőket csinált” (MINDSZENTHY 1831: 14). Útját folytatva elérte Cservenkát, majd azon túlhaladva Kúlát. „Kúla a’ legrégibb idők oltá a’ Mohácsi veszedelemig a’ Kalocsai Érsek birtoka volt, ki hajtattván a Törökök Hazánkból a’ Királyi Kamara foglalta el, a’ mellytől Gróf Grassalkovich Antal nyerte meg, de később a’ Bajai Uradalomért vissza engedte a’ K. Kamarának, melly azt most is bírja” (MINDSZENTHY 1831: 25). A város alatt egy fahíd van a Ferenc-csatornán, ami átvisz Verbászra. Új-Verbász német helység, mely úgy néz ki, mintha zsinórra lenne építve. Határa mentén pedig a Telecskai-dombok terülnek el. Új-Verbász szomszédságában van Ó-Verbász. Bár egymás mellett vannak, mégis nagyon különböznek egymástól. Új-Verbászon németek, Ó-Verbászon rákok laknak, az előbbiben szép házak vannak, míg az utóbbiban inkább csak kunyhószerű építmények. Mindkét település határában levő föld fekete, kivéve egy nyomását, ami a Telecskán fekszik. A régebbi időkben a két Verbász egy határ volt, és sokáig a Kalocsai Érsek birtokát képezte, a XIX. században már a Királyi Kamara tulajdona. Mindszenty útleírásában a következő pont nem egy város, hanem maga a Ferenc-csatorna, ami a „Dunától fogva a’ Tiszáig 13 ½ mérőföldekre terjed, kezdődik a’ Dunán Monostorszeg falu mellett, s Földvár helységénél a’ Tiszába végződik: építtetésére következő környülállás adott alkalmatosságot. Cservenka helységtől fogva, Szivác mellett el, egész a’ Kis-Sztapári pusztára

egy mocsaras tóság nyult el, mely a' bele folyott vizek által esztendőnként szaporodott, annyira, hogy 2dik József Császár idejében ezen tóhoz közel építtetett három helységekbe, u.m. Cservenkán, Uj-Szivácson és Torzsán a' víz árja ugy feladta magát, hogy a' házak vízzel meg teltek 's nagyobb része az említett helységeknek öszve omlott. Hogy a' veszedelemnek elejét lehessen venni a' Császár azt parancsolta, hogy valamely móddal a' tóságot eresszék le, melyre való nézve Kiss Úr egy kiseded Csatornát készíttetett mely Cservenkán felyül a' tónál kezdődött, 's O Verbásznál, az innét egészen a Tiszáig ki nyulo Czerna Bara Mocsárba végződött” (MINDSZENTHY 1831: 34). Később Kiss József és testvére, sikerei-ken felbuzdulva, arra gondoltak, hogy a hollandiai és angliai hajózható csatornák mintáira itt is lehetne egyet készíteni, amely a Tisza és a Duna között helyezkedne el. Így született meg a ma is ismert Ferenc-csatorna. Mindszenty útját képzeletben a csatorna mentén folytatva Bodrogh városához érkezett, melyeknek ma már csak a nyomai látszanak, majd Monostorszegh, Kis-Sztapári és Új-Verbász következett. A legutolsónál azt emeli ki, hogy itt van a legerősebb zsilip, amit a Ferenc-csatornára építettek. Szenttamáson, a következő állomáson szintén van zsilip, de az már nem akkora, mint az előző. A város lakosai többnyire tehető emberek, akik gabonát termelnek és szarvasmarhát, juhot, lovakat tenyésztnek. A házak jól megépítettek, az utcák szélesek, a vendégfogadó alkalmas. Földváron van a csatorna ötödik zsilipe, ami a falun kívül a Tisza partján helyezkedik el. A szerző szerint a település elég rendes, bár rácok lakják, jó házak vannak benne, és a falu határát elhagyva, az Ó-Becsére menő országút mellett egy alkalmas kis vendégfogadó áll. Utazását valójában Verbászról Bács, vagyis a vármegye régi fővárosa felé folytatta. Több kisebb falun áthaladva meg is érkezett úticéljához. „Bács igen régi hely, 's nevezete arra láttatik mutatni, hogy mikor Magyar eleink hazánkba bėjöttek, valamely Bács nevezetű⁷ fő Magyar telepedhetett itt meg” (MINDSZENTHY 1832: 8). Annyi bizonyos, hogy Szent István idejében már állott, és valószínűleg nagyon fontos szerepe lehetett, hiszen az egész vármegyét róla nevezték el, 1093-ban pedig Szent László ide helyeztette a Bácsi Érsekséget. A bácsi vár maradványai a városon kívül vannak, és a Mosztonga mocsár veszi körül. Mindszenty Vályi Andrást⁸ idézi, amikor azt írja: „a' Bácsi Érsekek leginkább itt laktak [...], ami annak a jele, hogy a' Bácsi vár minden bizonnal pompásabb lakó hely volt mint Kalocsa; annyi bizonyos, hogy a fekvése szebb mint Kalocsáé” (MINDSZENTHY 1832: 15). Elhagyván Bácsot, a szerző a tájban gyönyörködik. Amerre a szem ellát, rónaság van, csak a Duna túlsó partján

⁷ Horváth István állítása szerint Bács olyan keresztnév volt abban az időben, mint Somogy, Bihar, Tihany, Sopron, Moson vagy Farkas.

⁸ Vályi András (1764–1801). Fő műve a Magyar Országának leírása I–III. 1796–1799, Buda, ami az első magyar betűrendes helységnévtár.

körvonalazódnak a szerémi hegyek. Fontosabb állomás még utazása során Temerin. Az a derék mezőváros, melyben szép kis parasztházak vannak, és a város közepén a katolikus templom áll. A templom mellett van a vendégfogadó, ahol Mindszenty is megszállt, a város túlsó szegletén pedig az uraság emeletes kastélya. A mezővároson megy keresztül a postaút, mely összeköti Újvidéket Óbecsével, majd az utóbbit Szegeddel és Temesvárral. A lakosság marha- és juh-tenyésztéssel foglalkozik, a szegényebbek napszámba járnak, de akadnak igen tehetős gazdák is. Vallási hovatartozásukat tekintve 5935 katolikus, 12 óhitű és 106 zsidó. Temerint elhagyva a sajkások kerülete következik.

Az Al-Dunán való kirándulás mindig is vonzotta az utazókat. A XIX. és a XX. század fordulóján Ritt Gyula és társai is megcsodálták e tájat, és a látottakat, benyomásaikat a *Turisták Lapjában* jelentették meg több mint húsz évvel később. Ritt Gyula ezt írja beszámolójában: „A vidék fejedelmi szépsége, az évszázados történelem nagy eseményeinek életrekelte és a közbejátszott epizódok felejthetlenné teszik utazásunkat” (RITT 1924: 137). Kirándulásuk Zimonynál kezdődik, abban a városban, ami dombhátacon fekszik. „Utcái hol szűkek, hol öblösek és hullámosak. Ilyen utca vezet a temetőig, mely a legmagasabb dombon fekszik. A dombnak a Dunára néző oldalán hajdan a négyszögű és kerek sarokbástyákkal védett határvár. Ma már csak a romok figyelik az idő haladását, a falakat már rég széjjelhoradták a mai épületekhez” (RITT 1924: 138). A rom udvarán egy ezeréves emlékmű áll, a főtorony homlokzatán az egyesített magyar címer látható, és kupoláján kifeszített szárnyaival ül egy turulmadár. Útjukat hajón folytatják a Dunán Belgrád felé. A Duna és a Száva torkolatánál vannak a belgrádi erődök. A part ezen része Ritt Gyula szerint a régi Nándorfehérvár nyomait őrzi. A parttól ugyanis egészen a várhegy tetejéig bástyák, tornyok, kazamaták és sáncfalak rongált maradványai vannak. A Kalemegdánon átsétálva a Száva oldalán haladva a várhoz érünk, aminek a Duna felé néző Nebojsza-tornya és az alatta álló katonai épület helyén valamikor, Hunyadi János idejében, a történelmi nevezetességű torony állt. A Dunán tovább haladva Ritték megérkeztek Orsovára. „A város történelme a múltba vezet vissza. A bolgároktól Árpád vezére, Zoár hódította el. Falai alatt sok magyar–török csetepaté folyt le. 1848-ban pedig Bem ellenállás nélkül vette be.” A Dunán Ó-Orsovánál három országra van kilátás. „Balról hazánk földje Orsovával, a jobb oldalon Szerbia és előttünk, amerre a Duna szalad a szirt tengerrel borított Vaskapu felé, Oláhország” (RITT 1924: 98). Ó-Orsova mellett a Dunába merülnek a fenyves Kárpátok, ahol a Cserna folyó beleömlik a Dunába, egy nyolcszögletes épület áll, a Korona-templom. „Történelmi nevezetességű hely ez nekünk, mely a negyvennyolcas időkben ingoványos, rejtett hely volt, ahol senki sem járt. A szabadságharc lezajlása után, midőn Kossuth Orsovánál átlépte a határt, török földre menekült, Szemere Bertalan az ő utasítására itt ásta el a szent koronát. A koronázási jelvények feltalálása után (1853. szeptember 8.) ki-

rályunk építette ide a nemzeti emléket. A kápolna közepén egy mély, márványba foglalt üreg jelzi a helyet, ahol a korona el volt ásva” (RITT 1924: 100). Az utazást Herkulesfürdön fejezik be, ahol rövid időt töltenek, majd indulnak haza. Húsz év távlatából, amikor lejegyzik utazásukat, Ritt Gyula így emlékszik vissza: „Zimony, Belgrád és a mesés Alduna regényes vidékeivel, a Kazán-szoros, hol milliárd gyöngyöt szór a víz, Ada-Kaleh, a török sziget, ahol letűnt nagyság romjait őrzi a történelem örökké élő múzsája, Orsova, a korona kápolna, hol Clió ismét egy lapot tart elénk, Mehádia és a Cézárok üdülőhelye: Herkules fürdő, oly kellemes emlékeket idéznek vissza, valahányszor e kirándulásra gondolok, melyeket felejteni sohasem lehet.”

Az 1940-es években a *Délvidéki Szemlében*⁹ több helytörténeti leírás is megjelent. Ilyen volt Csuka Zoltán *Délvidéki városaink* című tanulmánya, Vitéz Bornemisza Félix *Délvidék kikötője* vagy Pálos Károly *Ujvidék* című cikke. Mégis a legszebb, a Délvidék propagandájának is nevezhető írás Majtényi Mihály tollából származik, ami a *Kalangyában* látott napvilágot. „Járom a bácskai tájat hosszú évek óta. Valóságban és álomban is” – írja. Azt a tájat, ami „szerves része a Nagyalföldnek, de ott, ahol a futóhomok a feketefölddel ütközik. Ott ahol a nagy vizek hatalmas háromszögeket képeznek, ott ahol emberkéz teremtette csoda, az első európai nagycatorna az egész táj képét és vele lelkét formálta át. Ott ahol északról jövet a Duna először szalad megint a hegyeknek” (MAJTÉNYI 1943: 408). A bajai, bezdáni, apatini szögben pedig a baranyai erdők tárulnak elénk. Dombok és mögötte hegyek. Gombosnál a Duna hajlatánál szintén hegyek vannak, szőlőkkel, várromokkal. „Itt már a történelemmel találkozol” – írja Majtényi. „Ujvidéknél már kézzelfoghatóan látod a történelmi folyamatot – Pétervárad vára, éppenúgy mint Gombosnál Erdőd, vagy keletre innen: Vukovár a legtisztább magyar történelem helyei” (MAJTÉNYI 1943: 409). A magyar élet itt ősbibb, mint máshol talán, ahol épségben maradtak a kastélyok, és „Bácsország mely a maga színeivel pótolhatatlanul egész, egységesen multbanyúló s a magyar egység töretlenségét szimbolizálja a nagy vizek a Duna és a Tisza szögletében: örökké és mindig” (MAJTÉNYI 1943: 410).

FORRÁSOK

- BADICS Ferencz 1891. A Bácska. In: *Az Osztrák–Magyar Monarchia írásban és képekben VII.* Budapest, 573–618.
 BALÁZS, Dénes szerk. 1993. *Magyar utazók lexikona.* Budapest
 BERCZIK Árpád 1943. Széchenyi első délvidéki utazása = *Délvidéki Szemle* [1943] II. évf., 10. szám, 457–466.

⁹ 1942. január és 1944. októbere között Szegeden havonként megjelenő folyóirat. Szeged város és a Délvidék irodalmi, művészeti, néprajzi, történelmi és tudományos kérdéseivel foglalkozott.

- Dr. BERKESZI István 1890. Mult századi külföldi utazók feljegyzései Temesvárról és Délmagyarországról. = *Történeti és Régészeti Értesítő*, [1890] VI. évf., I–III. füzet, 116–122., 179–188., 218–228.
- Dr. BOROVSZKY Samu 1896. Magyarország vármegyéi és városai. *Forrás*: <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/index.html>
- BOSNYÁK István–ORVOS Mária szerk. 2005. *Hírünk a világban*. Jugoszláviai magyar exteriorika VI., Jugoszláviai Magyar Művelődési Társaság, Újvidék
- BURKE, Peter 2006. Útmutatás az utazástörténet számára = *Korall*, [2006] 26. szám, 5–24.
- CSUKA János 1942. Délvidéki városaink = *Délvidéki Szemle*, [1942] I. évf., 4. szám. 121–125.
- FÁBRY György (1996–2000) szerk. Magyarország a XX. században, IV. kötet. Szekszárd. *Forrás*: <http://mek.niif.hu/02100/02185/html/index.html>
- GRUBER Enikő 2010. Kiss József vízépítő mérnök alakja és munkássága = *Létünk*, [2010] 1. szám, 141–149.
- HÍRÜNK a világban*. Jugoszláviai magyar exteriorika VI. Jugoszláviai Magyar Művelődési Társaság, Újvidék, 2005
- HUNFALVY János 1891. Az Alföld általános jellemzése. In: *Az Osztrák–Magyar Monarchia írásban és képekben VII*. Budapest, 3–20.
- KULCSÁR Krisztina 2004. *II. József utazásai Magyarországon, Erdélyben, Szlavóniában és a Temesi Bánságban 1768–1773*. Budapest
- MAJTÉNYI Mihály 1943. Délvidéki színek és hangulatok = *Kalangya*, [1943] 9. szám, 408–410.
- MÁK Ferenc 2008. *A délvidéki magyarság válogatott történeti és honismereti bibliográfiája*. Újvidék
- MINDSZENTHY Antal (1831–32): Egy Fordulás az Alföldön = *Tudományos Gyűjtemény* [1831–32] X. szám, 3–51., V. szám, 3–35., VI. szám, 3–43.
- PÁLOS Károly 1943. Újvidék = *Délvidéki Szemle*, [1943] II. évf., 10. szám, 442–450.
- V. POPOV-NOWAK, Irina 2004. A nemzet felfedezésének Odüsszeiája. Magyarok Magyarországon és külföldön, 1750–1850 = *Korall*, [2006] 26. szám, 128–152.
- RITT Gyula 1924. Húsz évvel ezelőtt az Aldunán = *Turisták Lapja*, [1924] XXXVI. évf., 10–12. szám, 137–141.
- TÖRÖK László 1943. Délbácska úthálózata = *Kalangya*, [1943] 3. szám, 128–129.
- VITÉZ BORNEMISZA Félix 1942. Délvidék kikötője = *Délvidéki Szemle*, [1942] I. évf., 7. szám, 271–274.

Insight into the Itineraries of Bács-Bodrog County

Travel has always been in the focus of interest of humankind, only seen from a different aspect. This is why the travel accounts of various travellers can be studied in various ways and from diverse points. This paper looks at the main itineraries of Bács-Bodrog County and to present the way travellers saw the region.

Keywords: travel, traveller, road, travel account, Széchenyi István, Mindszenty Antal, Ritt Gyula