

# Budapest-képzetek A rög gyermekei című trilógiában

Oravecz Imre regénytrilógiáját olvasva valószínűleg *nem* a budapesti helyszíneken játszódó jelenetek jutnak eszébe elsődlegesen az olvasónak. Annál is inkább így van ez, mert *A rög gyermekei*ben szereplő hősök ritkán járnak fővárosi helyszíneken: a három kötetben mindösszesen három alkalommal találunk Budapest-leírást. Mégis azt gondolom, több okból is érdemes alaposabban megvizsgálni a trilógia e szegmensét. Egyrészt, a döntően falusi helyszíneket színre vivő *Ondrok gödre* és *Ókontri* szövegterében a falu abszolút ellenpontjaként, az egyetlen nyugat-európai mércével mérve is nagyvárosnak tekinthető településként jelenik meg a magyar főváros. Másrészt, a budapesti leírások az Egyesült Államok különböző tér- és tájformáit artikuláló *Kaliforniai fűrj* szöveghehelyeivel lépnek termékeny kapcsolatba: míg az első kötetben szereplő budapesti utazás több módon is előkészíti az amerikai kivándorlást, addig a harmadik kötet Budapest-képei a Magyarországra települő Steve horizontján olvasódnak össze a számára ismerős amerikai referenciákkal.

A „társadalmilag heterogén egyének viszonylag nagy sűrűségű és állandó”<sup>1</sup> településeként meghatározott, szociológiai értelemben vett város már komplexitásából kifolyólag félelmetes és újszerű lehet azok számára, akik először szembesülnek e településforma sajátosságaival. A város ugyanakkor nem csupán ebből a konkrét, fizikai kiterjedésére figyelmet fordító aspektusból értelmezhető, hanem a kulturális antropológia számára olyan szimbolikus térként, „kulturálisan írott szöveggként” is olvasható, „amely egyidejűleg generálja és reprezentálja a történeti, politikai és kulturális változásokat.”<sup>2</sup> A faluból a nagyvárosba érkező egyén a számára megszokottól eltérő érzéki tapasztalatok sokaságával találkozik, a gyors impulzusok és azok sorozatos váltakozása<sup>3</sup> a radikális idegenszerűség azonosítását eredményezi. Mindehhez hozzátartozik, hogy Oravecz regényében nem egyszerűen egy településformák közötti, falu/város váltásszituációról beszélhetünk, hanem ennél többről van szó: a nagyvárossal való találkozás ugyanis éppen abban az időpillanatban történik, amikor a magyar főváros olyan, addig soha nem tapasztalt fejlődésen megy keresztül, amelynek máig ható városképi és városszerkezeti hatásai vannak. A kiegyezés után felgyorsuló városfejlődés, a Budapest születését jelentő 1873-as városegyesítés, valamint a millenniumi építkezések eredményeinek összessége képes hatni tehát az 1898-ban első ízben Budapestre látogató Árvai Istvánra, és öccsére, Ferencre. Az így kialakult városkép emelkedettséget, ünnepélyességet sugall, az urbanizáció és a második ipari forradalom pedig alapvetően megváltoztatja a szubjektum tér- és időérzékelését.<sup>4</sup> A századfordulás Budapesttel kapcsolatban rendszerint

1 Louis Wirth, *Az urbanizmus mint életmód = Városshociológia*, vál. Szelényi Iván, Közgazdasági és Jogi, Bp., 1973, 47.

2 Niedermüller Péter, *Várospolitikai és városkutatás (Havasréti József beszélgetése)*, Jelenkor, 2005/9., 880.

3 Georg Simmel, *A nagyváros és a szellemi élet = Városshociológia*, 252.

4 *Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts*, szerk. Alexa Geisthövel – Habbo Knoch, Campus, Frankfurt – New York, 2005, 9–10.

szokás utalni a korabeli közép-európai élmezőnybe tartozó kulturális élet sokszínű intézményrendszerére, valamint a korszak nagyvárosaira jellemző kávéházi kultúrára, esetlegesen a szórakoztatóipar részeként funkcionáló bordélyházak működésére. Ezek az intézmények sokkal inkább a polgári réteget tudták bevonni a maguk vérkeringésébe, így az obligát századfordulós toposzok az Oravecz-trilógia falusi szereplőket Budapestre utaztató, idekapcsolódó fejezeteiben rendre elmaradnak. Ehelyett Árvaiék esetében döntően egy olyan, célélvű térhasználat narratívájának lehetünk tanúi, amely funkcionális tevékenységekkel, jelesül az ügyintézésel és a vásárlással hozható szoros összefüggésbe. Egy esetben találkozunk mégis egy, a korra jellemző, kikerülhetetlennek látszó elemmel, a regény szereplői által is megtekintett millenniumi kiállítással. Ez az elfoglaltság a hajójegyvásárlást követő, előzetesen nem kalkulált, kényszerű várakozási idő hasznos eltöltésének módja lesz: „A vonatjuk csak estefelé indult. Addig valamivel agyon kellett ütniük az időt.”<sup>5</sup> A kiállítás megtekintése így válik a századfordulón jelentős mértékben bővülő, immár szélesebb rétegek számára hozzáférhető kulturális és szabadidős lehetőségek emblematikus példájává.

A településen belüli pontok közötti eljutás, a fővárosi közlekedési eszközök megválasztása (vagy éppen: *nem* választása) ugyancsak a szereplők cél- és haszonelvű logikájának rendelődik alá. Az Árvai-testvérek döntését részben finansiális szempontok befolyásolják: a villamosjegy árának megspórolása érdekében inkább gyalog vágnak neki a Keleti pályaudvartól a Városligetbe vezető útnak. A táv megtételéhez nem tudnak parkosított, zöldövezeti részeket választani, amelyek legalább valamelyest az ismerősség illúzióját keltenék fel a Szajláról érkezett szereplőkben, ehelyett a nagyváros nyüzsgő forgatagával és nagyléptékű, rohamos fejlődésével kell szembesülniük. Részben annak az evidenciának a példázata ez, miszerint „[s] ehol sem került az emberiség annyira távol a természettől, mint a nagyvárosokra jellemző életfeltételek mellett”,<sup>6</sup> részben pedig annak regénybeli leképeződése, hogy Budapest városképének 19. századi kialakítása legalább annyira gyakorlatias szempontok alapján történt, mint amennyire igaz ez az Oravecz-hősök fővároson belüli mozgására. Hanák Péter esszéjének vonatkozó részlete mindezt plasztikusan megvilágítja: „A haszonra törő kalkuláció a térrel, a zölddel, a parkkal is spórolt. Pesten kevés volt a park, a sétára, andalgásra alkalmas tér. Az Oktogonon, a Deák téren, a Kálvin téren, a Rákóczi úton, de még a Nagykörúton sem lehetett gondtalanul sétálgatni. Budapest a futós, nyüzsgő városok közé tartozik.”<sup>7</sup> A gyalogos közlekedés helyei két okból sem válhatnak a séta, a kontemplatív elmélyülés terévé: egyrészt az imént vázolt városszerkezeti sajátosságok akadályozzák ezt, másrészt pedig a séta – amelyet jellegzetesen a városi terekhez és a polgári kultúrához szokás kötni – a paraszti származású szereplők számára nem jelent magától értetődő elfoglaltságot. Még akkor sem, ha az *Ondrok gödre* tanúsága szerint a természetben való szemlélődést szolgáló nem-célélvű cselekvésformák, így az erdei séta és a gombaszedés iránt a budapesti látogatásban érintett István határozott vonzalmat érez.<sup>8</sup>

A millenniumi kiállítás megtekintése inkább marad fontos korfestő elem a regényben, mint válik szerves részévé a cselekménynek. A narráció ugyanis kizárólag – a

5 Oravecz Imre, *Ondrok gödre*, Magvető, Bp., 2007, 373.

6 Wirth, *Az urbanizmus mint életmód*, 41.

7 Hanák Péter, *Az elpusztíthatatlan város*, Budapesti Negyed, 1993/1., 16.

8 Ehhez bővebben ld. Mészáros Márton, *Darnói gombázók*, Tiszatáj, 2016/6., 90–97.

szereplői érdeklődésből kifolyólag – a mezőgazdasági kiállítást emeli ki a látványosságok közül, emellett a lacikonyhán való fogyasztásról, a spórolási elvvel szemben realizálódó „pénzköltés bűnéől” ad hírt, a kiállításlátogatás további eseményeit és lehetséges következményeit (benyomások, esetleges későbbi élménybeszámoló) nem részletezi. A millenniumi látványosság tehát – a regény szempontjából – sokkal inkább apropója, mint célja a városon belüli bolyongásnak és a nagyvárosi nyüzsgésben való lét részletező leírásának. E kompozíciós megoldás mellett azonban találunk érveket. A millenniumi kiállítás a központilag meghatározott állami emlékezetpolitika nagyszabású ünnepe, amely az aktuális jelent többé-kevésbé autentikusan reprezentáló fővárosi közterületek helyett a kollektív tudatot megcélzó, identitásformáló rendezvény historikus képzeteire igyekezne irányítani a szemlélődő figyelmét. A kizárólagosan a kiállítás megtekintésére összpontosuló szereplői fókusz és narráció tehát szükségszerűen el is vétené célját, hiszen éppen a korfestésben és a későbbi történetek során jelentékkennyé váló fővárosi mindennapok és pillanatképek, vagyis a századfordulós aktualitás megismerését tenné zárójelbe. A teljességében sohasem, csak részleteiben megismerhető nagyváros momentumainak megragadására azáltal is lehetőséget kapnak a szereplők, hogy a városon belüli bolyongás részleges és esetleges, de hangsúlyosan közvetlen, érzéki benyomásokra épülő tapasztalatszerzése válik fontossá, és nem egy magaslati pontról megfigyelhető vizuális élmény látványvilága kerül előtérbe.<sup>9</sup>

A városban megvalósuló mozgás a nagyvárost átszállások és csomópontok rendszereként rajzolja meg. A millenniumi kiállításra való eljutási lehetőségek külső tekintet számára bonyolultnak tűnő számbavétele a nagyvárosi térrel kapcsolatos idegenségérzetet fokozhatja fel. „Egy járókelő igazította őket útba, akit megállítottak, mert nem tudták, merre van. Azt javasolta nekik, hogy üljenek fel a villamosra, éppen ott van a megállója, aztán az Erzsébet körúton szálljanak át egy másikra, az Andrassy útnál meg a földalattira, nagy kerülő, de biztos. Ha viszont gyalog mennének, akkor menjenek el az Aréna útig, azon meg egy nagy térig, ahol szobrok vannak. Onnan már nem tévesztik el, mert mindenki arra megy, ott van a kiállítás bejárata.”<sup>10</sup> A választásban, a helyszín gyalogos megközelítése melletti döntésben tehát a spórolás mellett a nagyvárosi térrel kapcsolatos idegenség és félelem is szerepet kaphat. Ezt pedig nem csupán a térszerkezet átláthatatlan, labirintusszerű jellege indokolja, hanem az újfajta közlekedési eszközök is megalapozzák. A 19. század második felében megjelenő lóvasút, majd az 1880-as évtized végétől azt felváltó valódi villamosvasút a városi közlekedést forradalmasító eszközként jelenik meg a főváros életében.<sup>11</sup> A faluról érkezett regényszereplők 1898-ban értetlenül állnak egy olyan jelenség, a villamos előtt, ami a fővárosi lakosok számára ekkor már évtizedes tapasztalatnak számít: Árvaiék „[f]urcsának találták, hogy nincs mozdonya, és nem füstöl!”<sup>12</sup>

Az idézetben tetten érhető viszonyítás nem meglepő, a vasút ugyanis nemcsak ismerős technikai invenció, de általuk is használt közlekedési eszköz, így a gőzmozdony magától értetődő módon válik minden kötőpályás közlekedési eszközt egyetlen referenciapontjává a szajlaiak szemében. Míg az *Ondrok gödre* narráci-

9 Wessely Anna, *A kultúra mint csali*, Jelenkor, 2005/9., 873.

10 Oravecz, *Ondrok gödre*, 373.

11 Legát Tibor – Nagy Zsolt Levente – Zsigmond Gábor, *Számos villamos*, Józsefvég, Bp., 2010, 8.

12 Oravecz, *Ondrok gödre*, 373.

ója korábban a vasút hiányáról és a szállítás nehézségeiről ad hírt,<sup>13</sup> addig később, a budapesti utazás krónikájában a már megépült, fővonalai csatlakozást biztosító, és az utazást jelentősen megkönnyítő Kisterenye–Kál szárnyvonal létéről számol be. Ez még akkor is számottevő előrelépés a vasútlétesítést megelőző időszakokhoz viszonyítva, ha a hozzájuk legközelebb eső állomás nem is Szajlán, hanem a közeli Recskén található. A különböző terek közötti közlekedés, valamint a technikai-szellemi haladás gondolatát egyszerre hordozó vasút azt is lehetővé teszi, hogy a történet évében, 1898-ban Árvaiék egy nap alatt oda-vissza megtehessék a Szajla–Budapest távolságot. A Keleti pályaudvar mint épület nem kap kiemelt szerepet a szövegben, bár városformáló szerepe mellett szimbolikus értelemben a szabadság kapujaként aposztrofálhatjuk.<sup>14</sup> Annál inkább hangsúlyossá válik a pályaudvar köztes tér jellege, a tömeg anonimitásában feloldódó különféle érdekeltségek,<sup>15</sup> így a kivándorlásban nem társadalmi problémát, hanem üzleti lehetőséget látó ügynökök közvetlen vagy közvetett jelenléte is. A kivándorlást mint általános, a mindennapok szerves részét képező tendenciát – a korábbi, amerikai utazást latolgató párbeszédés szöveghelyek mellett – a következőképpen mutatja meg a narráció: „Még magán a pályaudvaron is István kezébe nyomta egy ember egynek [ti. kivándorlási ügynöknek – Sz. M.] a címét, pedig nem is kérték, nem is mondták neki, mi járatban vannak.”<sup>16</sup>

A fővárosi gyaloglás során a regény hőseire az általuk addig ismeretlen közlekedési eszközök gyakorolják a legnagyobb hatást. Míg a villamos enyhe félelemmel tölti el őket az ismeretlen iránt, addig az automobil nemcsak veszélyt hordozó, felkavaró élményként mutatkozik meg, de biztonságos távlatból szemlélve a csodálat tárgyává, egyfajta fenséges látvánnyá is képes átlényegülni. A fenséges ambivalenciájával és a hatás kiváltásához szükséges távolsággal kapcsolatban érdemes felidéznünk Edmund Burke gondolatait, aki így fogalmaz a szépről és a fenségesről szóló esztétikai fejtegetésében: „Amikor a veszély vagy a fájdalom túl közletről érint bennünket, semmiféle gyönyörérzetet nem képes kiváltani, egyszerűen csak rettenetes; bizonyos távolságból és bizonyos változással azonban már gyönyörködtethetnek, sőt gyönyörködtetnek is, ahogy ezt nap mint nap meg is tapasztaljuk.”<sup>17</sup>

A narrátor a szereplők nézőpontját átvéve ismerteti az egyszerre félelmetes és gyönyörködtető hatást kiváltó autó látványát, a villamos/vasút analógiához hasonlóan ismét egy számukra ismerős referenciapontot megjelölve: „Úgy festett, mint egy nyitott hintó, amelyből kifogták a lovakat, csak a rúdja hiányzott.”<sup>18</sup> A sebesen száguldó, „társzekerek és konflisok között”<sup>19</sup> gyorsan eltűnő automobil az egyéni haladást példázó, még a fővárosi lakosok életében is az újdonság erejével ható, a századforduló időszakában szerte a világon luxuscikknek számító közlekedési eszköz.<sup>20</sup>

13 Pl. „Azt írták, hogy nem áll módjukban ismételtlen szerződést kötniük vele, mert messze van a gyártól, és vasút híján magasak a szállítási költségek.” Oravecz, *Ondrok gödre*, 123.

14 *Orte der Moderne*, 15.

15 Alfred Gottwaldt, *Der Bahnhof = Orte der Moderne*, 22.

16 Oravecz, *Ondrok gödre*, 372.

17 Edmund Burke, *Filozófiai vizsgálódás a fenségesről és a szépről való ideáink eredetét illetően*, ford. Fogarasi György, Magvető, Bp., 2008, 45.

18 Oravecz, *Ondrok gödre*, 374.

19 *Uo.*

20 Alexa Geisthövel, *Das Auto = Orte der Moderne*, 39.

Az ambivalens hatásból itt elsődlegesen a gyönyörködtetés, a figyelem megragadása válik hangsúlyossá. Az autó mint veszélyforrás tehát nem konkretizálódik úgy, mint ahogyan látjuk ennek nyomait a századfordulón, az első budapesti autók megjelenésével egykorú írásokban, például Ady Endre *Az automobil* című tárcanovellájában, azonban a sebesség képzete és a hanghatások fokozott jelenléte Oravecz írásában is megengednek egy efelé mutató értelmezést. A hangsúly mindazonáltal a trilógia szempontjából arra helyezhető, hogy az egyszerre félelmetes és vonzó *fenséges* kategóriája előre utal az amerikai történeteket elmesélő *Kaliforniai fűrj* nyitófejezetére, amelyben a felhőkarcolók látványa vált ki hasonló ambivalens érzetet az utazókból.<sup>21</sup>

A szabadság valós kapuját nem elsősorban a nagyvárosi pályaudvarként funkcionáló Keleti pályaudvar, hanem a kivándorlási ügynök irodája jelenti. A budapesti utazás motivációja végső soron ez: a csalókkal, visszaéléseket halmozó „vándorügynökökkel” szemben olyan megbízható embert találni, aki valódi hajójáratra foglal jegyet, és garantálni tudja a család biztonságos Amerikába utazását. Szembetűnő, hogy a Hapag német–amerikai hajótársaságnak dolgozó ügynök irodájával kapcsolatban a narráció megadja ugyan a pontos helyszínt (Garai utca, a Keleti pályaudvar közelében), viszont egyáltalán nem találunk belső térleírásokat: az ily módon sterilizált közeg a beszélgetés rideg tartalmi elemeire összpontosítja a figyelmet, amely a kiutazással kapcsolatos korrekt és alapos tájékoztatásban konkretizálódik. Hasonló, szándékosan vázlatos, a befogadói figyelmet a cselekmény menetére összpontosító megoldást találunk az Amerikába indulás, a Hamburgig tartó utazás leírása során, ahol a fővárosi tevékenység ismét a menetjegyváltásban, ezúttal az ügynök tanácsát megfogadva a New York–Toledo viszonylatra szóló elővételes vonatjegyvásárlásban valósul meg.

Elmondható tehát, hogy a fővárosi tér millenniumi kulisszái elsődlegesen a nagyvárossal szembesülő szajlai hősök számára jelentenek elrugaszkodási pontot az amerikai kalandok felé. Itt találkoznak olyan városszerkezeti megoldásokkal, közlekedési eszközökkel, amelyek az amerikai kontinensen töltött mindennapokat később meghatározzák, és itt történik meg az addig csak elképzelések, tervek szintjén létező utazás konkrét tettekben kicsúcsosodó előkészítése, a hajó- és vonatjegyek megvásárlása is. Lehet tehát amellet érvelni, hogy a nagyváros-élmény első stációja Árvai István számára mind lelki-mentális szempontból, mind materiális értelemben az amerikai kivándorlás megalapozója; a trilógia, és így az olvasó számára pedig olyan belső tükör vagy összekötő kapocs, amely az egymástól térben látszólag távoleső részeket szorosan egymáshoz társítja.

A trilógia következő Budapest-jelenetére a harmadik kötetben, az *Ókontri* című regényben kerül sor. A számára addig csak elbeszélésekből és könyvekből ismert óhaza iránt vágyódó, az amerikai kontinensen további jövőjét személyes és gazdasági okokból elképzelni nem tudó, Magyarországra települő Steve Árvai és fia, Georgie kalandjainak egyik helyszíne a magyar főváros, mely egyfajta liminális térként beavató gesztusok sokaságával válik jelentéssé és fogadja az ideérkezőket.<sup>22</sup> Ez a beavatás azonban nem egy pozitív névértéken vehető aktus, amely után az egyén

21 Ehhez bővebben ld. Szántai Márk, *Kaliforniai álom. Idegenség és asszimiláció Oravecz Imre Kaliforniai fűrj című regényében*, Irodalomismeret, 2019/3., 75–76.

22 Arnold van Genepp, *Átmeneti rítusok*, ford. Vargyas Zoltán, L'Harmattan, Pécs–Bp., 2008, 48.

a közösség teljes jogú tagjává válik, hanem a folytonos (és Szajlán is tovább zajló) hatósági vegzálások előkészítése. A szöveg példaértékét követve az amerikai születésű Steve és Georgie sohasem válhat teljes jogú tagjává sem a Horthy-rendszer, sem az államszocializmus Magyarországnak, mert a különféle ideológiai bázison nyugvó rezsimok hatalmi formációi ezt elemi erővel akadályozzák. Budapest tehát, míg az első kötetben Amerika előképe, az emigráció „előszobája” volt, addig a harmincas évek fővárosi utazásait elmesélő történetek során a magyarországi, tekintélyelvű hatalmi praxis megmutatkozásának helyszíne.

Steve és Georgie belföldi megpróbáltatásai már a magyar határon elkezdődnek, de Budapesten teljesebben ki igazán. A magyar főváros így a hatalom kitüntetett terrénumaként és a hatalommal való visszaélés helyszíneként íródik bele a történetbe. A közlekedés hálózatosága ebben az esetben nem a helyi tömegközlekedés lehetőségeinek számbavételét jelenti, hanem a továbbutazás tervezése során a vasúti csatlakozások rendszerét. Az 1938-as útirány pontról pontra megegyezik az 1898-ban Árvai István, Steve apja által az *Ondrok gödrében* beutazott útvonallal, a tervezett időben történő továbbhaladás azonban megghiúsul a hatósági vámvizsgálat bonyalalmi miatt. A Steve-nél talált, csupán ismeretterjesztő, információközvetítő célokat szolgáló *Soviet Russia* című, angol nyelvű könyv a harmincas évek Magyarországnak – a valóságban és a könyv imaginárius terében egyaránt – már önmagában elég a gyanú megfogalmazásához, és ahhoz, hogy a szereplőket feltartóztassák. A félelem és idegenség tereként megélt Budapest az átmeneti helyek között tévelygő Árvaiak számára a vámhivatal, a vasúti váróterem és resti, valamint a garnizálló képében manifesztálódik. A narráció ebben az esetben szinte egyáltalán nem él a belső térleírások lehetőségével, ugyancsak nem ábrázolja a szállodára jellemző interiorizált viselkedésformák által szabályozott szociális interakciókat,<sup>23</sup> ezek helyett sokkal inkább az átmenetiségben lebegés és a hatósági beavatás mozzanatait teszi hangsúlyossá.

Az *Ókontri* következő, és egyben a trilógia utolsó Budapest-emléke a motorbicikli (a „Népmotor”) megvásárlása során érhető tetten, *A rög gyermekei* szövegfolymában is azt példázva, hogy – amiként Georg Simmel írja – „[a] nagyváros mindig a pénzgazdálkodás helyszíne volt”.<sup>24</sup> A gazdaság gépesítése, a különféle eszközök beszerzése már a trilógia nyitó kötetében is nagyon erősen a fővárosi térhez tapad, azonban míg ott a távolság elsődlegesen a megrendelés és szállítás logisztikájában ölt testet, addig a harmadik kötetben a motorbicikli megvásárlása már személyes közreműködést igénylő, fővárosi utazással együtt járó vállalkozás. A nagyvárosi élet pillanatnyi interakciókra épülő működésmódja, a falusi és kisvárosi terekhez képest minimális és véletlenszerű emberi kapcsolatokon alapuló rendszere az én színrevitelének meglepetésszerűségét, valamint az idegenség megélésének folytonos újratermelődését biztosítja.<sup>25</sup> A fővárosba való eljutás ebben az esetben is átszállások, csomópontok sokaságán keresztül tud megvalósulni, a Szajláról Budapestre történő utazás továbbra is a lovas kocsi és a vasút eszközállományának együttes igénybevitelét igényli. Az eszközválasztásban ismét előtérbe kerül az előrelátás és a biztonságra

23 Habbo Knoch, *Das Grandhotel = Orte der Moderne*, 139.

24 Simmel, *A nagyváros...*, 253.

25 Uo., 263.

törekvés, ezúttal azonban nem a félelem vagy a spórolás mozgatja a fővárosba utazó szereplőt, mint történt az az első kötet korábban elemzett fejezete során, itt az előrelátás egy tartalék közlekedési eszköz készenlétbe helyezése révén ábrázolódik. „Most óvatosságból a biciglijét [sic!] is berakta a kocsiderékba, és Boros Péter recski vejénél hagyta arra az esetre, ha üres kézzel térne vissza”.<sup>26</sup> A kerékpár tehát csak szupplementumként tűnik fel ebben a jelenetben, olyan eszközként, amelyet csak végszükség esetén kell alkalmazni – mindez egybevág John Forester meglátásával, aki írásában amellet érvel, hogy a bicikli az irodalmi reprezentációban és a társadalmi közgondolkodásban is általánosságban véve másodlagos, olykor lenézett közlekedési eszközként mutatkozik meg.<sup>27</sup> A motorvásárlást és a fővárosba érkezést a szereplő által bejárt térség fokozatos tágitása jellemzi, a budapesti utat egy egri látogatás előzi meg. A térképszerűen elképzelt város elemei közül ezúttal a motorvásárlás helyszínét jelentő Váci útra összpontosít a narráció, annak forgalmassága, kereskedelmi szempontból kitüntetett szerepe emelkedik ki Budapest más térformái közül. Az ügyintézés bonyadalmai, közelebről nézve ismételten a hatósági eljárások körülményessége (a rendszám-tábla és a forgalmi engedély beszerzése) folytán nem válik lehetővé az egy nap alatt történő oda- és visszautazás, a „Népmotor” tényleges megvásárlására és a vele történő hazautazásra csak a következő napon kerülhet sor. A narratíva ciklikus jellegét, visszatérő elemekre épülő pillérszerűségét mutatja a garniszálló mint köztes tér helyszínének újbóli feltűnése: Steve ebben a fejezetben is ugyanott talál éjjeli menedéket, mint ahol Magyarországra érkezésük napján megszálltak fiával. A belső térleírások hiánya ismételten a garniszálló nem-hely jellegét domborítja ki, a narráció hangsúlyait egyértelműen eltolva a cselekményes szövegegységek felé. A hazatérésről szóló tudósítás arra szolgáltat alkalmat az elbeszélőnek, hogy egyszersmind a hazai közlekedés viszonyrendszerén morfondírozzon: az utak elhanyagolt állapotát, valamint a magyarországi közlekedési rendet érintő meglátások a szereplő idegenségérzetének kikristályosítását célozzák. Az otthonatlannak tetsző, kiismerhetetlen és labirintusszerű budapesti térszerkezet többszöri eltévedést implikál: „Nehezen találta meg az Aréna, majd a Kerepesi utat, többször eltévedt.”<sup>28</sup> A magyarországi nagyvárosi közlekedésben járatlan, csupán a szajlai és egri (tehát falusi és középvárosi) terekben ismerős hős mindent a kaliforniai referenciákhoz próbál mérni, a balkézsabály elleni ösztönös vétségei kis híján balesethez vezetnek.

Budapest ebben a narratívában sajátos módon bizonyos értelemben az elhagyhatatlanság színhelye lesz, jóllehet ezt a kategóriát sokkal gyakrabban szokás a kisvárosi terek működésmódjának alapvető jellemzőjeként említeni. A reláció itt azonban láthatóan megfordul, amennyiben a nagyváros labirintikus térszerkezetéből adódó sorozatos eltévedések, valamint a hatóságokkal folytatott kényszerű vagy éppen szándékos interakció (vámvizsgálat, forgalmi engedély kiadása) minduntalan a nagyváros testéből való kilépést lassítják le és nehezítik meg, ha nem is lehetetlenítik el teljes mértékben. Látható tehát, hogy az első kötetben még minden idegensége és felgyorsult életritmus ellenére is lehetőségekben bővelkedő, szabadságot ígérő

26 Oravecz, Ókontri, Magvető, Bp., 2018, 234.

27 John Forester, *A kerékpározás az irodalom tükrében*, ford. Tóta Péter Benedek, Műhely, 2007/különszám, 164.

28 Oravecz, Ókontri, 235.

és hívogató Budapest-képzet hogyan lényegül át a harmadik kötetben az arctalan hatalom színterévé. Beszédese, hogy az új járművel való hazatérés leírásakor a hazai közlekedési rend és a kézi váltókar megszokása már egy végtelenséget implikáló, országúti területhez kapcsolódik – egy olyan térhez tehát, amely felett már nem gyakorolhat fennhatóságot a főváros és a benne sűrűsödő hatalmi bázis.

A Budapestről hazatérő szereplők nagyvárosról szóló beszámolóit különös módon egyáltalán nem kapnak helyet a trilógiában. Mind az első, mind a harmadik kötetben csupán az utazás kézzel fogható eredménye, első esetben a hajójegy megvásárlása, a harmadik kötetben pedig a motorbicikli érkezése kelt hullámokat a család és a falu életében, az utazás élményeivel vagy viszontagságaival kapcsolatban ugyanakkor nincs érdeklődés, nem születik róla szereplői beszámoló. A narráció e feltehetően tudatos megfontolása azt példázza tehát, hogy nincs, nem is létezhet tanúságtévő gesztus, a különböző térformák lakói közötti szakadék nagyságából kifolyólag a nagyváros-élmény szükségszerűen elmondhatatlan marad azok számára, akik életük során sohasem lépték át saját szűk vidékük határát.

Gregor Lilla

## Betegség, identitás, test

HATÁROK TÓTH KINGA *HOLDVILÁGKÉPŰEK* CÍMŰ KÖTETÉBEN

Tóth Kinga *Holdvilágképűek* című kötete a közvetlen irodalmi kontextusának tekinthető művektől több szempontból eltérően közelíti meg a betegségtapasztalat megragadhatóságát: eltávolodik attól a gyakorlattól, hogy a betegséget a beteg vagy a körülötte élők szenvedéseként narrativizálja, illetve hogy vallomásos vagy naplószerű módon írja le.<sup>1</sup> A *Holdvilágképűek* befogadójának nincs is lehetősége a kötetben megjelenő betegek állapotának alaposabb megismerésére az egy-két oldalas, újabb és újabb helyzeteket, szereplőket bemutató elbeszélések révén. A kötet elbeszélő-betegei érzéki tapasztalataikat a legritkább esetben tematizálják közvetlenül. A szenvedésalapú betegségnarratívától való távolságtartás igénye, amelyre Tóth Kinga nyilvános megszólalásaiban is utal,<sup>2</sup> implikálja azt az elgondolást, hogy a betegségnek nem elkerülhetetlen következménye az az individuális és belülről szemlélő emberi nézőpont, amely a betegséget a kinnal teszi egyenlővé, és amely az egészséges állapottól való elválasztottságot szükségszerűnek tételezi és ekként hangsúlyozza. Ezzel összhangban a narrátor a [gyakran az elbeszélő énnel azonosítható] beteg állapotát, a szervezetében végbemenő folyamatokat, vizsgálatát vagy kezelését a beteg testtől elkülönülő nézőpontok felvételével teszi megragadhatóvá. A kívülről való rátekintés a kötetben leggyakrabban az orvosi perspektívába való helyezkedéssel, a gyermeki felfogás érvényesítésével, más médiumok és műalkotások beépítésével jelenik meg.

- 
- 1 A felvetett különbségek alapját képezhetik például Esterházy Péter *Hasnyálmirigynapló*, Nádas Péter *Saját halál*, Szilasi László *Luther kutyái* című művei, valamint Schein Gábor *Üdvözlés a kontinens belsejéből*, Takács Zsuzsa *A test imádása és Tiltott nyelv* című köteteknek idevágó ciklusai.
  - 2 Sirbik Attila, *Kemény téma. Interjú Tóth Kingával Holdvilágképűek című kötete kapcsán*, 2017, <http://tiszatajonline.hu/?p=107816>.