

EPLÉNYI ANNA

Vasúti kertek – Nostalgia-utazás a századfordulós vasút világába

Railway gardens – Nostalgic travel into the world of railways on the turn of the century

LEKTOR | KOLLÁNYI LÁSZLÓ

Kalandoz utazásra hívom olvasómat a századfordulós vasút világába! Az alább ismertetett témát a diplomatervem írása során kezdtem kutatni. A 2005-ben készült diplomatervem –Vasúti zöldfolyosók kialakítása Budapesten–, a városi vasútvonalak zöldfelületi szerepét és jövőbeli fejlesztési lehetőségeit dolgozta fel, így ott részletesen nem volt lehetőségem foglalkozni a vasúti környezetszemlélet történeti alakulásával. A XIX.-XX. századi vasúti szakirodalom tájépítészeti vonatkozású cikkeinek feltárásával és bemutatásával kitűnik az a komplex szemlélet, amellyel a kor vezetése ezt az országos léptékű tájtervezői feladatot a kertészeti aprólékossággal, szakszerűen és alaposan ötvözni tudta. Az eredeti szerzők idézeteit azért szőttem mondataimba, hogy még hitelesebben tudjam felidézni a „kor ízét”. (1.kép)

A hazai vasútépítésekkel párhuzamosan, az 1860-as évektől kezdve nagy figyelem fordult a vasút környezetének kialakítására. A megnövekedett területek fásításával először Lukácsi Sándor pomológus foglalkozott. 1867-ben, a Magyar Királyi Közmunka és Közlekedési miniszterhez intézett javaslatában kifejtette azokat a célokat, amelyek a „vasutak párkányainak élőfákkal szegélyezését” megkövetelik. Ezek a célok: a vasútüzem biztonsága, az ország fásításának nagy fontossága, és a fásítás eredményeképpen a vasúti vállalatok által elérhető jövedelem volt; ő ugyanis a létesítendő eperfaültetvényekkel látta biztosítottnak a magyar selyemhernyótenyésztés fellendülését. Mivel az ország területén akkor még több, egymástól függetlenül működő vasúttársaság létezett, felhívására akkor még nem végeztek fásítási munkákat. (Gerszterédi, 1942.)

„A vasúti töltések és lejtőinek gyümölcsfák és más hasznos fanemekkel való beültetése” című könyvében Lucas Ede – a reutlingeni pomológiai intézet igazgatója – fejt ki véleményét és sürgeti a fásítás végrehajtását. A útmutató könyvecske már valószínűleg 1875 előtt ismert volt, erről tanúskodik a Földművelési Érdekeink című lap 1875-ös cikke, melyben Mere Ferenc, az Erdélyi Szász Gazdasági Egylet tagja reflektál a műre. Az erdélyi vasúti építkezések a folyóvölgyek termékeny területeit érintették, megfosztva a lakosságot a 100 méternél is szélesebb, elnyúló földterületek művelésétől; így e területeken más forrásból hasznot hozó értékesítést kell végezni. A vasút által elfoglalt „areále” gyümölcs és hasznosfákkal való beültetésének sokoldalú előnyét az alábbiakkal indokolja: „ 1. A vasútnak hófűvások s a töltéseknek vízáradások ellen oltalmazása. 2. Az agyaggödrök hasznos értékesítése által bizonyos iparágak előmozdítása. 3. Nemes és értékes gyümölcsfajok terjesztése. 4. A hegyek erdőtlenítése s a lapályok posványainak következtében egészségtelen vidékeken kedvezőbb egészségi viszonyok keletkezése s megszilárdulása. 5. A vidék kellemeinek emelése.” (Mere, 1875.)

Faiskolák „berendezését” javasolja, mely már három év alatt fedezné a kiültetendő növényeket. A telepítés felügyeletére 10–12 mérföldenként egy szakértő egyén (planteur) alkalmazását tartja elégségesnek, akik részbeni javadalmas ellenében felügyelhetnék a vonalakat. Mindezen javaslatok



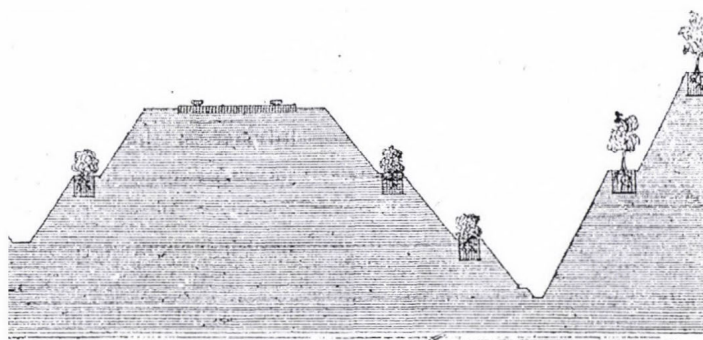
mögött bújik meg az a természeti, szociológiai és gazdasági komplexitás, amellyel a befásítás „az ország égalji viszonyait rendezné és szilárdítaná, a vidéket díszítené, a lakosság erkölcsiségére jótékonyan hatna, s egy szóval a hazánkat a többi jelesebb culturállamok színvonalára emelné.” (Mere, 1875.)

Mágócsy Dietz Sándor 1883-ban foglalkozik azzal a kérdéssel, hogy a beültetett területek gondozása, felügyelete kinek a hatáskörébe tartozzon. Javasolja, hogy ne a vonal közigazgatási tisztviselőire, hanem ahhoz értő szakemberekre, az átszelt terület illetékes erdészeti tisztviselőjére tartozzon. (Mágócsy, 1883) Erschinger János, Baross Gábor miniszternek ajánlott „A vasúti töltések és lejtőinek befásítása, valamint a vasúti-vonalak bekerítése gyümölcsfákkal és hasznosító bokornemekkel” című munkája, mely 1889-ben jelent meg 40 oldalas terjedelemben, Lucas Ede munkája nyomán készült. A már említett felfogásoknál is összetettebb szemléletet tükröz: az ország gazdasági hasznát egyezteteti össze a fásítás fontosságával; a különböző élőhely-típusokat az alkalmas növényhasználattal; az utazóközönség igényeit és látványkapcsolatait pedig az ültetendő sövény formai kialakításával. „A vasúti vonalak befásításának haszna” című részben így fogalmaz: „Rég bebizonyosodott tény, hogy ha a vasúti töltések növényekkel, legyen ez csak fű, vagy egyéb növényzet- be vannak vetve, illetve ültetve, úgy ez a növényzet a töltésnek védő takaróul szolgál; ...eső alkalmával való lemosását, valamint az eső víz behatolását megakadályozza... legjobban és legegényesebben használhatóak erre a fák és bokrok, ezek nem csak hogy jobban megfelelnek a célnak, hanem azon kívül rendkívül nagy hasznosítást hoznak. Célszerűbben azért használhatóak fel, mert sokáig tenyésznek egy helyen, mélyen gyökereznek, miáltal a talajt jobban összetartják.” (Erschinger, 1889.)

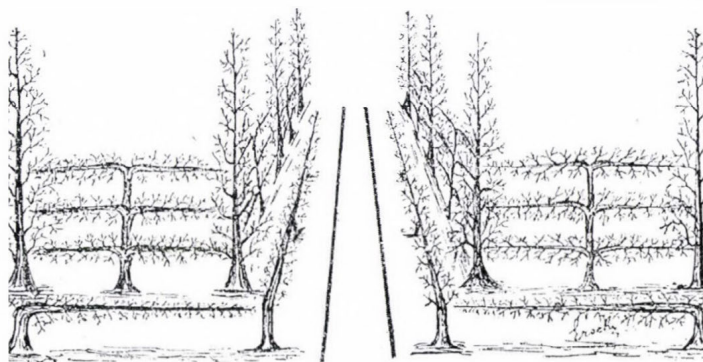
Erschinger könyvében részletezi, hogy a száraz agyagödröket nemes szilvával, almával, körtével, a nedves agyagárokot mocsári növényekkel, az alacsony töltéseket, bevágásokat közmétevel, míg a magas töltéseket teraszírozás után nemes gyümölcsfákkal kell beültetni. (2.kép) Munkája egyértelműen ökológikus szemléletet tükröz, amely nemcsak a honos fafajok használatára mutat rá, hanem egyben a tájbaillesztés egyik első képviselője is. Munkájában megjelenik az utasok és a táj közötti vizuális kapcsolat értékelése is: „Végre be kell vallanunk, hogy minden ember szépnek hódol és hogy az utazási kedv sokkal inkább felébredne bennük akkor, ha a vasúti vonalak befásítása által az a különben unalmas és végtelen hosszúnak látszó vonalakon, különösen a monoton alföldin, alkalmuk nyílna



41



21



31

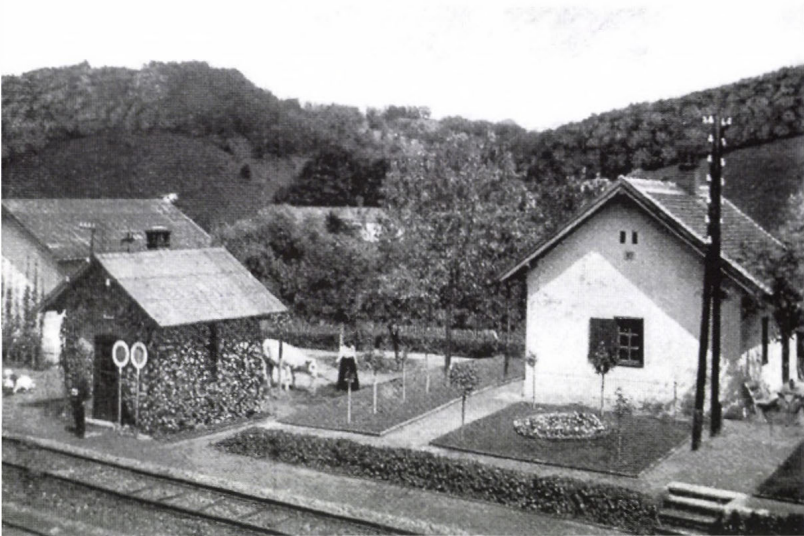
egyszersmind a természetnek e szépségében, a vidék flórájában gyönyörködni.” (Erschinger, 1889.) A látványkapcsolatok ilyen mélységű bevonása egy tájfasítási feladatba igen korai, szép példa: „Ott, ahol a szabadon növekvő, illetve természetes sövény a szép kilátásnak örvendő vidéket takarná el és ezáltal meggátolná az utazókat abban, hogy e vidéknek szépségeiben gyönyörködhesse, ott természetesen, a mint már mondtuk, ezen sövények nem alkalmazhatók, hanem itt művészeti –a minden évben olló alatt tartott– sövények alkalmazhatók.” (Erschinger, 1889.). E művészi sövényekre nyírható fajokat javasol, mint a fehér eper, alma vagy körték. Az alakfák vázának kettő, három sorban kifeszített régi sürgöny-sodronyaira vízszintesen, vagy egymást keresztezve futtathatóak a növények. (3-4. kép)

Felhívására megkezdődött a vasúti területek befásítása, és 1899-ben, a 101. számú „Útmutatás a vasúti területek befásításáról” című utasításában újra, immáron hivatalosan is megfogalmazódik a fásítás hasznossága: „A vasutak mentének befásítása, díszes és hasznosító növényzettel való ellátása a vasúti területek gazdaságos és okszerű kezelésének kiválóan fontos feladatát képezi.” (MÁV, 1899.) Az ültetvénytelepítések növényanyagának biztosítására központi faiskolát létesítettek 1890-ban. A gyümölcs-, díszfa és sövénycsemete-faiskolák helyének megválasztásakor célkitűzés volt, hogy a központi állomás mellett, összefüggő területen legyen. Kialakításánál irányelvként szerepelt, hogy a vasúti tulajdonban lévő elhanyagolt területeket művelés alá kell vonni, a vízzel borított, elposványosodott agyagödröket árokkal történő lecsapolásuk után nemesfűz-telepek létesítésére kell felhasználni. A felvételi- és egyéb épületek köré díszfákat, virágzó

3 | Ozslapos és elterülő alak-fák – Erschinger, 1889

2 | A magas vasúti töltések terraszírozása – Erschinger, 1889

4 | „Kétszárnyú részű fűz” nevű alakfa – Erschinger, 1889



51

díszsövényeket kellett ültetni, hogy a vonalban arra haladó szemlélőnek „szórakoztató, kellemes külsőt” mutasson. A folyóvonalak mentén, vonalórházak közelében alma, körte, meggy fajokat javasoltak, míg a rongálásnak kitett helyeken „kevésbé csábító gyümölcsű és kevésbé kényes gesztenye, dió és eperfa” telepítését szorgalmazta a 101. számú útmutató. Egyben felhívta a figyelmet a fásításra nem alkalmas fajokra, amelyek még a mai napig is sajnos a leginkább elterjedtek a vasúti területeken: így az akácfa és a lepényfát, amelyek vastag, tüskés hajtásai, a határos területek gyomosító sarjai, az alig fékezhető gyors növekedése miatt, az ördögcégnát pedig elvadulása miatt nem javasolták telepítésre. Az útmutató a munkák minél gyorsabb végzése érdekében körrendelettel buzdítja a személyzetet a gyümölcsfa-telepítés felkarolására és díjakat tűz ki azok számára, akik a rendelkezésre bocsátott területeken a gyümölcsfatermesztést sikerrel végzik.

Mindezeket a munkákat a Pályafenntartási Szakszolgálat 150-260 km-es szakaszain az Osztálymérnökségek végezték. Az osztálymérnökség alá tartozó pályamestereknek, a hozzájuk tartozó 10-25 km-es szakaszon a következő feladatokat kellett ellátniuk: a kisebb bevágásokban hóvédművek létesítése, ellenőrzése, amelyek először fából, sövényfonásból, vagy nádfonatból készültek. A költséges védművek után arra törekedtek, hogy ahol megfelelő terület állt rendelkezésre, ott élő sövényrel oldják meg a védelmet. Továbbá a fásításra alkalmas területek kijelölése, telepítési munkák irányítása is feladatuk volt.

E pályafenntartási munkáról és az órházak környékének igényes kialakításáról egy német utazó „Ein Kulturbild aus Ungarn” című, 1909-es cikkéből tudunk, mely 6 oldalon keresztül, 21 korabeli fényképpel mutatja be e „Vasútkerteket.” (Möller's, 1909.) E cikket fordítja le 1932-ben Rada Miklós, MÁV főintéző, amelyből pontosan kitérünk, hogy a századfordulót követően éppoly nagy becsben voltak tartva a vasutat övező területek, mint maga a Magyar Királyi Államvasút. (Rada, 1932.) Az órházak körüli gyümölcsfafajtákról és évelőgyákról alapos dendrológiai és pomológiai szakér-

telemmel ír a szerző. Részletesen a Budapest–Hatvan vonalat, és azok órházait mutatja be, amely különlegesen igényes kialakítását –a később majd említett– Beiwinkler Vilmosnak köszönheti. (5-8. kép) Néhány példa az említett fajok közül, melyek minden bizonnyal a mávisták és családjuk alapos gondozása és felügyelete mellett, egyfajta kísérleti kültevésként is szolgáltak. „Az órház előtt keskeny, lécszegéllyel övezett, rövidre nyírt, teljesen gazmentes fűterületen agerátummal ('Kingd von Dresden') befogott pelargóniumgrupp ('Gertrude Pearson') volt. A szélén 12 darab, legnemesebb fajtájú –jelzőtáblácskákka ellátott –, rózsafa állott: 'Schneekönigin', 'Paul Neyron', 'Viscountess folkestone', 'Gorie de Bourg-la-Reine', 'Dr. hogg', 'Perle des Jardins', 'Fischer and Holmes', 'Belle Lyonnaise', 'Pierre notting', 'Mme Carolina Testout', 'Etoile de France' és 'Lyon Rose'. Az órház és a sínek közti kis töltés borostyánnal volt befutva. A gazdasági épület oromfalát 13 darab kifogástalan nevelésű, függőleges füzérkörtefa futotta be (8.kép): 'Herzogin von Angouleme', 'Diel's Butterbirne', 'Raymond de Montlaur', 'Triumph von Jodoigne', 'Gute Luise von Avranches'...” (Möller's, 1909.) A utazó beszámol arról is, hogy az épületek körül jól működő kisgazdaságok is voltak különleges háziállatokkal, szárnyasokkal és rendezett istállókkal. (9.kép) Ahol pedig a gyümölcskultúra ilyen magas, ott természetesen a méhek sem hiányozhatnak! –véli a cikkíró. Sok órháznál a legmodernebb méhészetre bukkant, amivel karöltve jár a madárvédelem is, amit a praktikus madárvédő házikkal és a „gyümölcsallékban elhelyezett több száz művészi madárfészek” is túrköz. (10.kép)

A pályaoári szolgálat tette lehetővé ezt az alapos, gondos, kétkezi munkát, amely a területek szépüléséhez vezetett. A kor gondolkodását mutatja az is, hogy nem pusztán maga a szépség és esztétikai kialakítás volt a feladat lényege, hanem az ezzel járó szociális kérdések orvoslása is, hiszen ezek



61



81



9 |



10 |

a parasztsorból kiemelt emberek kaptak komoly vasutas és kertészeti szakképzést, valamint házat, gazdaságot, amellyel biztos életkörülményekhez jutottak. „Nagyon szerencsés ötlete volt az államvasúti igazgatóságnak, hogy szociális gondoskodása által hű, megbízható, elégedett pályaoöröket nevelt. Az egészséges, szabad természetben való foglalkozás, a természet megfigyelése és szeretete erkölcsileg is megnevesítette őket. A legegyszerűbb és legtermészetesebb módon sikerült így a legnehezebb szociális kérdések egyikét a kertészkedés segítségével megoldani.” (Möller's, 1909.)

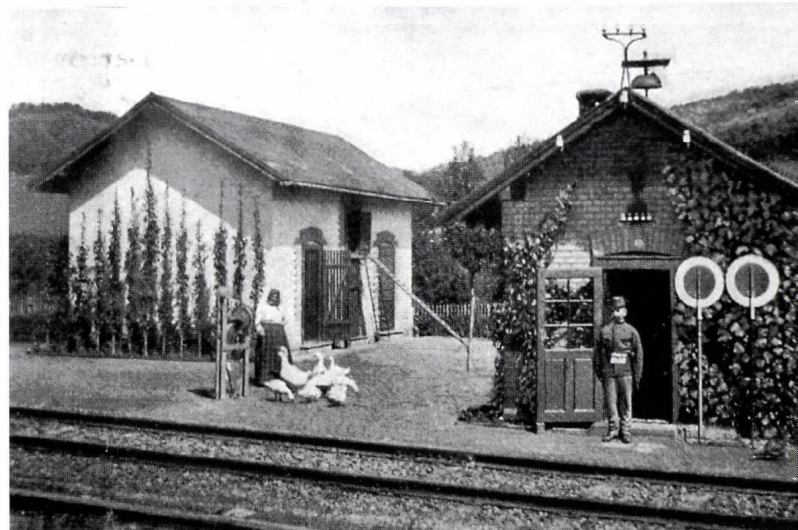
A beszámoló egyéb vasút-kultúrtörténeti érdekességeket is bemutat, mint a Hatvani és Kőbányai Kertészet, és annak alpesi sziklakert-kiültetése; vagy mint a gödöllői Királyi „Váró-Sátor”, mely arra szolgált, hogy ott állítsák fel, ahol nincsen a királyi pár fogadására alkalmas váróterem. Egyszerű vasszerkezete néhány nap alatt bárhol felállítható, és igényes külső és belső díszítése, a kísérő virágkiültetéssel egy egyedülálló vasúti tájérték. (11.kép)

Portörő György főkertész 1914-ben javasolja „...hogy a MÁV tegye lehetővé, hogy a holtan fekvő területek az alkalmazásban lévő, vagy nyugdíjban lévő vasutasoknak, vagy privát felek részére 4-5 évre, haszonbér fizetés nélkül művelet alá kerüljenek, azon feltételek mellett, hogy minden ilyen terület, az arra hivatott szakegység által, a talaj minőségének megfelelő fánemekkel legyenek beültetve.” Így egy közös érdekszövetség által oldódna meg a vasúti melletti kihasználatlan területek kezelése. (Portörő, 1914.)

Láthatjuk, hogy a vasúthoz, a MÁV-hoz fűződő viszony milyen szoros volt a vasút mellett élők számára, és a vasútvonalak vonzásterületén belül, a munkákban közreműködők számára is. Ez az egészen a második világháborúig tartó

gondolkodás összetett, integrált környezetszemléletet tükrözött, amely nemcsak az esztétikumra és a gazdaságosságra terjedt ki, hanem a megfelelő növényállomány használatára, az élővilágvédelmére éppúgy, mint a helyi lakosság élet-színvonalának és egészségének védelmére. Ezt a szemléletet tükrözték és népszerűsítették a „mávistákról” szóló cikkek is, mint például Beiwinker Vilmos pályaoőrrel szóló 1932-es cikk, akinek a már említett kőbánya-hatvani vonalrész volt a „strekkeje”: „A rend és pontosság csodálatos összhangja leng át az egész „vonalon”, ezt uralja a váltóőr, az ember, ezt a háza, háztája, a tenyérnyi kertek gyümölcsösei, virágba borult oszlopok, ereszaljak, ragyogóan tiszta ólak, amelyek előnyéből és hasznából fakadt a főmérnök iránti szeretet... Kert, virág igen; szín, alak szóval esztétikai érzéke fejlett volt; a virágot összebarátkoztatta a merev kővel, vassal, vonalzója és közöje szolgálatába állította amazokat!” (Magyar, 1932.)

„Vasúti nosztalgia–utazásom” során remélem jól tudtam érzékeltetni azt a harmonikus együttélést, amit az ember tudott teremteni környezetével. „Ökológikus harmónia” volt az élőhelyeken; a vegetáció és az állatvilág számára békés együttélést teremtett maga körül; harmóniát teremtett a gazdálkodás és gondoskodás között, mellyel az országos gazdasági érdekeket az egyéni haszonnal ötvözni tudta; valamint a közmunkák elvégzését a munkahelyteremtéssel és szakképzéssel egyeztette össze; valamint összhangot teremtett a közlekedési infrastruktúra alakította táj és saját lakótája-lakóhelye között! Mindez együttesen olyan érzékenységet tükröz a táj iránt, mely máig példaértékű! E mögött pedig nem csupán az anyagi források álltak, biztos háttérként, hanem a kétkezi munka, és a erős kezű szervezés és a tette-készség, mint Beiwinkler Vilmosé! „Beiwinklert az alantaisai, a váltóőrök zord, kérlelhetetlen zsarnoknak ismerték, de rettegésük mellett is szerették. Tisztaságot, rendet, pontosságot követelt embereitől; követelt és vitt keresztül. Lám, az a német cikkíró a vasúti kocs ablakából meglátja az őrház és a vasút vonal minden porcikájában uralgó és minden részletben egymásba kapcsolódó nyilvánulásait a rend harmóniájának, hogy elálmélkodik afelett!” (Magyar, 1932.)



7 |

ÖSSZEFOGLALÁS

A hazai vasútépítésekkel párhuzamosan, már 1867-től nagy figyelem fordult a vasút környezetének kialakítására, amely jól tükrözte a szakemberek, és vasúti dolgozók környezetük iránti igényességét. Az első javaslatoktól egészen a 1930-es évekig kísérem végig a szakirodalmat, kiemelve az egyes újításokat, megjelenő korszerű szemléletet. Az egyik kiemelésre érdemes munka Erschinger János „A vasúti töltések és lejtőinek befásítása, valamint a vasúti-vonalak bekerítése gyümölcsfákkal és hasznosító bokornemekkel” című könyve, mely a vasúti sövények típusait és faalapanyagait mutatja be, komplex ökológikus szemléletet tükröz, és több ízben foglalkozik az utazók és a táj közötti látványkapcsolat elemzésével is. A másik egy német utazó beszámolója 1909-ből, mely részletes fajlistákkal mutatja be az órházak körüli dísznövények kiültetését; a munkák szervezésének hátterét és más vasút-kultúrtörténeti érdekességeket. Cikkemben feltárom, milyen harmonikus szimbiózist tudott teremteni az egyszerű bakter környezetével az élőhelyek terén, gazdálkodás-gondoskodás terén, a szakképzés-ápolás terén, amellyel igényes, jól fenntartott, ápolts külsőt teremtett a vasutat övező területeknek. Remélhetjük, újra megvalósul majd egy 1889-es gondolat: „Hazánkban is lesz idő, midőn a most kopár vasúti töltések a befásítás által új báját kölcsönöznek a fáradt utasok enyhítésére, s a természet bámulóinak öröme és gyönyörködtetésére.” (Erschinger, 1889.)

SUMMARY

In parallel with building the railway network in the 19th century, great attention was paid on the environment of the railway facilities as well. The special plant usage along the railway embankments gives us helpful advices on how to insert infrastructure into the landscape. In the article, I've compiled a list of background literature and focused on the new views and ideas of that time. One important document is the book of János Erschinger, titled: 'Afforestation of railway embankments and its slopes, as well as hedging railway lines with fruit trees and beneficial bushes'. His work is reflecting ecological view, not only in the way of using plants of ancient assortment and genus, but in landscape design too. It also deals with the relations between the traveller and visible landscape.

Another valuable source is an article of a German traveller, which provides a comprehensive list of flower types and special fruit trees, describing the surroundings of the trackman-houses thoroughly.

All these examples are showing us the harmony of nature, landscape and private gardens, just as the harmony between economical benefits and environmental considerations. We can hope that the words from 1889 will come true in the future:

“There will be a time in our country too, when afforestation will give the presently barren railway banks new charm, soothing the weary travellers, and for the joy and amusement of the beholders of nature.” (Erschinger, 1889.)

Irodalomjegyzék

1. Erschinger János (1889): A vasúti töltések és lejtőinek befásítása valamint a vasúti vonalak bekerítése gyümölcsfákkal és hasznosító bokornemekkel, Újpest
2. Geszterédi J., (1942): Vasúti vonalaink fásításának haladása és eredménye az első úttörőktől máig., A pálya-fenntartás 8.sz., p.57-60.
3. Magyar K. (1932): Beiwinkler Vilmos, Kertészeti Lapok, 21-24.sz, p.2-4.
4. Mágócsy Dietz Sándor (1883): A vasúti töltések befásításáról. Erdészeti lapok, XXII.sz., p.588.
5. MÁV (1899): XXIV.101.számú Útmutatás a vasúti területek befásításáról, Budapest
6. Mere Ferenc (1875): A vasút vonalak befásítása, Földművelési Érdekeink, 5.sz., p.37-38 és p.45-46.
7. Möller's Deutsche Gärtner Zeitung (1909): Ein Kulturbild aus Ungarn - szerző nélkül, 26.sz., p.303-308.
8. Portörő György (1914): Vasúti vonalak és területek befásítása, Kertészeti Közlöny, II.évf., 7.sz., p.2.
9. Rada Miklós (1932): Mozaikkép – Virágos Budapest – Virágos Magyarországról a külföldi szemüvegén, Kertészeti Lapok, XLVI.évf., 14.sz., p.1-3.

