

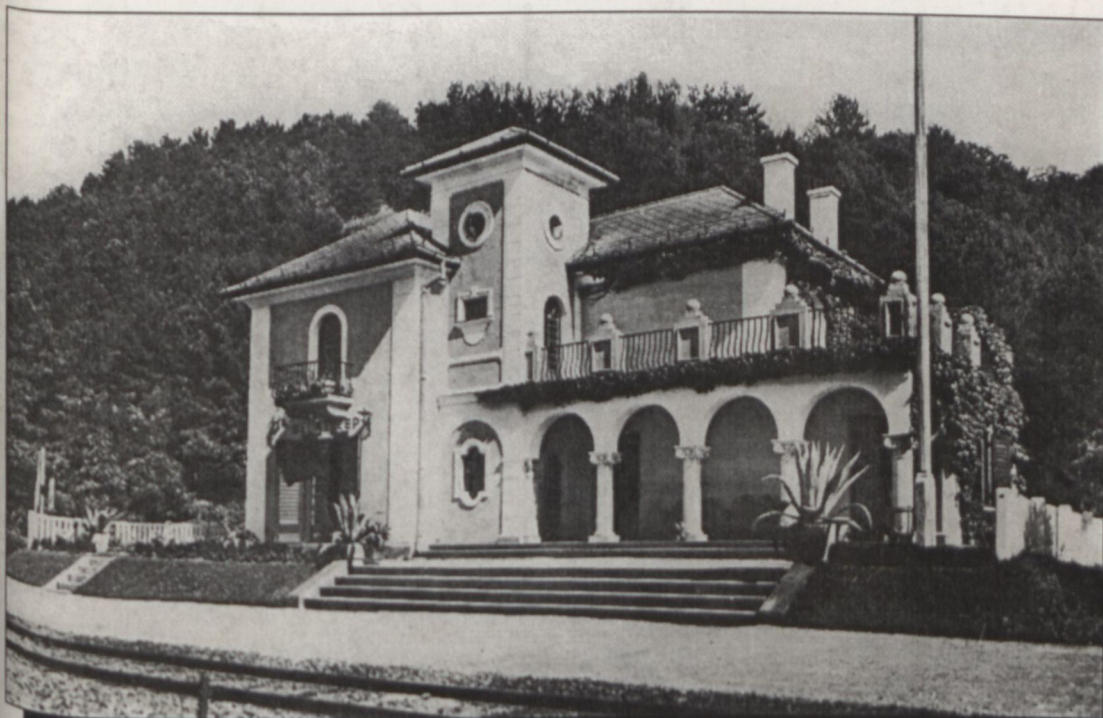
BELVEDERE

MERIDIONALE

1972

SZEGEDI TÖRTÉNÉSZHALLGATÓK LAPJA XII. évfolyam 3-4. szám

Turizmus és vasútépítészet



A KÉPEN FONYÓD-BÉLATELEP VASÚTI MEGÁLLÓHELYÉNEK IMPOZÁNS, RENESZÁNSZ VILLÁRA EMLÉKEZTETŐ FELVÉTELI ÉPÜLETE LÁTHATÓ. A BALATON-PARTNAK EZT AZ ÉPÍTÉSZETI GYÖNGYSZEMÉT NEY ÁKOS TERVEZTE 1931-BEN. A DÉLI VASÚT UTOLSÓ ÉPÍTÉSZETI IGAZGATÓJÁNAK SZAKMAI ÉLETRAJZÁT KUBINSZKY MIHÁLY PROFESSZOR FOGLALTA ÖSSZE LAPUNK 34-39. OLDALÁN

MM

április – május

BELVEDERE

MERIDIONALE

SZEGEDI TÖRTÉNÉSZHALLGATÓK LAPJA

Főszerkesztő: KISS GÁBOR FERENC

Szerkesztők: BODNÁR TAMÁS, KOTECZKI ISTVÁN, HEGYI GERGELY, MÉSZÁROS CSABA

Főmunkatársak: DÖBÖR ANDRÁS, JANCSÁK CSABA, NAGY TAMÁS

Munkatársak: BABOS LÁSZLÓ, NÓTÁRI TAMÁS, VINCZE JÓZSEF

Fényszedés: MÉNESI GABRIELLA, TAR LEVENTE

A technikai szerkesztést ZÉKÁNY EDMUND végezte

Számunk az EMKE Kft.,
Gyermek és Ifjúsági Alapprogram,
Oktatási Minisztérium,
Nemzeti Kulturális Alapprogram,
Magyar Országgyűlés Oktatási Bizottság,
Mobilitás Ifjúsági Szolgálat,
Millenniumi Kormánybiztosi Hivatal,
Nemzeti Kulturális Örökség Minisztériuma,
Juhász Gyula Felsőoktatási Kiadó,
Szegedi Tudományegyetem,
SZTE JGYTFK Hallgatói Önkormányzat,
Magyar Történelmi Társulat Csongrád Megyei és Szegedi Csoportja,
Magyar Államvasutak Szegedi Területi Igazgatósága
és a Vasúttörténeti Alapítvány támogatásával készült.

Megjelenik tavasszal: február–március és április–május;

ősszel szeptember–október és november–december hónapokban.

A lap közöl tanulmányokat, interjúkat, ismertetéseket és kritikákat a történelem és más társadalomtudományok tárgyköréből.

A tanárképző főiskolai kar Történettudományi Tanszékén megrendezett konferenciák előadásai a BELVEDERE KISKÖNYVTÁR, a felsőoktatási tananyagul szolgáló kiadványok a BELVEDERE SEGÉDKÖNYVTÁR sorozatban jelennek meg.

♦ ♦

Kiadja a BELVEDERE MERIDIONALE ALAPÍTVÁNY

Felcélós kiadó: DR. SZEGFÜ LÁSZLÓ

A szerkesztőség címe: 6725 Szeged, Boldogasszony sugárút 6.

Netposta: belvedere@jgytf.u-szeged.hu

Honlap: www.extra.hu/belvederemeridionale

Telefon 62/544-759

Nyomás: BABA ÉS TÁRSAI KFT.

Megjelenik 1000 példányban

Lapengedély B/KUL/523/SS1993.

Tartalom

Referátumok

| | |
|--|----|
| PAPP GÁBOR: Végtelen döntetlen Az ETA baszk terrorszervezet története (1. rész) | 4 |
| BARTHA KRISZTINA: Az utolsó Báthory A katolikus özvegy (2. rész) | 17 |

Hajdani vármegyéink

| | |
|-------------------------------|----|
| Zemplén (VINCZE JÓZSEF) | 33 |
|-------------------------------|----|

A síneken

| | |
|--|----|
| KUBINSZKY MIHÁLY: A Déli Vasút utolsó építéste, Ney Ákos | 34 |
| NAGY TAMÁS: Vasúti skanzen Magyarországon | 39 |

Hadak útján

| | |
|---|----|
| CSONKARÉTI KÁROLY: Hadihajótípusok a Császári és Királyi Haditengerészetben | 44 |
| BABOS LÁSZLÓ: „Allah nélkül soha!” Az irak-iráni háború története | 57 |

A közúti személyszállítás története

| | |
|--|----|
| ENGI JÓZSEF: A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata III. rész. A két világháború közötti évek eseményei | 72 |
|--|----|

Messzelátó

| | |
|--|----|
| HEGYI GERGELY: Izrael állam megalakulása és annak előzményei | 94 |
|--|----|

Pihenő

| | |
|---|-----|
| OLÁH DÓRA: Kezdősebesség | 101 |
| RÓNYAI LÁSZLÓ: Óceánok átrepülése | 104 |

Téka

| | |
|---|-----|
| Caesar utolsó hadjáratai. (Szerk. és ford. Hoffmann Zsuzsanna) (<i>Maróti Egon</i>) | 108 |
| Szádeczky-Kardoss Samu: Az avar történelem forrásai 557-től 806-ig. (<i>Nótári Tamás</i>) | 110 |
| Józsa Béla: Tigrisek az Ardenneknben. (<i>Hegyi Gergely</i>) | 114 |
| Tóth Sándor: A mezőkeresztesi csata és a tizenöt éves háború (<i>Nagy Tamás</i>) | 116 |

Melléklet

| | |
|---|-----|
| Felhívás a XXV. Országos Tudományos Diákköri Konferencia humán (bölcész) szekciójában való részvételre | 118 |
|---|-----|

2

PAPP GÁBOR

Referátumok

Végtelen döntetlen

Az ETA baszk terrorszervezet története (1. rész)

Előszó

Végtelen döntetlen. Ezzel a két szóval illette a Baszk Autonóm Kormány miniszterelnöke 1997-ben az ETA nevű terrorszervezet és a spanyol állam akkor már több évtizede tartó kötélműzését, s ezt a roppant találó kifejezést választottam én is a cikkem címéül, azzal együtt, hogy a terrorszervezet bemutatása mellett fontos szerepet kapnak a dolgozatomban más elemek is; így az első részben néhány általános fogalom (kisebbség, szeparatizmus, terrorizmus) és azok összefüggéseinek tisztázása kerül sorra, emellett még ebben a fejezetben szó esik majd arról, hogyan kívánja az EU az egységes Európa kisebbségeinek helyzetét szabályozni, s hogy milyenek ezen a téren a spanyol viszonyok. A második részben a baszk népről és az általuk lakott területekről esik majd szó, míg a harmadik tulajdonképpeni legfontosabb fejezet tárgyalja az ETA tevékenységét, megalakulásától napjainkig, illetve az ellenük tett intézkedéseket. Törekedtem arra is, hogy a tények mellett, amelyeket többnyire egyenlőség jellel lehet összekötni a terror-cselekményekkel, azok háttérét vagy legalábbis annak egy részét feltárjam. Ennek reményében ajánlom most olvasásra a *Végtelen döntetlen* című munkámat.

1. fejezet

1.1. Fogalmak

Kisebbség az a csoport, amely számát tekintve kisebb, mint az állam lakosságának többi része, nincs domináns helyzetben, és amelynek tagjai olyan etnikai, vallási vagy nyelvi sajátosságokkal rendelkeznek, amelyek megkülönböztetik őket a lakosság többi részeinek sajátosságaitól és összeköti őket a kultúrájuk, hagyományaik, vallásuk és nyelvük megőrzésére irányuló szolidaritás érzése.¹ Íme a kisebbség fogalmának legelterjedtebb, lényegét tekintve legteljesebb megfogalmazása. Ahhoz azonban, hogy a következő fontos fogalomhoz, a nacionalizmushoz eljussunk, tisztázni kell azt is, hogyan viszonyul a kisebbség az állam dominánsabb részét alkotó csoporthoz, ezért kissé át kell értékelni, illetve néhány új elemmel feltölteni az előző meghatározást, így: „egyazon nyelvet beszélő nagyobb embertömeg, amely összetartozósága tudatára ébredt, s magát külön személyiségnek tekinti”. A nemzet ellenben az uralkodó nemzetiség, mely más nemzetiségekkel együtt államot alkot, akár úgy, hogy azokat magába és a teljes nemzetiségi egységbe olvasztotta, akár úgy, hogy azzal vagy azokkal – erőszak vagy kompromisszum útján – állami együttműködésbe lépett.² A képlet tehát egyszerű, van egy számában kisebb, de már öntudatára ébredt kisebbség, illetve nemzetiség, amelynek magatartása attól függ, hogy a domináns nemzet, hogyan viseltetik iránta. Ésszerűtlen intézkedésekkel kiválthatja a kisebbség fokozódó nacionalizmusát, nemzeti érzését. Nem egy esetben épp az uralkodó nemzet asszimilációs, elnyomó törekvései voltak azok, melyek felszították a nacionalizmust és vezettek népeket elvakult nemzeti előítéletek-

hez. (A 2. fejezetben látni fogjuk mennyire igazak az alábbi megállapítások a baszk nép és a spanyol állam viszonyára.)

Még egy fontos logikai láncszem tisztázására hátra van: a nacionalizmus és a szeparatizmus kapcsolatának megfejtése. Maga a szeparatizmus a latin eredetű *separare* szóból ered, jelentése elkülönít, s tulajdonképpen ezzel szinte a jelentése is adva van: „elszakadási törekvés, nemzeti kisebbség mozgalma az adott állami keretből való kiválásra, önálló államalapításra.”³ Egy nemzeti kisebbség feltétlenül szükséges a szeparatizmus létrejöttéhez, de egy nacionalizmussal feltöltődött kisebbségre, hiszen csak egy ilyen nép teljes egészében önmagában, saját függetlenségében. Az egy más kérdés, hogyan csap át egy elszakadásra törekvő nép útja a terrorizmusba. Közelebb vihet a kapcsolathoz a terrorizmus két szakértőjének meghatározása. *Conor* ekképpen vélekedik: „Kétségkívül terrorcselekményről beszélünk, ha azt politikailag motivált és a társadalmon kívülálló csoportok követik el, ha az áldozatot találmra választják ki, s ha az erőszak révén valamilyen üzenetet akarnak eljuttatni egy szélesebb közönséghez.”⁴

A témát valóban elsőkézből ismerő *Benjamin Netanjahu* pedig így ír: „A terrorizmus a polgárokon elkövetett szándékos és módszeres erőszak, amely az általa kiváltott félelmen keresztül politikai célokat kíván megvalósítani.”⁵ A két definíció egyértelműen mutatja, hogy az elkövetők, s maguk a cselekmények is igénylik a figyelmet, tehát a média szerepe nagyon fontos, maguk a cselekmények pedig azt érzékeltetik, hogy az elkövetők a társadalom fölött állnak. A sajtón keresztül a terroristák el akarják érni: a világ közvéleményét, a nemzeti többséget, a nemzeti kisebbséget, a nemzeti kormányt, a rivális politikai mozgalmakat, s természetesen saját és más csoportokhoz tartozó társaikat. Ezzel az a céljuk, hogy bebizonyítsák a kormány gyenge, szélesebb támogatást akarnak szerezni, polarizálni akarják a közvéleményt, népszerűsíteni saját magukat, illetve elérni azt, hogy az állam vezetése erőszakosan lépjen fel ellenük, s így az „áldozati bárány” szerepében tetszeleghetnek.

Fontos, még megemlíteni azt is, hogy a konkrét terrortámadások mögött mindig meghúzódik valamilyen ideológiai vagy etnikai motívum. „A terroristák pedig szabadságharcosnak tekintik magukat, börtönben lévő társaikat hadifoglyoknak. Mindez számtalan problémát okoz megítélésükben és az ellenük való fellépésben.”⁶ S még néhány jellemző, ami mind a terrorszervezetekre, mind az ETA-ra ráhúzható: a konkrét áldozatuk kiválasztása általában véletlenszerű, de minden esetben szimbolikus értelmű, az akciók minden esetben jóval szélesebb rétegek ellen irányulnak, mint maguk a közvetlen áldozatok, s a cselekmények minden esetben előre megtervezettek, s céljuk a megfélemlítés.⁷

1.2. Az európai szabályozás

Az általában igen sokrétű európai szabályozás, mint látni fogjuk, sem a 90-es években, sem korábban nem találta az igazi megoldást az európai kisebbségek helyzetére. Ennek ellenére érdemes áttekinteni, milyen okmányokban miként és hogyan állt az Unió a kisnemzetek mellé. Általánosságban még csak annyit, hogy konkrét kisebbségvédelmi rendelkezés nemigen van, viszont az Európai Tanács több egyezményének van ilyen vetülete.

Az *Emberi Jogok Európai Egyezményének* 14. cikkelye tiltja a kisebbségekkel szembeni hátrányos megkülönböztetést. „A jelen Egyezményben meghatározott jogok és szabadságjogok élvezetét minden megkülönböztetés, például *nem, faj, szín, nyelv* politikai vagy egyéb

vélemény nemzeti vagy társadalmi származás, nemzeti kisebbséghez tartozás, vagyoni helyzet, születés szerinti vagy egyéb helyzet alapján történő megkülönböztetés nélkül kell biztosítani. Az egyezmény maga azonban az egyéni jogvédelemhez, az emberi jogok individuális felfogásához kapcsolódik, s a kollektív jogok védelmét csak igen-igen korlátozottan vállalja.”⁸

Valószínűleg azért, mert az államok ezt a fajta megkülönböztetést könnyebben elfogadják, felmerült ugyanakkor, hogy az okmányhoz egy speciális kisebbségvédelmi jegyzőkönyvet kellene készíteni. A tervvel és azoknak a végrehajtásával azonban egyelőre adós az Európai Tanács.

1992. november 5-e jelentős nap. Strassbourgban aláírják a Regionális vagy Kisebbségi Nyelvek Európai Chartáját. A dokumentum vezérlő elve a kisebbségi nyelvhasználatnak a közéletben és a társadalmi élet számos szférájában való intézményesítése, azaz a két és több nyelvűség különböző szintű, de a nyelvek helyzetének megfelelő biztosítása. Az alapfelismerés pedig az volt, hogy az európai kulturális közösség és a közös örökség fontos elemét képező, nem hivatalos nyelvek jelentős része mára veszélybe került (lásd: táblázat) részben az állami asszimilációs politikának, illetve érdektelenségnek, részben pedig napjaink uniformizáló nyomásának és különösen a tömegtájékoztatásnak köszönhetően.

Európában beszélt kisebbségi nyelvek

| Nyelv | Hányan beszélik | Hol |
|---------------------|-----------------|--------------------------------------|
| Asztúriai | 450 ezer | Spanyolország |
| Baszk | 600 ezer | Spanyolország, Franciaország |
| Breton | 600 ezer | Franciaország |
| Cigány | 3 millió | szétszórvva |
| Eszkimó | 43 ezer | Grönland, Dánia |
| Fríz | 250-300 ezer | Hollandia |
| Gallego | 2,8 millió | Spanyolország |
| Katalán | 6,7 millió | Spanyolország, Franciország, Andorra |
| Korzikai | 200 ezer | Franciország |
| Lapp | 20-35 ezer | Norvégia, Finnország Oroszo., Svédo. |
| Okcitan(provanszál) | 1,5-2 millió | Franciaország |
| Román | 580 ezer | Svájc, Olaszország |
| Skót (gael) | 80 ezer | Skócia (Nagy Britannia) |
| Szárd | 1,5 millió | Olaszország |
| Szorb | 70 ezer | Németország |
| Walesi | 550 ezer | Wales (Nagy Britannia) |

Forrás: *A világ nyelvei*. Budapest 1999.

Ezért szakít a hagyományos szóhasználattal, s az eddigi megszokott nyelvi kisebbségek helyett a regionális vagy kisebbségi nyelvek kifejezést használja, s ezeket a nyelveket védi s támogatja. A kettős jelző használata következetesen a regionális nyelvek kifejezés azokra a nyelvekre utal, melyek erőteljesen jelen vannak az állam területének egy részén, esetleg az ott lakók többségének nyelvét képezik. A kisebbségi nyelvek földrajzilag szétszórtabban határozhatók meg, úgy hogy esetleg csak a lakosságon belüli kisebbség beszéli, vagyis ez a dokumentum egyáltalán nem biztosít a regionális vagy kisebbségi nyelveket beszélők számára egyéni vagy kollektív jogokat.

A nyelveket veszi védelembe a többnyelvűség és sok kultúrájúság szellemében, ennek

alapján az állami kötelezettségvállalás két szinten történik, az ország egész területén, illetve speciális nyelvi *szférákban*. (Ez azonban nem jelenthet közjogi státuszt, elkülönített területi igazgatási-önkormányzati egységet, igaz nem is zárja ki azt.)

Az aláíró ország kötelességet vállal arra, hogy elősegíti a nyelvek terjesztését, könyvek, újságok kiadását, rendezvények tartását az illető nyelveken, s ott, ahol a használók nagyobb létszámban élnek azt is, hogy a hivatalokban használhassák nyelvüket. Az egyezmény „étlapseszerű”, nem kell minden benne szereplő kötelezettséget vállalni, csak 35 bekezdést a 68-ból. „Igaz mind a három fő területről – oktatás, média, közéleti használat – kell válogatni, nem tehető meg, hogy ezekből egyiket teljesen figyelmen kívül hagyja az aláíró.”⁹ Ennek ellenére a Charta törvénybe iktatása több országban nehezen halad, Franciaország például egyáltalán nem hajlandó rá. Gondot okoz, hogy az ET megnyitotta kapuit Közép-Európa előtt, ahol a kisebbségi nyelvek általában államnyelvek valamely szomszédos országban és a problémákat súlyos történelmi örökség terheli. Probléma az is, hogyan állapítsák meg a nyelv és nyelvjárás közti különbséget. A Charta tehát még több ponton finomításra szorul.

Összegzésként tehát annyi megállapítható az Európai Unió igyekszik védeni a kisebbséget, eszközei azonban korlátozottak, s leginkább az egyes államokon múlik, pozitívan vagy negatívan állnak-e országuk nem domináns kis népeihez. Rövidesen kiderül, hogy Spanyolország igen jó oldalról közelítette meg a problémát, mindenképpen követendő példa lehet, hiszen „A mai Spanyolország alkotmányát a kisebbségekkel kapcsolatos pozitív jogalkotás egyik mintájaként szokták emlegetni.”¹⁰

1.3. Nemzeti autonómia és önkormányzati rendszer Spanyolországban

Minden állam legfontosabb, egyben alaptörvénye az alkotmány. Így hát, mikor az ország kisebbségi kérdéseire keressük a választ az alkotmányból kell kiindulnunk. Milyen jogokat biztosít az alaptörvény?

Az 1978 decemberében elfogadott alkotmány leszögezi: „A spanyol nemzet ... támogat minden spanyolt és Spanyolország minden népét emberi jogainak, kultúrájának, nyelveinek és intézményeinek gyakorlásában... elismeri és garantálja a jogot a nemzetiségek és régiók önkormányzatához, melyeket a nemzet integrál, és melyek szolidárisak egymással.”¹¹

Az állam hivatalos nyelveként a kasztíliait jelöli meg, de megfelelő autonóm közösségekben más nyelv is lehet hivatalos. A törvény lehetőséget ad autonóm közösségek létrehozására is, azonban azt nem engedélyezi, hogy ezek a közösségek föderációt alkossanak. „Az önkormányzat követelése a két legfontosabb és legkényesebb területen, Katalóniában és Baszkföldön, minden egészséges politikai erő szerint jogos.”¹² A spanyol önkormányzati rendszer legfontosabb láncszemét egyébként az etnikai történelmi alapon létrejött tizenhét autonóm közösség alkotja. A látszólag egységes szabályozás ellenére a „közösségnek az autonómiához jutás módja, a folyamat jellege, az alapszabály kidolgozása, elfogadása, a szervezet és hatáskörök eloszlása alapján két típusa alakult ki.”¹³

Teljes önkormányzatisággal rendelkezik: Katalónia, Baszkföld, Galícia, Andalúzia, a Valenciái Közösség, a Kandri szigetek, korlátozottal: Asztúria, Aragónia, Cantabria, La Rioja, Baleári szigetek, Castillia-León, Castilla la Mancha, Murcia, Extremadura, Madrid. A kiteljesedett önkormányzatiság elnyerésének kivételes útját 151.§ szabályozza. A helyi szervek képviselői kezdeményezhetik, ha a municípiumok háromnegyede egyetértett vele, s a már aláírt szerződést, népszavazás erősíti meg. Baszkföld és Katalónia azonban kivételt

képeztek, hiszen ezek a harmincas években már rendelkeztek önkormányzati statútummal, így népszavazásra nem volt szükség.

A következőkben érdemes felsorolni, milyen ügyek tartoznak a kiteljesedett önkormányzatok hatáskörébe: „ezek szerint az önkormányzati közösségeket megilleti az önkormányzati intézmények megszervezésének, a helyi szervek felállításának a területi lakásproblémák kezelésének, a közmunkák, a vasutak irányításának, a közlekedési rendszer működtetésének, a kikötők, a légi- és vízi sportolási célú létesítmények fenntartásának, a lakosság egészével összefüggő mezőgazdasági tevékenység és állattartás irányításának, a vízügyi-öntözési létesítmények, s csatornák üzemeltetésének, az erdőgazdaságnak, a természeti környezet védelmének, belső vásárok rendezésének, a közösség nemzeti gazdaságpolitikai keretei között megvalósuló gazdasági fejlesztésének, az autonóm terület érdekeltségi köréhez tartozó múzeumok, könyvtárak, konzervatóriumok fenntartásának, az önkormányzati közösség nyelve, kultúrája, iskola rendszere fejlesztésének, a turizmus, a sporttevékenység előmozdításának, a szociális gondozásnak és az egészségügyi ellátás kialakításának a joga”¹⁴. Emellett a törvényalkotás lehetőséget nyújt arra is, hogy a spanyol parlament a központi hatalomhoz tartozó hatásköröket vagy azok egy részét autonóm közösségre átruhazza, vagy nekik átengedje.

Külön kiemelkedő és máig követendő példaként emlegetik Spanyolországban az 1979. évi 3. számú törvényt, amely a Baszkföld Önkormányzatának Alapszabálya címet viseli. „A baszk nép nemzetisége és önkormányzata kifejezésre juttatásaként a spanyol államon belül az alkotmány és a jelen statútum, mint intézményes jogi norma előírásainak megfelelően Baszkföld vagy Euskal-Herria néven Önkormányzati közösséget alkot.”¹⁵ Az alapszabály rendelkezik az önkormányzat székhelyéről, határaitól, zászlajáról és a társult provinciák intézményeiről. Az euskera, a baszk nép nyelve a spanyollal együtt hivatalos nyelvnek minősül. A törvény 1983-as kiegészítése pedig lehetőséget ad arra is, hogy a spanyol kivételével minden tantárgyat euskera nyelven oktassanak az iskolákban. Ugyanakkor a charta kiharcolja azt is, hogy a Baszkföldön faji vagy nyelvi alapon senkit sem érhet hátrányos megkülönböztetés. Az autonóm közösség kizárólagos hatáskörébe pedig a kiteljesedett önkormányzatok előbb felsorolt jogai tartoznak.

A szép célok azonban mit sem érnek megfelelő anyagi fedezet nélkül, s ez a közhelyszerű kijelentés, mind a Baszkföldre, mind az autonóm tartományokra egyaránt vonatkozik. A tartományok egyébként négy forrásból gazdálkodnak: a központi költségvetésből kapott összegekből, saját bevételeikből, a területközi kiegyenlítési alap juttatásából, valamint az Európai Unió által folyósított pénzeszközökből.

II. fejezet

2.1. Hol terül el Baszkföld?

Az I. fejezetben sikerült tehát az alapfogalmak, alaptörvények, alapszabályozások tisztázása. A most következő második részben Baszkföld történetéről és természetesen a baszk népről lesz szó. Lássuk, tehát először is hol terül el Euskadi, azaz Baszkföld?

Baszkföld Spanyolország északnyugati szögletében fekszik, belenyúlik a Vizcayai-öbölbe és hegyek választják el a kasztíliai fennsíktól. Az eredetileg hegylakó, halászó nép a Pireneusok két oldalán él, egészen a termékeny dél-franciaországi Alsó-Navarra, Labourde és Soule

megyéig.¹⁶ A terület tulajdonképpen hat tartományt foglal magában: a Spanyolországban fekvő Guipuzcoa, Vizcaya és Álava tartományokat, illetve a francia fennhatóság alá tartozó Laburdi, Zuberoa és Benavarre tartományi területeit. A baszkok emellett saját földjüknek tekintik Navarrát is. A független Euskadit tehát ez a hét tartomány alkotná, a területe így körülbelül 20 ezer km² lenne. A tényeknél maradva azonban azt is el kell mondani, hogy jelen pillanatban a három spanyol provincia (Guipuzcoa, Vizcaya és Álava) alkotja az Euskadi névvel illetett autonóm közösséget, a közösség területe 7 ezer km², és 2,1 millióan lakják.

2.2. Kik a baszkok? A baszk nép nemzetté válása

A baszkföldi nacionalisták talán legnagyobb fájdalma, hogy maguk sem tudják pontosan valójában honnan erednek gyökereik. Noha területük már az őskorban is lakott volt – ezt tanúsítják a közelben lévő altamirai bölényrajzok is – az „ősbaszkok” megjelenését egyetlen történelmi forrás sem ismeri.¹⁷ Szintén ismeretlen a baszk nyelv eredete is, amelynek – szemben a katalánnal vagy a galíciaival – semmi köze a spanyolhoz, ahogy sem az újromán, sem a germán, sem más európai nyelvcsoporthoz sem. Beszélte nyelvként maradt fenn, s minden bizonnyal az egyetlen olyan ma is élő dél-európai nyelv, amely még a római hódítás előtti időkből ered. Jelentős rétegeként találhatók benne óegyiptomi és berber nyelvjárások.

„Korai írásos emlékei nincsenek, az első baszk nyelvű könyvet 1545-ben nyomtatták.”¹⁸ Így a baszkok magukat – minden szerénytelenség nélkül – a legrégebb ibériai, sőt európai népcsoportként tartják számon, amely megőrizte nyelvét, nemzeti karakterét és máig ősi földjén él. Hiszik ezt annak ellenére, hogy önálló nemzetet sosem alkottak, egyébként – elsőként – Vizcaya az 1200-as években olvadt be a kasztíliai királyságba, majd őt követte Guipuzcoa és Álava is. „A baszk tartományok szorosan beépültek a spanyol monarchiába, olyannyira, hogy a királyi közigazgatás nagy mértékben függött a királyhű baszkok szolgálataitól.”¹⁹

Így három baszk tartomány a kasztíliai uralkodóktól nagy önállóságot kapott. Sajátos határörvidék státusszal rendelkezett, mely miközben védte Hispániát a tenger és a francia területek felől, Kasztíliai tengeri kapujaként is szolgált.²⁰ Mind ezek ellenére vagy talán éppen ezért az uralkodótól és a feudális kötelezettségektől való függetlenség eszméje itt élt legerősebben, hiszen elméletileg a terület minden lakója „hidalgónak”²¹ számított. A függetlenség érzéséhez még további privilégiumok is hozzájárultak. A három tartomány ún. „provincias exentas” azaz felmentett provincia volt, vagyis tilos volt a kényszersorozás, helyette a népfelkelés intézménye élt tovább, vámmentességet élveztek (a vámhatár a baszk-kasztíliai határon kezdődött, ezenkívül fontos állami monopóliumok (például a dohánymonopólium alól) mentesültek. A baszk tartományok fellendülése is e kivételezett helyzetből eredt. A XVIII. századi nagy eszmerendszer is itt ütötte fel a fejét először egész spanyolföldön. 1764-ben megalakult a Baszk Királyi Társaság, mely a terület gazdasági-kulturális fejlődésének kérdésével foglalkozott. 1776-ban pedig létrehozták a Baszk Hazafias Királyi Szemináriumot, amely „már egy önálló, a modern természettudományokat oktató főiskola megszületését jelentette.”²²

Az 1794-es francia megszállás idején a baszkok tárgyalásokat kerestek a hódítókkal, s felvetették az 1200-as állapotok visszaállítását, amely az ő koncepciójuk szerint Baszkföld függetlenségét jelentette volna. Előkerül tehát Euskadi önállóságának a terve, de a javaslatokat az egységes állam elvén álló franciák visszautasították.

„A XVIII. század végére furcsa kettősség alakult ki a területen.” Az ipari forradalomnak köszönhetően Bilbao és környezete gyors fejlődésnek indult, és Barcelona után Spanyolország második legnagyobb ipari központjává vált. Ugyanekkor a belső baszk területekre az elmaradott, főleg az állattenyésztésre támaszkodó hagyományos életvitel volt a jellemző.”²³

Az 1814-es restauráció után a baszkok korábbi jogai érintetlenek maradtak, bár a liberális polgárság támadást intézett a baszk előjogok ellen, s a baszk regionalizmus ekkor csatlakozott a reakciós, bigott katolikus carlismo-hoz. A baszk társadalom azonban megosztott volt a kérdésben és a polgárság, illetve a munkásság egy része új útra indult, megtette az első lépést a nacionalizmus felé. A carlismóval szemben létrejött az ún. „fuerista”²⁴ mozgalom, amely létrehozta az Euskalerrria társaságot, illetve több folyóiratot indított el, (La Abeja, Euskuldu, Euskalerrria) amelyek a baszk öntudat formálásának fórumaivá váltak. A fueristák önálló nemzetként szemlélték a baszk népet, szerintük Spanyolország és Baszkföld között sosem volt politikai unió, csupán uralkodók voltak közösek.

Közben 1898-ban Spanyolország elvesztette utolsó gyarmatait is, Puerto Ricot, Kubát, amelynek következtében fellángolt a centralizált állam kritikája. A burzsoázia támadást indított a madridi központi kormány ellen, annak gyengesége miatt, s megszületett a mind máig igen jelentős Baszk Nacionalista Párt.

A baszk tőkés oligarchia azonban a konzervatív reformmozgalmat támogatta, s gazdasági erejét arra használta fel, hogy képviselői és szenátori helyeket vásároljon a választásokon. Megkönnyítette a helyzetet, hogy a nemzeti mozgalom sokáig távol tartotta magát az összspanyol választásoktól, így a baszkföldi mandátumok többsége a kezükbe került, emellett ők rendelkeztek a sajtó nagy részével is. Ugyanakkor a nacionalistákkal a helyi választásokon igen is számolni kellett. (1907-ben például a Baszk Nacionalista Párt adta Bilbao polgármesterét.)

Az első világháború idején a nemzeti mozgalom felhagyott a tartózkodással és erőteljes ellentétbe került ki az oligarchiával, amely ekkor erőteljesen jobbra tolódott. 1918-ban a Baszk Nacionalisták hat képviselőt ültettek a Cortesbe: ezek a képviselők az ún. Üzenetben kértek autonómiát Euskadi számára, credménytelenül.

Primo de Rivera hatalomra kerülése után (1923), elsősorban 1925-t követően az autonómia ellenes álláspont kerekedett felül, a nemzeti mozgalmak legális tevékenységét lehetlenné téve. A kormány csak az irodalom területén engedett teret a kis nemzeti nyelveknek is. „Az első fegyveres baszk nemzeti csoportok is 1923–30 között jöttek létre, s erőszakosan szálltak szembe a *Franco* szellemi elődjének tartott *Primo de Rivera* központosító fasisztoid diktatúrájával. Ezeket a fegyveres csoportokat *mendigoitzales*-eknek hívták, az általuk kidolgozott harcmodort folytatták néhány évvel később az ETA aktivistái.”²⁵

A második köztársaság 8. cikkelye szakított a diktatúra gyakorlatával: „a spanyol államot a tartományok önállóan kormányzott municípiumai és az autonómia rendszerére épülő régiók alkotják.” Az engedmény azonban csak látszólagos volt, nem esett szó a három nemzetről, területeiket régióként minősítették. Az autonómia-státútum kidolgozásakor azonban a baszk és a katalán crők a spanyol mellett a baszk és a katalán nyelvet második hivatalos nyelvként ismertették el, emellett megszerezték a belső közigazgatás rendszerének, a jogrendszernek, a saját rendőrség kialakításának a jogát és a vállalatok, természeti kincsek szocializálásának a lehetőségeit. Az autonómia biztosítását azonban csak a másodszori, – Navarra nélkül tartott – népszavazást fogadta el 1933-ban (ennek a népszavazásnak az

eredménye miatt nem kellett Baszkföld lakóinak újra az urnák élé járulniuk 1979-ben, s kaptak automatikusan önkormányzator²⁶). 1936-ban megalakult az autonóm kormány.

A Franco-korszakban a nemzetiségi kérdés, illetve a régiók, autonómiák ügye tabunak számított. „A nemzeti nyelvek használatát betiltották. Még telefonbeszélgetés során sem lehetett használni Baszkföldön, Katalániában, Galiciában a helyi nyelvet. Az oktatás, a sajtó, a rádió, a könyvkiadás hasonló sorsra jutott.”²⁷ 1936-ban bezárták a Bilbaói Baszk Egyesületet, a Bilbaói Baszk Nyelvakadémiát, az összes baszk nyelvű könyvet megsemmisítették. Templomokban tilos volt az anyanyelvi misézés, és nem volt szabad újszülötteknek baszk neveket adni. A régió lakosai számára egy év leforgása alatt kötelező volt a hivatalos okmányokban a baszk neveket spanyolra fordítani. A rádióban, újságokban, az iskolákban még a szünetekben sem beszélhettek baszk nyelven. A közigazgatási vezetőket Kasztíliából nevezték ki. Megváltozott a rendőrség és a katonai szolgálat rendszere is: a nemzetiségi területek újoncait szétszórták Kasztília garnizonjaiban.

A három kis nemzet azonban ellenállt, az ellenállás több fronton folyt: külföldön a Franco-ellenes demokratikus politikai küzdelmek mellé álltak, ugyanez belföldön elsősorban kulturális területen volt érzékelhető, két dolog miatt is: egyrészt ez a terület viszonylag kevesebb ve..zélyt jelentett, másrészt a diktatúra a nemzeti identitás alapját képező nyelv és a kultúra eltiprását tűzte ki célul. „Baszkföld ellenállása volt a legsokszínűbb, a nyelvi kulturális ellenállás mellett a munkásmozgalomban is bázisra lelt a nemzeti ellenállás (bár azt zárójelben meg kell jegyezni, hogy Franco rengeteg spanyol munkást telepített a területre az etnikai határok megváltoztatásának a céljából), politikai szervezetei és emigrációs kormánya aktív résztvevői voltak a Franco ellenes politikai tábornak. Az 1960-as évektől a fegyveres akciók is megjelentek eszköztárában. Aktivistáinak jó részét kispolgári és ilyen eredetű értelmiségiek adták, Baszkföld ellenállása jó bázist talált Franciaország baszk tartományaiban.”²⁸

1945 után a baszk nacionalista vezetők azt remélték, hogy a demokráciák támogatni fogják ügyüket, segítenek Franco diktatúrájának megdöntésében. Csalatkozniuk kellett. 1945 márciusában Bayonne-ban (francia baszk területen) létrehozták a Baszk Konzultatív Tanácsot. Tagjai: a Baszk Nacionalista Párt, a Baszk Köztársasági Baloldal, a Baszk Nacionalista Akció, a Szocialista Munkáspárt baszk tagozata, és a baszk szakszervezetek. Ezzel kezdetét vette a szervezett ellenállás. 1945–47 között erőteljes propaganda tevékenységbe kezdtek, megszervezték a Radio Euscadit, mely előbb Franciaországból, majd Venezuelából sugározta adásait.

A nemzeti mozgalom gerincét a Baszk Nacionalista Párt alkotta, melynek vezetősége ugyan külföldön emigrációban élt, de Baszkföldön megmaradtak kb. 5000 aktivistát számoló illegális szervezetei. Alsó szinten a városi és községi baszk bizottságok álltak, ezeket a megyei bizottságok fogták össze. Az illegális szervezet élén a Baszk Nemzeti Tanács állt, s tartotta a kapcsolatot az emigráns kormánnyal. A párt 1956-ban megszervezte az első baszk világkonferenciát, amelyen egy hosszú távú programot hoztak létre illegális baszk iskolák felállítására. A program eredményeként 1974-re 136 iskolában 25 ezer tanuló okítottak a nemzeti nyelvre. Fellendült a baszk nyelvű könyvkiadás, 20 folyóirat és újság is kiadásra került, (köztük először hivatalosan az Anaitasun-Guipozcoa jelent meg) s tizenhat rádió sugárzott baszk nyelven. Minden évben megünnepeleik illegálisan a „Haza Napját”, amelyet először a tragikus sorsú Guernicában rendeztek meg.²⁹ A radikális eszközök igénybevételét sürgető irányzatból 1959. július 31-én megalakult az ETA. Jelentős változás azonban csak Franco halála után következett be, az igazi fordulatot pedig az 1979-es alkotmány hozta.³⁰

Mint már említettem, az új spanyol demokrácia gyökeresen szakított a régi hatalommal a nemzetiségi kérdés megoldásának szempontjából is. A Franco-korszakban Baszkföld áruló tartományként volt számon tartva, s ezt az 1937-es szentenciát csak egy 1976-os évi királyi rendelet helyezte hatályon kívül.

Az előzmények ismeretében érthető, hogy széles körű és heves vitákban körvonalazódott a demokratikus spanyol állam nemzeti autonómiákra épülő berendezkedése. Az a nagy többség számára nyilvánvalóvá vált, hogy a spanyol társadalom többnemzetiségű közösség. „A különböző nemzeti mozgalmak pedig az önrendelkezési jog érvényesítése során nem az elszakadást, a kiválást akarták, nem volt céljuk az önálló államok föderációján alapuló spanyolság. Valamennyi felelős politikai erő megelégedett az évszázadok során kialakult, többnyire írott jogszabályokon és törvényi kiváltságokon, illetve hagyományokon alapuló kulturális, nyelvi, valamint korlátozott mértékű gazdasági és politikai mozgásteret biztosító autonómia elnyerésével.”³¹ Kivételt csak az ETA képezett. Az autonómia mindenki másnak megfelelő kompromisszumnak tűnt, amit alátámaszt az is, hogy a nemzeti törekvések érvényesítésében legradikálisabbnak tekintett Baszkföldön – az igazán kritikus időszakban is – csak a megkérdezettek 9–25 %-a állt ki a teljes függetlenség mellett.

Nemzeti jellegű politikai törekvések támogatottsága Baszkföldön és Navarrában

A megkérdezettek %-ában

| | 1976 | 1977 | 1978 | 1979 | 1982 |
|--------------|------|------|------|------|------|
| Centralizmus | 28 | 16 | 18 | 17 | 13 |
| Autonómia | 49 | 47 | 45 | 44 | 44 |
| Föderalizmus | 11 | 16 | 17 | 14 | 18 |
| Függetlenség | 9 | 13 | 15 | 25 | 25 |

A táblázat tükrözi azt is, hogy a jelen helyzet elfogadói minden esetben, ha nem is abszolút, de jelentős többségben voltak. Az kétségtelen, hogy a teljes függetlenséget akarók bázisa 1962 óta csökkent. Ellentmondásos helyzet alakult ki az 1998-as választások után, amikor a Baszk Nacionalista Párt (PNV) nem egy országos párttal, hanem egy másik helyi erővel közösen alakított tisztán nacionalista kisebbségi kabinetet. Ráadásul a PNV-t támogató kis nacionalista párt, az Eusko Alkartasuna (EA) mellett a kabinet parlamenti támogatását a szélsőségesen nacionalista Euskal Herriarok (EH) adja. „Az EH pedig nem más mint az ETA politikai fedőszervezeteként emlegetett Herri Batasuna – HB – névváltoztatásában átesett utódpartja.”³² A HB ugyanis jobbnak látta más néven indulni, miután a terroristákkal való együttműködés vádjával teljes vezérkarát 1997-ben börtönbe zárták.³³ (A HB-ről még lesz szó majd a harmadik fejezetben.) Az új kormány pedig nem is késlekedett azzal, hogy magára haragítsa Madridot: 1999 februárjában engedélyezte az emigrációban lévő kurd³⁴ parlamentnek, hogy az év júniusától a baszk parlament vitoriai épületében ülésezzen. A lépéssel – amelyet természetesen a török kormány rosszállása is kísért – a baszk kormány önállóságát akarta demonstrálni, egyben semmibe vette a spanyol alkotmányt, amely a külpolitikát országos hatáskörbe utalja. Madridban az autonómián túlmutató elszakadási vágy jeleként értékelték azt is, hogy a kurd parlament üléseinek engedélyezésével párhuzamosan életre hívták a Baszkföldi Városok Parlamentjét, amelynek célja hivatalosan a települések közötti együttműködés fellendítése. Egyes spanyol vélemények szerint azonban

az igazi terv a baszk régió felszabadítására irányul, azaz a Nagy-Baszkföld megteremtése a Baszkföldhöz nem tartozó, de nagy számban baszkok által lakott autonóm tartomány Navarra, valamint a három franciaországi baszk tartomány egybeforrasztása révén. Sarkalatos ponthoz érkeztünk tehát. Az előbbi táblázat nyilvánvalóan érzékeltette, hogy a teljes függetlenség támogatottsága bár nagyon jelentős, a lakosság túlnyomó többsége mégis ellene van, vagy legalábbis másfajta berendezkedést támogat. Ahhoz azonban, hogy teljes és roppant bonyolult legyen az összkép, két dolgot még feltétlenül meg kell vizsgálni: Euskadi nyelvi sajátosságait, illetve a nemzeti identitás mértékét a három tartományban.

Nos, az előbbi szemponttal kezdve a térség enyhén kifejezve sem egységes nyelvileg, bár a baszkot mindenfelé beszélik, s vannak olyan települések is, ahol a baszkul beszélők aránya eléri a 70-80%-ot, máshol ugyanez a szám alig néhány százalék. A fővárosnak tekintett Bilbaóban a lakosság mindössze 10%-a vallja magát ezen a nyelven beszélőnek. A nyelvet ismerők aránya az utóbbi években valamelyest nőtt, a spanyolul és baszkul egyaránt beszélők arányát 27%-ra teszik. „A beszélt dialektusokból néhány éve egységesen irodalmivá összegyűrt baszk nyelvet propagáló kormány az idén 10,7 milliárd pesetát költ a nemzeti nyelv terjesztésére, lakosság »visszabaszkosítására« létrehozott kormány szerv, a HABE pedig 3,6 milliárdos költségvetéssel dolgozik.”³⁵

Érdekes képet nyújt magáról a baszk népről a következő, nemzeti identitást szemléltető táblázat.³⁶

| Azonosulás | Euskadiban született | Régió kívül született baszkok | Összesen |
|-----------------------------|----------------------|-------------------------------|----------|
| Spanyol | 9,7 | 53,4 | 25,5 |
| Inkább spanyol, mint baszk | 0,7 | 6,6 | 2,8 |
| Annyira baszk, mint spanyol | 24,0 | 23,9 | 23,9 |
| Inkább baszk, mint spanyol | 15,0 | 3,7 | 10,9 |
| Baszk | 50,6 | 12,4 | 36,8 |

Látható tehát, hogy Baszkföldön roppant erős a baszkok identitástudata, hiszen 90%-uk baszknak vagy baszknak is vallja magát, s az összes baszk lakosság 50%-a csak saját népcsoportjához tartozónak tartja magát. Minden valószínűség szerint ebből a félszáz százalékból kerül ki a teljes függetlenséget akarók tábora is. Egészen más a helyzet a régió kívül született baszkoknál, itt a környezet asszimiláló hatásának köszönhetően több mint 80% már spanyolnak vagy spanyolnak is vallja magát, ami erős figyelmeztetést jelenthet az anyaföldön élő rokonaiknak arra, hogy az Euskadin kívül élőkre is nagyobb gondot fordítsanak.

2.3. Érdekeségek a baszkokról

Mielőtt a dolgozat tulajdonképpeni fő részére, az ETA bemutatására rátérnék, néhány érdekességet erről az egyébként roppant szimpatikus népről mindenképpen megemlítenék.

A többi spanyolhoz hasonlóan a baszkok is mélyen ragaszkodnak római katolikus vallásukhoz és szintén kedvelik a bikaviadalt, bár ez a sport kissé nehézkesen illeszkedik a mélyzöld völgyekkel tarkított felhős vidékhez. A legkedveltebb sportág a pelóta³⁷ nevű labdajáték, mindenki játssza (papok, fiatal fiúk egyaránt), mindenhol (falvakban, városokban). Fontos szórakozási lehetőség még a birkózás, az aizkolari (erős emberek fatörzsaprító versenye), továbbá az evezőversenyek – az egyes halászfalvak erős rivalizálásban vannak egy-

mással: melyiküké a jobb evezős csapat. „A tengertől távolabb – ahol ökröket használnak a traktorok helyett, mert ezek felborulnának – versenyeket rendeznek, amelynek során az ökröknek, rövid távon mamut súlyokat kell elcipelniük. Gyakoriatk a kakasviadalok is.”³⁸ A sport egyébként is jóval többet jelent a Baszkföldön, mint máshol. A 90-es évek végén a nemzeti érzelmű versenyzők úgy kezdtek neki a felkészülésnek, hogy 2000-ben már Euskadi zászlaja alatt vehetnek részt a Sydneyben megrendezendő olimpián. (Ezzel kapcsolatban felmerült az is, hogy kérik önálló országgént való felvételüket a Nemzetközi Olimpiai Bizottságba és az Európai Unióba.)

2.4. Politika és sport egybefonódása

Magam is nagy labdarúgó-rajongó révén nem álltam meg, hogy ne vessek néhány sort papírra Baszkföld egyik legnagyobb büszkeségéről, az Athletic Bilbao nevű futball klubról. Ezt azonban nemcsak saját szórakoztatásomra teszem (a csapat működési rendszere akár az egész terület szimbóluma is lehetne). A focihívők mindegyike tudja, manapság egyetlen nevezetes európai klub sem képzelhető el híres idegenlégiósok nélkül. (Hogy Spanyolország példáját nézzük elég csak a Barcelonára vagy a Real Madridra gondolnunk, ahol már az a képtelenség is előfordult, hogy egyetlen spanyol játékos sem szerepelt a kezdő tizenegyben.) Nos, Bilbaoiban ez nem fordulhat elő, ez a csapat ugyanis az egyetlen egész Európában, ahol sohasem szerepelnek külföldi játékosok, sőt még spanyolok sem, csak baszkok. A hazafias érzelem mellett ezt az teszi lehetővé, hogy komoly játékos-utánpótlási bázis áll a klub mögött. A saját nevelésen kívül forrás még a két másik, szintén az első osztályban szereplő baszk klub, a Real Sociedad és az Alavés, valamint a második osztályban lévő Osasuna. Persze mint minden szabályon, ezen is van kiskapu: a franciaországi baszk tartományokból érkezhetnek külföldiek.³⁹ Akik ugye az egységes Baszkföld elve alapján nem is számítanak idegenlégiósoknak. Így játszhatott Bilbaoiban egy ideig a későbbi világbajnok Lizarazu, s ekként lehetett edző a roppant tehetséges Luis Fernandez, bár a trénernek esetében korántsem tartják be saját szabályait olyan szigorúan, hiszen ült már kispadon brit, jugoszláv, német és brazil edző. A klub egyébként nyolc bajnokságával és huszonhárom kupagyőzelemével a negyedik legeredményesebb spanyol egyesület, a baszkok nem kis büszkeségére, akik emellett azzal is sűrűn dicsekszenek, hogy övék Spanyolország legrégebben alapított klubja (1898), s tulajdonképpen Baszkföld számít a hispán labdarúgás bölcsőjének.

A rövid kitérő után térjünk vissza a hétköznapi baszk sajátosságokhoz. Küllemük alapján könnyen felismerhetnők: hajuk dúsabb, mint a spanyoloké, magasabbak, gyakran kék szeműek, legfontosabb jellemzőjük pedig nemes orruk. Öltözködésükben nagyon egyéni a baszksapka és az esernyő, ez utóbbit mindenhová magukkal cipelik. Euskadiban valóban sűrűn esik.

(Folytatása következik)

Felhasznált irodalom

- KOVÁCS PÉTER: *Nemzetközi jog és kisebbségvédelem*. Budapest, 1996, Osiris.
 JÁSZI OSZKÁR: *A nemzeti államok kialakulása és a nemzetiségi kérdés*. Budapest, 1986, Gondolat.
 TÓTFALUSI ISTVÁN: *Vademecum*. Budapest, 1983.
 CONOR, GEARTY: *Terror*. Holnap, 1994.

- NETANJAHU, BENJAMIN: *Harc a terrorizmus ellen.* Alexandra, 1997.
- BELÜGYI SZEMLE 1999. XII. szám
- BALLA PÉTER: Adalékok a terrorizmus fogalmához. in: *Belügyi Szemle* 1995. X. szám
- Más nyelven beszélnek. in: *HVG XXI.* évfolyam 33. sz.
- GARCIA, JOSÉ: *Spanyolország a XX. században.* Budapest 1973, Kossuth.
- ANDERLE ÁDÁM: *Megosztott Hispánia.* Budapest, 1985, Kossuth.
- SZILÁGYI ISTVÁN: *Demokratikus átmenet és konszolidáció Spanyolországban.* Napvilág, 1996.
- GÖMÖRI ENDRE: *Francotól Felipéig.* Kossuth, 1986.
- GÖMÖRI ENDRE: *Franco bomló öröksége.* Kossuth, 1976.
- JANKE, PETER: Terrorizmus – az ETA fenyegetés a baszk demokráciára. in: *Nemzetközi Szemle,* 1981. 5. sz.
- VASS PÉTER: *Szakítanak, ha tudnak.* in: *HVG XXI.* évfolyam 7. szám
- KLEIN ANDRÁS: *A baszk nemzeti küzdelem a Franco korszakban.* in: *Pro Minoritate,* 1992. 2. sz.
- VASS PÉTER: Csapategység. in: *HVG XXI.* évfolyam 32. sz.
- Spanyol vigasz. in: *HVG* 1992. 05.23.
- BOROVICKA, V. P.: *Merénylők és áldozatok.* Madách, 1976.
- TODERO FRIGYES: *Spanyolország 1939–75.* Magvető, 1976.
- TATÁR IMRE: *Út a semmibe.* Kossuth, 1982.
- VILAR, PIERRE: *Spanyolország története.* Budapest, 1984.
- ELLWOOD, SHEELAGH: *Franco.* Akadémia, 1997.
- ANDERLE ÁDÁM: *Spanyolország története.* Budapest, 1992.
- VASS PÉTER: Messzire szól. in: *HVG XXII.* évfolyam 4.sz.
- VASS PÉTER: *Szakadó szakadárok.* in: *HVG,* XVIII. évfolyam 31. sz. 27. MTI 1988–98.

Jegyzetek

- ¹ KOVÁCS PÉTER: *Nemzetközi jog és kisebbségvédelem.* Osiris, 1996. 36.
- ² JÁSZI OSZKÁR: *A nemzeti államok kialakulása és a nemzetiségi kérdés.* Gondolat, 1986. 63.
- ³ TÓTFALUSI ISTVÁN: *Vademecum.* Budapest, 1983. 286.
- ⁴ CONOR, GEARTY: *Terror.* Holnap, 1994. 8.
- ⁵ NETANJAHU, BENJAMIN: *Harc a terrorizmus ellen.* Alexandra, 1997. 8.
- ⁶ STEFÁN GÉZA: A terrorizmus és a hadsereg. In *Belügyi Szemle,* 1999.12. sz. 105.
- ⁷ BALKÁ PÉTER: Adalék a terrorizmus fogalmához. In *Belügyi Szemle,* 1995. 10. sz. 32.
- ⁸ Kovács: i. m: 77–78.p.
- ⁹ Más nyelven beszélnek. In *HVG,* XXI. évf. 33. sz. 40.
- ¹⁰ GARCIA JOSÉ: *Spanyolország a XX. században.* Kossuth, 1973. 380.
- ¹¹ ANDERLE ÁDÁM: *Megosztott Hispánia.* Kossuth 1985. 97.
- ¹² SZILÁGYI ISTVÁN: *Demokratikus átmenet és konszolidáció Spanyolországban.* Napvilág, 1996. 138.
- ¹³ GÖMÖRI ENDRE: *Francotól Felipéig.* Kossuth, 1986. 189.
- ¹⁴ Szilágyi: i. m: 107.

- ¹⁵ Uő 139.
- ¹⁶ JANKE, PETER: Terrorizmus – az ETA fenyegetés a baszk demokráciára. In *Nemzetközi Szemle*, 1981. 5. sz. 74.
- ¹⁷ VASS PÉTER: *Szakítanak, ha tudnak* in: HVG XXI. évf. 7. sz. 46.
- ¹⁸ Uő 46.
- ¹⁹ Janke: i. m: 75.
- ²⁰ Anderle: i. m: 99.
- ²¹ Hidalgo: kiváltságokkal rendelkező spanyol kismemes.
- ²² Anderle: i. m: 99.
- ²³ KLEIN ANDRÁS: A baszk nemzeti küzdelem a Franco korszakban. In *Pra Minaritate*, 1992. 2. sz. 57.
- ²⁴ Fuerista: XIX. századi spanyol politikai irányzat.
- ²⁵ Klein: i. m: 58.
- ²⁶ Lásd az I. fejezet megfelelő része.
- ²⁷ Anderle: i. m: 167.
- ²⁸ Uő 171.
- ²⁹ Guernica: Tragikus sorsú baszk város, amelyet 1936-ban teljesen lebombáztak. A város sorsa egész Európát megrázta. A híres spanyol festő, Picasso is megörökítette az eseményt.
- ³⁰ Lásd az I. fejezetet.
- ³¹ Szilágyi: i. m. 81.
- ³² Uő 81.
- ³³ Vass: i. m: 47.
- ³⁴ Kurd: törökországi kisebbség.
- ³⁵ Vass: i. m: 47.
- ³⁶ Szilágyi: i. m: 79.
- ³⁷ Pelóta: a spanyolok nemzeti labdajátéka.
- ³⁸ Peter: i. m: 74.
- ³⁹ VASS PÉTER: Csapategység. In *HVG*, 21. évf. 32. sz. 40.

BARTHA KRISZTINA

Az utolsó Báthory

2. rész: A katolikus özvegy

„Kérlek, édes Sofikám, az én hozzám való tökéletes szeretetedet holtom után is mutassad meg, kiben nem is kételkedünk, nekünk megbocsáss, ha vétettünk volna, az isten dicsőségére vigyázz, az igaz vallásban, kiben velünk éltél állhatatos légy változhatatlanul, Ferkót abban neveld, semmi világi dicsőség, félelem attól el ne szakasszon.” – Ez volt II. Rákóczi György utolsó üzenete feleségének a csatatérről, mielőtt végzetes harcát megvívta volna ellenségeivel. Nejének szerelmében nem kételkedett, arra nem is volt oka, de hithűsége annál inkább aggasztotta. Jól sejtette, hogy Zsófia, akitől „azelőtti gyámolítói elszedegettének”, vissza fog térni szülei hitére, és ő „tántorogni, hajladozni kezdett,” majd 1661 augusztus 15-én „az igaz reformata religiót, melyben addig constans volt, megtagadta és pápistává lett.” Így emlékeztek meg áttéréséről az egykorú források, hangsúlyozva az esemény nagy jelentőségű voltát. A következőket mondja viszont erről maga az érintett: „ez szoros állapotunkban csak isteni vigasztaláshoz folyamodván, az boldogságos szűznek mennybevitele napján itt való templomocskát reconciliáltatván, azon templomban sz. mise hallgatás, gyónás és kommunió által édes fiammal együtt mindketten magunkat publice deklaráltuk, kirekesztvén ugyanazon napon minden eretnek tanítókat udvarunkból.”

A bécsi udvar természetesen már tudott a fejedelemsasszony szándékáról, mert ő azt előzőleg bejelentette a kancelláriának, majd Lipótnak és a római pápának is. Szelepcsényi kancellár örvendező levélben gratulált, küldött neki rózsafüzéreket, Mária medalliont és egy latin nyelvű imakönyvet, mivel magyarral nem tud szolgálni. Lipót király is külön levélben gratulált, ajándékokat küldött, s meghagyta Montecuccolinak, hogy az asszonyt jószágában védelmezze. Nem csoda, hogy a bécsi udvar ennyire örvendezett, hiszen az ellenreformáció szempontjából ez az áttérés igazi fegyvertény volt. Az erős Munkács várában élő fejedelemsasszony valóságos kiskirályságot igazgatott a Felvidéken, egy olyan roppant birtoktestet, amilyennel az országban sem akkor, sem azóta nem dicsekedhetett senki más. Lorántffy Zsuzsanna végrendeletében menyét meg sem említette, de az még legszörnyűbb álmaiban sem fordult elő, hogy egyszer majd az egész hatalmas vagyont ő fogja igazgatni. Pedig Báthory Zsófia már megcsappant jószágokat vett át kormányzásra, mivel az erdélyi birtokok mind odavesztek. Rákóczi lengyelországi hadjárata után a nagyvezér ragaszkodott ahhoz, hogy Rákóczinak, anyjának, feleségének, fiának javai ne legyenek Erdélyben. Ezeket a birtokokat Apafi fejedelem szétosztogatta hívei között. Az özvegy fejedelemsasszony megpróbálta ugyan visszaszerezni őket, hivatkozva hősi halált halt férjére, de nem járt eredménnyel. Az új birtokosok kijelentették: készek előbb elveszíteni életüket, minthogy visszaszolgáltassák szerzeményüket. Különböző is, üzenték vissza a rendek Munkácsra, „hogy mennyire idegenkedik az ottomán porta a felséges Rákóczi háztól, azt talán illőbb hallgatással mellőzni, mint szóvá tenni.” Ebben volt némi igazság, tekintve, hogy Ali budai pasa bejelentette igényét Rákóczi magyarországi birtokaira is. Azt, hogy ezek a területek mégis megmaradtak, csakis a váradi védők hősiességének köszönhetőék Rákócziék, az ostrom ugyanis olyan sokáig elhúzódott, hogy a töröknek már nem volt ideje ezzel a tervével is törődni. Pedig Rákóczi

özvegye még csak el sem küldte azt a kétezer lovas, amelyeket a végsőig szorongatott várvédőknek megígért.

A Rákóczi ház valláscseréjének messzemenő következményei lettek. A tény már önmagában rendkívül riasztó volt, mivel a Rákócziak addig a hazai protestantizmus legszilárdabb oszlopai voltak és birtokaik a hívők számára menedékkül szolgáltak. Ehhez adódott még az, hogy Báthory Zsófia egyszemélyes keresztes hadjáratot indít az „eretnység” ellen, szinte megszállottként terjeszti régi-új hitét. A renegátoknak azon fajtájából származott, akik harcos hittérítői lettek választott vallásuknak, mint például Pázmány Péter. Nem világi dicsőség, vagy félelem szakasztotta őt el a kálvinizmustól, amitől férje félt, hanem valódi, kiforrott meggyőződés. A hittérítés volt számára a vezeklés is, amiért egykor elhagyta a katolikus vallást. Semmitől sem riadt vissza, hogy eszméinek érvényt szerezzen, de vállalta tetteinek minden következményét is. Aki megfélemlítésével próbálkozott, annak keserűen csalódnia kellett: ez az asszony vasból volt, és nem ismert lehetlent.

Legelső feladatként saját környezetét alakította át: a protestánsoknak nem maradt más választásuk, mint menni vagy áttérni. A kálvinista tanítók helyébe jezsuitákat hívott, közülük kerültek ki aztán legbizalmasabb emberei is: Páter Millei István, P. Kiss Imre, P. Sámbar Mátyás. Még jól meg sem „kesergette” férje halálát, amikor birtokain tüzes hadat üzent a reformátusoknak. Taktikája az volt, hogy a protestánsoktól minden lehetséges jövedelmet elvont, így azok maguktól is elsorvadnak majd. A reformátusokat legérzékenyebben a pataki iskola jövedelmeinek „letartóztatása” érintette. A fejedelemasszony a „cuius regio eius religio” elvére támaszkodva kijelentette: ő most már katolikus és az 1647. 11. törvénycikk értelmében más vallásúakat nem köteles támogatni. A protestánsok viszont az 1647. 14. törvénycikkre hivatkoztak, ami szerint az iskolák és templomok erőszakos foglalása, jövedelmeinek visszatartása 600 forint pénzbírsággal jár. A pataki iskola esetében valójában arról volt szó, hogy Lorántffy Zsuzsanna végrendeletében meghatározott jövedelmet hagyott az iskolára és örököseinek is kötelességévé tette ezek kifizetését. Ennek pedig semmi köze ahhoz, hogy az illető milyen vallású, mert ha a legátumot nem tartja tiszteletben, a károsultaknak törvény adta lehetőségük a vármegyéhez fordulni jogorvoslatért. Amennyiben a vármegye a panaszt helytállónak találja, le kell foglalnia a királyhalmeci és a dobóruszkai birtokot az iskola számára. Minderről Lorántffy Zsuzsanna részletesen intézkedett végakaratában. Az illetékesek valóban bírósághoz fordultak. A zempléni alispán már 1662-ben megintette a fejedelemasszonyt, de ő mit sem törődött ezzel, rendíthetetlenül folytatta tovább misszióját. Minden módon pártfogolta az áttérőket, akár még udvarában is adott nekik tisztséget. A református istentiszteleteket megzavarta, kényszerítette őket, hogy halottaikat katolikus ceremónia szerint temessék el. Parasztgyerekek keresztanyaságát vállalta el, s gazdagon megajándékozta őket.

A pataki iskola jövedelmeit viszont nem adta vissza, e helyett 1662-ben segített felállítani a Missio Rakocziánát Patakon, amely jezsuita rezidenciává fejlődött. Az itt élő jezsuiták tanítanak az új katolikus iskolában is. Ennek létrehozása azzal a nem titkolt céllal történt, hogy a kálvinista kollégium szerepkörét átvegye. Főnöke haláláig P. Millei István, 1677-től P. Kiss Imre, a fejedelemasszony legfőbb bizalmasa, gyóntatója, ellenségei szerint rossz szelleme volt. P. Millei folytatta Rákóczi Ferenc nevelését, később Zrínyi Ilona is őt választotta gyóntatójául. Báthory Zsófia a protestantizmust azonban nem csak fizikailag, hanem szellemi téren is le kívánta legyőzni, mert udvari jezsuitáit arra buzdította, hogy a kassai és

pataki református prédikátorokkal hitvitázzanak. A jezsuita térhódítás nagy eredménye volt még a kassai rendház továbbfejlődése. Kassán a fejedelemszöny is épített templomot és fel is szerelte. P. Vid László rektor kérésére lehetővé tette 1674-ben nyomda felállítását is.

Báthory Zsófia erőszakos katolizáló tevékenysége hatalmas felháborodást keltett. Zemplén vármegye többszöri intése mit sem használt, ezért ellenfelei a nádorhoz fordultak, aki viszont Báthory Zsófia barátja volt. Wesselényi 1665. szeptemberben terminust tűz ki a békeltetésre Kassán. Ezek a tárgyalások mind eredmény nélkül zárultak. 1667-ben az országgyűlésen a protestáns rendek kijelentették: addig nem tárgyalnak, míg Báthory Zsófia miatt elégtételt nem kapnak. A felvidéki tizenhárom vármegye az esztergomi érsek által üzente: képesek a császártól is elszakadni Báthory Zsófia miatt. A dolog odáig jutott, hogy az ügyel a császári titkos tanács is kénytelen volt foglalkozni, annál is inkább, mert az a hír járta, hogy az elégedetleneket Apafi Mihály erdélyi fejedelem tüzeli, és fegyveres támogatást is ígért nekik. Egy 1664-ben kelt levelében Apafi azzal fenyegetőzik, hogy megcsendesíti majd ő Rákóczi Ferenc éretlen buzgóságát! Lipót azonban minden egyes esetben az özvegy pártját fogta, ezért az megközelíthetetlen volt. A pápai államtitkár meg is dicsérte, hogy inkább a lelkiismeretére, mint az államrezonra hallgat. Pedig a császárnak jól felfogott érdeke inkább azt diktálta volna, hogy a nagyasszonyt megegyezésre buzdítsa, s ezzel elejét vehette volna a felvidéki zavargásoknak és megkímélhette volna magát tetemes anyagi és katonai áldozattól, de hát mit is várhattak volna a protestánsok attól a királytól, aki prédikátoraikat néhány évvel később gályarabságra küldte!

Az erdélyi országgyűlések is sűrűn foglalkoztak a Rákóczi ház „büntetlenül művelt üldözéseivel”. Báthory Zsófia csodálkozik: vajon mi jogon szól bele az erdélyi fejedelem a magyar király fennhatósága alá tartozó ország belügyeibe? „Az fejedelem ökegyelme erdélyi jószáginkat fenyegette, ha az praedikátorokat el nem bocsátják. Nem lévén dependentiája az országnak Erdélytől, az ide ki való cselekedetünkéből számot nem vehet a fejedelem ökegyelme.” Volt azonban olyan vitás ügy is, ami kifejezetten erdélyi vonatkozású volt: II. Rákóczi György lengyelországi hadjárata idején két emberét, Gyeróffy Györgyöt és Apafi Istvánt zálogul hagyta ott, hogy majd később kiváltja őket. Csakhogy Rákóczi hamarosan meghalt, és a kezesek saját erőből voltak kénytelenek kiváltani magukat a fogságból, majd magánemberként keresték fel Báthory Zsófiát, hogy térítse meg kárukat. Ő erre nem volt hajlandó, a császárhoz is felírt az ügyben: „Arra törekszenek, hogy báthori és somlyai birtokaimat is elfoglalják. Jóllehet ismerik a jogot, hogy a feleség nem köteles a férjéért bűnhődni és fordítva.” Igazságtalannak érzi, hogy ő fizessen férje, az egykori fejedelem helyett, holott annak összes erdélyi birtokától megfosztották őt. Somlyó elkobzásának tervét valószínűleg Teleki Mihály agyalta ki. Ezzel zsarolni tudták az özvegy fejedelemnét, mert ha az a birtokán élő erdélyieken esett sérelmeket orvosolná, mondta az erdélyi országgyűlés, akkor ők is méltányosan járnának el kérelme ügyében. Maga Bethlen János mondta ki, hogy sokkal inkább politikai, mint jogi megfontolások döntöttek az ügyben. Lipót is hiába állt ki Báthory Zsófia mellett, mert amitől félt, mégis bekövetkezett: Apafi ellene döntött, s így a kezesek javára elkobozták az ősi Báthory birtokot, születésének helyét, Somlyót.

A fejedelemszöny tényleg büntetlenül ujjat húzhatott a törvényel. A protestánsok hiába hoztak ellene elmarasztaló ítéleteket, ha azokat foganatosítani nem lehetett, mert ezt maga a király akadályozta meg. A protestánsok mindebben a szabad vallásgyakorlatukat biztosító bécsi és linzi békepointok semmibe vételét, a jog lábbal tiprását látták. A botrány lassanként országos sérelemmé dagadt és a Wesselényi-felkelés egyik oka, kirobbantója lett.

I. Rákóczi Ferenc házassága és a Wesselényi-összeesküvés

1665 nyarán I. Rákóczi Ferenc jegyet váltott Zrínyi Ilonával, Zrínyi Péter horvát bán lányával. Méghozzá a trencsényi fürdőben, ahol Zrínyi Péter, Báthory Zsófia, Wesselényi nádor és mások is jelen voltak. II. Rákóczi György és felesége eredetileg úgy tervezték, hogy fiúknak uralkodói udvarból választanak társat, de a lengyelországi hadjárat után megváltoztak I. Rákóczi Ferenc házassági esélyei is. Zrínyi Ilona és Rákóczi Ferenc házasságának terve a Zrínyi Miklós nevével fémjelzett mozgalom utolsó szakaszában, az 1660-as években kristályosodott ki. 1662 végén Báthory Zsófia Bécsbe küldött megbízottai tárgyalnak Zrínyi Péter bizalmi emberével, Vitnyédi Istvánnal. A terv kifundálását egyesek Frangepán Katalinnak, Zrínyi Péter feleségének tulajdonítják, mások Széchy Mária mesterkedését látják az ügy mögött. Az tény, hogy a nádorné sokat tett e házasság létrejötté érdekében: ő közvetített legtöbbit a felek között. 1665 nyarán a trencsényi fürdőben Rákóczi és Zrínyi Ilona találkoztak is, ami arra utal, hogy némi beleszólást mégis kaphattak sorsuk alakításába. Ha így történt, azt Báthory Zsófia csak helyeselhetett, mert mint egy későbbi levelében írja: „Régi példamondás, feleséget és lovat látatlanul venni sem mindenkor szerencsés.” A menyasszony ellen Rákóczinak nem volt kifogása, hiszen Zrínyi Ilona szép volt, okos és kedves. Ami Báthory Zsófia szempontjából fontos volt, az is teljesült: az ifjú ara vagyonos és főleg katolikus Habsburg-hú családból származott. Az esküvőt 1666. március 1-jén, Makovica várában tartották meg, az esketést Szelepcsényi György prímásra bízták, ami arra vall, hogy az uralkodó tudtával és jóváhagyásával köttetett meg.

Néhányan úgy gondolták, hogy ez a házasság Báthory Zsófiának nem tetszett, mert még az esküvőre sem ment el. Az mégsem valószínű, hogy ebben az esetben beleegyezését adta volna. Az esküvői meghívóban is azt írja, hogy fia „anyai javallásunkból jegyzette el magának” Zrínyi Ilonát. A protestánsok tartottak ettől a házasságtól leginkább: attól félték, hogy a két család majd az ő vallásuk üldözésére fogja felhasználni egyesült erejét. Csak azzal bíztathatták magukat, hogy a Zrínyi család vallási toleranciájáról közismert és nem fog segédkezni a fejedelemsasszonynak a protestánsok elleni harcában.

A mennyegző után néhány nappal a fiatal pár felkereste Munkácson az özvegy fejedelemsasszonyt, majd Sárospatakra mentek tovább, ahol nagyszabású udvart rendeztek be maguknak. Még a pátereken is megosztottak: Millei és Kiss Imre maradtak a fejedelemsasszonynak, Sámbar Mátyást kapta a fiatal pár. Báthory Zsófia még csak nem is sejtette, micsoda társaságba keveredhet egyetlen fia! A házasság létrehozóiiban nem nehéz megismerni a király elleni összeesküvés oszlopos tagjait. A háttérben húzódo szándék mindenképpen a hatalmas Rákóczi vagyonnak a készülő felkelés szolgálatába állítása volt. De az sem mellékes, hogy Rákóczi megnyerése esetén a dicső fejedelmi család neve is fémjelezné a mozgalmat. Zrínyi Ilonának is feladata lehetett a fiatal férj megnyerése az ügynek, a Zrínyi család vasvári béke utáni politikai irányváltásának megfelelően. Persze ha a házasság kötésének évében a közhiedelemmel ellentétben tényleg csak tizenégy esztendő volt, mint Nagy László állítja, akkor nem valószínű, hogy túl nagy nyomást tudott volna gyakorolni férjére politikai ügyekben. Valószínűbb, hogy Zrínyi Péter befolyása hatott az ifjúra, aki tudhatott Zrínyi Miklósnak és édesapjának kölcsönös nagyrabecsüléséről, s hogy apja mennyire tisztelte a költő és hadvezér véleményét. Apósa többször is felkereste őket Sárospatakon, ahol a fáma szerint a „sub rosa” termében folytak a titkos tárgyalások. Az egyébként erélytelen fiatalember most először sarkára állt anyjával szemben. Ő nem volt vallási fanatikus, sem feltétlen Habsburg-hú, s az

ügy érdekében, apósának sugalmazására kész volt kiegyezni a protestánsokkal. 1669. áprilisban megkötötték a sárospataki egyezményt, melynek értelmében Rákóczi kötelezettséget vállalt, hogy a református iskolák és templomok anyja által elvett jövedelmeit visszaszolgáltatja, a pataki főiskola segélyezését újra folyósítja, a protestáns templomok látogatását nem akadályozza. Ezzel Rákóczi egy csapásra a kelet-magyarországi ellenzéki mozgalom vezérévé lépett elő. Báthory Zsófia nagyon haragudott, mindenáron meg akarta akadályozni fia lépését, majd amikor ez nem sikerült, a királyhoz fordult, hogy a békét ne erősítse meg.

A felkelés hamar kudarcba fűlt. 1670. május elsején a tállyai gyűlés a fegyverletétel mellett döntött, s Rákóczi rémulten anyjához futott, az erős munkácsi vár védelmező falai közé. Báthory Zsófia állítólag e szavakkal fogadta gyermekét: „Azzal, hogy megvetted anyád tanácsát, elvetemült fiam, és az eretnekhez pártoltál ... szerencsétlenséget hozó fegyvert fogtál a rómaiak császára ... micsoda fájdalommal sújtottál engem, minő éjszakákat s nappalokat éltem át attól az időtől fogva. Tudd meg ezért ... ha egyszer a hatalmamban lévő várba eljöttél, azt kell követned, ha akarod, ha nem, amit én parancsolok.” Rákóczi Ferenc bele is nyugodott ebbe, és Báthory Zsófia elindította a gépezetet fia megmentése érdekében. Levelet ír Kollonich Lipótnak, melyben mélységesen elítéli ezt a „csúnya ribilliót”, amelyért Zrínyi Péter, fia felbujtója halált, Széchy Mária pedig korbácsot érdemelne. Jó lenne, mondja, ha német sereg jönne az országba a katolikus vallás védelmére és kész segítségét felajánlani a gonoszok megfenyítésére. Elküldi az udvarba Mokchay András korbáviai püspököt, ellátja instrukciókkal és sok ajándékkal, hogy próbálja megpuhítani a császári udvar befolyásos embereit. Törekvése nem talált süket fülekre, mert Széchenyi György, Szelepcsényi primás és Szegedy Ferenc váci püspök is felkarolták ügyét, s Montecuccoli a fejedelemszony egyik levelére egyenesen azt írta széljegyzetként, hogy azt „aranyba kellene foglalni” Báthory Zsófia ekkor már szinte gyűlölte ezeket az embereket, élükön Zrínyi Péterrel és Széchy Máriával, akik fiát fondorlatos módon behálózták és csaknem a végromlásba taszították. Segítségét nyújtott a megtorló császári seregnak a rebellesek elfogásában. Egyrészt, hogy fián segítsen, mert annak sorsa még nem dőlt el teljesen, bár a császár hajlandóságot mutat megkegyelmezni neki, de e mellett hajtotta a bosszúvágy is. Rákóczi másként gondolkodott. Nagyon bántotta híveinek sorsa és titokban figyelmeztette legtöbbjüket, hogy őrizzék meg anyja katonáinak cselvetéseitől. Bécsben bíztak a fejedelemszonyban, tudták, hogy féken tudja tartani fiát. 1670. június 20-án Sátoraljújhelyen a holsteini herceg és Heister közreműködésével megszületett az egyezés: a császár megkegyelmez Rákóczinak, ha seregét elbocsátja, a császári katonaságot élelemmel ellátja, váraiba császári őrséget enged, kivéve Munkácsot, mert az a fejedelemszony saját vára. Báthory Zsófia szeretett volna magyar őrséget is tartani váraiban, de csak harminc-harminc hajdút engedélyeztek neki Patakon és Ecseden. Ezeket a várakat azonnal át is kell adni. Nem így képzelte ő a német seregek Magyarországra jövetelét! Mikor Spork június 7-én seregével bevonult Sárospatakra, Báthory Zsófia „vidám arccal, de belsejében bús lélekkel” adta át a vár kulcsait. Az ecsedi vár ellenállt, csak a fejedelemszony személyes megjelenésére volt hajlandó kaput nyitni.

A hadisarc összegében már nehezebben jutottak dűlőre. Bécs kétmillió forintot kér, Báthory Zsófia százezret ajánl. 1671. februárban végre sikerült megegyezni: a végösszeg négyszázezer forint lett, ebből kétszázezer készpénzben, százötvenezer élelemben kell kifizetni, 50 ezer forint értékig a trencsényi jószágot foglalja le a Kamara. A családnak nagy megterhelést jelentett ennek a sok pénznek az előteremtése. Szerencsére a fejedelemszony

kialkudott némi határidőt. Így is hatalmas kölcsönöket kénytelenek felvenni és Zrínyi Ilona is odaadta minden családi vagyonát. Rákóczi cserében különböző birtokokat köt le anyjának és feleségének. Zrínyi Péter, Frangepán Ferenc, Nádasdy Ferenc sorsa megpecsételődött, életük végére a bakó keze tett pontot, de Rákóczi meg volt mentve és ezt csakis anyjának köszönhette.

A „véres nagyszony”

Báthory Zsófia úgy jellemezte kissé rosszmájúan, ámde találóan a Wesselényi-felkelést, mint „boldogtalan, vakokat vezető, sötétben botorkázó elpártolást”. Sem a felkelés, sem következményei nem tántoríthatták el feltétlen királyhűségétől. Sok embert juttatott a császári katonák kezére, de sokakat meg is mentett az üldözéstől és a börtöntől. Főleg, ha azok katolikusok voltak, vagy frissen tértek katolikus hitre, ahogyan Kazinczy Péter Zemplén megyei főjegyző tette. Erre mondta Millei páter, hogyha a fejedelemlétre bíznák a dolgot, a tévelygőknek nagy része már katolikus lenne. Az áttérés őszinteségében a fejedelemszony nem kételkedett, de a páttert nem is nagyon érdekelte, mert már az is tiszta haszon, ha az új hívó gyerekei katolikus hitben fognak nevelkedni. Barkóczi Ferenc ügyében Rottal Jánoshoz, a lőcsei komisszió elnökéhez fordult. Kéri, hogy engedjék el szegényt, mert „nincs szintén anynyira való vétke ökelmének.”

Mihelyst megszabadult a fia miatti aggodalomtól, mint a „megsbesített vad” vetette bele magát újra kedvenc elfoglaltságába, a protestánsok üldözésébe. A kortársak egyértelműen jezsuita környezetét tartották felelősnek a nagyszony túlkapásaiért. A páterek népszerűtlenségére jellemző, hogy Sámbar Mátyást egy protestáns kortárs a nem túl hízelgő „amaz hamis ördögök ágyékából származó” barokkos jelzővel illette. Kiss Imrét talán még jobban gyűlölték, a tarpaiak nyíltan a szemébe is mondták úrnőjüknek: ha mindenkor mellette nem ül a páternek, megölik azt!

A fejedelemszony első haraja most is a sárospataki kollégium ellen irányult. Újra megvonta jövedelmeit, 1671. október 20-án a professzorokat és a diákokat kikergette az iskolából. A kálvinista tanintézmény száműzetésbe kényszerült. Debrecenbe, Marosvásárhelyre költözött, végül Gyulafehérváron állapodott meg Apafi védelmező szárnyai alatt. 1682-ben térhettek csak vissza Patakra a diákok, méghozzá Thökoly Imre jóvoltából.

Ugyancsak Lorántffy Zsuzsanna eredményeit rombolta le a kárpátaljai pravoszláv ukránok katolikus uniójának egyengetése. Igaz, hogy ez eredetileg is katolikus törekvés volt, a frissen rekatolizált Homonnai Drugeth György próbálkozott a legelső uniós kísérlettel 1614-ben. Később I. Rákóczi György uralkodásával hiúsította meg a tervet, de halála után felesége még keményebb vonalat követett: az ő terve egyenesen a kálvinista unió létrehozása volt. Amikor meghalt, helyét Báthory Zsófia foglalta el, és megint a katolikus unió kérdése került napirendre. Lippai prímás nagyon örült a fordulatnak, és rögtön akcióba kezdett, hogy terveit keresztülvitesse a fejedelemszonnal, de abban hirtelen feléledt a földesúr, és bizonyos kérdésekben nem volt hajlandó engedni. Az ügy így alaposan elhúzódott, még a hetvenes években is azon ment a harc, hogy ki legyen az uniós püspök. Nem is fejeződött be az egyesítés Báthory Zsófia életében, hanem csak sokkal később, a XVIII. század közepén.

A protestánsok nem adták fel a reményt, hogy érdekeiket meg tudják védeni, de most már nem csak a törvény fegyverével harcolnak ellene: az éledő kuruc mozgalom direkt

sarcolja, pusztítja az ő birtokait. Velük nemigen tud hadakozni, így a kálvinista tanítókon töltötte ki haragját: „Tudtára adjuk mindeneknek, az kiknek illik, legelsőbbben is az Calvinista Espereseknek és praedikatoroknak, mivelhogy... jószáginkban sok megbecsülhetetlen károkat vallottunk, s általok [ti. a kurucok] szolgálaink közül megölettek, vagdaltattak, s megfosztattak... elvégeztük magunkban megmásolhatatlanul, ha ezentúl vagy egyházi vagy más renden lévő emberink megkárosíttatnak és jószágink háborgattatnak eo facto valamennyi calvinista epereseket, praedikatorokat kaphatunk, vagy Tiszán, vagy Szamoson tul, vagy innen, bőrökkel s étellel fizetünk meg.” Mivel a kurucok védnöke köztudomásúlag Apafi fejedelem volt, nem csoda, ha Rákóczinét őt okolta a kurucok pusztításaiért. Kéri, hogy „a fejedelem őkegyelme assecuráljon, hogy jószáginkban nem háborgat”, mert a prédikátorok közül eddig „se meg nem öltünk, se tömlőczben senkire senkit nem vettünk” szemben a kálvinistákkal, akik „sok papokat öltek, vertek, kinzottak”, s ha ez így megy tovább, ő sem lesz többé elnéző és sokakat a másvilágra küldet! A fejedelemasszony egyáltalán nem túlzott a kuruc túlkapások felől. Már az 1672-es támadás alkalmával számos katolikus papot és nemest meggyilkoltak. Enyhébb csintalanságnak számított, ha egy katolikus papot csupán kiheréltek, mondván, hogy szükségtelen dologtól fosztják meg. A katolikus kegytárgyakat is úton-útfélen meggyalázták. Bár a fejedelemasszony kezdte a zaklatásokat, most mégis ártatlannak érzi magát „mert ha minket nem háborganak, mi senkit sem bántunk” – állítja, de ez a kijelentése nélkülözi a kellő megalapozottságot.

Mindez nem javított Erdéllyel való kapcsolatán, ami már úgyis nagyon megromlott. Apafinak külön szúrta a szemét, hogy Rákóczi Ferenc viseli a választott erdélyi fejedelmi címet. A Wesselényi-felkelés idején ebből konfliktus született. Apafi meg volt róla győződve, hogy Rákóczi fejedelmi hatalmára tör, s a félreértés csak később tisztázódott. A somlyói jószág elkobzása sem volt túl baráti gesztus. Báthory Zsófia Teleki Mihályhoz fordult, de a fejedelemnek is írt e tárgyban: kifogásolta, hogy Bethlen János fiaival károsítják őt somlyói birtokában. Az említett fiú, Bethlen Miklós visszaemlékezéseiből tudjuk viszont, hogy ez idő tájt a fejedelem foglalkozott a gondolattal, hogy Báthory Zsófiát feleségül kéri. Az asszony régi szépsége ide vagy oda, ez eléggé érthetetlen, tekintve, hogy kapcsolatuk igen feszültnek volt mondható, de mindjárt világosabb az ügy, ha azt látjuk, hogy Apafi a lengyel koronára pályázott ekkoriban és még a katolikus vallás felvétele sem állott távol elképzeléseitől. Báthory Zsófia viszont félig lengyel volt, s ráadásul roppant gazdag. A tervből végül semmi sem lett, még a leánykérésig sem jutott el az ügy, de nagy valószínűséggel Rákóczi özvegye kikoszarazta volna a fejedelmi kérést.

Nagyobb gondja volt most ennél a családnak: elő kellett teremteni a hatalmas váltságdíj összegét. A Rákócziak legendásan gazdagok voltak ugyan, de ekkora készpénzt előteremteni még őket is megterhelte. Kénytelenek voltak ékszerekkel kereskedni. Ebben a korszakban a teaurálás igen divatos szokás volt, sok főúr is élt a lehetőséggel. Az ékszerek és a föld – ez a két dolog tartotta meg értékét, tehát ezeket gyűjtötte, aki tehette. Az 1670-es években Báthory Zsófia több helyen árulta ékszereit, így került kapcsolatba Forgách Ádám felsőmagyarországi nagybirtokossal, aki éppen ékszereket akart vásárolni, de mivel készpénze nem volt, a Rákóczi birtokokkal szomszédos tiszaszentmártoni birtokát ajánlotta fel cserének. Báthory Zsófia ravasz módon csökkenteni szeretne volna ennek a birtoknak az értékét, hangsúlyozva, hogy „az hódoláshoz igen közel vagyon az jószág, sőt, talán alattomban hódol is.” A főúr kezdetben feltétel nélkül bízott az asszonyban, de aztán megingott, mert rájött, hogy Báthory Zsófia csak „temporizál”, vagyis húzza az időt, hogy jobb üzletet

köthessen. A csere végül is nem történt meg, a csalódott főúr levonta a tanulságot: „Akinck pappal és asszonyemberrel van dolga, úgy jár mint én.”

A váltságdíjat a család nehezen teremtette elő, a sok felvett kölcsön miatt még hosszú ideig pereskedtek, ez azonban nem befolyásolta Báthory Zsófia királyhűségét Pedig őt is érték sérelmek. Birtokait épp úgy nem kímélte a győzedelmes német katonaság, mint bárki másét, s panaszait a bécsi haditanács néha meghallgatta, néha nem, de soha nem orvosolta. Roppant sértő lehetett az is, hogy a kállói új német kapitány vadászkutyáit a Rákóczi - ház tagjairól keresztelte el. Mégis, amikor 1677-ben Wesselényi Pál kuruc vezér Magyarországra kiindulva csatlakozásra szólította fel a fejedelemasszonyt, előrebocsátva, hogy ha nem tart a mozgalommal, „Nagyságod megtudgya mint ily hazája ellenségén s minden jószágán, amit elkövethetünk, elkövetünk, Ngod senkire se vessen, hanem csak magára,” Báthory Zsófia nem tárgyal velük. Bár jól tudta, mit jelent ez, mégis azt felelte a fenyegetőző kuruc vezérnek, hogy jobb lesz, ha várától távol tartják magukat, mert „nem fogja kímélni tőlük a golyót”. Erre mondta Acsády, hogy Báthory Zsófia a kurucok fenyegetéseivel, kalandozásaival szemben több férfias bátorságot fejtett ki, mint a vele egy párton lévő főurak bármelyike. Teleki Mihálynak, a másik kuruc vezérnek barátságosabb hangon írt, hiszen ők már régről jó ismerősök voltak. Elismeri, hogy a birtokait pusztító katonák közül sokakat tömlöcbe vetett, amiért „minket senki istenesen bal képpen meg nem ítilhet, mert a természet is, mely minden lelkes állatban öntetett, arra ad ösztönt, hogy maga ellensége ellen magát oltalmazza”, de azért hozzáteszi megnyugtatóképpen, hogy a rabok nincsenek kemény iga alatt. Telekinek nemigen lehetett oka csodálkozni a fejedelemasszony eljárásán, mert nála jobban senki nem ismerhette felfogásmódját. Politikai hitvallását egy korábbi levelében részletesen kifejtette neki Báthory Zsófia: „Mi nem ösmerünk az római császáron kívül más urat az országban... nincsen több hazánk Magyarországnál s azért is nem akaránk egyetérteni koronás királyunktól elpártoltakkal, hogy ezen hazában élhessünk mind fogytig, nem gyalázatos pártolkodásnak nevét viselvén, hanem állhatatos hűséggel tündökölni mind Isten s mind királyunk előtt.” Egyáltalán nem értette a kurucok szándékait, meg volt róla győződve, hogy az ő felfogása a helyes. „Vajha mások is szegény magyar nemzetnek olyan előmeneteli és boldog csendes állapotját kívánnák szívesen, mint mi, nem volna nemzetségek előtt való gyalázatra ez a rút, felfordult állapot országunkban.”

Az utolsó évek

1676. június 8-án Makovicán meghalt I, Rákóczi Ferenc. Halálának körülményeit máig sem tisztázták, talán valamilyen heveny betegség oltotta ki életét. Két kis árvát hagyott maga után: a négy esztendőös Juliannát és a csecsemő Ferencet. Fia születése után már csak arra volt ideje, hogy gyermekeit a magyar király gondjaiba ajánlja. Ezzel a lépéssel családját szeretne volna megővni, ehhez képest elég nagy kalamajkát okozott. Lipót ugyanis e végakaratot úgy értelmezte, mintha a kis Rákóczi árvák gyámsága őt illetné, ami azzal járt volna, hogy a hatalmas vagyon igazgatása a központi hivatalokra hárul. Zrínyi Ilona és Báthory Zsófia mindent megtettek, hogy ez ne következzen be, és gyermekeire továbbra is Ilona viselhesen gondot. Zsófia a császárhoz lojális volt ugyan, de annyira nem, hogy családjá érdekénél is előrébb tartsa. Újból elővette régi mentorait, leveleket, ajándékokat küldözget. Nagy hasznát vette most Kazinczy Péternek, akit ő mentett meg a börtöntől, és akit a Rákóczi-ház

főügyészévé tett meg. Kazinczy igen jól látta el feladatát. I. Rákóczi Ferencet még el sem temették, amikor megérkezett a király megerősítő levele, mely 1676. augusztus 12-én Zrínyi Ilonát nevezi ki a gyerekek gyámjának.

I. Rákóczi Ferencé volt az utolsó fejedelmi temetés Magyarországon. Báthory Zsófia övele veszítette el az utolsó embert, akit igazán szeretett. A jelek szerint Zrínyi Ilona sem tudta magát a szívébe lopni. Unokáit nagyon szeretete ugyan, de ők még picik voltak. Ilona kezében e két gyermek az ütőkártya: miattuk viselte el őt is az anyósa. Pedig eleinte ez nem így volt. Férje halála után Ilona beköltözött Munkácsra. Ez a vár biztos védelmet nyújtott a katonák zaklatásai ellen, de a háztartási költségek megosztása is fontos szempont volt. Az együttélésről hamarosan kiderült, hogy nem fog menni, Ilona gyerekeivel saját birtokaira költözött. Mi volt a tényleges gond? Biztosan nem tudjuk, de sejteni lehet. Fia halála után Báthory Zsófia már nem volt a régi önmaga. Egyre inkább hatása alá került jezsuita környezetének, valószínűleg sokat betegeskedett. Kevésbé tud már alkalmazkodni új viszonyokhoz. Politikai elképzeléseik, világnézetük is merőben különbözik. Ilona, anyósának a császár iránti mélységes tiszteletében nem tudott osztozni. Neki egész családját tönkretette Lipót politikája, legfeljebb haragot vagy gyűlöletet érezhetett iránta. Az igazi konfliktusok ideje azonban akkor jött el, mikor feltűnt a színen egy új udvarló: Thököly Imre.

1678-ban, amikor az ifjú gróf Zrínyi Ilonával vélhetőleg megismerkedett, már a felkelő kurucok vezére volt, vagyis azok közé tartozott, akik Báthory Zsófia jellemzése szerint „ez nyomorult Magyarországot régi dicsőséges elejek nyomdokait nem követvén és az rosszra éppen elfajulván kegyetlenül pusztítják.” A fiatalok közeledéséről kósza hírek Munkácsra is eljutottak, az öreg fejedelemszony mindjárt számonkérő levelet írt menyének: „Már azt is felveték vala, hova megyen gróf uram, Makoviczára, mátkájához megyen; ha szegény édes fiam élne, megpökné ezt, meg sem engedné.” E sorokból kicsendül az anya fájdalma, de több is forgott itt kockán: ha Zrínyi Ilona feleségül megy az evangélikus Thökölyhez, a lázadók vezéréhez, veszélybe kerül Báthory Zsófia minden eredménye, amit a katolicizmus terjesztése során elért. Úgy járhat menyével, mint övele járt saját anyósa, Lorántffy Zsuzsanna! Ilonának nagyon meg kellett fontolnia, hogy mit válaszol, mert hatalmas örökségről volt szó. Ha anyósa tényleg megharagszik, még képes lesz az egyházra hagyni vagyonát. Ezért Zrínyi Ilona válaszlevelében a mellébeszélés módszerét alkalmazza: Thököly bejelentette magát ebédre. Ő nem mondhatta neki, hogy ne jöjjön, hiszen mások is megvendégelik, amerre jár. Pedig ekkor már többről volt szó közöttük. A kuruc generális visszaküldte menyasszonyának, Teleki Mihály lányának a jegygyűrűt. Ilona mindenestre siet anyósához Munkácsra, kimagyarázkodni és megakadályozni egy esetleges hátrányos végrendeletet. Báthory Zsófia ekkor már nagyon beteg volt. Ilona a gyerekekkel Munkácson maradt ápolni a nagyszonyt, aki 1680. június 14-én családja jövője miatti balsejtelmeiktől gyötörve távozott az élők sorából. Vagyonának túlnyomó részét két unokájára hagyta, ezen túl pedig bizonyos legátumokat tett különböző katolikus kollégiumok, templomok, rendházak és a jezsuiták javára. Menyében nem volt képes megbízni, ezért P. Kissre hagyta a végrendelet végrehajtását, aminek igen sok marakodás, pereskedés lett a következménye. A fejedelemszony temetéséről Ilona intézkedett: fia mellé helyezték testét, az általa építtetett kassai kéttornyú templom sírboltjába, 1681. március 16-án.

Báthory Zsófia megítélése

„Nagyanyám halálára csak úgy emlékszem, mint valami álomra, mégis irgalmadért könyörgök érte legmélyebb alázattal.” - írta Vallomásában II. Rákóczi Ferenc, a fejedelem-asszony unokája, aki ekkor mindössze négy esztendő volt. Ilyen meleg hangon rajta kívül senki sem emlékezett meg róla. Nem kísérté közrészvét sírjába: Felső-Magyarországon a protestánsok üldözése miatt nem volt túl népszerű. A kassai ravatal fölött csak kevesen állhattak igazán megrendülten: talán egyedül P. Kiss Imre, aki még úrnője halála után is bőszen védte annak érdekeit. Zrínyi Ilona bizonyosan megkönnyebbülést érzett: végre elhárult készülődő házassága elől a legfőbb akadály. De ha kortársai nem szerették, még kevésbé mondható ez el az utókorról. A magyar történetírás nem bánt kesztyűs kézzel azokkal a történelmi személyiségekkel, akik a Habsburg-hűségben vélték megtalálni a kivetítő utat Magyarország nyomorúságos helyzetéből. A hagyományos kuruc-labanc ellentétből mindenképpen az előbbieket kerültek ki győztesen, legalábbis történeti megítélésük szempontjából. Báthory Zsófia saját és családja sorsát a királyhűséghez kötötte, és ez számára kifizetődőnek bizonyult, de hálásak lehetnek ezért neki utódai is, mert ha ő nincs, sokkal hamarabb elérte volna a balvégzet a Rákóczi-családot.

Leveleiből egy értelmes, erős és öntudatos asszony tekint ránk, aki tisztában van társadalomban elfoglalt helyzetével és lehetőségeivel, olykor szellemes is tud lenni, családjára féltő gonddal ügyel, a hozzá közel állókat minden erejével védelmezi, de ellenségeivel szemben kíméletlen, s eszméit akár erőszakkal, másokon átgázolva is megvalósítani igyekszik. Módszerei a mai kor emberének nem túl szimpatikusak, de nem szabad elfelejteni, hogy ő a XVII. század gyermeke volt, ahol a vallásos rajongás és a kegyetlenség mindennapos, megszokott dolgok voltak. A cél szentesíti az eszközt – így gondolta ezt Báthory Zsófia is sok kortársához hasonlóan. A Batthyányiak, a Homonnaiak is erőszakos eszközökkel terjesztették a katolikus vallást, az ő tevékenységük mégsem keltett akkora visszhangot, mivel az ő birtokaik kiterjedése meg sem közelítette a Rákócziakét, s ők nem is voltak olyan következetesek és végsőkéig kitartók, mint Báthory Zsófia, aki ráadásul mindezt nőként és egyedül vitte végbe. A XVII. század tisztelte az erős és öntudatos asszonyokat – de csak egy határig. Becsülték Lorántffy Zsuzsannát, de mögötte ott állt férje, majd annak halála után fia, a két erdélyi fejedelem. Zrínyi Ilonáról is hasonlóakat lehet elmondani, ő mindössze hat évig volt özvegy. Báthory Zsófia mögött viszont nem állt senki. Közeli rokonai mind meghaltak, fia erélytelen és befolyásolható. Nemhiába szimpatizált annyira Széchy Máriával, mert van bennük valami közös: mindketten roppant önállóak és öntörvényűek. De már Széchy Mária sem tehetette meg, hogy férje halála után nem megy újra férjhez, mert mint magányos özvegy, nagyon is sebezhetőnek bizonyult: összes rokona birtokaira pályázik, perek sorát akasztják a nyakába, és még I. Rákóczi György fejedelem is kihasználta szorongatott helyzetét és megszerezte tőle dévai várát.

Mindenki csodálkozott azon, hogy Báthory Zsófia miért nem ment újra férjhez, holott fiatal volt még, gazdag és szép. Egyesek arra gyanakodtak, hogy búskomorságba esett, holott energikus cselekedetei cáfolták ezt. Mások szerint annyira szerette férjét, hogy többé nem volt kedve más férfihoz. Senki sem gondolt arra a nyilvánvaló tényre, hogy azért maradt özvegyen, mert terveit megvalósításában akadályozta volna őt egy férj. Nem érdekelték őt különösebben a férfiak, illetve volt valami, ami jobban érdekelt: a vallása. Amikor özvegyen maradt, felismerte a nagy lehetőséget, hogy végre azt tehet, amit akar. Az egyetlen ember,

aki beleszólhatott tetteibe, maga a király volt, de őt biztosította feltétlen hűségéről és a maga pártjára állította. Ilyen biztosítékkal a háta mögött nyugodtan belefoghatott tervei megvalósításába, és az eredmények megmutatták politikájának helyességét, mert bármit is tett, Lipót miatt senki sem tudott hozzáférni.

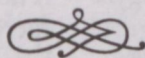
Jó cél volt vagy rossz, amiért küzdött? Felesleges ezen vitatkozni, mert a válasz csakis szubjektív lehet. Ő mindenesetre meg volt győződve arról, hogy amit tesz, az Istennek tetsző és jó. Az emberek véleményére nem adott, úgy érezte, hogy csakis Istennel van elszámolnivalója, s hogy előtte nem kell szégyenkeznie tettei miatt. Olyan eszközöket használt, amilyeneket tudott és ismert, ugyanazokat, amelyeket közvetlen környezete is alkalmazott, még vele szemben is, csak ő még erőteljesebben és kíméletlenebbül. Szélsőséges jellem volt Két barátnője, Széchy Mária, a botrányhőső és Hedvig, az apáca különös párost alkotnak, de Báthory Zsófia megítélése szinte rárimel e két asszonyéra, csakhogy egyesítve magában mind a kettőt: ő a „kurva, rossz asszony” és a „szent életű asszony” egyszerre.

Jegyzetek

- ¹ II. Rákóczi György végrendelete. In SZILÁGYI SÁNDOR: *II. Rákóczi György*. Budapest, 1891. [A továbbiakban: Szilágyi 1891.] 571.
- ² Szalárdi János *siralmas magyar krónikája*. Budapest, 1980. Európa Könyvkiadó. [A továbbiakban: Szalárdi 1980.] 636.
- ³ CSEREI MIHÁLY: *Erdély története (1661–1711)*. Budapest, 1983. 70.
- ⁴ Báthory Zsófia Rákóczi Lászlónak, Munkács 1661. aug. 20. id. H. KISS KÁLMÁN: *Báthory Zsófia*. Magyar Prot. Egyh. Isk. Figyelő, 1879. [A továbbiakban: H. Kiss 1879.] 402.
- ⁵ PAULER GYULA: *Wesselényi Ferenc nádor és társainak összeesküvése. 1664–1671*. Budapest, 1876. [A továbbiakban: Pauler, 1876.] 65.
- ⁶ LŐCSEY MÁRIA: *Báthory Zsófia*. Budapest, 1914. [A továbbiakban: Lócsey 1914.] 25.
- ⁷ WELLMANN IMRE: *A Rákóczi birtokok sorsa*. Budapest, 1935. 95.; *A Rákóczi-birtokok részletes felsorolása uo.* 99.
- ⁸ BETHLEN JÁNOS: *Erdély története. 1629–1673*. Budapest, 1993, Balassi Kiadó. [A továbbiakban Bethlen J. 1993.] 267–269.
- ⁹ R. VÁRKONYI ÁGNES: *Magyarország keresztútjain*. Budapest 1978. Gondolat Kiadó. [A továbbiakban: R. Várkonyi 1978.] 167, 173–174.
- ¹⁰ CSENGERY JÓZSEF: *Somlyai Báthory Zsófia*. Felső Magyar-országi Minerva 1831. [A továbbiakban: Csengery 1831.] 405.
- ¹¹ Lorántffy Zsuzsanna végrendelete. In: SZILÁGYI SÁNDOR: *A két Rákóczi György fejedelem családi levelezése, 1632–1660*. Budapest, 1875. 97., [A továbbiakban Csal. lev.] 602–603.
- ¹² ACSÁDY IGNÁCZ: *Széchy Mária (1610–1679)*. Budapest, 1885. [A továbbiakban: Acsády 1898.] 141.
- ¹³ Lócsey 1914. 28.
- ¹⁴ MAKKAI LÁSZLÓ: *Művelődés a 17. században*. In *Magyarország története*. 3/2. köt. 1526–1686. Szerk. Pach Zsigmond Pál. Budapest, 1979, Akadémiai Kiadó, 1514.
- ¹⁵ Meszlényi 1939. 23.
- ¹⁶ Lócsey 1914. 30.
- ¹⁷ VANYÓ TIHAMÉR: *A bécsi nunciások jelentései Magyarországról. 1666–1683*. Pannonhalma, 1935. [A továbbiakban: Vanyó 1935.] 41, 44.

- ¹⁸ Vanyó 1935. 45.
- ¹⁹ Apafi Mihály levele 1664-ből. M. Prot. Egyh. Isk. Figy. 1879. 539.
- ²⁰ Vanyó 1935. 19.
- ²¹ Báthory Zsófia levele 1674. szept. 20. M. Prot. egyh. Isk. Figy. 1879. 539.
- ²² Báthory Zsófia levele I. Lipóthoz. In Bethlen J. 1993. 362–363.
- ²³ Bethlen J. 1993. 42.
- ²⁴ Lőcsey 1914. 41.
- ²⁵ H. Kiss 1879. 4.
- ²⁶ HORVÁTH MIHÁLY: *Zrínyi Ilona életrajza*. Pest, 1869. [A továbbiakban: Horváth 1869.] 5.
- ²⁷ R. Várkonyi 1997. 151–153.
- ²⁸ Báthory Zsófia levele Forgách Ádámnak 1676. jan. 4. Id. MAJLÁTH BÉLA: *Forgách Ádám és Báthory Sófia ékszereinek történetéből*. Budapest, 1882. [A továbbiakban: Majláth 1882.] 27.
- ²⁹ R. Várkonyi 1997. 153.
- ³⁰ Báthory Zsófia meghívó levele Bars vármegyének 1666. jan. 2. Történelmi Tár. 1893. 58.
- ³¹ Ebeni István Teleki Mihálynak 1666. márc. 29. In HARGITTAY EMIL (szerk): *Régi magyar levelestár (16–17. század)*. II. köt. Budapest, 1981 [A továbbiakban: Hargittay 1981.] 348–349.
- ³² Ebeni Telekinck In Hargittay, 1981. 348.
- ³³ NAGY LÁSZLÓ: „*Sok dolgot próbála Bethlen Gábor*”. Budapest, 1981. [A továbbiakban: Nagy 1985.] 376.
- ³⁴ BENCZÉDI LÁSZLÓ: *Rendiség, abszolútizmus és centralizáció a XVII. század végi Magyarországon. 1664–1685*. Budapest, 1980. 25.
- ³⁵ Bethlen J. 1993. 377.
- ³⁶ Báthory Zsófia levele Kollonichnak. 1670. máj. 6. Id. Pauler 1876. 49.
- ³⁷ Pauler 1876. 49–57.
- ³⁸ Bethlen J. 1993. 378.
- ³⁹ Pauler 1876. 87–90.
- ⁴⁰ Lőcsey 1914. 39.
- ⁴¹ Pauler 1876. 203.
- ⁴² Báthory Zsófia levele Rottal Jánosnak 1671. jún. 3. In DEÁK FARKAS: *Magyar hölgyek levelei. 1515–1711*. Budapest, 1879. 333.
- ⁴³ Ebeni István Telekinck. In Hargittay 1981. 349.
- ⁴⁴ Nagy 1985. 339.
- ⁴⁵ H. Kiss 1879. 529.
- ⁴⁶ PERÉNYI JÓZSEF: *A kárpátaljai ukránok egyházi uniójának kezdete a XVII. század közepén*. MTA. NYI. 1958. 12. 187–198.
- ⁴⁷ Báthory Zsófia levele 1673. aug. 6. M. Prot. Egyh. Isk. Figy. 1879. 490–491.
- ⁴⁸ Báthory Zsófia levele 1674. szept. 20. Magy. Prot. Egyh. Isk. Figy. 1879. 539–540.
- ⁴⁹ Nagy, 1985. 388.
- ⁵⁰ Báthory Zsófia levele 1674. szept. 20. Magy. Prot. Egyh. Isk. Figy. 1879. 540.

- ⁵¹ A rendek 1669-ben is arra szavaztak, hogy Rákóczinak meg kell tiltani a cím viselését: Bethlen J. 1993. 348.
- ⁵² Báthory Zsófia Teleki Mihálynak 1671. jan. 22. In *Teleki Mihály levelezése*. 5. köt. 1670–1671. Budapest, 1910. 439.
- ⁵³ Vanyó 1935. 16.
- ⁵⁴ Majláth 1882. 1–37.
- ⁵⁵ Báthory Zsófia levele Forgách Ádámnak 1675. nov. 2., id. Majláth 1882. 22.
- ⁵⁶ Forgách Ádám levele 1676-ból, id. Majláth 1882. 35.
- ⁵⁷ Nagy 1985. 339.
- ⁵⁸ Wesselényi Pál levele Báthory Zsófiának, 1677. okt. 16., id. Lócsey 1914. 42.
- ⁵⁹ Báthory Zsófia Wesselényi Pálnak, 1677. okt., 17., id. Lócsey 1914. 42.
- ⁶⁰ Acsády 1886. 226.
- ⁶¹ Báthory Zsófia Teleki Mihálynak, 1678. aug. 20. In GERGELY SÁMUEL (szerk.): *Teleki Mihály levelezése*. 8. köt. 1678–1679. Budapest, 1926. [A továbbiakban: Gergely 1926.] 239.
- ⁶² Báthory Zsófia Telekinek 1672. szept. 25. In GERGELY SÁMUEL (szerk.): *Teleki Mihály levelezése*. 6. köt. 1672–1674. Budapest, 1913. 323.
- ⁶³ Báthory Zsófia Telekinek 1678 aug. 20. In Gergely 1926. 239.
- ⁶⁴ R. Várkonyi 1997. 156.
- ⁶⁵ THALY KÁLMÁN: *II. Rákóczi Ferenc fejedelem ifjúsága*. Pozsony, 1882. 9–10.
- ⁶⁶ Horváth 1869. 19.
- ⁶⁷ Báthory Zsófia levele 1673. aug. 6. Magyar. Prot. Egyh. Isk. Figy. 1879. 490.
- ⁶⁸ Báthory Zsófia levele Zrínyi Ilonának 1680-ból. *Századok*, 1873. 72–73.
- ⁶⁹ Zrínyi Ilona levele Báthory Zsófiának 1680. febr. 21. *Századok*, 1873. 216–217.
- ⁷⁰ Horváth 1869. 32.
- ⁷¹ Mészlényi 1939. 49.
- ⁷² A temetés helyéről: THALY KÁLMÁN: I. Rákóczi Ferenc halála és temetése. *Századok*, 1873. 686., időpontjáról: Báthory Zsófia gyászjelentése. *Századok*, 1869. 328–329.
- ⁷³ Benkő 1977. 30.



Zemplén

Hajdani vármegyénk

Folytatva képzeletbeli utazásunkat, ezúttal Zemplén vármegyébe látogattunk el. A történelmi megye területe 6282 km² volt, amelyet északról Lengyelország; nyugatról Sáros, Abaúj-Torna és Borsod; délről Szabolcs; keletről pedig Ung vármegye határolt. Felszíne észak–déli irányban mutatott változatosságot, hiszen ebben az irányban haladva szelődültek a Beszkidek és a Vihorlát-hegység vonulatai az Alpok síkságává. Éghajlata is ennek megfelelően alakult: a hegyvidéki éghajlatot fokozatosan váltotta fel a síkság melege, amit néha azért enyhített a közel 700 milliméternyi csapadék. Folyók tekintetében a vármegye jól el volt látva: a déli határát alkotó Tiszán kívül erre folyt még a Bodrog, a Sajó és a Hernád is. Ércbányászata a mészkőkitermelés mellett elhanyagolható volt; de bányásztak még kaolinföldet Hegyalján és kovakövet malomkőnek Sárospatakon.

A terület lakossága a bányászaton és az erdőművelésen kívül a mezőgazdaságban jeleskedett. A bortemelés nemcsak az egyik fő jövedelmi forrás volt, hanem a terület borai messze földön is híresek voltak, egészen az 1880-as évekig. Az ebben az időben meginduló filoxérajárvány az állomány 82 százalékát pusztította el, amit aztán újabb fajtákkal kellett pótolni.

A vármegye története

Hogy a terület már a legrégebbi időkől fogva lakott volt, azt mi sem bizonyítja

jobban, minthogy a magyarországi paleolitikus leletek 30 százaléka erről a vidékről származik. A neolitikum idején a bükki kultúra népe találhatta itt meg lakóhelyét. Elsősorban a hegyvidéki telepeket részesítik előnyben; legalábbis azt bizonyítják az aggteleki és a jósvafői leletek. A vaskor legszebb lelete a zöldhalompusztai aranyszarvas, amely egy szkíta harcos pajzsát díszítette. Az itt lakott keltákra egy kelta földvár maradványai emlékeztetnek Bükkszentlászló és Nagysánc települések között.

A VII. század második felében újabb népcsoport érkezik Zemplénbe: az avarok. A griffes-indás ornamentikát használók fokozatosan északra haladva szállták meg a folyóvölgyeket. Pippin és Nagy Károly háborúi után helyükre – elsősorban a Bükk lejtőire és Hegyaljára – zárt tömbökben szlávok települtek be.

Anonymus szerint Árpád Zemplén várával átellenben fogadta Zalán követeit, akiktől a terület átadását kérte. Zalán ezt teljesítette, így harc nélkül foglalták el Zemplént. A honfoglalás kori leletek (bodrogrecsényi, eperjesszögi leletek) alapján is azt mondhatjuk, hogy honfoglalásunk első szakaszában foglalták el a magyarok a vármegye területét. E korai honfitársaink nagy valószínűség szerint kabarok lehettek, mert a terület legrégebbi birtokosaként az Aba nemzetség.

A XI. század közepén – a pogánylázadások leverése után – vallonokat telepítenek be Sárospatakra, akik már a XIII. századra városi kiváltságokat kaptak. Nemzetiségi hegemoniájuk nem tartott sokáig, hiszen a



XIV. század után a város fokozatosan elmagyarosodott. Salamon és László viaskodásából Zemplén megyének is kijutott: a besenyőket, akik egészen Zemplénig pusztítanak, Salamon uszította a vármegyére. (Hogy aztán 1085-ben vereséget szenvedjenek...)

IV. Béla a tatárjárás után olaszokat telepített be a tokajhegyljái szőlők felújítására és művelésére. A Rátótok mellé újabb nemzetiségek emelkednek fel; a Baksák és a Tolcsvák; akik az Árpád-ház kihalása után az Anjouk odaadó hívei lettek.

Mátyás sereget küldött a megyében portyázó huszitta csapatok ellen, amely had 1458. szeptember 1-jén Magyar Balázs és Rozgonyi Sebestyén vezetésével megverte a területet pusztító csehekét. 1466-ban Perényi István főispán megtámadta Gálszécset és leromboltatta a várat. Mátyásnál ezzel a tétivel kegyvesztett lett, később a király azonban visszafogadta. Nem sokáig pihent a békétlenkedő főúr: 1471-ben Kázmér lengyel király Magyarország ellen támadt és Perényi csatlakozott hozzá. A felkelés levere után Mátyás csak Szapolyai István közbenjárására kegyelmezett meg neki, ám a főispáni tisztségből elmozdította. Nem sokkal később újra a Perényiek nevéből volt hangos a vármegye. Perényi Miklós sztropkói várából zaklatta az arra haladó utazókat és kereskedőket. Perényi István Miklós védelmére kelt. Mátyás utasította Bajnai Both Andrást, hogy vessen véget a felkelésnek. Bajnai ennek 1483-ban, a Perényi várak (Sáros és Sztropkó) bevétele után eleget is tett. A Perényi-kor vége 1491-ben jött el, amikor a két Perényi testvér Sztropkó védelmében elesett az új uralkodó, Albert király ellenében. Ősi fészükét 1494-ben Bakócz Tamásnak, az akkor még győri püspöknek, későbbi esztergomi érseknek adta a király.

Mohácsot követően a vármegyét is elérte a török. A támadások 1573 után egy időre lanyhultak, mert Rákóczi Zsigmond szendrői kapitány rajtaütött a portyázó törökön.

1579-ben a szolnoki pasa csapatai dúlják a Köröm környékét és az ellenük küldött Druget Miklós főispánt is elfogták. A vármegye sarcot fizetett volna a főispánért, ám mire az összeg összegyűlt, a főispán 33 évesen Konstantinápolyban meghalt.

1588-ban a török ismét támadott, ám ezúttal a magyaroknak kedvezett a szerencse. A Szikszó melletti csatában előbb kiszabadították a csata során fogságba esett Drugeth Istvánt, majd pedig győztek a török felett. 1593-ig nem is háborgatták a vármegyét. Nem úgy az ezt követő hat évben. A tizenöt éves háború viharai Zemplént sem kerültk el. Ennek következtében az adózó házak száma 10 293-ról 3019-re csökkent. 1600. május 3-án pedig Homonnai Drugeth Bálint kerül a főispáni székbe.

Bocskai István 1605. április 15-ére országgyűlést hívott össze Szerencsre. Április 20-án az összegyűlt nemesek Bocskait fejedelemmé, Homonnai Drugeth Bálintot pedig a hadsereg főkapitányává választották. A örömet az örömben talán csak az jelentette, hogy Tokaj vára még mindig a császár kezén volt. Így az országgyűlés elrendelte a vár azonnali körülzárását, amely azonban csak 1606. március 22-én hozott eredményt: az őrség elhagyta a várost. Bocskai végrendeletében Homonnai Drugeth Bálintot nevezi meg utódának, helyezze azonban Rákóczi Zsigmond nyerte el az erdélyi fejedelemséget.

Az 1654. december 5-i linzi béke következtében Zemplén vármegye Rákóczi tulajdonába kerül. A Wesselényi-féle összeesküvés idején Zemplénben is zajlottak az események. I. Rákóczi Ferenc 1670 elején fegyverbe szólította a Felvidéket, mivel nem tudta, hogy a felkelést már beárulták Bécsben. Április 9-én Rákóczi Ferenc több összeesküvővel tárgyalt sárospataki várában, amikor megérkezett gróf Starhemberg, hogy katonái számára favágási kérelmet eszközöl-

jön ki. Az egybegyűltek Tokaj várának átadását kérték tőle, ám mivel ezt megtagadta, őrizet alatt Regécre vitték. Ez és a gombási győzelem reménnyel töltötte el a felkelőket. Nem sokáig tartott ez a reményteljes állapot: Bodrogszerdahely mellett a felkelők seregei megfutottak a gróf Barkóczy Ferenc vezette császári erők elől. A felkelést a vármegye tényleges részvételénél jóval súlyosabban torolták meg: Bónis Ferencet 1671. április 30-án végezték ki, Köröskényi Mátyást és húsz társát karóba húzták. Rákóczi Ferencnek csak édesanyja közbenjárására – és 355 000 forintnyi élelmiszer ellenében – kegyelmeztek meg.

A Rákócziak nevééről ezután csak 1704-ben lesz hangos a vármegye: ekkor esküszik fel Zemplén II. Rákóczi Ferencre, aki négyszáz gyalogost kér és a tokaji vár ellátását a vármegyére bízta. S hogy az élvezeteknek is hódoljanak egy kicsit: 1706-ban biztost rendelt Tokajba a szőlészetet felügyelni. A trencsényi csatavesztés után Rákóczi már hiába kért segítséget: a vármegye teljesen kimerült. Ezt a vármegye életében harcos közel két évszázadot zárja le a szatmári békekötés.

A vármegye életének következő évszázadát három részre lehet osztani. Az első szakasza a belső harcok lezárásának időszaka volt, amikor is a főispán személyét kellett véglegesen tisztázni. Történt ugyanis, hogy a Rákóczi által kinevezett Barkóczy Ferenc a szatmári béke után is főispánnak érezte magát. Tette ezt annak ellenére, hogy közben Pethő Mihály lett az új főispán. A vármegyei tisztségviselők is Barkóczy mellett álltak és csak akkor változott meg nézetük, amikor Barkóczy hiába kopogtatott II. Károlynál: Pethő maradt a főispán. A második szakasz Mária Terézia uralkodásának idejére tehető. Az időszakban a passzivitás az uralkodó mentalitás, amit mi sem tükröz jobban, mint az úrbéri rendelet nehézkes végrehajtása. A harmadik időszakban a nemzeti-

nemesi ébredésnek lehetünk tanúi. A vármegye nemessége II. József központosító intézkedéseire az újoncozás megtagadásával válaszolt.

A szabadságharc hadműveleti Zemplént csak 1848–49 telén érik el: Schlick Kassánál legyőzi Mészáros Lázár csapatait és Tokaj felé indult, hogy átkelve a Tiszán elfoglalják Debrecent és a kormányt. A terv nem sikerült, hiszen Klapka – igaz, a tokaji fahíd felégetése árán – Kassa felé szorította vissza Schlicket. A győzelem hozzájárult ahhoz, hogy a tavaszi hadjáratot a magyar hadsereg rendezett csapatokkal kezdje meg. A szabadságharc vége is legalább olyan fényesre sikerült, mint a kezdete: Zöldi Sándor százados a 89. zászlóalj katonáival és két négyfontos ágyúval jó néhány órán keresztül megakadályozta az orosz IV. hadtest Tiszán való átkelését. A sárga-fekete korszak eljövételét a Fürsten-wärther ezred egy gyalogzászlóaljának sátorlajújhelyi beszállásolása jelezte. És közben a vármegye híres szülötte, Kossuth Lajos megírta vidini levelét...

1849 augusztusában már a kassai császári-királyi katonai kerület része, amelynek élére Müllner főtábornok, a polgári osztály élére pedig gróf Szirmay Sándor került. 1852-ben Ferenc József ellátogatott a vármegyébe, ám a nép nem igazán zárta szívébe: a császár csak hegyaljaiakkal beszélgetett és azokkal is lekezelően. Kilencévi számkivétel után hazatért tóketerebesi kastélyába gróf Andrássy Gyula, hogy aztán Széchenyi 1860-as jóslatához méltóan 1867-ben miniszterelnök legyen. A másik két Andrássy testvér sem esett messze a fától: előbb Aladár lett Zemplén főispánja (1867–72), majd fivére, Manó (1872–73). A századforduló legfontosabb említésre méltó eseménye a kivándorlás volt: a vármegyét közel 80 000 ember hagyta el. A 1880-as években tomboló filoxérajárvány Zemplénben 82 százalékos pusztítási arányával alig maradt

el az abaúji szinttől, ahol szinte az egész szőlőállomány megsemmisült. A 20. század elején megkezdődő szénhidrogén-kitermelésnek kettő, a szomszédos vármegyékkel (Sáros, Ung) a termelés egyötödét adta.

A első világháborút lezáró gyászos békével Zemplén határai megváltoztak, területe mindössze 1776 km² maradt, lakossága pedig az 1920-as adat szerint 136 159 főre csökkent. Az elcsatolást követően a terület súlypontja Borsod lett, hiszen amellet, hogy Borsod volt Magyarország egyetlen vasércbányája, Csepelen kívül csak itt volt jelentősebb kohászati üzem.

Az önálló megyei létnek 1950. január 1-jén lett vége: Miskolc központtal létrehozták Borsod-Abaúj-Zemplén megyét.

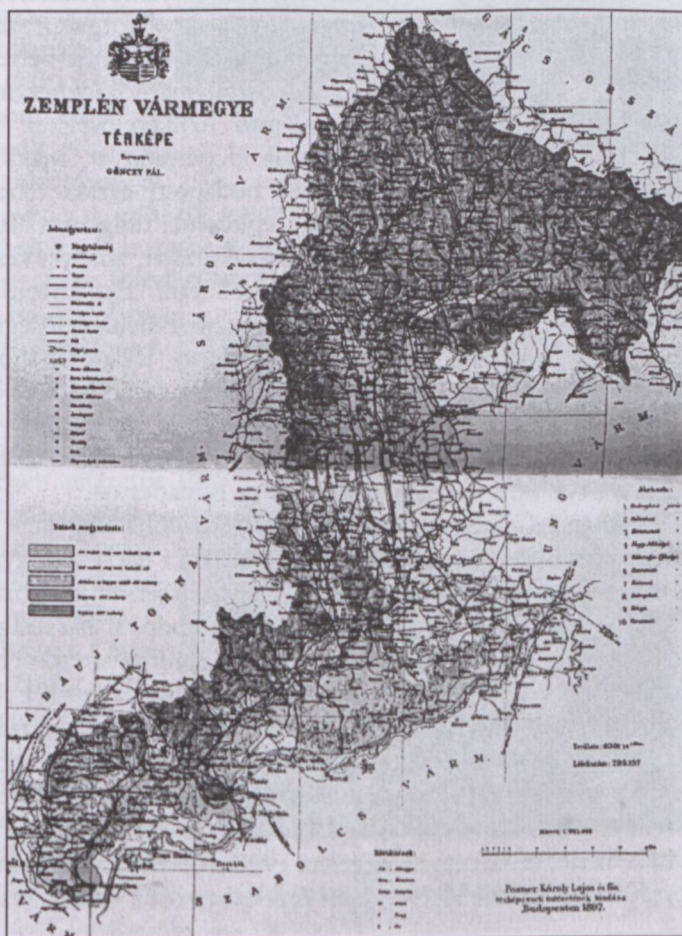
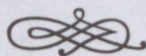
Felhasznált irodalom

FRISNYÁK SÁNDOR: *Magyarország történeti földrajza*. Budapest, 1990.

Magyarország megyéi. Borsod-Abaúj-Zemplén megye. Budapest, 1986.

Magyarország vármegyéi és városai. Zemplén megye. Szerkesztette BOROVSZKY SAMU. Budapest, é. n.

VINCZE JÓZSEF



KUBINSZKY MIHÁLY

A síneken

A Déli Vasút utolsó építésze, Ney Ákos

A Ney család bizonyára francia eredetű, a családi hagyomány úgy tudja, hogy egyik ősük mint tüzérkapitány érkezett Magyarországra, amikor XIV. Lajos kapcsolatot teremtett II. Rákóczi Ferencel.



Ney Ákos 1881. szeptember 12-én született Budapesten. Apja építész volt, miniszteri tanácsos, a budapesti országház építésének intézője-ellenőre. Anyja Peregriny Jolán. A budapesti József Nádor műszaki egyetemen az általános mérnöki szakot végezte és 1903-ban szerezte meg oklevelét. A következő években az államépítész budapesti és szekszárdi hivatalainál segédmérnöként dolgozott.

1906-ban lépett a MÁV szolgálatába. Elvégezte a vasúti tisztképző tanfolyamot, különböző beosztásokban teljesítette a körelező forgalmi szolgálatot (pénztáros, forgalmista, állomásfőnök-helyettes). Ezt követően a ceglédi osztálymérnökséghez, majd a budapesti Pályaudvar-építő Felügyelőséghez helyezték, ahol előbb Angyalföld pályaudvar, majd az 1909–1911 között épülő budapesti északi teherpályaudvar és fűtőházainak építésénél dolgozott. Itt szerezte azt a nagy szakmai gyakorlatát, amelyet később oly szépen tudott gyümölcsöztetni. Ezt követően 1911-ben a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőséghez, a magyar közlekedésügy akkori főhatóságához került, ahol tizenöt évig teljesített szolgálatot és főfelügyelő miniszteri tanácsosi rangig emelkedett.

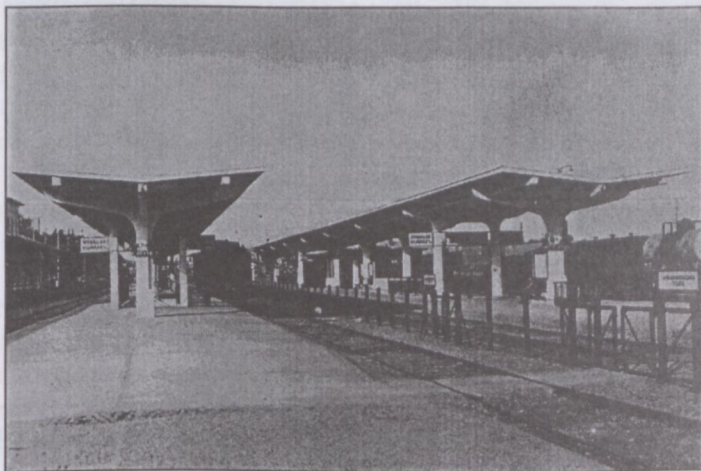
1911-ben megnősült, feleségül vette Jeszenszky Leát. A házasságból két leány született. A fiatalabbik révén a család leszármazottjai ma is élnek Budapesten.

Az első világháború idején több mint egy évig tartalékos főhadnagyként harctéri szolgálaton volt a cs. és kir. tábortüzérségnél. A frontszolgálatról a bécsi hadügyminisztériumba rendelték, ahol a magyar kereskedelmi miniszter képviselőjeként dolgozott a Központi Szállításvezetőségénél, egyidejűleg Kandó Kálmánnal. Kandóval barátságba került, neki 1917-ben ex librist is rajzolt. Rövid ideig a brassói tábortüzérséghez rendelték. A háborút követően a fegyverszüneti és jóvátételi bizottságokban is tevékenykedett.

1926-ban került az egykori Déli Vasút jogutódjához a Duna-Száva-Adria Vasúthoz (DSA). Ismeretes, hogy a Déli Vasút, az Osztrák-Magyar Monarchia egyik legnagyobb magánvasút-társasága volt, és vonalainak jelentős hányada Nyugat-Magyarországot hálózta be. Miután a Déli Vasút vonalait az első világháborút követő békediktátumok négy ország területére darabolták, az ún. római egyezséggel az 1920-as évek elején Ausztria, Jugoszlávia és Olaszország sorra államosították illetve állami kezelésbe vették azokat. Hazánkban ez csak

1931-ben, a világgazdasági válság nyomán következett be. A DSA – a Duna–Száva–Adria Vasút –, mint a Déli Vasút jogutódja, működésének utolsó öt évében Magyarországon egy szinte egyedülálló fejlesztési programot hajtott végre, mely főleg a pályát, az állomásokat és a biztosító-berendezéseket korszerűsítette. Ennek elsőrangú lebonyolítása az egykori Déli Vasút új – és egyben utolsó – építési igazgatójának, Ney Ákosnak az érdeme.

A mérnöki végzettségű, a vasútüzem összes igényeit jól ismerő, általános műveltségével is kiváló Ney Ákos 1926–1931 között a DSA-nál így fontos építési és építészeti munkákat látott el. Korszerűsítette a székesfehérvári pályaudvart és annak felvételi épületét. Különösen a vasbeton tetős szigetperonok és az új váltóállító-központok értékesek. A maga nemében hazánkban mindegyik úttörő is volt, mert a győri állomás kivételével másutt szigetperon még nem épült, és vasbeton tetős megoldásával ez

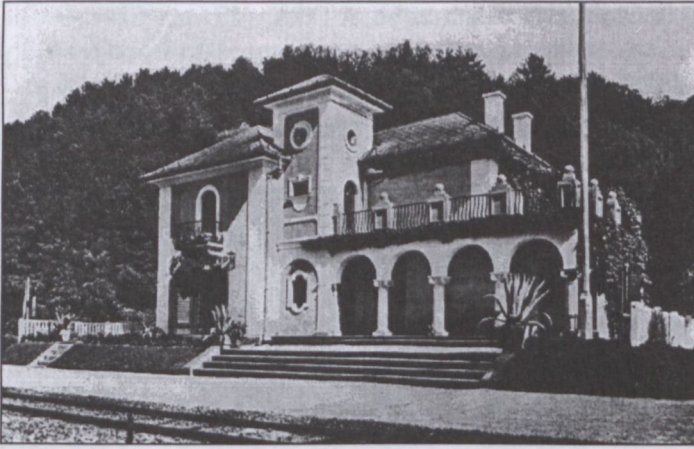


SZÉKESFEHÉRVÁR PÁLYAUDVAR 1930 KÖRÜL ELKÉSZÜLT SZIGETPERONJAIN HAZÁNKBAN ELSŐ ÍZBEN ÉPÜLTEK VASBETON SZERKEZETŰ PERONTETŐK

volt az első. Ugyancsak elsőként mutatkozott az állítótornyossal a funkcionalista építészet ebben a műfajban magyar vasút mentén. Ney Ákos a Balaton délpárti vonal mentén az állomások egész sorát korszerűsítette. Átépitette és bővítette Balatonszemes, Szárszó, Balatonvilágos, Földvár, Boglár és Máriafürdő épületeit. A fürdőzők idegenforgalmára is tekintettel az akkor divatos újbarokk stílusjegyeket alkalmazta. Különösen tetszetős és ma a MÁV házi műemlékei közé sorolt Bélatelepi megállóhely itáliai villára emlékeztető építészeti megoldása. A stílusépítészettől eltérő Kiscséripuszta állomásépület kontyvetős kompozíciójával és szigorúbban racionális architektúrájával különösen értékes. Ney Ákos kidolgozta a budapesti Déli pályaudvar korszerűsítésének nagyszá-

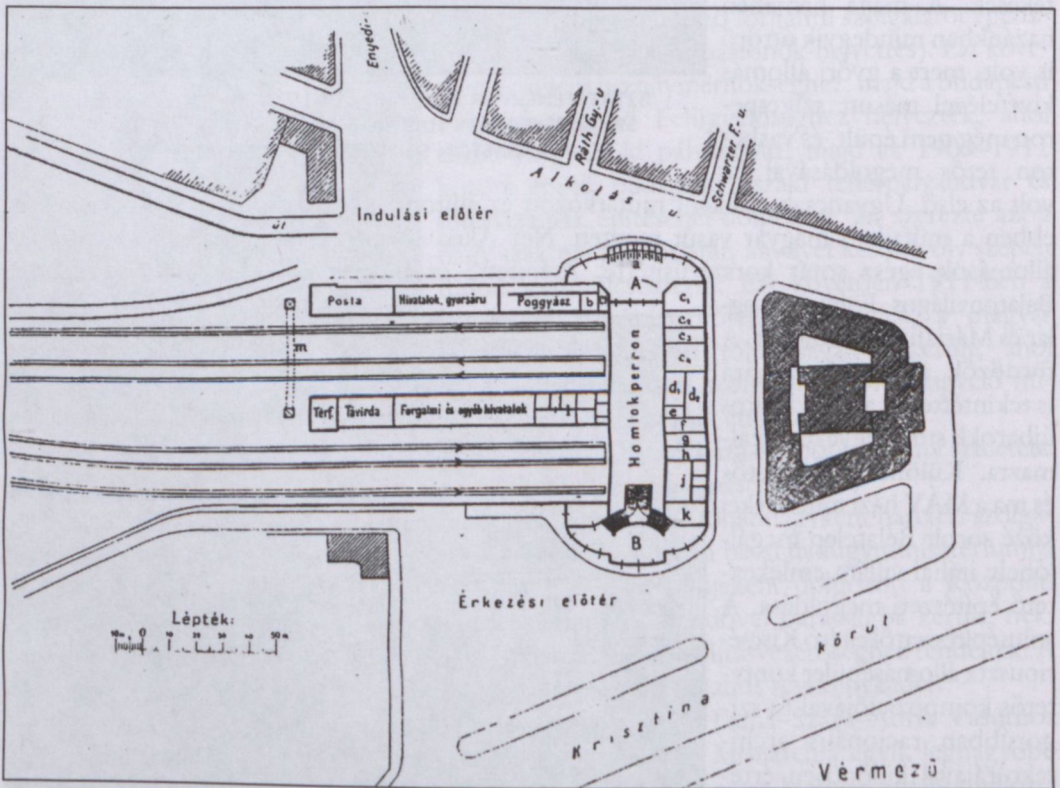


A NEY ÁKOS TERVEI ALAPJÁN ÁTÉPÍTETT SZÉKESFEHÉRVÁR VASÚTÁLLOMÁS 1930-BAN. A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚBAN ELPUZTULT



BÉLATELEP, AZ ITÁLIAI VILLÁRA EMLÉKEZTETŐ MEGÁLLÓHELYI ÉPÜLET, NEY ÁKOS EGYIK LEGKEDVESEBB ALKOTÁSA

bású elképzelését is, ennek megvalósítására sajnos nem került sor. A terv korszerű, keresztperonos fejpályaudvart mutat, a homlokperon kétoldalt karéjosan ívelt lépcsőkkel kapcsolódott volna az érkezési oldal mélyebben fekvő állomáselőteréhez. A terv a technikai és funkcionális korszerűsége mellett előremutató, mert magasházat helyez a pályaudvar elé, mintegy a régi fordítókorong helyére. Ezzel nemcsak előnyös városképi hangsúlyt



A BUDAI DÉLI PÁLYAUDVAR ÁTÉPÍTÉSÉVEL NEY ÁKOS KORSZERŰ ELRENDEZÉST KÍVÁNT ADNI ANNAK A PÁLYAUDVARNAK, MELYNEK VÁGÁNYAI MÉG MINDIG EGY FORDÍTÓKORONGBAN VÉGZŐDTEK. EZT A TERVÉT SAJNOS MÁR NEM TUDTA MEGVALÓSÍTANI.

állított volna a pályaudvarnak, de az értékes terület eladásával megteremtette volna az építés gazdasági feltételeit is. Majd csak negyven évvel később Párizsban nyúlnak először ehhez a Ney Ákos által már itt felvázolt és javasolt megoldáshoz.

Ney Ákos még két évig dolgozott a DSA átadásán, majd 1934-ben a MÁV építési és pályafenntartási igazgatójává nevezték ki. Ebben a beosztásában – sok más munka mellett – kivette részét Szekszárd és Pannonhalma állomásépületeinek korszerűsítéséből. Ezek a munkák azonban csak Ney Ákos 1938-ban történt nyugalomba helyezése után fejeződtek be.

A MÁV-tól történt nyugalomba vonulását követően a Vasútforgalmi Rt. igazgatójának hívták meg, ebben a munkakörben még három évig működött. Értékes szolgálatait itt a helyi érdeklődő vasutak részére kamatoztatta. Hatvanéves korában az aktív tevékenységtől – egyelőre – visszavonult.

Jelentős a szakirodalmi munkássága. A DSA terveit és teljesítményeit szaklapokban dokumentáló írásokon kívül a főváros rendezésével is foglalkozott, ami érthető, hiszen a vasúti építészek – külföldön is ismerünk erre példákat – a pályaudvarok révén átlátták a települések fejlesztésének lehetőségeit és megannyi problémáját.

Még egyszer reaktíválta magát: 1952 és 1958 között, nyilván elértéktelenedett nyugdíjának a megélhetéshez szükséges kiegészítése miatt. A Fővárosi Mélyépítő Tervező intézetnél vállalt munkát s a kiadásra kerülő tervek műszaki ellenőrzését (mco), illetve munkavédelmi előadó feladatkörét látta el. Ennek jelentősége bizonyára eltörpült a korábban reá bízott feladatokhoz képest és a munkalehetőség inkább az egykori beosztottak körében élő kollektív tisztelet megnyilvánulása volt az idős korban is mindenkor aktív, minden iránt érdeklődő nagynevű mérnökkel szemben.

1953-ban aranydiplomát, 1963-ban gyémántdiplomát vehetett át a Budapesti Műszaki Egyetemen. Még élete végén is különféle, magas kulturáltságára utaló munkákkal látta el saját magát, így szinte utolsó napjait is szeretett környezetének, – születési és lakóhelyének – a budai várnegyed házainak rajzolásával töltötte. Jellemző volt reá, hogy ekkor sem a múltba tekintett, hanem, mint aktív élete során mindenkor, a jövőbe.

1967. november 21-én hunyt el, a Farkasréti temetőben helyezték örök nyugalomra.

* * *

Az életrajz adataihoz néhány kiegészítés kívánkozik, melyekre a család tulajdonában levő hagyatéki iratai adnak lehetőséget.

Az egyik Ney Ákos részvételét illeti az első világháborút követő Fegyverszüneti és Jóvátételi Bizottságban. Egy feljegyzés, melyet a Nemzetvédelmi Kereszt elnyerése alkalmából Rapaich Richard altábornagy, Tomcsányi Vilmos Pál külügyminiszter és Perczel Miklós államtitkár szövegeztek érdekes történeti adatokat tár fel:*

„...Ney Ákos ministeri tanácsos, ny. máv igazgató, akkor, mint vasúti és hajózási felügyelő a Fegyverszüneti és Jóvátételi bizottságoknak elejétől végig, tehát 1918. november-től 1922. januáriusáig, mint a m. kir. kereskedelmi miniszter és a M. kir. Vasúti és hajózási Főfelügyelőségének képviselője tagja volt s ebbeli minőségében a vasúti és hajózási ügyeket a bizottságokban ő tárgyalta. Tárgyalásaiban a magyar ügyet teljes eréllyel képviselte, magával Károlyi Mihállyal is szembehelyezkedett. Vyx alezredesnek, az entente-bizottság vezetőjének helyettese, Serrot kapitány kijelentette, hogy nem volt eddig eset, hogy legyőzött fél

* A szövegeket betűhíven közöljük. K. M.

képviselője a béketárgyalásokon ilyen álláspontot foglalt volna el. A tárgyalások kezdetén, mikor kiderült, hogy a Diaz féle fegyverszüneti szerződés sokkal enyhébb, mint, amit utóbb Károlyi Mihály, önállóságot és hatalmát akarván kidomorítani, Belgrádban kötött Franchet d'Esperay tábornokkal, – a vasúti anyag átadását Ney függőben tartotta. Sajnos, Garami, Diner-Dénes és Barta tanácsköztársasági ministerek utasítására a belgrádi egyezményt mégis végre kellett hajtani. Beltz francia kapitánnyal és Body szerb őrnaggyal folytatott tárgyaláson Ney azt az álláspontot foglalta el, hogy Magyarország csak a volt Osztrák–Magyar Monarchia kvótaarányában fogja a vasúti anyag átadásában kötelezettségét teljesíteni. Az entente-bizottság a legerélyesebb megtorlást helyezte kilátásába, de Ney végül mégis elérte, hogy a felajánlott mennyiséget elfogadják azzal, hogy azt a végleges döntésig á contò veszik. Persze ezt a döntést is a román invázió illuzoriussá tette.

Igazoljuk, hogy egy vasúti anyagátadási ügyből kifolyólag Neyt a románok is le akarták tartóztatni. A bizottság tudott az esetről, de nem volt módjában azt megakadályozni s Ney a letartóztatást csak úgy tudta elkerülni, hogy az ismerőseinél vendégségbe meghívott Giovanuzzi kapitány és Mombelli olasz tábornok, entente-bizottsági tagok védelmét kérte. Igazoljuk továbbá, hogy 1919 júniusában Ney egy bizottsági ülésen bejelentette, hogy előző napon a vörös őrség letartóztatta, és kihallgatásra a Parlament épületébe vitte, ahol este 11 óráig vallatták.

Meg kell említenünk végül, hogy a kommün alatt a Fegyverszüneti bizottságot nem oszlatták fel, noha semmiféle tárgyalásba be nem vonták. Az ülésekre naponta összegyűltünk, de természetesen érdemi tárgyalást nem folytattunk. Biztos tudomásunk volt arról, hogy Kun Bélának az egész bizottság minden tagjának letartóztatását javasolták, mint ellenforradalmi testületet, azonban Kun Béla kijelentette, hogy »azokkal egyelőre más célom van«. Ilyen irányban azonban semmi nem történt, de letartóztatva sem voltunk.»

Az irat a korszakot is jellemző dokumentum.

* * *

Egy másik tétel a hagyatékból a Nyugati pályaudvar építésére vonatkozik és így szól:

„A vasutastervezés gyönyörű példajaként említem meg a mi Nyugoti pályaudvarunkat. Ezt 1873-ben a Steg (Osztrák Államvasút-társaság) építészeti igazgatója, de Serres August tervezte s az ő érdeme volt, hogy megtalálta a megoldást az akkor létesülő Nagykörúttal kapcsolatban. Tudniillik akkor már épülőfélben volt az új pályaudvar-épület a Gyár utca frontjában, s a Nagykörút az állomási épületeken ment volna keresztül. Persze az építkezést le kellett állítani, s akkor jött elő de Serres gondolatával, hogy a Nagykörút a már elkészült pavillonok mögött haladjon, a pavillonok homlokzata megmaradhat s az új Körut felé kapják másik homlokzatukat.

A de Serres-féle tervek alapján készítették el a kivitelre pályázó cégek terveiket. A kivittel a három francia pályázó közt az Eiffel és tsa cég kapta meg a megbízást. Ezek közt volt néhány pompás, féltábla nagyságú homlokzat-részletterv, gyönyörű akvarellel (sic!) színezéssel, Gustave Eiffel sajátkezű aláírásával. Ezeket átadtam a Közlekedési Múzeumnak, most annak nagy pusztulása után nem merek érdeklődni sorsuk után. Legalább itt legyen említés téve Gyengő László mérnökről, aki az Eiffel cégnek volt itteni képviselője. A vasszerkezetek terve, méretezése Theofil Seyrig mérnök munkája volt.”

Ez a szövegrészlet annak a hozzászólásnak a része, melyet Ney Ákos e megemlékezés szerzőjének *A vasutak építészete Európában* című kandidátusi értekezésének vitája alkalmából

2000/XII. 3–4.

az MTA-n mondott el 1960. december 12-én, és ezt követően otthon leírt. A Nyugati pályaudvar építészettörténetére vonatkozó több korábban ismeretlen tényt rögzít: elsősorban azt, hogy de Serres Ágoston ÁVT (StEG) építési igazgató mintegy diszpozíciós tervet bocsátott pályázatra, s a kiviteli tervek egymástól eltérő architektúrájukkal nyújtották a különböző megoldásokat. Így Eiffel irodája tekinthető az architektúra tervezőjének is.

Mindez bizonyosság arra, hogy Ney Ákos alakja és életműve sokrétűen és méltón illeszkedik a XX. század első felének hazai történetébe.

Ney Ákos szakirodalmi munkássága

Vidéki állomásépületek. *Magyar Vasút és Közlekedés*, XV. évf. (1927), 25–26. sz. 12–13.

Balatonfenyves állomás elektrodinamikai biztosító berendezése. *MMÉK Közlönye*, 1928 31–32. sz.

A Budapest-Déli vasúti pályaudvar. A *Magyar Vasút és Közlekedés* ünnepi száma, XVII. évf. 25. sz. (1929. december) 24–27.

Vasúti skanzen Magyarországon

2000. július 14-én, az ötvenedik vasutasnap alkalmából ünnepélyes keretek között megnyílt a *Magyar Vasúttörténeti Park Budapesten*, az *Északi Vontatási Főnökség* (korábban: MÁV Északi, majd Hámán Kató Fűtőház) területén. A magyar és európai vasutasok, vasútkutatók és vasútbarátok számára kiemelkedő jelentőségű – ha nem másfél évtizedes vasútkulturális

pályafutásunk legfontosabb – eseményére sajnálatos módon nem látogatott el sem a leköszönő, sem a hivatalba lépő köztársasági elnök, sem a műsorterv szerint megnyitó beszédet mondó miniszterelnök. Az alábbiakban a magyar vasúti skanzen múltját (tervezését), jelenét (a megnyitó ünnepséget) és feltételezett jövőjét szeretnénk röviden bemutatni.

A múlt

A magyar vasúti műemlékvédelem hivatalos szerve, a *MÁV Nosztalgia Munkabizottság* (hamarosan szerencsésebb nevet váltott: História Munkabizottság) 1984. július 24-én alakult meg – Bajusz Rezső vezérigazgató döntése nyomán, *Heller György* elismert vasúti szakember – a Nemzetközi Vasútegyet (UIC) vasúti fékezési albizottságának vezetője – elnökletével. A korábbi évtizedekben a vasúti értékek kutatásának legfeljebb magányos úttörői akadtak (*Fialovits Béla*, *Varjú Béla* és *Lányi Ernő*), az intézményes keret és a szakirányú állami hivatalok (minisztérium, MÁV, Közlekedési Múzeum) támogató hozzájárulása hiányzott. Majd egy emberöltő idejéig a magyar vasúthistória kezdete és vége a Közlekedési Múzeum

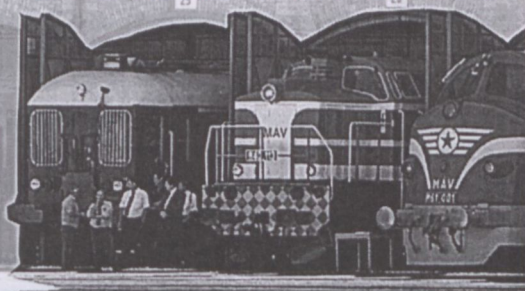
világhírű 1:5 arányú járműmodell-gyűjteményének csodálatos és gyarapítása volt. A história bizottságban vasúti szakemberek, vasút-, építészet- és járműtörténészek illetve vasútbarátok (a teljesség igénye nélkül *Csiba József*, *Falk Alfréd*, *Horváth Ferenc*, *Holcsik Ferenc*, *Károly Imre*, *Keller László*, *Kubinszky Mihály* professzor, *Lányi Ernő*, *Lovász István*, *Mezei István*, *Mohay László*, *Németh Andor*, *Szécsey István*, *Udvarhelyi Dénes* és *Villányi György* nevét említjük) az elkövetkező években jelentős munkát végeztek az addig önálló és állandó publikálási lehetőséggel nem rendelkező vasúttörténeti irodalom megteremtésében (Vasúthistória Évkönyvek és Magyar Vasúttörténet sorozat), valamint ipartörténeti értékkel bíró járművek és vasúti műemlékek megőrzésében. Így a pártállam mélyrepülésének és bukásának néhány éve a

magyar vasúti műemlékvédelem aranykorává vált: a kutatók hóban-fagyban, gazban és hőségben mentettek meg az utókornak százéves vagy annál idősebb gőzmozdonyokat, motor-, személy és teherkocsikat, vasúti épületeket. Az intézményes históriatevékenység szerencsésen egybeesett a MÁV nagyszabású járműkorszerűsítési időszakával: a nyolcvanas évek elején szűnt meg a gőzvonatás, gőzmozdonyok még nagy darabszámokban voltak a vasútnál; – nagyjából – ekkor vonták ki a közforgalomból (és így még menthetőek voltak) a háború előtti két- illetve négytengelyes személykocsikat; a közismert GANZ-motorkocsikat; ekkor kezdődött az újabb személykocsik átépítési időszaka.

Nagyszabású tervek születtek, és 1987-ben európai értékű műemlékvédelmi szabályzat készült, nyaranta pedig rendkívül sikeresen működött a vasúthistoria kereskedelmi oldala: nosztalgiautazások a Balatonra („A Déli Vasút gyorsvonata”, majd „Százéves vonat”), 424-essel előbb Esztergomba, majd a Dunakanyarba és az Alföldre (ahol „csatlakozása volt” a szegedi Nagy József szervezte bugaci kisvasutazáshoz).

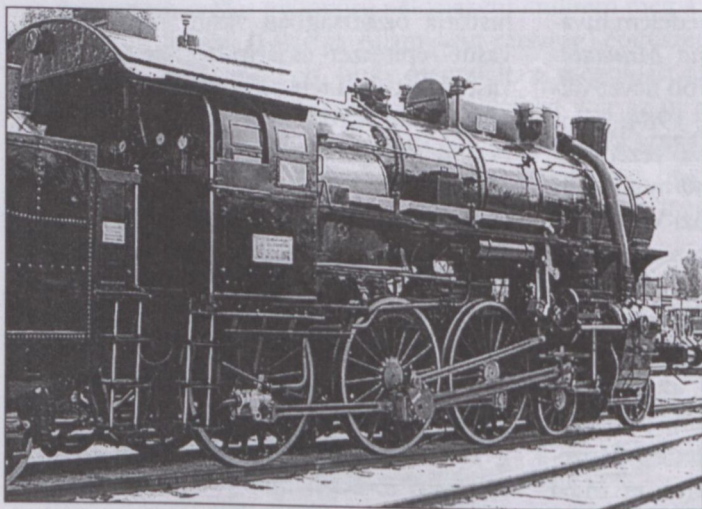
Legfontosabb feladattá vált a vasúti műemléknek számító valamennyi jármű befo-

gadására, állandó és időszakos kiállítások bemutatására alkalmas és kiegészítő tevékenységet is ellátó vasúttörténeti park (skanzen) létesítése. A skanzen gondolata Európában szép hagyományokkal bír (Anglia, Németország, Ausztria, Franciaország), de Magyarországon sem újdonság: a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút építette és a Közlekedési Múzeum tulajdonában működik



1973 óta a nagyeceni kastély és Fertőboz GYSEV-állomás közötti Széchenyi Múzeumvasút, amelyhez keskenyvágányú járműskanzen is készült Kastély állomás parkjában; az egykori Paks fejpályaudvaron pedig a MÁV létesített mellékvonali járműmúzeumot 1985-ben. Ezek azonban méretüknél fogva sem voltak alkalmasak valamennyi magyarországi muzeális jármű elhelyezésére.

Az 1970-es évek óta az egyes járművek (elsősorban gőzmozdonyok) különböző helyszíneken (általában vasútállomások területén, de tereken, parkokban, alapvetően vasútidegen környezetben is) történt szoborszerű kiállítása volt a jellemző. Ezt a gyakorlatot a história bizottság kezdettől fogva elvetette, az újabb kiállításokat lehetőség szerint megakadályozta, és igyekezett a felújításra s kiállításra szánt járműveket egy helyen tárolni.



A „HIDEG” MOZDONYOK SZTÁRJA: 328,054

A legnagyobb nehézségnek egy ilyen létesítmény elkészítéséhez szükséges hatalmas anyagi fedezet előteremtése bizonyult. Az egyébként is egyre súlyosabb pénzügyi gondokkal küszködő államvasút évekre-évtizedekre a terv megvalósítását halogatni kényszerült. A skanzen eszméje az 1960-as évek végén merült fel, a 70–80-as években folyamatosan napirenden volt. Az anyagi bizonytalanság miatt a história bizottság megalakulásakor (1984–85) távoli határidőre, a magyar vasút 150 éves jubileumára (1996-ra) tervezte a park átadását. 1992-ben a MÁV alapítványt hozott létre a skanzenlétesítés anyagi gondjainak megoldására. Még az 1990-es évek elején is 1996-ra készültek, azonban a tervezett millicentenáriumi vilákiállítás elmaradása és a hatalmon lévő politikai körök nyilvánvaló érdektelensége miatt a 150 éves vasúti évforduló skanzennyitása nélkül ment végbe. Kedvező fordulat csak 1998 őszén történt *Sipos István* MÁV vezérigazgató és *Katona Kálmán* szakminiszter kezdeményezésére: az újabb, immár remélhető időpont a 2000-es vasutasnap lett. A hosszú tervezési szakaszban a skanzen helyszínét illetően is számos elképzelés született. Az első tervezők, majd a História Munkabizottság is meghatározta, hogy milyen követelmények támasztandók a leendő helyszín kiválasztásakor:

- jó megközelíthetőség,
- a hely vasúttörténeti múltja („a hely szelleme”),
- utólagos fejlesztést is lehetővé tévő vasútüzemi terület (működő fűtőház!),
- megfelelő vágányhossz,
- jó fényképezési lehetőségek,
- műemlék jellegű vasúti épületek megléte és
- pénzügyi szempontok.

Az 1970-es évek eleje óta az ó-szolnoki vasúti pályaudvar volt a legesélyesebb kiválasztott. Ó-Szolnok az első magyar vasúttár-

saság pest–szolnoki vonalának végállomása volt (1847), az eredeti – lakóháznak átépített – felvételi épület és raktárak fennmaradtak. Vitathatatlan, hogy valamennyi szóba került helyszín közül Ó-Szolnoknak volt a legjelentősebb vasúttörténeti múltja. Ó-Szolnok lelkes támogatója volt *Vaszkó Ákos* közlekedéstörténész, a Múzeum nyugalmazott, 1994-ben elhunyt igazgatója. A város vasútja és önkormányzata óriási erőfeszítéseket tett a terv megvalósítása érdekében, hiszen egy ilyen látványosság a nagy tranzitforgalmú, de idegenforgalmi értékekben nem bővelkedő Tisza-parti megyeszékhely számára nagy jelentőséggel bírt volna. Szolnok számára nem volt kedvező száz kilométeres távolsága a fővárostól, és az hogy a történelmi állomás – elszomorító állapotban – még helyi viszonylatban is félreeső területen fekszik.

A helyszínválasztással kapcsolatban megemlítjük, hogy a nyolcvanas évek közepén *Ráday Mihály*, a kiváló műemlékvédő az újlipótvárosi Budapest-Vízafogó forgalmon kívül helyezett teherpályaudvart ajánlotta a skanzen helyszínének. Ezen érv mellett szólt az, hogy a városközponthoz viszonylag közel helyezkedett el, és a forgalom megszüntetése után a MÁV nagy mennyiségben őrzött itt gőzmozdonyokat. Később az állomást elbontották, helyén parkosított lakótelep épült. De az elmúlt évtizedekben Budapest-Józsefváros (a MÁV első pesti pályaudvara), Budapest-Kelenföld, Budapest-Dunaparti teherpályaudvar, Eger személypályaudvar, a szolnoki fűtőház szentere és a végül nyertes Északi Fűtőház neve is elhangzott lehetséges helyszínként.

A MÁV Északi Fűtőháza 1911/13-ban épült Angyalföldön, a Tatai úton a Nyugati pályaudvarról induló vonatok mozdony-szolgálatára. Két körfűtőházából a kisebb bal oldali („A”) 24, a nagyobb jobb oldali („B”) 34 állással épült, utóbbi a régi Magyarország legnagyobb mozdonycarnoka

volt. Az épületek mögött hatalmas, 1000 m³-es víztorony épült. Az Északi nem csupán a legnagyobb, de műszakilag is az egyik legjelentősebb fűtőház volt, ahol a vontatójárművek előkészítése és kisebb javításai mellett kutatásokra és fejlesztésekre is vállalkoztak. Ebből a szempontból a legendás hírű Fialovits Béla 1927–1937 közötti főmérnöksége volt a legfontosabb időszak. Fialovits 1940 után mozdonyfejlesztéssel foglalkozott, ez irányú tevékenységének gyakorlati részét is az Északi fiókműhelyében végezték (pl. a 203 és 328 sor. gőzmozdonyokon). A kiváló mérnök – elsősorban az Északi fűtőháza mögötti térségben – évtizedeken keresztül fotózta a gőzmozdonyokat, ez a gyűjtemény a magyar vasúti muzeológia egyik legértékesebb kincse. A fűtőház és a kiegészítő vasúti létesítmények több száz vasutasnak biztosítottak munkát, családjaik számára a Tatai úton akkor korszerű lakótelep épült. A második világháborúban az „A” fűtőház olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy az épületet el kellett bontani. A műhely 1997-ig vegyes üzemműködött, ezután egy ideig eladását rebesgették, majd – a szakemberek és vasútbarátok többségének meglepedésére – döntést hoztak a vasúttörténeti park itteni kialakításáról.

A jelen

A Magyar Vasúttörténeti Park a honi muzeológiában példátlan gyorsasággal készült el: alapkövét 1999 novemberében Kátóna Kálmán helyezte el, a skanzen 2000. július idusán miniszter utóda, *Nógrádi Ferenc* nyitotta meg a MÁV vezérkar boldog részvételével.

A parkban már a megnyitáskor több mint száz vasúti járművet helyeztek el, és ezzel a Magyar Vasúttörténeti Park a világ legjelentősebb ilyen jellegű múzeumává vált.

Az elbontott „A” fűtőház korongvágányain sorakoznak a nem működőképes gőzmozdonyok, a nagy csarnok pedig nemcsak kiállítási helye, de karbantartó műhelye is marad a működőképes vontató- és vontatott járműveknek. A járműparádé az előző (1993: 125 éves MÁV, 1996: 150 éves magyar vasút) angyalföldi mulatságokat idézte, de a kizárólag magyar járművek és a fordítókorong színpadszerű köríve minden korábbinál nagyszerűbb hangulatról gondoskodtak. A „hideg” gőzmozdonyok nagy szenzációja az egymás mellé helyezett szertartányos gőzösök (442, 342, 22 és 377 sor.) mögül kibújó 328 sor. gőzmozdony volt, a szombathelyi paripa, amelyet a nagyszerű alkalomra eredeti állapotúra alakítottak vissza. A működő járműveknél a „vasúti hangulatabefolyásolás” elsősorban a magyar büszkeségeket, a különböző korú és állapotú GANZ-motorkocsikat dicsőítette (az ABbmot és Bbmot valóban lenyűgöző volt!), az „örökös kívülállók” inkább a szintén eredeti kivitelűre fényezett nagy dízeleket, a békéscsabai Púpost (M40, 113), a szolnoki Szergejt (M62, 001) és az örökös szépségkirálynőt, az egyes Nohabot csodálták. Utóbbi a skanzen megnyitása alkalmából annak nosztalgia állagába került. A színpompás „olajbáróknak” a legendás gőzösök, a két 424-es és *Vass Bandi* 411-esc, csupán komor



AZ ELSŐ EMLÉKFOTÓK

További képriportunk

a hátsó belborítón található.

A felvételeket Máthé Zoltán készítette

díszkíséretet nyújthattak. A Déli Vasút 109, 109 psz. gőzmozdonya, a magyar vasútnosztalgia első hőse ezúttal is háttérbe szorult: a nagy napra még lepucolni sem sikerült.

A fűtőház többi vágányán muzeális értékű személy- és teherkocsikat, pályafenntartási járműveket és gépeket helyeztek el. Sajnos, a belseje annak a kocsinak (dunakeszi Cak) volt megtekinthető, amelyet inkább bezárni kellett volna, és annak nem (a nosztalgia vonat „csuka”, Aba^k és étkezőkocsija stb.), amely mindenkit érdekelt. Itt a legelőkelőbb helyen a legnagyobb magyar dízelmozdony egyetlen fennmaradt példánya állt, az M63,003 – a vasútbarátok százával csodálták kívülről-belülről. Mögötte (színváltás folytán) zöldellt a GYSEV osztrák eredetű, Magyarországon különböző időszakokban közlekedett, „Blauerblitz” névre hallgató dízel motorkocsija. Ezen a területen kaptak helyet az immár klasszikussá vált villanymozdonyok is: a kisebb Kandó (V40), a BoCo (V55), a Leó (V42) és az első Gigant (V63 sor.) közül – sajnos – egyik sem üzemképes. Nem láttunk viszont egyetlen szilíciumos fémdobozt (V43) és Szöcskét sem (V46 sor.), amelyek távolléte jól illusztrálta értékeiket: hosszú pályafutásuk során ez idáig csak a balesetes gépektől kellett elbúcsúzni...

A vasúti park utoljára látott, vigasztalan állapotához képest, csodálatosan újjászülött: frissen füvesített parkok, kövezett sétányok várták az érkezőket. Az eredetihez hasonló állapotban épült újjá a Tatai úti székely kapu. A park középpontjába egy hangulatos mellékvonali állomásépület emelkedik, amelyben ételt, italt és relikviákat vásárolhat a látogató. Mögötte az egykor a szombathelyi pályaudvaron hosszú, jó szolgálatban állt vasszerkezetű, gyalogos felüljárón lehet a vágányokat megközelíteni és panoráma emlékfotókat készíteni. A főépület földszintjén nosztalgia clárusítóhelyek,

az emeleten magyar vasúttörténeti és Fialovits-emlékkiállítás nyílt.

A jövő

Bízunk benne, hogy vasútbarátoknak és a magyar közlekedés- illetve ipartörténet iránt érdeklődőknek tartalmas programot ajánlottunk. Persze a vasúttörténeti park állapota és állománya a megnyitóval egyáltalán nem tekinthető lezártnak. A magyar vasút legszebb (301,006 és/vagy 016), legkecsesebb (327,140), leggyorsabb (242,001) és legnagyobb (303,002) gőzmozdonyai még felújításukra és méltó otthonukra várnak. A muzeális személy- és teherkocsik közül is jó néhányan vannak még a felújítandóak várakozólistáján. Most még nem minden jármű tartozik a vasútnosztalgia flottájába, általában szegényebb, kisebb vidéki fűtőházak lelkiismeretes dolgozói tartották életben (és kiváló állapotban) ezeket a gépeket. Viszont ha a következő hetekben-hónapokban mind visszatérnek otthonukba, ezzel a vasúttörténeti park ázsiója csökken. A skanzen jövőjét azonban leginkább a roppant anyagi terhek miatt féltjük. A kiállított járművek állagmegőrzése is jelentős költség, a működőkésesek pedig – különösen ilyen mennyiségnél – még többet igényelnek. Egy technokrata tévhit, mely szerint a park a jövőben önfenntartóvá válhatna, a lenyűgöző létesítmény jövőjét fenyegetné. Tartunk attól, hogy a magyar pénztárcákhoz viszonyítottan drága belépő-, fotós és videós jegyek inkább elriasztóak, mint csalogatóak lennének. Ópusztaszer példája mutatja, hogyan lehet gazdag, folyamatosan változó, bővülő programmal várni a látogatókat. Csak akkor tudunk a nyugat-európai társmúzeumokhoz hasonló vagy azokat meghaladó színvonalú vasúti skanzent fenntartani, ha hosszú távon lesz pénzügyi háttér a működési költségek biztosításához.

NAGY TAMÁS

CSONKARÉTI KÁROLY

Hadak útján

Hadihajótípusok a Császári és Királyi Haditengerészetben

A Habsburg, Árpád és Babenberg csatahajók

A Budapest-osztályú csatahajók megépítése után módjában állt a haditengerészetnek három nagy, erős, az óccánokra is alkalmas csatahajót építtetnie, melyek a Habsburg, Árpád és Babenberg nevet kapták.

Építési idejük:

Habsburg *Árpád* *Babenberg*

Gerincfektetés

99. III. 13. 99. VI. 10. 01. I. 19.

Vízrebocsátás

00. IX. 9. 01. IX. 11. 02. X. 4.

Szolgálatba állítás

02. XII. 31. 03. VI. 15. 04. IV. 15.

Mindhármat a Stabilimento Tecnico, Triestino építette.

Építési költségük:

Habsburg 17 256 833 korona,

Árpád 17 592 989 korona,

Babenberg 18 848 916 korona volt.

Mindhárom csatahajó azonos tervek alapján épült. Legfontosabb jellemző adataik az alábbiak:

Vízkiiszorítás: 8363,8 tonna; teljesen felszerelve 8964,2 tonna;

Hajtóerő: 16 Belleville-kazán, 2 álló négyhengeres, háromszoros expanziós gőzgép; 2 csavar 4876 mm-es átmérővel; 11 900 LE; maximum: 13 340 LE; tárolható szénmenyiség 800 tonna;

Akciórádiusz: 3 600 mérföld 12 mérföldes sebesség mellett;

Sebesség: 19,63 mérföld óránként;

Hosszúság: függélyek között 107,6 m, teljes hosszúság: 114,5 m;

Szélesség: 21,2 m, merülés 7,4 m;

Páncélvastagság: övpáncél 180–200 mm, lövegtornyoknál 210–280 mm, fedélzet 40 mm, parancsnoki torony 200 mm;

Fegyverzet: 3–24/H 40, elöl ikertorony, hátul szőlóban; 12–15/H 40; 10–7/H 48; 2–7/H 18 partraszálló löveg; 6–4,7/H 44; 2–4,7/H 35; 2–45 cm-es torpedó oldalt, a vízszint alatt;

Fényszóró: hat 60 cm-es; két 35 cm-es; átépítés után (1911) kapott még egy 60 cm-es fényszórót, az Árpád szintén; a Babenberget nem építették át.

Személyzet: 32 tisz, 606 főnyi legénység.

* * *

1903-tól a Habsburg volt a hajóraj zászlóshajója. 1907–1910 között a tartalék hajórajba került. 1911-ben átépítették. 1912-ben a 2. hajóraj zászlóshajója, 1914–1918 között a IV. csatahajó-osztály zászlóshajójaként vett részt a háborúban. Az Árpád szolgálatba helyezése után 1911-ig, amikor korszerűsítették, tagja volt a hajórajnak, 1918-ig vett részt a háborúban, 1918-ban iskolahajóként szolgált. A Babenberg is részt vett a hajóraj megmozdulásaiban testvérhajóival együtt, 1918-ban lakóhajó lett. Részvételükről a hadműveletekben a következő vállalkozás ismertetésénél számolunk be.

Néhány órával Olaszország hadüzenete után – amely 1915. május 23-án, pünkösd vasárnapján, 15 óra 30 perckor történt –, a cs. és kir. hajóhad megmozdult. Olyan hadműveletet hajtott végre, amely nemcsak a Monarchia legnagyobb flottaakciója volt, hanem a tengeri háborúk történetében is

számottevő helyet foglal el. A vállalkozásban négy csatahajó-osztály vett részt és a támadás váratlanságával éppen a hadat üzenő felet lepte meg a legjobban. A legnagyobb eredmény azonban a kiváltott hatás volt: a hajóagyúk szétlőtték azt az Olaszország keleti partján futó észak-déli vasútvonalat, amelynek segítségével akarták a frontra szállítani az olasz hadsereget, s ezért csak néhány héttel a tervezettnél később indíthaták átütőnek szánt offenzívájukat Görz (Gorizia) irányába. Közben azonban a Monarchia hadvezetősége időt nyert erői átcsoportosítására, amelyek az Isonzó bal partján eredményesen fogták föl az olasz rohamot.

A hajóhad május 23-án a következő csoportokban futott ki: 19 órakor a felderítő csoport hagyta el Pólát (*Saida, Szigetvár, Balaton, Triglaw*). Fél órával később a hajóhad parancsnoka átköltözött a Habsburg csatahajóra, amely az egész kifutó flotta élén haladt. Haus tengernagy azért szállt át erre, mert személyesen akarta irányítani a hadműveletet. Márpedig a manőverező kötelékben a parancsnok mindig az élen van, de az aknaveszély miatt nem akarta az I. csatahajó-osztály vadonatúj egységeit kockáztatni.

Haus admirális átköltözése után a hajók 20 óra körül elhagyták horgonyzóhelyüket. A parti vizeket maguk mögött tudván két irányban folytatták útjukat. A *Sankt Georg* és a *Novara* északnyugati irányban futott, míg a csatahajókból álló zöm először dél-délkelet felé tartott, majd Promontore után 5 mérfölddel átfordult dél-délnyugatnak, ahol csatlakozott hozzá a *Saida*-csoport.

Haus flottaparancsnok közvetlen vezetése alatt álló kötelék a következőképpen rendeződött alakzatba: elől a Csikós romboló haladt. Őt követte 20 torpedónaszád, amelyek közrefogták a csatahajókat. Az élen a Habsburg vezette 2. hajóraj IV. csatahajó-osztálya haladt nyomdokvonalban, mögöttük a Babenberggel. Mögöttük a III. csatahajó-osztály következett: az *Erzherzog Karl*,

az *Erzherzog Friedrich* és az *Erzherzog Ferdinand Max*. A menetet az I. hajóraj I. és II. csatahajó-osztálya zárta: a *Viribus Unitis*, a *Prinz Eugen* és a *Tegetthoff*. Őket követte az *Erzherzog Franz Ferdinand*, majd a *Radetzky* és a *Zrínyi*.

A Csikósokon kívül a *Velebit*, a *Réka* és a *Dinara* kísérte az Ancona felé hajózó köteléket.

Ancona előtt 25 mérfölddel a kötelék szétvált. Először a Radetzky, majd a *Saida* és a Szigetvár, később a Zrínyi tért át más-más irányba megfelelő torpedónaszád és torpedóromboló kísérettel.

Az Ancona elé érkező rombolók és torpedónaszádok akna után kutatva átfésülték az egész parti sávot, majd a kikötőbe hatolva torpedókkal elsüllyesztettek egy gőzhajót, lőtték a mólót, a petróleumkikötőt, a laktanyát, a vasútvonalat és a Ciantiare Liguro Anconitano Műveket. Az olaszok gépfegyvertüze hatástalan maradt.

Miután az aknakeresők jelentették, hogy nem találtak aknát, a zöm május 24-én 3 óra 40 perckor a parttól mintegy 3000 méterre, a partvonallal párhuzamosan futva tüzelőállást vett föl, majd 4 óra 4 perckor a Habsburg kiadta a tűzparancsot. Az előre egyeztetett célpontokat a következő hajók vették tűz alá:

A Habsburg a kikötő Carlo Cipelli ütegeit, a vasútállomást és a S. Stefano katonai tábort lőtte. A Babenberg a villanyáramközpontot, az Árpád három kaszárnyát, a katonai állomásparancsnokság épületét, a gázműveket, a vízvezetéket és a víztornyot árasztotta el tűzzel. A III. csatahajó-osztály tagjai a kis északi laktanyát, a rádióállomást és a kikötői ütegeket, a déli laktanyát és gyártelepet, az Enrico Cialdini üteget és a harmadik kaszárnyát, valamint a kikötőben horgonyzó hadihajókat lőtte. Az I. csatahajó-osztály, valamint a II. csatahajó-osztályból a zömnél maradt Erzherzog Franz Ferdinand a visszatüzelő olasz ütegeket és

különösen az Alfredo Savio, valamint a Montagnola Chiesa ütegállásokat, valamint a világítótornyot lőtte szét. Időközben három tengerészeti repülőgép is megérkezett a csatahajók támogatására és védelmére, valamint ledobtak néhány bombát.

Az olasz ellenállás igen gyenge volt, nem számoltak ilyen gyors és nagy támadással. 5 óra körül csak egy léghajó jelent meg Ancona előtt, a Citta Di Ferrara, amelyet a Habsburg, az Árpád és a Tegetthoff, valamint a három repülőgép vett tűz alá. A léghajó a szárazföld felé menekült.

Hajnali 5 óra 30 perckor az 1. és 2. csatahajó-osztály beszüntette a tüzet, és visszafordulva megindult Póla felé.

Az Ancona elleni támadás hatalmas károkat okozott. A távközlési berendezések szétrombolása miatt Anconának megszakadt az összeköttetése a külvilággal, és nem tudott kellő időben jelentést tenni a támadásról, s nem hívhatott segítséget. A támadás következtében – az anyagi károkat nem számítva – 68-an meghaltak, 150 volt az olasz sebesültek száma. A kikötőben állomásozó *Argonauta* tengeralattjárót riadóztatták, de a nagy kapkodásban ráfutott a saját barikádjára. Elsüllyedt a *Citta Di Tripoli* segédcirkáló, a *Barbara* tehergőzös és egy német gőzhajó, a *Lenmos*.

Saját veszteség Anconánál nem volt, az Anconát támadó csatahajók és kísérőegységeik sértetlenül érkeztek vissza támaszpontjukra.

A Sankt Georg páncélos cirkáló

A Sankt Georg a flotta harmadik, egyben utoljára épített páncélos cirkálója. A Novara mellett ez a másik legismertebb hadihajó Magyarországon. Neve összeforrott a catarói matrózlázadással.

A páncélos cirkáló legfontosabb adatai az alábbiak:

Épült a Cs. és Kir. Tengerészeti Szertár (Arzenál) hajóépítő műhelyében, Pólában.

Gerincfektetés: 1901. III. 11.

Vízrebocsátás: 1903. II. 8.

Szolgálatba állítás: 1905. VII. 27.

Vízkeszoritás: 7406 tonna, teljesen felszerelve 8199 tonna.

Hajtóerő: 12 Yarrow-WR kazán, 2 négyhengeres, háromszoros expanziós gőzgép, 14 860 LE, 2 háromszárnyú csavar 4880 mm-es átmérővel;

Sebesség: 22,0 mérföld óránként, tárolható szénmennyiség 1103,4 tonna kőszén vagy 908,8 tonna brikett;

Hosszúság: függvények között: 117 m, teljes hosszúság 124,3 m;

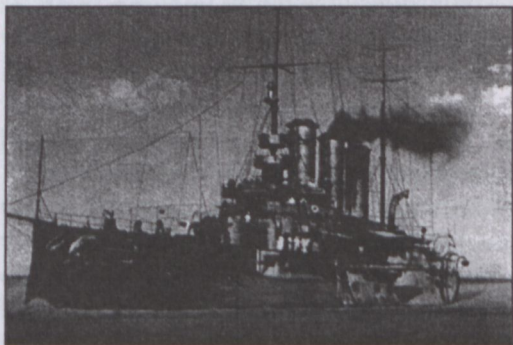
Szélesség: 19,012 m, merülés elől 5,77 m, hátul 6.87 m, teljesen feltöltve elől 6,25 m, hátul 7,41 m;

Páncélvastagság: övpáncél 210 mm, alul 165 mm, fedélzet 2×30 mm elől, 2×18 mm középen, 45 mm hátul, a 24 cm-es lövegtoronyoknál 210 mm;

Fegyverzet: 2-24/H 40; 5-19/H 42; 3-15/H 40; 9-7/H 45; 2-7/H 18 a gőzbárkára; 8-4,7/H 44 gyorstüzelő; 2-4,7/H 33 gyorstüzelő, 2-0,8 géppuska; 2-45 cm átmérőjű torpedóvető készülék, víz alatt; 1916-ban kapott még két 1-7/H 50 légvédelmi ágyút,

Összes költsége (ára) fegyverzettel, lőszerrel együtt 18 077 945 koronát tett ki;

Fényszóró: hat 60 cm átmérőjű;



SANKT GEORG PÁNCÉLOS CIRKÁLÓ

Személyzet: 32 tiszt, 589 főnyi legénység (békelétszám).

* * *

A páncélos cirkálót nyomban, amint elkészült, beosztották a szolgálatban álló hajórajba, és annak kötelékében vett részt a Levantén, a nemzetközi flottatüntetésben. 1906-ban a Földközi-tengeren cirkált. 1907. március 26-án az Aspern cirkálóval Észak-Amerikába ment. Április 25-től május 14-ig Hampton Roadsban tartózkodott, nemzetközi haditengerészeti versenyeken. Május 18-tól június 6-áig New Yorkban állomásozott, majd visszatért Hampton Roadsba, ahol részt vett egy nemzetközi flottaparádén, majd visszatért Pólába, ahol július 10-én vetett horgonyt. 1908-tól 1918-ig a Sankt Georg volt a cirkálóflotta zászlóshajója, fedélzetén lakott a cirkálóflotta parancsnoka és az egész törzs. A háború alatt többször futott ki különböző vállalkozásokra harcfelelővel, valamint ez a hajó volt 1918-ban a matrózfelkelés vezérhajója is. Mindezekről az alábbiakban fogunk részletesen beszámolni.

Nem az 1905-ben zajlott nemzetközi flottatüntetés volt az első, amelyben a cs. és kir. haditengerészet egységei részt vettek. 1897-ben például Görögországot kellett nemzetközi kötelezettségeinek teljesítésére rábírní, illetve rákényszeríteni arra, hogy hagyjon fel a nemzetiségek és vallási kisebbségek üldözésével. 1897 februárjában Nagy-Britannia 14 csatahajót és 7 cirkálót, Franciaország egy csatahajót és szintén hét cirkálót, Olaszország 7 cirkálót s 6 csatahajót, Oroszország egy csatahajót és 4 cirkálót, míg Ausztria-Magyarország 2 csatahajót és 4 cirkálót irányított Kréta partjaihoz. A nemzetközi hajóhad feletti parancsnokságot az olasz Canevaro tengernagyra ruházták. A szigeten dúló véres harcok miatt a törökök és a görögök egyaránt a biztonságot nyújtó hajókon kerestek és találtak menedéket. Bár

a nagyhatalmak 100-100 tengerészt tettek partra a három kikötővárosban s időnként a hajóágyúk is beleszóltak a harcba, a rendet nem sikerült helyreállítani, s hamarosan kirobbant a formális háború is Törökország és Görögország között. Ilyen előzmények között következett el az 1905-ös flottatüntetés.

Lovag Siemuszwa-Pietruski ellentengernagynak szeptember 27-i váratlan halála után lovag Jedina Lipót ellentengernagy vette át a hajóraj feletti parancsnokságot. A gyakorlatok ebben az összeállításban folytatódtak november 15-éig. Ekkor fontos események következtek be a cs. és kir. haditengerészet, valamint a többi nagy európai flotta történetében.

A generálisok, admirálisok, és külügyminiszterek esztendejében, 1905-ben, miközben dörögtek a frontokon és a tengereken az ágyúk, a diplomácia mindent elkövetett, hogy megszülessen a Távol-Keleten a béke, elcsituljanak a forradalmi megmozdulások és a Balkánon is megszülessen végre a népek-nemzetek önrendelkezése. Ám hiába volt minden erőfeszítés. A törökökkel szemben a nagyhatalmak diplomáciája kudarcot vallott. II. Abdul Hamid szultán, ígéretei ellenére, nem engedte be országába azokat, akiknek a reformok végrehajtását kellett volna ellenőrizniük. A türelemnek és hiszékenységnek is van határa. Nagy-Britannia, Franciaország, Oroszország, Olaszország és Ausztria-Magyarország kormányai elhatározták, hogy flottatüntetéssel szorítják rá a portát a követelések – a müzstegi egyezményben foglaltak – teljesítésére. Minden említett ország két-két hadihajóból álló csoportot küldött tehát Pireuszba. Így november 15-én a Sankt Georg páncélos cirkáló és a Szigetvár cirkáló kiváltak a hajóraj kötelékéből és a közben ellentengernaggyá előléptetett Ripper Gyula altengernagy vezénylete alatt november 18-án elindultak Levantéra, ahol november 22-én, Pireuszban egyesül-

tek a többi hajóval. A flottademonstrációt alkotó egész hajóhad parancsnokává Ripper Gyula altengernagyot jelölték ki, következésképpen az egész demonstráció vezérhajója a Sankt Georg lett. A hajóhad november 25-én továbbindult Mütilénébe, ahol a következő napon csapatokat tett partra, megszállta a török távírda- és vámhivatalt, és zár alá vette a vámjövédékeket. A Mütilénébe kihajózott nemzetközi tengerészlegénység-osztagok parancsnokává Ripper altengernagy Horthy Miklós sorhajóhadnagyot jelölte ki, akinek ezt a beosztását a többi hajóparancsnok elfogadta. A partraszállást a brit *Lancaster* páncélos cirkáló első tisztje vezényelte. Mellette Horthy töltötte be a partmester és a tolmács feladatát. Miután a szultán erre föl sem engedett, újabb tengerész legénységet hajóztak ki december 5-én Lemnosban, ahol hasonlóan jártak el, mint Mütilénében.

Ezek a lépések végre jobb belátásra indították a török kormányt, és a Porta teljesítette a nagyhatalmak minden követelését. Ezután december 17-én Lemnosból, majd december 18-án Mütilénéből is visszavonták a nemzetközi megszálló csapatokat. Beszüntették a vám- és távírdahivatalok megszállását. A nemzetközi hajóhad feloszlott. A Sankt Georg a Szigetvár kíséretében Pireuszba ment, ahol a görög király kihallgatáson fogadta az altengernagyot. A két hajó december 19-én felvonta horgonyt és december 22-én befutott a honi kikötőjébe, Pólába. Másnap csatlakoztak a hajórajhoz, amely azonban már az év végéig nem futott ki. A tengerészek – akik éppen nem álltak szolgálatban –, otthon tölthették a karácsonyi ünnepeket.

A cs. és kir. hajóhad működése az utolsó békeévben

Az év elején a politikai helyzet miatt majdnem az egész flottát felszerelték. (A

továbbiakat a haditengerészet évenként kiadott jelentéséből idézzük:)

„... Az I. cirkáló flottilla a cattarói öbölben tartózkodott, az *Aspern* cirkáló Gravosában, a *Kaiserin Elisabeth* cirkáló pedig Spalatóban állomásozott, a többi felszerelt hajó az isztriai partok mentén volt összevonva. Ebben az időszakban a legénység alapos kiképzést kapott. Különösen a partraszállást, a torpedónaszádok elleni védekezést és torpedóvetést gyakorolták... Február 17-én a *Kaiserin und Konigin Maria Theresia* páncélos cirkálót a Kaiserin Elisabeth cirkálóval a levantei vizekre vezényelték a balkáni háború miatt veszélyeztetett államérdekek és osztrák–magyar állampolgárok védelmére.

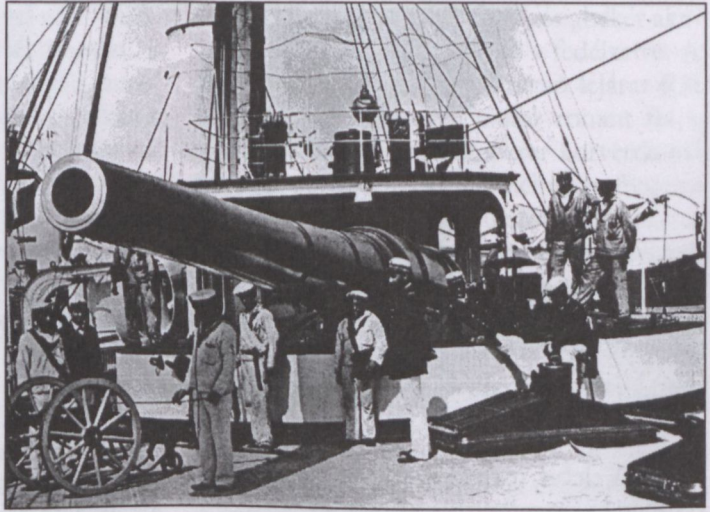
A IV. csatahajó-osztály (*Monarch, Wien, Budapest*) március 10-én kilépett a hajórajból. A Wient leszerelték, a *Monarch* a sebencíói altisztképző iskolához került, a Budapestet pedig beosztották iskolahajónak a fiumei Haditengerészeti Akadémiához. Az I. csatahajó-osztály és az I. cirkáló flottilla, valamint egy páncélos cirkáló kilenc torpedóromboló és naszád kíséretében a Cattaroi-öbölben vetettek horgonyt, majd néhány nap múlva – április 2-án – kifutottak, hogy részt vegyenek a Montenegró elleni nemzetközi flottatüntetésben...”

A flottatüntetés háttéréhez tudni kell, hogy a Monarchia részlegesen mozgósította hadseregét és flottáját, mert miután Törökország az Olaszország elleni háborúban elveszítette afrikai területeit, a balkáni nemzetek levonták a következtetést: a Porta képtelen megvédeni magát, tehát elérkezett az idő arra, hogy lerázzák az oszmán igit. 1912 márciusában Szerbia és a Bulgária katonai egyezményt kötött, amelyhez Görögország és Montenegró is csatlakozott, s 1912. október 8-án Montenegró megindította a hadműveleteket, amelybe a többiek is bekapcsolódtak. Minden fronton győztek, a szerb és montenegrói csapatok albán területen kijutottak az Adriára. Ez Olaszor-

szág és a Monarchia érdekeit egyaránt sértette, s a nagyhatalmak is a háború kitörése előtti status quo-ban voltak érdekelték. Szerbia és Montenegró azonban ragaszkodott területi gyarapodásához. A helyzet rendkívül feszültté vált, a Monarchia és erre föl Oroszország is mozgósított. A feszültség enyhítésére Londonban konferencia ült össze, ahol a 1913 februárjában Oroszország és a Monarchia megegyeztek, hogy Szerbia nem kapja meg az adriai kijáratot. Visszaparancsolták tehát Szerbiát az Adriáról, és elhatározták a független Albánia létrehozását. A határokon azonban nem tudtak megegyezni. A török helyőrség szilárdan tartotta magát Szkutariban, s Szerbia sem mondott le a megszállt albán területekről. 1913. március 11-én azután a nagyhatalmak végre megállapodtak Albánia határaitban. Szkutari ostroma azonban folytatódott, noha az Albánia része lett volna. Ezért rendelték el a nagyhatalmak a nemzetközi flottatüntést.

Az osztrák–magyar hajóhad egy része éppen Dalmácia előtt manőverezett, így az Erzherzog Franz Ferdinand, Radetzky és Zrínyi csatahajók, az Aspern cirkáló és két torpedónaszád 1913. április 2-án horgonyt vetett Antivari előtt. Másnap a Bojana folyó torkolatához hajóztak. A többi állam hajói közül ugyanczen a napon ért oda az olasz *Admiraglio Di Saint Bon* és a *Francesco Ferruccio* és a német *Breslau* cirkáló. Április 5-én a brit *VII. Edward* csatahajó Burney altengernagy parancsnoksága alatt, valamint az *Edgar Quinet* francia páncélos cirkáló, majd 6-án a brit *Dartmouth* cirkáló érkezett meg.

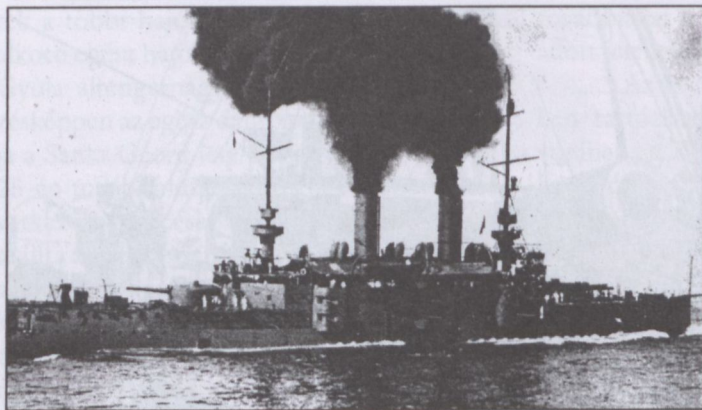
Szkutari április 23-án kapitulált, és a



A KRONPRINZ ERZHERZOG RUDOLF 20,5 MM-ES LÖVEGE

montenegrói csapatok bevonultak oda. A hajógyúk fenyegető közelségének hatására azonban a montenegróiak feladták Szkutarit és átadták a tengernagyi tanácsnak. A partra tett tengerészek a következőképpen oszlottak meg: Ausztria–Magyarország adott 299 főt, Németország 109 főt, Olaszország 243 főt, Nagy-Britannia 388 főt és Franciaország 216 főt.

1913. május 30-án azután Londonban megkötötték az ún. „első Balkán-háborút” lezáró békeszerződést. 1913. június 29-én azonban kirobbant a „második Balkán-háború”, amely rendkívül véres, ám rövid volt: már augusztus 10-én megkötötték Bukarestben a békét, amely megerősítette Albánia határait és függetlenségét. A hajók azonban még október 15-éig ott maradtak, hogy garantálják a szerződésben foglaltak végrehajtását. A flottatüntetésben részt vett cs. és kir. hajóraj parancsnoka, lovag Richard Barry ellentengernagy – aki június 30-án került Max Njegovan ellentengernagy helyére –, október 17-én távozott Szkutariból, s a hajók visszaindultak Pólába, hátrahagyva az Aspern helyére lépett Sankt Georgot, az időközben oda irányított *Salamandert* és a *Magnetet*, amelyet Valoná-



AZ ÁRPÁD CSATAHAJÓ

ban a Velebit torpedóromboló, majd december 13-án a *Panther* váltott fel.

Mialatt az I. csatahajó-osztály a kísérőhajókkal részt vett a nemzetközi flottatüntetésben, a hajóhad hazai vizeken maradt részénél folyt tovább rendesen az élet. Március 28-án Pólában Ferenc Ferdinánd trónörökös tengernagy szemlét tartott, 30-án a központi hadikikötőben horgonyzó hajók csónakjai részt vettek a jacht-egyesület evezősversenyén. Április 28-án a II. csatahajó-osztály lehajózott Cattaróba, pontosabban Teodóba. Május 21-én a hajók egy részét leszerelték.

A haditengerészet 1913. évről szóló jelentése megemlékezik a cs. és kir. tengerészeti különítményről, amely Kínában, Csili tartományban a pekingi cs. és kir. követség valamint a tiencsini osztrák-magyar concesszió területén a védelmi- és őrszolgálatot látta el. A különítmény négy tisztből, egy sorhajóorvosból és 120 főnyi legénységből állt. Közülük az év elején egy tiszt és 45 ember Tiencsinben, a többi Pekingben állomásozott. A legénység továbbképzése rendszeresen haladt. A Kínában állomásozó különböző nemzetek őrségeinek lóversenyén egy cs. és kir. matróz elsőnek, egy másik pedig harmadiknak futott be. Novemberben japán parancsnokság alatt a nemzetközi csapatok közös hadgyakorlatot tartottak,

amelynek célja egy Tiencsin elleni támadás közös visszaverésének a kipróbálása volt. Az év végére a különítmény létszáma három tisztre, egy sorhajóorvosra és nyolcvan főnyi legénységre csökkent.

A Sankt Georgnak olyan típusú csónakjai voltak, mint bármelyi hadihajónak. Horthy azonban jó gyakorlati érzékkel rájött arra, hogy az egyik nagyobb csónak, az úgynevezett Holzbarakasse, kiváló

formájú és csekély átalakítással versenyre is alkalmassá tehető. Élt a lehetőséggel és a páncélos cirkáló Holzbarakasséját legyőzhetetlenné tette mind az evezős, mind a vitorlás versenyeken, amelyeket a haditengerészet rendszeresen tartott. A legendássá vált csónak később is legyőzhetetlen maradt. Horthynak ezzel az ügyesen átalakított csónakjával a Sankt Georg 1907-ben az Egyesült Államok Hampton Roads-i kikötőjében a több napon át tartott csónakregattán kétszer első díjat és ezzel az Army and Navy Life-regatta serlegét is megnyerte. A versenyvezésnél pedig a Sankt Georg csónakjai – 25 amerikai és számtalan más nemzet csónakjai között – a második és a harmadik helyet szerezték meg.

A páncélos cirkáló a háború folyamán többször futott ki kísérőhajóval különböző vállalkozásokra. Mindjárt a háború első napjaiban, 1914. augusztus 7-én azért, hogy az egész hajóhad tagjaként segítsen a német Goeben és Breslau cirkálóknak áttörni a brit blokádot és befutniuk török kikötőbe. 1915. május 23-24-én pedig Rimitit lőtte, ott szétbombázta a vasúti hidat, s így hetekre késleltette az olasz csapatok átdobását a frontra, majd szeptember 18-án Rimitiben lőtt katonai célpontokat és a helyreállítás alatt álló hidat, pályaudvart.

Mindazonáltal nem ezekkel a haditettei-

2000/XII. 3-4.

vel, valamint sporteredményeivel vált – elsősorban hazánkban – ismertté, hanem a cattarói matrólázadásban vitt vezető szerepével tette a Sankt Georg páncélos cirkáló napjainkig a cs. és kir. flotta egyik legnevezetesebb hajójává. Részévé vált a történelemnek, különösen a forradalmak, s ezzel az emberiség történetének, és ilyen szempontból teljesen mindegy, hogy milyen előjellel.

Ezért ezekről az eseményekről részletesebben kell szólnunk.

1918 januárjában Pólában nagy munkásmegmozdulás és sztrájk volt, amelyet a tengerészek rokonszenvvel figyeltek. Az újságok és a munkásgyűlések szónokai a béke, a nemzetiségek önállósága, politikai önrendelkezési jogai megszerzése mellett, amit az amerikai elnök, Wilson 14 pontja is ígér. Mindez elsősorban a hosszú ideje vesztéglő nagy hajók legénységénél és a pólai Arzenálban, valamint a cattarói műhelyekben a polgári munkásokkal együtt dolgozó tengerészekre hatott a legmélyebben. Mindehhez járult a négy esztendeje folyó háború következtében előállott leromlott ellátás és a békevágy.

1918. február 1-jén Cattarói-öbölben – ekkoriban már hatalmasan kiépült hadikikötőben a hajójavító-műhely nagy része: két páncélos cirkáló, két gyorscirkáló, nyolc romboló, 14 torpedónaszád, hat tengeralattjáró, a partvédelemhez tartozó három öreg csatahajó, egy cirkáló, valamint számtalan ellátó- és műhelyhajó. A parton négy tengerészkülönítmény, rádióállomások, parancsnokságok, a tengerészeti repülőállomás stb. voltak. A legénység itteni létszámát a korabeli jelentések kb. 7000 főre teszik.

1918. február 1-jén a szokásos napi foglalkozások voltak a Cattarói-öbölben horgonyzó hajókon. Pontosan déli 12 órakor – a tiszték már az ebédnél ültek –, a Sankt Georg fedélzetén összegyűlt legénység „hurrá” kiáltásban tört ki, mire az összes feljárókon puskával és szuronnal felfegy-

verkezett legénység „békét!”, és „békét akarunk!” kiáltásokkal özönlött a fedélzetre. A hajóórség törzsaltiszjtét a hátsó lejárati felé szorították, amelyeken ekkor rohant fel a lármára az első tiszt. Zipperer korvettkapitány és az ügyeletes tiszt Schwayr fregattadnagy. A matrózok rájuk lóttak, de csak a korvettkapitányt találták el, aki összeesett. A fregattadnagy lerohant Hansa ellentengernagy, a cirkálóraj parancsnokának a kabinjába, s jelentette az eseményt. A jelentésre a hajó parancsnoka Scheinbanhain fregattkapitány a fedélzetre sietett, de alig dugta ki fejét a feljárón, a hátsó parancsnoki hídról rálóttak, de a lövedék célt tévesztett. Közben a fedélzet alatt is fegyveres matrózok nyomultak a rekeszajtókon át a hajó hátsó részébe, a tiszt étközde és lakhelyek felé, majd oda benyomulva, mindent, ami a kezük ügyébe került összetörték, lövöldöztek, vagy a vízbe hajigáltak. Az egyik gyorsüzelőből vaklövéseket adtak le (egyek visszaemlékezések szerint Zipperer korvettkapitányt akkor érte a lövés, amikor az egyik gőzsípval dudáló matróz kezéből ki akarta tépni a gőzsíp zsinórját); pokoli zajt csapva ordítottak. Feltörték a készülségi lőszerraktárakat. A zendülők annyira izgatottak voltak, hogy amikor Mayer törzsgépmester mit sem tudva a dologról, kilépett a mosdóból rendre utasított egy matrózt, aki fegyverét egy altisztre szegezte, Mayert lelőtte. A zendülésnek ugyanis voltak be nem avatottjai is, akik igyekeztek csillapítani az embereket. Ezért több sebesülés történt, ezeket a hajó orvosa egy gépüzemvezető segítségével ideiglenesen ellátta, majd átvitték az Afrika kórházhajóra. Közben bevonták a tengerenagy szolgálati jelvényét az első árbocról, és helyére egy vörös lobogót – a haditengerészet jelzőrendszerében a kettes szám jelét – tűzték ki. Ezután a látótávolságban fekvő többi hajóra is felvonták a vörös lobogót, ahol hasonló események játszódtak le.

Anton Grabar II. osztályú matróz Hansa

ellentengernagy elé lépett, és a tömeg élénk helyeslése mellett, azonnali békét és a legénység hazabocsátását követelte, mert amíg hozzátartozóik éheznek, nem akarnak tovább szolgálni. Ezenkívül követelték az élelmezés feljavítását, jobb ruhát és több szabadságot. Az ellentengernagy felszította őket, hogy követeléseiket foglalják írásba, majd visszavonult és jelentette az eseményeket a flottaparancsnokságnak Pólába. Hamarosan élénk csónakforgalom indult meg a hajók között, mindenütt megalakultak a matróbizottságok, a Sankt Georgon a központi matróbizottság, amely teljesen átvette a szolgálat további irányítását és számos intézkedést adott ki. (A többi hajón történetekkel nem foglalkozhatunk, csupán a Sankt Georgon lejátszódottakat kísérik figyelemmel).

A Központi Matróbizottság elnöke *Franz Rasch* hajómester lett, a többi hat tag matróbizottságból került ki. A csatlakozott hajókról érkezett küldöttekkel február 1-jén 14 órakor megkezdődött a matróbizottság tanácskozása. Mindenekelőtt megállapodtak a leg-sürgősebb teendőikben. Elhatározták, hogy minden hajótól megkövetelik a vörös lobogó felvonását, a tisztek lefegyverzését és azt, hogy az irányítást a legénység megbízottai vegyék át. Kimondták továbbá, hogy a fellázadt hajóhad vezérhajója a Sankt Georg. A szárazföldre fegyveres járőröket küldtek.

Ezalatt a nagy energiával való adás megakadályozására Hansa ellentengernagy eltávolította a cirkálón a fő adóberendezés biztosítékát a dinamóhelyiségben. Erre azért volt szükség, hogy a zendülők ne léphessenek összeköttetésbe egyrészt a hátsószázad szocialista-forradalmi és szláv, nacionalista elemeivel, valamint a szervezett munkássággal, valamint Olaszországgal.

16 órakor megérkezett a Sankt Georgra a flottaparancsnokság első sürgőnye. Hansa ellentengernagy a cirkálóra kérte a legénység küldötzeit, ismertette a sürgőnyt („... ural-

kodónk minden erejével a békén munkálkodik... mindenki térjen vissza kötelességéhez...”), majd felszólította őket, hogy írásban nyújtsák be követeléseiket, s állítsák helyre a rendet és a nyugalmat.

Egy órával később a küldöttek és a hajójavítók munkásmegbízottai közösen átadták a tengernagynak írásba foglalt követeléseiket, amelyek egyrészt általános politikai kívánságok, másrészt szociális jellegű követelések voltak:

„Amit akarunk!

I. 1. Intézkedéseket kell tenni egy azonnali, általános béke megkötésére.

2. Teljes politikai függetlenség más hatalmaktól

3. Békekötés az orosz demokratikus békejavaslatok alapján, „annexió nélküli béke” stb.

4. Teljes leszerelés és önkéntes milícia felállítás.

5. Népek önrendelkezési joga.

6. Lojális válasz Wilson jegyzékére.

7. A bevonultak hozzátartozói részére hatékonyabb támogatás és elegendő (megfelelő) ellátásuk élelmiszerrel és ruhaneművel.

8. Demokratikus kormányformák; a kormányzatok demokratizálása.

II. 1. Az elégtelen élelmezés miatt el kell hagyni minden szükségtelen munkát és gyakorlatot. A munkáscsoportok részére külön élelmezési kiszabot.

2. Több és hosszabb kimenő.

3. Legalább hat havonta 31 nap szabadság az utazási napok nélkül. Ugyancz vonatkozzék a tisztekre is.

4. Bevezetése az emberhez méltó és gyors szabadságos vonatok indításának, a szabadságoltak részére az élelmezési illeték felemelése és esetleg az élelmezés természetbeni kiadása.

5. Igazságos élelmezés a hajókon. Tisztek és legénység ugyanazon a konyhán kosztoljon.

2000/XII. 3–4.

6. Úgy a tisztok, mint a legénység jobb dohányellátása.

7. A levélcenzúra megszüntetése.

8. Némely hajók és naszádok különleges kívánságainak tekintetbe vétele.

9. Ennek a tüntetésnek nem lehet semmi néven nevezhető megtorlása.”

Ezekről a pontokba szedett követelésekről az ellentengernagy hosszas tárgyalásokba bocsátkozott a matrózkielöltekkel. Elmagyarázta, hogy mely követeléseket teljesíthet, mert azok a hatáskörébe esnek, melyeket kell felterjesztenie, és mik azok, amik a haditengerészetten kívülállóknak tekintendők.

Miután a matrózkielöltek visszatértek hajóikra, Hansa ellentengernagynak – de a legtöbb tisztnek is – az volt a benyomása, hogy a sikeres tárgyalás után a mozgalom elültnek tekinthető, és másnap reggelre a fegyelem helyreáll.

Csakhogy ezen a tárgyaláson Franz Rasch címzetes hajómester nem vett részt, mert távollétében választották meg a Központi Bizottság elnökévé, ő csak a tárgyalás után érkezett a Sankt Geograra. Akkor viszont erélyesen kezébe vette a lázadás irányítását. Szigorú üzeneteket küldött azokra a hajókra, amelyek még nem csatlakoztak, azzal a fenyegetéssel, hogy ha nem tűzik ki a vörös lobogót csatlakozásuk jeléül, löni fogják hajójukat.

A zendülőkkal szemben állt a parton az I. Védőkörlet-parancsnokság *Gusseck* tábor-szernagy parancsnoksága alatt, aki általános riadót rendelt el, majd jelentette az eseményeket *Sarkotic* vezérezredesnek, a Bosznia-Hercegovinában és Dalmáciában vezénylő tábornoknak, közvetlen felettesének. Ugyanekkor megtiltottak a hajóknak minden mozgást és a legénység partraszállását, azzal, hogy ha egy hajó megmozdul, azt tüzéség bevetésével is megakadályozza. Másnap, február 2-án délelőtt 10 óra 30 perckor Gus-

seck tábor-szernagy a Központi Matrózbi-zottság partra hívott két matrózával a következő ultimátumot küldte a Sankt Geogra:

„Felszólítom a Cirkálóraj és az V. csatahajó-osztály legénységének bizalmi férfait, hogy az összes tengerész legénységgel a rendhez és fegyelemhez haladéktalanul térjenek vissza. Ha ez, ennek a felhívásnak az átadásától számított 3 órán belül – amiről a Kikötőparancsnokság megbízottaihoz, Bilek ezredeshez fenti időn belül értesítést kell eljuttatniuk –, be nem következik, úgy rendelkezésemre álló minden eszközzel a rendet vissza fogom állítani. Castelnovo, 1918. február 2-án, Gusseck tábor-szernagy, hadikikötő-parancsnok.”

Az események ezzel az ultimátummal egyik fordulópontjukhoz érkeztek. A tengerészek azonban tanácstalanok voltak. Hansa ellentengernagy ismét tárgyalt velük, figyelmeztette őket a következményekre és rop-pant felelősségükre. Ekkor vett részt először Rasch hajómester, tüzérotkator a Gjenovic-parti ütegektől a matrózok és a tengernagy közötti megbeszélésen. „Minthogy azonban – írja jelentésében az ellentengernagy –, lehetetlennek tűnt fel a Kikötőparancsnok-ság által megadott háromórás határidő, amely 13.30-kor lejárt, kérészemre a Kikötő-parancsnokság a határidőt két órával meghosszabbította. (...) 13 órakor a kumbori repülőállomásra megérkezett Rasch címze-tes hajómester egy motorcsónakon, ame-lyen vele volt *Anton Sesan* tartalékos tengerész-zászlós, és ettől a pillanattól kezdve kedvezőtlenre fordult a további tárgyalások menete...” Sesan zászlós a legénységnek azonnal sorakozót rendelt el, majd olasz és horvát nyelven lázító beszédet intézett hozzájuk. Ebben azzal állt elő, hogy arra a belátásra jutott, miszerint a legénység részére hiányzik egy irányító vezér, aki elképzeléseiket és követeléseiket megfelelően képviselné és közölte, hogy ebből a célból átveszi a parancsnokságot. Közölte továbbá a le-

génységgel, hogy rádiótáviratoknak van a birtokában, amelyek szerint egyidejűleg ki-tört az angol, francia és olasz hajóhadaknál is a forradalom és mindenhol követelik a háború azonnali befejezését és, hogy a felkelés a saját haditengerészet minden állomáshelyére és a parti városokra is kiterjedt. Beszédében a továbbiakban követelte a fegyelem betartását és, hogy a legénység a tisztjeit ellenségként kezelje, mert azok a mozgalom sikerét veszélyeztetik.

Sesan tengerészszázlós fellépése alapvetően új irányba terelte a matrózok szociális követeléseiből fakadt, de a tüntetésből zendülésbe fordult mozgalmát. Ebben azonban az öbölben horgonyzó hajók legénységének zöme már nem akart részt venni. Néhány nagy egység kivételével – ide tartozik a Sankt Georg –, a matrózok visszaadták a tiszteknek a parancsnokságot, aminek következtében a Novara és *Helgoland* gyorscirkáló, hét romboló egyszerűen fölszedte horgonyát, bevonta a vörös lobogót, és kifutott az öbölből. Erről a Novara hajónaplója így számol be: „...1918. február 2. 1 óra 35, délután. Jolle, másik csónak, színig rakva emberekkel, eltávoznak a *Kaiser Karl VI.* irányába. Jolle I. sz. csónak, I. sz. motorcsónak vízre eresztése. A *Kaiser Karl VI.* felfegyverzett motorcsónakja felveszi a legénység többi tagját. 200-an hagyták el a cirkálót. Az első tiszt előkészíti az orrárboc vörös lobogóját a lobogócsereére, pedig három matróz védi. Ellenállásukat leküzdí. Az emberek az első fedélzetre rohannak, hogy megakadályozzák az orrárboccon lengő „2” (vörös) kódlobogó bevonását. 1 óra 40. A *Kaiser Karl VI.* páncélos cirkáló felfegyverzett motorcsónakja engedéllyel a cirkálóra köt. Róla egy altiszt engedéllyel felléphet a feljáró lépcső teraszára. *Kaiser Karl VI.* azzal fenyeget, hogy lő, ha a Novara kifut. Novara parancsnoka (herceg Liechtenstein János fregattkapitány) közli *Kaiser Karl VI.*-tal, ha tüzet nyit, torpedóvetéssel elsüllyesz-

tik. 2 óra 10 perc. Novara indulásra kész. Horgony föl. Indulás Catene felé, a part és *Kaiser Karl VI.*, valamint *Kronprinz Erzherzog Rudolph* között. 2 óra 20 perc. Novara bevonja a vörös „2” kódlobogót. 2 óra 30 perc. Be Catenébe. Állj...”

Késsel ezután futott ki a Helgoland, és vetett horgonyt Catene előtt. A gyorscirkálókat rövid egymásutánban követték az alábbi rombolók: *Táttra*, *Huszár* és néhány torpedónaszád, a *Warasdiner*, a *Dinara*, a *Balaton*, az *Orjen* és végül 19 óra 30-kor a *Csepel*. Heyssler sorhajókapitány, mint az I. torpedóflottilla és a Helgoland parancsnoka 17 óra 45 perckor a még be nem ért *Csepel* kivételével – újból a teljes torpedóflottilla felett rendelkezett és felajánlotta szolgálatait a zendülés leverésére. A könnyű egységek tehát február 2-án estére a maguk részéről befejezettek tekintették a zendülést.

Visszatérve a Sankt Georg vezérhajórá, mialatt a gyorscirkáló és romboló egyaránt bevonták a vörös lobogót és kifutottak, Sesan tengerészszázlós, a zendülés maga kinevezte parancsnoka, a német és magyar nemzetiségű matrózoktól elszedette a fegyvert. Estére már csupán az olasz és a horvát matrózok kezében maradt fegyver. Ez a tény világosan mutatja, hogy a zendülés ekkor fordult át nemzetiségi lázadásba, amelynek végső célja – amint ez később bizonyossá vált – a Monarchia megdöntése, de legalábbis a szláv lakosságú területek elszakítása volt Ausztria–Magyarországtól, s Szerbiához csatolva egy nagy délszláv (jugoszláv) állam létrehozása. Erre vall Sesan másik intézkedése, amikor a következő, jelzőkód szerinti lobogójelzést adatta le minden hajónak: „az út marad az eddigi, gőz- és harcokészültség!”

Ezt támasztotta alá az is, hogy Sesan tengerészszázlós tengeri hajózási térképekkel érkezett a Sankt Geogra, továbbá a minden egységnek szóló hajóbefűtési parancs. Ezekből már Hansa ellentengernagy

is arra következtetett, „...hogy a zászlós terve, a hajókkal elhagyni a kikötőt és áthajózni Olaszországba. Néhány a zendülőkől már előzőleg különvált, esküjéhez hű tagja a legénységnek, akik a hajótörzs tagjai közelében tartózkodtak, ugyancsak közölték ezt a gyanújukat a törzskari főnökkel, Alfons Wünschek fregattkapitánnyal...”

A nagyobb hadihajók elszökése a Cattarói-öbölből, és átállása az ellenséghez, mindenképpen meggyengítette volna a cs. és kir. flottát, kiszámíthatatlan lavinát indíthatott volna meg.

Délután Hansa ellentengernagy lakosztályában összegyűltek a tisztek, mert Sesan azt üzenté, hogy beszélni akar velük. De csak Rasch hajómester jelent meg és a következőket közölte: „A parancsnok úr (ti. Sesan) pillanatnyilag nagyon el van foglalva és engem hatalmazott fel, hogy a tisztekkal beszéljek.”

„... Erre én megkérdeztem – írja jelentésében az ellentengernagy –, hogy tulajdonképpen mi a kívánságuk. Mire azt felelte: „azonnali békét!”. A hatalom a miénk és azt nem engedjük ki többé a kezünkől, ameddig nincs béke!” Kérdésemre, hogy hogyan képzelhető mindez, egy vállrándítás volt a felelet. Amikor elébe tártam a várható következményeket, amelyek a parti erők beavatkozása következtében előállhatnak, sok ártatlan ember véráldozatát jelentve, indokolásul a következőket mondta: „minden forradalomban kell, hogy vér folyjon és nekem mindegy, hogy ma vagy holnap akasztanak fel, de az egész haditengerészet a mi hátunk mögött áll... A tisztekben elvesztettük a bizalmunkat, mert maguk sem tudják a számunkra megfelelő körülményeket biztosítani, de ebben nem is maguk a hibásak, hanem az államrendszerük. A helyzet itt most azonos az oroszországgal, a rendszert kell összetörni.”

Sesannal kapcsolatban Merényi László történész így ír: „...A zászlós nacionalista

alapon állt szemben a Monarchiával, és az antant híve volt, (...) beszédet tartott a legénységnek. Azt fejtegette, hogy a Boccha (a Cattarói-öbölrendszer) valójában egérfogó, a felkelőknek el kell hagyniuk, és át kell menniük Itáliába. Sesan szavai visszatetszést keltek. – Mit? Álljunk át az ellenséghez? – kiáltották felháborodottan a matrózok. Sesan látta, hogy túllőtt a célon, taktikát változtatott. Azt állította, hogy az olasz flottában is lázadások vannak, s így segíthetnék a felkelő olasz matrózokat...”

A Központi Matrózbizottság megpróbált kapcsolatba lépni a bécsi és budapesti parlament baloldali, szocialista vagy pacifista képviselőivel – elsősorban Victor Adlerrel és gróf Károlyi Mihállyal –, de a táviratok nem jutottak el a címzettekhez, mert nem volt nagy hatótávolságú leadójuk. Ezután a központi Matrózbizottság a Kikötőparancsnokságtól kérte, tegyék lehetővé, hogy érintkezésbe lépjenek Béccsel, Budapesttel, Prágával és Zágrábbal, a Kikötőparancsnokság már nem válaszolt. Gusseck tábor-szernagy ugyanis már nyeregben volt. Póla akkor már közölte, hogy kifutott a III. csatahajó-osztály és reggelre Cattaróba ér.

A III. csatahajó-osztály *Karl Seidensacher* ellentengernagy parancsnoksága alatt február 2-án reggel 7 órakor hagyta el Pólát. A három csatahajót – a három Erzherzog osztályú csatahajót – négy romboló és nyolc torpedónaszád kísérte. A csatahajók parancsnokai: *Grund Frigyes* sorhajókapitány, *Paul Stupar* sorhajókapitány és *Ludwig Haindl* sorhajókapitány volt. A zászlóshajón tartózkodott a törzsfőnök, *Alfred Wilhelm* fregattkapitány és segédtsizt, *Erich Schenta von Seedank* sorhajóhadnagy. Mindezt azért ismertetjük név szerint, mert Magyarországon még ma is az a tévhit él, hogy Horthy Miklós sorhajókapitány különleges megbízottként is velük utazott volna. Horthy nem volt egyik hajón sem, s nem is ment később sem Cattaróba. A Prinz Eugen csatahajónak



SZINTÉN RÉSZT VETT A ZENDÜLÉSBEN:
A GÄA MŰHELYHAJÓ

volt akkor a parancsnoka, amelyet módjában sem állt elhagyni.

Február 2-án délután – a matrózok kérésére – a Kaiser Karl VI. páncélos cirkáló is bevonta a vörös lobogót, és elhagyva addigi helyét 18 óra 30 perckor a Teodói-öböl belsejében, Otok-szigetnél horgonyvetett. Estére már csak három nagy hajón lengett a vörös lobogó: a Sankt Georgon, a Rudolphon és a Gää műhelyhajón. Amikor Sesan tengerészszázlós látta, hogy a legénység nem akarja elhagyni a Bocchét, bizalmas javaslatot tett Rasch hajómesternek. Azt indítványozta, hogy legalább a Sankt Georg szökjön meg. A fegyvereitől már előzőleg megfosztott magyar és német legénységet tegyék partra, csak a délszlávok, csehek és olaszok maradjanak a hajón. Rasch az indítványt határozottan elutasította.

Három hajó matrózain csüggedés és tanácstalanság lett úrrá. Gusseck tábornagy az egész partot ellenőrzése alatt tartotta, amelyet az odavezényelt hadsereg egysé-

gei szálltak meg és tüzelőállást foglaltak. Gusseck este az ultimátumot másnap, február 3-án délelőtt 10 óráig meghosszabbította, bízva abban, hogy a III. csatahajó-osztály megérkezése után már nem kerül sor harcra, és a hajókat megkímélhetik.

A február 2-áról 3-ára forduló éjszakán a matrózok visszaadták a tiszteknek a szabadságukat a Gää és Rudolph hajókon is, reggelre egyiken sem volt kitűzve a vörös lobogó. Példájukat az összes többi hajó is követte. Február 3-án 7 óra 25 perckor a III. csatahajó-osztály kíséregységeivel befutott a Cattarói-öbölbe. Az Erzherzog osztály érkezéséről a Sankt Georg azonnal értesült. Ekkor a Sankt Georg jelentette a Kikötőparancsnokságnak, hogy a Központi Matrózbizottság összehívja a legénységet, és velük szavaztatja meg, hogy kapituláljanak-e vagy sem.

Amikor a jelentés elment, Sesan tengerészszázlós már nem volt a fedélzeten. Felismerve, hogy az általa irányított ügy elveszett, a kumbori tengerészeti repülőgéppálya K207 jelű gépén két pilótával 8 óra 25 perckor elhagyta Bocche di Cattarót, és átrepült Olaszországba. A matrózok a megadásra szavaztak. 9 órakor bevonták a vörös lobogót. Franz Rasch hajómester közvetlenül Hansa ellentengernagynak adta meg magát. A tengernagy február 3-án 9 óra 10 perckor jelentette a Kikötőparancsnokságnak, majd a Flottaparancsnokságnak, hogy a zendülés befejeződött, az alábbi szöveggel: „Tengernagynak és tiszteknek az esküjéhez hű maradt legénységgel sikerült 9 órakor a hatalmat magukhoz ragadniuk. Közlelbi pontos jelentés következik. Hansa ellentengernagy, cirkáló flottillaparancsnok.” A továbbiak már nem tartoznak a Sankt Georg páncélos cirkáló történetéhez.

* * *

A Chamaleon aknarakó

Épült: a Cs. és Kir. Haditengerészeti Szertár (Arzenál) hajóépítő műhelyében, 2 560 000 koronáért.

Gerincfektetés: 1912. XI. 6.

Vízrebocsátás: 1913. XII. 15., névadás XI. 18.

Szolgálatba helyezés: 1914. XII. 2.

Vízkiszorítás: 1081 tonna, teljesen felszerelve 1165 tonna;

Hajtóerő: 4 Yarrow kazán, 2 álló négyhengeres, háromszoros expanziós gőzgép, 2 csavar 2170 mm átmérővel; tárolható szénmennyiség 186 tonna; teljesítmény 5500 LE;

Sebesség: 21,37 mérföld óránként;

Hosszúság: a függélyek között 87,97 m; teljes hosszúság 92,27 m;

Szélesség: 9,20 m, merülés 2,70 m;

Fegyverzet: 2-9/H 45 légvédelmi löveg; 2-9/H 45 gyorstüzelő, raktározható aknák száma 300 db, C 12 típus;

Fényszóró: két 60 cm átmérőjű;

Személyzet: 5 tisz, 149 főnyi legénység.

A hajó állópróbáit 1914. szeptember 28-án, gépüzempróbáit október 30-án, próbajáratát november 14-én tartották. Az úgynevezett „négyórás” próbajáratára november 20-án került sor.

A háború egész tartama alatt szolgálatban állt, és számtalan aknazárat telepített, illetve aknamentesítést végzett Trieszttől a Cattarói-öböl. Az utolsó aknamező telepítését 1918. október 12-én fejezte be a Cattarói-öböl előtt.

BABOS LÁSZLÓ

„Allah nélkül soha!”**Az irak-iráni háború története**

Az irak-iráni háború a második világháború utáni korszak egyik legnagyobb, leg-hosszabb és legtöbb áldozatot követelő helyi háborúja volt. A háborút megelőző problémákat tulajdonképpen a háborúval nem sikerült megoldani, és nem hozott megoldást a háborút követő tűzszünet sem. Sőt, a háború lezárása csak átmenetileg biztosította a békét a térségben. Mindkét állam tovább folytatta fegyverkezését. A megerősödött Irak problémáinak a megoldását Kuvait lerohanásával próbálta megszüntetni 1990. augusztus 2-án. De Szaddam Hussze-in ezúttal is elszámította magát. Nem oldódott meg a kurdok kérdése sem, elnyomásuk, az ellenük alkalmazott diszkrimináció továbbra sem szűnt meg, egyes csoportjaik

tovább folytatták a harcot. Irán is tovább támogatta a különböző Izrael-ellenes iszlám szervezeteket. Ennek a nyolc éven át tartó hiábavaló háborúnak a főbb katonai eseményeit szeretném felvázolni az alábbiakban.

A háború okai, és a felek céljai

A háború egyik oka a Shatt-el-Arab feletti ellenőrzés kérdése volt. A Shatt-el-Arab folyó a Tigris és az Eufrátesz összefolyásából keletkezik, és a két ország közös határának déli szakaszát képezi. A folyó fontos vízi út, mivel összeköti az olajkikötőket a Perzsa-öböllel. Partja mentén található a legnagyobb iraki kikötőváros, Baszra, és két jelentős iráni kikötő, Abadan és Khor-

ramshahr. Még 1937-ben Irak és Irán megállapodott, hogy a határ a folyó iráni oldalán húzódik, kivéve Abadan, Khorramshahr és Khosrowabad kikötőknél, ahol 7-7 km-es szakaszon a folyó vízfelületének közepe lett a határ. 1958-ig komolyabb incidensre nem is került sor, ettől az évtől viszont a helyzet egyre romlott a két ország közt. 1974-ben a felek már tüzéséget, harcokcsikat és repülőket is bevetettek a február 10-i határincidens során. Végül is az ENSZ közvetítésével ebben az évben még megszűntek az ellenségeskedések. Majd 1975-ben, Algírban az OPEC értekezlet idején megállapodást kötött a két fél. Ennek értelmében a határ a folyó medervonalának a közepén húzódik, helyreállítják a normális kapcsolatokat, kiutasítják Irakból a Khomeini vezette iráni ellenzékét, és cserébe Irán beszünteti az iraki kurdok támogatását. E megállapodással a területi vitát átmenetileg sikerült megoldani. Khomeini a kiutasítását az iszlám elleni lépésnek tekintette, és ezt sohasem bocsátotta meg Szaddam Huszszainnek, s így személyes konfliktus is jelentkezett a területi mellett. Ennek egyelőre nem volt jelentősége, hiszen Iránban a sah uralma szilárdnak tűnt.

1979 februárjában aztán mégiscsak megbukott az Amerika-barát sah rendszere, s Khomeini ajatollah lett Irán vezetője. Khomeini a belső hatalmi harccal egyidejűleg meghirdette az egész iszlám világra kiterjedő iszlám forradalmat. Mivel a síita Irán hirdette meg, így leginkább a síták körében található visszhangra. Így tehát különösen Irak került veszélybe, ugyanis lakosainak 55%-a ekkor síita volt. Vagyis a vallási ellentét is megjelent a két ország konfliktusában, – bár ez korántsem volt olyan fontos, mint a területi vita, – de azért a háború alatt propagandaként felhasználták.

Közben az algíri egyezmény óta Irakban is belpolitikai változásokra került sor. Az 1969-ben elnökké lett Bakr Ahmed Hasz-

szántól 1979-ben Szaddam Husszein vette át a hatalmat. Hatalomátvétele után gyorsan semmissé tette a szír–iraki megállapodásokat (többek közt a két ország egyesülését tervezték), és likvidálta a párton belüli ellenzékét. E tevékenységét a későbbiek folyamán is előszeretettel folytatta.

Az ellentétek miatt a határincidensek már 1980 áprilisában megkezdődtek. Közben Irán az iraki síita lakosságot próbálta fellázítani, míg Irak az iráni Huzisztán arab lakosait próbálta megnyerni magának, de ebben mindkét állam tevékenysége sikertelen volt. 1980. szeptember 17-én Szaddam Husszein felmondta az algíri szerződést, majd szeptember 22-én megindult az iraki támadás.

Irak a háborút számára kedvező külpolitikai helyzetben indította meg. Az iszlám forradalom exportjának a hangoztatása miatt Szaúd-Arábia Irakot támogatta. A túszügy (a teheráni USA nagykövetség dolgozóinak fogva tartása) biztossá tette, hogy Irán volt szövetségese, az USA nem fogja támogatni Khomeinit, s rendszerét. A Szovjetunióval pedig Irak ekkor „baráti” viszonyban volt. A bagdadi vezetés számított arra is, hogy a forradalommal elfoglalt s meggyöngyült Irán nem fog tudni hathatós ellenállást kifejteni, és Khomeini rendszere gyorsan összeomlik majd.

Irán háborús célját a politikai vezetés 1980. szeptember 26-án tette közzé. Követelték az iraki agresszió következményeinek felszámolását, az iraki csapatok feltétel nélküli kivonását Irán területéről, hogy Irak ismerje el bűnösségét, és fizessen háborús kártérítést. A vallási vezetés ezt még megtoldotta Szaddam Husszein uralmának a megdöntésével is. E célokhoz lényegében a háború végéig makacsul tartották magukat, amivel nagymértékben megnehezítették a háború lezárását.

Irak követeléseit Szaddam Husszein 1980. szeptember 28-án jelentette be. Eb-

2000/XII. 3-4.

ben szerepelt az algíri megállapodás revíziója, Irak belügyeibe való beavatkozás tiltása, s hogy Irán ismerje el a jó szomszédi viszony elvét Irakkal, és adja vissza a még a sah által elfoglalt három szigetet az Egyesült Arab Emírségeknek.

Irak már a háború előtt megtette a szükséges intézkedéseket. Növelték a hadianyagok beszerzését, felemelték a hadsereg létszámát, javították a kiképzést, növelték a Népi Milícia létszámát. A szárazföldi erőket a hadműveleteknek megfelelően átcsoportosították.

Iránt ekkoriban a belpolitikai küzdelmek kötötték le. Az új rendszer egyik célpontja épp a hadsereg volt. Mivel a sah uralma vége felé fokozottan a hadseregre próbált támaszkodni, így most ennek soraiban jelentős tisztogatásokat hajtottak végre. Ezek a tisztogatások a haditengerészetet kevésbé érintették, de a másik két fegyvernem harcképességét jelentősen csökkentették.

Az erőviszonyok

A háború kezdetén Irak szárazföldi erői kb. 200 000 főt számláltak 12 hadosztályba szervezve 2800 harckocsival. Légijerőjük 332 darab harci repülőgépből állt. Iránnak ezzel szemben 150 000 fős szárazföldi hadserege volt 6 hadosztállyal és 2000 harckocsival. Az iráni légierő viszont fölényben volt a maga 445 darab harci repülőgéppel, köztük: 80 darab F-14, kb. 200 darab F-4 Phantom, és kb. 150 darab F-5 Tiger. Az iráni hadsereg, és főleg a légierő harcképességét azonban jelentősen csökkentette az amerikai szakértők távozása (1978-ban már 25 000-en dolgoztak az iráni hadseregnél), továbbá a tisztogatások. Így például, amikor megkezdődött a háború, a teheráni vezetés 200 pilótát volt kénytelen kiengedni a börtönökből.

Irak a fő támadó erőit Amara és Baszra között összpontosította, és kisegítő csapatra

készültek Szulejmánia és Kanakin térségéből. Irak légitámadásokkal még a repülőtereken akarta megsemmisíteni az iráni légi erőt, s ezáltal kívánta biztosítani a támadó hadműveletekhez szükséges légi fölényt. A szárazföldi erőknek a feladata Szulejmánia és Kanakin térségében a visszakövetelt területek elfoglalása, és az iráni erők lekötése volt. A délen támadó egységeknek viszont el kellett foglalniuk Khorramshahr, Abadan, Dezful és Ahváz városokat.

A háború kezdete, Irak támadása

1980. szeptember 22-én az iraki légierő több hullámban bombázta az iráni repülőtereket és bázisokat, majd szeptember 23-án megindultak a szárazföldi csapatok. A légi erő is újabb nagyarányú támadást hajtott végre (mintegy 25 várost és katonai bázist bombáztak). A Szulejmánia körzetéből támadó iraki erők elfoglaltak egy keskeny



iráni területet, a Kanakin körzetéből kiinduló erők pedig elfoglalták Qasr-e-Shirint, és Bagdad védelme szempontjából fontos magaslatokat szálltak meg a körzetben. Így tehát ez a két támadó csoportosítás végrehajtotta feladatát.

A déli főerők Amara–Dezful, Bustan–Ahváz, Baszra–Ahváz, és Khorramshahr–Abadan irányban támadtak. Az iráni reguláris erők kezdetben nem fejtettek ki komoly ellenállást, erők fokozatosan visszavonultak. Az iraki fő csapás Khorramshahr–Abadan irányban bontakozott ki. A két várost az Iszlám Gárda és az önkéntesek védték, s bár rosszul felszereltek és kiképzetlenek voltak, mégis majdnem egy hónapba telt míg a fanatikus ellenállásukat legyőzve az irakiak elfoglalták Khorramshahrt. Október végén az irakiak átkeltek a Karun folyón s megkísérelték elfoglalni Abadant is, de a majdnem teljesen körülrzárt várost nem tudták bevenni. Az iráni ellenállás fokozatosan erősödött. A bagdadi vezetés novemberben nagy erőket vont össze Dezful, Ahváz és Khorramshahr körzetében, de jelentősebb eredményeket már nem sikerült elérniük. A front megmerevedett egy időre.

A háború első szakaszában Bagdadnak tehát sikerült elfoglalnia egy keskeny területet, mely Qasr-e-Shirintől Abadanig terjedt, szélessége 5 és 60 km között váltakozott, és összesen mintegy 12 000 km²-t tett ki. Az iraki erők az elfoglalt területeken beásták magukat s felkészültek a védelemre. A háború menetében ezzel változás állt be.

Iráni ellentámadások

Hamarosan Irán vette át a kezdeményezést. 1981 májusától helyi jellegű iráni ellentámadások indultak. Ennek során az iráni csapatok első győzelme az Allah Akbar nevű magaslat visszafoglalása volt. Ez a siker lehetővé tett egy a Bustan irányába indítandó támadást. Egy másik iráni támadás 1981.

szeptember 29-én Abadannál visszaszorította az iraki csapatokat a Karun folyó mögé, majd a november 25. és december 5-e között tartó hadművelet során az iráni csapatok visszafoglalták Bustant. Ezzel a hadművelettel az irániak elvágták a Dezful és Ahváz városok közti összeköttetést. Az iraki csapatok néhány sikertelen kísérletet tettek Bustán visszafoglalására, támadásaikkal viszont meggyengültek az Ahváz és Susangerdet körülzáró erők. Az iráni csapatok hamarosan áttörték az Abadan körüli blokádot, és jelentős támadást hajtottak végre Susangerd város körzetében is. Az iraki csapatokat újabb és újabb csapások érték. Az 1981-es év ezekkel a támadásokkal telt el. De a következő évben is tovább folytatódtak az iráni offenzívák.

1982. március 21–22-én éjszaka kezdődött az újabb iráni támadás. Ezt megelőzően jelentős létszámfölényt hoztak létre a térségben. A „Fath” (ragyogó győzelem) fedőnévű hadművelet során az iráni erők váratlan éjszakai támadást hajtottak végre. Az iráni egységek Dezful körzetében betörték az iraki állásokba. A hadműveleten belüli második támadás során pedig sikerült kiverniük az iraki csapatokat az Ahváz városától délnyugatra levő kiszögélésből. Bár az irániaknak a hadművelet során nem sikerült szétverni a déli front északi szárnyán elhelyezkedő iraki egységeket, de teret nyertek az országhatár irányában, s a hadműveletek során mintegy 20 000 iraki foglyot ejtettek, s nehézfegyvereket zsákmányoltak. Az iraki csapatok egy részét bekerítették, s ezek közül a kitörések során sokan a környező mocsarakba veszttek, illetve felszerelésük egy része is (harckocsik, lövészpáncélosok) a mocsarakban rekedt.

Az iráni támadások technikája

Teherán a támadásokat a váratlanságra építette. Gyakran tüzérségi és műszaki elő-

készítés, illetve légi támogatás nélkül támadtak, s mindig döntő fölényben voltak élőrőben. A támadásaik, az első világháborút idézve, gyakorlatilag egymást követő élőhullámokból álltak. Az élőhullámok emberanyagát vallásilag fanatizált emberek adták, közöttük sok volt a 13-15 éves gyerek. Ezek a fanatizált, gyengén vagy egyáltalán nem kiképzett emberek alkották az első hullámokat, ők tisztították meg az aknamezőket (többnyire a testükkel), majd őket követték a páncélosok.

Az iraki csapatok teljes kiűzése Irán területéről

A Fath kedvező lehetőséget teremtett egy, a Khorramshahr felé indítandó offenzívára. Így hát a teheráni vezetés a Fath sikerén felbuzdulva, s a Fath harcászati elveit követve újabb támadást készített elő. A offenzíva célja már Khorramshahr visszafoglalása volt. Az iráni csapatok még a hadművelet előtt hídfőt alakítottak ki a Karun folyón. Majd 1982. április végén – miután kisebb iráni egységek „átszivárogtak” az iraki vonalakon – megkezdődött a támadás. Az irániak elfoglalták az Ahváz-Khorramshahr út egy szakaszát, s a Karun folyó nyugati partján támadtak Khorramshahr felé. Az iráni rohamok május közepére Khorramshahr külvárosáig szorították vissza az iraki csapatokat. Miközben az irakiak az itt bekerített csapataik kimentésével foglalkoztak, ezzel párhuzamosan jelentős erőket vontak össze egy ellentámadásra. Az iráni csapatok szintén egy újabb támadásra készültek, de végül is az irakiak voltak a gyorsabbak. Támadásuk azonban egy váratlan viharban összeomlott. Ezt a szerencsét Iránban természetesen Allah csodájának tartották. Maga Khorramshahr ostroma már a hadművelet harmadik szakasza volt. Az iraki csapatok nagy részének végül sikerült a Shatt-el-Arabon átvélő hídon visszavonul-

ni. Hogy az iráni támadást lefékezzék az iraki erők most Szolemge térségében indítottak elterelő támadást, s bár az ellenlökés elakadt, de így is tehermentesítette a Khorramshahr térségében harcoló iraki csapatokat.

A hadművelet eredményeként Irán területén szinte nem maradtak iraki egységek, s az iraki katonák harci szelleme is megtört.

Iráni kísérletek Irak területeinek elfoglalására, és a háború győztes befejezésére

A következő iráni hadművelet célja már Baszra, a második legnagyobb iraki város elfoglalása volt. A távlati cél pedig Irán politikai célkitűzéseinek megfelelően Irak „felszabadítása” és Szaddam Husszein uralmának megdöntése. Ennek elérésére offenzívák sorozatát indította a teheráni vezetés.

A „Ramadán” hadművelet 1982 júliusában indult. A támadás 48 órás tüzérségi előkészítéssel kezdődött, s ezt egy éjszakai roham követte. Teherán mintegy 100 000 katonát, pazdant, önkéntest vetett be. Áttörték az iraki védelmet, és július 16-ról 17-ére virradó éjjel átkeltek a Shatt-el-Arabon, majd 9 km-re megközelítették Bászrát. Az iraki csapatok azonban az átkelt iráni erőket egy tűzszakba engedték benyomulni, majd bekerítették, és majdnem teljesen meg is semmisítették őket.

Az iraki katonák harci szelleme ekkora már újra helyreállt, hiszen most már a hazájukat védték. Az iraki parancsnokok pedig olyan taktikát alkalmaztak, amelyben érvényesült az iraki hadsereg technikai és kiképzettségi fölénye. Védelmüket mélyen lépcsőzve, műszaki akadályokkal jól megerősítve alakították ki. Az irániak az offenzíva során a már bevált eljárást követték, vagyis nagy tömegekben támadtak. Erről a technikáról a Ramadán hadművelet alatt csak az ötödik nagy rohamuk kudarca után

mondtak le, s tértek vissza az erők szétbontakoztatásának hagyományos elvéhez, s az újabb támadást már így indították.

Az újabb roham során kb. 20 km-t sikerült előrenyomulniuk, de egy újabb iraki ellentámadás ismét visszavetette őket. Az iráni csapatok csak az utolsó támadás alatt 2000 halottat vesztek. A Ramadán hadművelet végül is kudarcot vallott, de a fronton továbbra is Irán maradt a kezdeményező. 1982 őszére egy felmorzsoló jellegű állóháború alakult ki a határ teljes hosszában. Irán – számolva Bagdad élőerő utánpótlás gondjaival, – a határ különböző pontjain kezdett támadásokat. 1982 októberében kezdődtek a harcok Hadzs–Omrán térségében melyek 1983 tavaszáig tartottak. Itt Irán oldalán jelentős Kurd erők is részt vettek.

* * *

1983 elejét a harcok újabb felélénkülése jellemezte. Február 7-én indították meg az irániak a „Fadzs” (hajnal) nevű hadműveletet. Célként a Baszra–Bagdad közti út elfoglalását határozták meg. Az iraki erőknek ekkor már nem okozott meglepetést az iráni támadás, felkészülten várták, sőt időpontját is tudták. A védműveiket mélyen tagolták, s megpróbálták minél jobban kihasználni technikai fölényüket. A hadművelet alatt az iraki légierő napi 150-160 bevetést hajtott végre, (Iraknak 1983. július végére kb. 300 hadra fogható repülőgépe volt) melyeknek fele esett a harci helikopterekre. Bagdad ekkortájt már teljes légi fölényrel rendelkezett. Ilyen körülmények között az iráni támadás kezdeti előretörés után összeomlott. Az irániak mintegy 5000 halottat vesztek, 2000 irakival szemben.

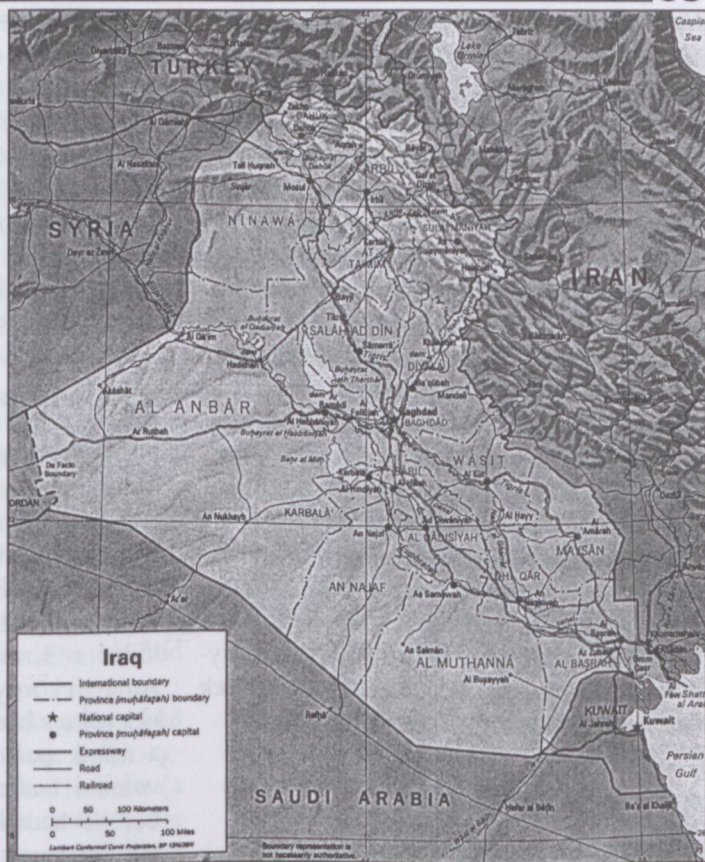
Az újabb kudarc ellenére július–augusztus folyamán lezajlott a Hajnal–2 hadművelet. Ennek során az irániak egyszerre indítottak támadást a front középső és északi szakaszán. Középen az iráni offenzíva visz-

szaverése után iraki ellentámadás bontakozott ki. Az iraki csapatok átlépték a határt, s blokádnál voltak több iráni települést, köztük Mehrán városát is. A támadás célja csupán Irak katonai erejének demonstrálása volt, s miután visszaverték az iráni ellentámadásokat, az iraki csapatok vissza is vonultak. Északon az irániak ismét Hadzs–Omrán térségében támadtak, de a hegyes terep itt nem tette lehetővé jelentős iráni erők szétbontakozását, ugyanakkor akadályozta az irakiakat is a technikai fölényük érvényesítésében. A térségben elkeseredett harcok dúltak. Az iraki légierő napi 200-400 bevetést hajtott végre. A front északi és középső szakaszán indított támadáshoz hamarosan egy délen indított támadás is csatlakozott. Ez volt a Hajnal–3 offenzíva. Végül is mind a három helyen kudarcot szenvedtek az iráni csapatok. De sem a sikertelenség, sem a veszteségek nem szegték kedvüket. Az újabb iráni támadás már 1983. október 25–26-án megindult, a front északi szakaszán próbálkoztak, természetesen ismét hiába.

1983-ban összesen négy Hajnal nevű hadműveletet indított az iráni hadsereg, melyeknek összes eredménye egy 10 km²-es terület elfoglalása volt Hadzs–Omrán térségében (Irak területe: 438 317 km²). Az iráni csapatok harci szelleme a támadó hadműveletek első szakaszához képest jelentősen romlott, a pazdarok ekkor már tömegesen adták meg magukat. De a teheráni vezetés nem adta fel.

1984. februárban kezdődött az éves esedékes első iráni offenzíva. Ez volt a háború kezdete óta az egyik legnagyobb iráni támadás. Teherán célja az volt, hogy a határ déli részén elvágják a Baszra–Bagdad útvonalat. A felek 200 km-es fronton legalább félmillió katonát vontak össze. Február 16-án hajnalban kezdődött a „Fadzs-5” (Hajnal) offenzíva.¹ Az iráni jelentések a támadás sikeréről szóltak (több falu és két város elfoglalása), de ezt Bagdad cáfolta.

Majd a teheráni rádió sikertelen iraki ellentámadásról szólt, amiről Bagdad nem tett említést. Február 22-én, nem sokkal éjfél után indult a „Fadzs-6” nevű támadás. A támadási irányok a front középső szakaszán Dehlorantól délre, illetve Bostánnál voltak. Az offenzíva 90 km szélességben folyt. Az offenzívák során az utat végül is nem sikerült elvágniuk az iráni egységeknek, de sikerült hídfeállást foglalniuk a Madzsun-szigeteken.² A támadások abbamaradása után mindkét fél erősen lőtte és bombázta a másik állásait. Az iraki csapatok szerették volna visszafoglalni a szigeteket, de az irániak szívósan tartották megszerzett pozícióikat (a Madzsun-szigetek alatt volt Irak olajkészletének egytizede).



A HÁBORÚS IRAK TÉRKÉPE

A „tankhajó háború” kezdete 1984-ben

A háború menete eddig a megszokott mederben zajlott. A sorozatos iráni támadások elvéreztek Irak technikai és harcászati fölénye ellenében. Ez az év viszont újat hozott, bár nem a szárazföldi harcok menetében.

A februári iráni támadás után Irak bejelentette, hogy blokád alá veszi az Iránhoz tartozó Kharg-szigetet, és a Perzsa-öböl északkeleti zónáját hadműveleti övezetté nyilvánította (az iráni olajexport mintegy 90%-át a Kharg-szigeten hajózták be). Válaszul Irán kilátásba helyezte a Hormuzszoros lezárását (de erre a háború alatt nem került sor). Ezekkel az eseményekkel a

háború új szakasza kezdődött meg, az úgynevezett „tankhajó háború”.

A háború gazdasági alapját mindkét fél számára az olaj exportja jelentette. De az iraki olajkitermelés a békeállapottal összevetve az egyharmadára esett vissza³, ugyanis 1982-ben a Szír-Iráni gazdasági egyezmény alapján Szíria lezárta a területén keresztülhaladó szír-iraki olajvezetékét, az iraki olajkötők pedig a harcok miatt megbénultak.⁴ Bagdad helyzetén csak némileg enyhített, hogy szövetségesei, Kuvait és Szaúd-Arábia napi 350 000 hordónyi olajat, mint iraki olajat értékesített. Irak kénytelen volt bővíteni a Törökországon keresztülhaladó csővezetékét, és hozzákezdtek egy Szaúd-Arábián keresztül a Vörös-tengerhez futó veze-

ték kiépítéséhez is. Ezeknek a megvalósulásához viszont idő és főleg sok pénz kellett. Irak tehát átmenetileg olajexportját tekintve gazdasági hátrányba került Iránnal szemben, hiszen Irán az Öböl partján fekvő, s harcoktól nem sújtott kikötőin keresztül nyugodtan folytathatta olajexportját. Ezért ellenlépésként Irak elkezdte támadni az Öbölben az iráni kikötőkbe tartó tartályhajókat. Az első ilyen támadások már 1981-ben bekövetkeztek, de csak 1984-től váltak igazán veszélyessé.

Irak ugyanis április közepétől támadni kezdte a Kharg-sziget felé tartó tankhajókat. Iránnak hasonló célpontjai nem voltak, hiszen az iraki olaj csővezetékén távozott⁵, így válaszként Irak szövetségeseinek a hajói – elsősorban Kuvait és Szaúd-Arábia – ellen intézett hasonló támadásokat. Fennállt a konfliktus kiszélesedésének veszélye, melynek jeleként június 5-én a szaúdiak lelőttek egy iráni Phantom F-4-es harci repülőt.⁶

A „tüzérség márciusa”

A felek a következő évben sem akartak kifogni az ötletekből. A harcok eddig tulajdonképpen egy 80-120 km-es határövezetre korlátozódtak, s a két hátszország lényegében sértetlen maradt (nem érték légitámadások a két fővárost, az utakat, gazdasági létesítményeket, raktárakat). Még 1984 júniusában mindkét fél kötelezettséget vállalt, hogy nem támad polgári célpontokat⁷, s ezt eddig be is tartották. De elérkezett 1985.

Március 5-én, miután az irániak előzőleg már felszólították Baszra lakosait a város elhagyására, megkezdtek a város bombázását. Az irakiak válaszul 24-30 iráni városra mérték ellencsapást (Dezful, Ahváz stb.). Irán azt állította azonban, hogy már Baszra bombázása is válasz volt Ahváz március 4-ii bombázására.⁸

Az első célpontok után újabb és újabb városokat ért támadás, köztük Tabrizt, Iszfahánt, illetve újra és újra Baszrat. Bagdadot március 11-én, Teheránt március 14-én bombázták először. Teherán Bagdad támadásakor föld-föld rakétákat is bevett. Ezeket a szórványos bombázásokat 2-3 iraki vagy iráni gép hajtotta végre, így a második világháború szőnyegbombázásainak a méreteit meg sem közelítették.

Újabb iráni offenzíva

A szárazföldi hadműveletek is kiújultak. Március 11-én Teherán megkezdte a „Badr” fedőnevű támadását (a próféta egyik csatájának a neve). A hadszíntér a Havize mocsárvilág volt, mely a Tigris két oldalán húzódik. A hadművelet célja, hogy a csapatok beékelődve a 3. és 4. iraki hadtestek közé, Al Amarah környékén elérjék a Tigrist, átkeljenek rajta, s biztos hídfőállásokat építsenek ki a másik parton (ezzel esetleg elvághatták volna a Baszra–Bagdad útvonalat). Körülbelül 5 hadosztály és 9 dandár vett részt a támadásban 120 000 fővel. Az átmeneti iráni sikerek után – melyek során az iráni egységeknek sikerült egy-két helyen hídfőt létesíteniük a folyó túlszárpartján – az irakiak sikeres ellentámadást indítottak s visszaszorították az iráni csapatokat. A háború eddigi egyik legvéresebb ütközete volt ez. Nyugati becslések szerint a két fél összesen kb. 43 000 halottat veszített a harcok során.⁹

Közben március 18-án Irak bejelentette, hogy nem felel az iráni légtér biztonságáért. Teheránban az iszlám szerint március 21-én tartották az újévet, de az ünnepeget légiriadó zavarta meg.¹⁰ A szárazföldi harcok lassan elcsitultak, s április elején a „városok háborúja” is alábbhagyott. Ennek érdekében az ENSZ is fellépett. A felek lassan ismét visszatértek az állóháború, és a korlátozott légi tevékenység korszakához. Majd

az Iszlám Konferencia Szervezete felhívta a feleket, hogy a Ramadán alatt tartsanak tűzszünetet (a harcosok számára egyébként nem kötelező a böjt). Ám érdekes módon ez a harcok újbóli felélénkülését hozta.

Irak elfogadta a fegyverszünetet, de Irán nem, így később Bagdad is visszalépett, és hét hetes megszakítás után újrakezdődött a városok bombázása. Az első célpontok erőművek, szivattyúállomások voltak, majd ismét sor került a fővárosok bombázására, illetve a kuvaiti emír ellen elkövetett merénylet ürügyén hat, mélyen Irán belsejében fekvő várost támadott az iraki légierő.¹¹

A június újabb légitámadásokat hozott, köztük a Teherán elleni eddigi legsúlyosabbat. Szintén júniusban jelenti be Bagdad, hogy helikopterekkel támogatott szárazföldi erői több szigetet is elfoglaltak a Havize mocsarakban, s több iráni ponton és híd került a kezükre.

1985 szeptemberéig az olajcsatában 143 külföldi hajót ért találat, s Irak a Kharg-sziget ellen eddig 5 légitámadást indított (a szeptember 5-i alkalmával 4 tonna bombát dobtak a szigetre). A front a nagy déli iráni támadás összeomlása után újra elcsendesedett. Az 1985-ös évben az erőviszonyok a következő képpen alakultak: az iraki hadsereg 642 000 emberével szemben iráni oldalon 555 000 ember tartozott a reguláris erőkhöz és 250 000 az Iszlám Gárdához. A haditechnika szempontjából a légierőnél 6:1, a páncélosoknál 5:1, és a tüzérségnél 3:1 volt az iraki fölény.¹²

Váratlan iráni sikerek 1986-ban

Az év eleje ismét a harcok felélénkülését hozta a már szokásos iráni offenzívával, viszont váratlan iráni sikerekkel. A „Val Fadzsr-8” (Hajnalpír vagy Hajnal) február 9-én indult. A 77. iráni hadosztály az éjszaka leple alatt, heves, olykor viharos esőzések közepette átkelt a Shatt-el-Arab déli szak-

szán. Majd az iráni erők elfoglalták Umm-er-Raszász szigetét, és február 11-én bevettek Fao városát¹³; összesen mintegy 325 km²-t foglaltak el az iráni csapatok.¹⁴ Ez volt a legmélyebb benyomulásuk iraki területre a háború kezdete óta.

Az esős évszak akadályozta az iraki páncélosok és a légierő bevetését. Az irániak az elfoglalt területen állásokat létesítettek a Hor Abdallah folyónál a kuvaiti Bubjan szigetekkel szemben is (Teherán ugyan biztosította Kuvait területi sérthetlenségét, de megtorlást helyezett kilátásba, ha nem védik meg a szigetet Iraktól, engedélyezik iraki csapatok mozgását). Irak a stratégiai-lag értéktelen terület visszaszerzése érdekében bevette tartalékai egy részét, köztük elit alakulatokat (az elnöki gárda egységeit) is. Ez Iránnak kedvezett, hiszen az élőerő veszteségeket Teherán jobban bírta. A várost viszont így sem sikerült visszafoglalniuk az iraki csapatoknak. Sőt ezen a kis területen kikiáltották az „Iraki Iszlám Köztársaságot” egy iraki ajatollah irányításával.¹⁵

Az irakiak májusban indították meg négy év óta az első támadó hadműveletüket az iráni siker ellensúlyozására. Az offenzíva közvetlen célja Mehrán városának elfoglalása volt, mely egy km-re fekszik az iráni határon túl. A város stratégiailag jelentéktelen volt, Teherán még helyőrséget sem állomásoztatott benne. Az iraki csapatok így nagyobb nehézség nélkül el tudták foglalni Mehránt, és azt tervezték, hogy itt meg ők kiáltanak ki egy iráni ellenkormányt. A júliusban megindult ellentámadás eredményeként viszont visszafoglalták a várost az iráni erők. Az iraki offenzíva így kudarccal végződött.

Még ebben az évben az iráni erők a front északi szakaszán is támadást indítottak, iraki kurd erők támogatásával.

Augusztus 2-án Szaddam Husszein nyílt levélben tett békeajánlatot Teheránnak, amit Iránban a gyengesség jeleként értékelték.

A 1986-os évig az iraki légitámadások tulajdonképpen nem bírták megbénítani a Kharg-szigeti olajterminált. Iraknak ugyanis, bár sok korszerű harci repülőgép állt a rendelkezésére, kevés kiképzett pilótája volt. A pilóták nem merték vállalni a kockázatos légi támadásokat, s ezért bombáikat nagy magaságból dobták le, kevés eredménnyel. Ebben az évben viszont átszervezték az iraki légierőt és új, külföldön jól kiképzett pilótákat vetettek be, minek következtében a bombázások eredményesebbek lettek. 1987 elejére az iráni olajexport a felére esett vissza, napi 6-800 000 barell-re (Bagdad napi 1,6-1,7 millió barrelt exportált ebben az időben).

Az iraki légi fölény ekkor 8:1 arányú volt a gépek számát tekintve, Irak 615 harci repülőgéppel, 65 szállító repülőgéppel és 435 helikopterrel rendelkezett. A teheráni olajexport visszaesésével a háború gazdasági háttere került veszélybe.¹⁶

1987 – az utolsó iráni offenzívák

Az 1987-es év elejére esedékes nagy iráni offenzíva tulajdonképpen már 1986 végén megkezdődött. 1986 december 24-én Irán megindította Baszra térségében a „Kerbala-4” offenzívát. Az iráni erőknek sikerült bizonyos területi nyereségre szert tenniük a várostól délre. Átkeltek a Shatt-el-Arabon és Baszratól 18 km-re délre, Abu el Kashibnál hídfőállást létesítettek az iraki parton. Kiszélesíteniük azonban már nem sikerült.

A „Kerbala-5” nevű támadás 1987. január 6-án kezdődött. Közvetlen célként az iraki hadsereg jelentős erőinek a felmorzsolását jelölte meg a Teheráni vezetés. A harcok főleg Baszra körzetében zajlottak. A támadás következtében a frontvonal 10 km-re megközelítette Baszrat, és az iráni erőknek sikerült elfoglalniuk Halamsch városát (Baszra eleste lélektanilag rendkívül súlyos hatással lett volna Irakra, s bevétele után esetleg

ellenkormányt is felállítottak volna). A te-repviszonyok a térségben a védőknek kedveztek, s az évek során jelentős erődítményrendszert építettek ki az iraki csapatok. Azonkívül itt állomásozott a 3. iraki hadtest is, melyet elitalakulatok közé soroltak. A harcok során az iraki harci repülőök és helikopterek napi 600 bevetést hajtottak végre.

Január 13-án megindult a „Kerbala-6” is. A támadásra Mandalitól északra – mintegy 120-150 km-re Bagdadtól – került sor. A cél itt inkább az erők megosztása volt, mintsem az áttörés. Ezzel az offenzívával együtt az iráni csapatok 20 nap alatt 3 nagy támadást hajtottak végre.

A harcok során a két fél összes veszteségét 96 000 halottra becsülték. A frontok megélnkülésével párhuzamosan kiújult a városok háborúja is. Irán föld-föld rakétákkal támadta Bagdadot, míg Iraknak a légiereje bombázta Teheránt és más városokat (a hadijelentésekben természetesen katonai célpontokról volt szó).¹⁷

A háború kiszélesedésének a veszélye

Irán továbbra sem tudott megfelelően válaszolni az olajexportját ért sikeres iraki támadásokra, ezért fokozta az Irakkal szövetséges államok tankhajóinak a támadását. Ennek következtében a tankhajó-háború egyre hevesebb lett, s ez lett az első év, amikor Irán hajók elleni támadása meghaladta az irakit. 1987 februárjában Teherán bejelentette, hogy megbünteti Kuvaitot, mivel az Irakot támogatta. Az iráni légitámadások elsősorban a kuvaiti és a szaúd-arábiai kikötőkbe érkező, illetve az onnan távozó hajókat érték. Kuvait szorongatott helyzetében ez év áprilisában az Egyesült Államokhoz – az Öbölben ekkor 9 amerikai hadihajó volt¹⁸ –, és a Szovjetunióhoz fordult segítségért. Kuvait a Szovjetuniótól azt kérte, hogy

hajói szovjet zászló alatt futhassanak, az Egyesült Államoktól pedig, hogy 12 tartályhajójuk (a kuvaiti tankerflotta több mint a fele) amerikai zászló alatt hajózhasson. A Szovjetunió ehelyett három tankerját bérbé adta Kuvaitnak, s védő kíséretet biztosított melléjük. Az Egyesült Államok kedvezően fogadta a kérést, de ekkor még nem egyezett bele a kuvaiti hajók átlobogzásába. A térségben ekkor már öt államnak voltak hadihajói (Egyesült Államok, Franciaország, Nagy-Britannia, Szovjetunió és Pakisztán), s erők fokozatosan növekedtek.

Május 18-án két iraki repülőgép megtámadta a Stark nevű amerikai fregattot. A támadásban 37 tengerész meghalt, további 21 pedig megsebesült. A hajó nem alkalmazta elhárító rendszereit. Az incidens után az Egyesült Államok elfogadta a kuvaiti kérést, és 11 kuvaiti tartályhajót átlobogóztak, ezek a hajók amerikai védőkíséretet kaptak.

1987. július 20-án a Biztonsági Tanács meghozta 598. számú határozatát, mely követelte a tűzszünetet és a béketárgyalások megkezdését, s javasolta, hogy nemzetközi bizottság vizsgálja ki, hogy ki a felelős a háború kirobbantásáért. Irak elfogadta a határozatot, de Irán nem adott rá választ. Teherán részéről nem hangzott el sem igen, sem nem a tűzszüneti felhívásra.¹⁹

Július 22-én először hajóztak kuvaiti tartályhajók amerikai lobogó és védőkíséret alatt, aminek következtében a nemzetközi helyzet az Öbölben igen feszültté vált, hiszen Irán már azt is békesértőnek tekintette, hogy amerikai hadihajók állomásoztak a térségben.²⁰ Most pedig egyenesen az ellenégeit védte az amerikai flotta.

A BT határozatát követő átmeneti lanyhulás után ismét felerősödtek a harcok. Bagdad a tűzszüneti javaslat iráni elutasítására hivatkozva felújította a másik fél olajlétesítményei elleni támadásait. Mivel az idei esztendőben Iraknak először sikerült felül-

múlnia az iráni olajkivitelt, ezért fokozott jelentőségre emelkedett az Öbölben folyó tanker háború (1987-ben 178 hajót rongáltak meg vagy süllyesztettek el)²¹. A feszültséget tovább fokozta, hogy július 31-én Mekkában vérfürdőt rendeztek iráni zaránokok között.

Növelte a bizonytalanságot az idegen flották fokozódó jelenléte is. Az amerikai erők hamarosan 47 hadihajót, és 25 000 embert számláltak (közéjük tartozott a Missouri csatahajó, és ide készült az Iowa csatahajó is). A második legnagyobb erejű a francia kontingens volt 14 hajóval (köztük a Clemenceau repülőgép-hordozó 40 repülőgéppel), 4000 emberrel. Anglia már a háború kezdete óta itt állomásoztatta az Armilla-őrjáratot (két fregatt, egy romboló, egy üzemanyagtöltő hajó), de most ide irányították a Tupperware egységet is (négy aknakutató, három kísérő hajó). Más országok, köztük a Szovjetunió hajóival együtt, hetvennél több nem térségbeli hajó volt már ekkor itt.²²

A térség ingatag helyzetére az sem hatott stabilizálóan, hogy a konvojokat kísérő amerikai hadihajók maguk szabták meg a feltételeket, s nyílt rádiócsatornákon állandóan közölték, hogy milyen távolságon belülre nem engednek hajót a konvojok közelébe.

Ilyen körülmények között szeptember-október folyamán amerikai-iráni tengeri incidensekre került sor, melyek során amerikai helikopterek elsüllyesztettek három iráni naszádot. Ezután átmenetileg enyhült az amerikai-iráni összecsapás veszélye. Irán ugyanis Kuvait felé fordult s október 22-ével kezdve, egyetlen hét alatt három iráni rakétatámadás is érte az országot. Teherán a „Selyemhernyó” típusú kínai rakétákkal (hátótávolsága 75 km) a Fao-félszigetről lőtte többek közt a „Tengeri sziget” olajterminált (az egyetlen, melyről a szupertankerekbe olajat lehetett átszivattyúzni) és egyéb célpontokat. Kuvait ellenlépésként Hawk lég-

védelmi rakétákat kezdett telepíteni a közeli Fajlaka-szigetre.²³

Végül október 26-án az USA kereskedelmi embargót rendel el Irán ellen, s feloldását az 598. számú határozat elfogadásához kötötte. Bár az Egyesült Államok által szorgalmazott teljes embargó gyakorlatilag megvalósíthatatlan volt, Iránt így is súlyosan érintette, ugyanis eddig az USA második legnagyobb olajszállítója volt (értéke meghaladta az évi fél milliárd dollárt).

A háború utolsó éve

Iránban egyre nehezebb volt a sorozás. 1987-ben 500 000 új katonát akartak beszorozni, de csak a felét sikerült kiállítaniuk. Ezért 1988. január 5-én 24 hónapról 28 hónapra emelték a katonai szolgálat idejét. Teherán állandó, de korlátozott nyomást fejtett ki az egész front mentén.²⁴ Ennek enyhítésére Irak felújította a városok elleni harcát (1987 január–februárban volt az utolsó ilyen párbaj).

1988. február 27-én iraki vadászbombázók támadták Teheránt, mire válaszul 28-án Bagdadban két iráni rakéta csapódott be. Bagdad február 29-én újabb fejezetét nyitotta meg a „városok háborújának”. Ezen a napon ugyanis Irak rakétákkal támadta Teheránt, majd később más városokat is (az iraki rakéták eddig nem érték el Teheránt, mivel hatótávolságuk 300 km volt, míg Teherán 500 km-re fekszik az iraki határtól). Az új iraki rakéták neve Husszein lett, a síták 3. imámja után. Teherán az iraki rakétatámadásokra nem a várt módon a nagy offenzíva megindításával válaszolt – így az iráni hadsereg ismét elvérzett volna, – mivel erre Teheránnak ekkor már nem volt fölösleges katonája, hanem szintén rakétákkal kezdte támadni Irakot. Az iraki rakétatámadásoknak a halottakon és az anyagi káron kívül annyi eredménye lett, hogy a megosztott teheráni vezetés ismét egységes lett.

1988 áprilisában a hosszú évek után végül is a frontokon is változás következett be. Az iraki csapatok támadásba lendültek, s az iráni hadsereg 1982 óta először szorult defenzívába. Az iraki csapatok visszafoglalták Faot, s visszavetették az ellenséget a Shatt-el-Arab túlpartjára. Szintén áprilisban újabb amerikai–iráni incidensekre került sor. Amerikai hadihajók elpusztítottak két iráni olajplatformot, elsüllyesztettek vagy megromgáltak hat iráni hajót, az irániak pedig lelőttek egy amerikai helikoptert. 1988 májusa és júniusa folyamán újabb vereségek érték az iráni hadsereget. Kiszorultak a Baszratól keletre fekvő mocsarokból, majd a Madzsun szigeteket is elvesztették. Júliusban északon is támadásba lendültek az iraki egységek, és Teherán kénytelen volt visszavonulni az összes elfoglalt iraki területről.²⁵

1988. július 3-án az amerikai Vincennes hadihajó tévedésből lelőtte az Öböl fölött repülő iráni Airbus utasszállító repülőgépet – mely támadásnak 290 személy esett áldozatul –²⁶, majd július 18-án Irán váratlanul elfogadta a Biztonsági Tanács 598. számú fegyverszüneti határozatát. De ennek ellenére Bagdad mozgósított, és átfogó támadásra készült, Irán pedig megpróbált ismét önkénteseket toborozni szétzilált frontvonalának stabilizálására.

Most Irak késlekedett a fegyverszünet elfogadásával s crejét fitogtatva csapatai iráni területre hatoltak be (Iraknak ekkor már lényegesen több embere volt fegyverben, mint a háromszor akkora lakosságú Iránnak). Végül is a hadviselő felek kéthetes, külügyminiszeri szintű tárgyalásai augusztus 8-án a fegyverszünet kezdetének a megállapítására vezettek. A fegyverszünet 1988. augusztus 20-án kezdődött, de a hadműveleteket már ezelőtt abbahagyták. A béketárgyalások augusztus végén kezdődtek meg Genfben. A megegyezést a szomszédos államok, és az ENSZ segítette elő.

A háború végére az iraki hadsereg egyértelműen fölénybe került ellenfelével szemben, s a térség vezető katonai hatalma lett. Ennek azonban súlyos ára volt. Bár Irakot szövetségesei (főleg Kuvait és Szaúd-Arábia) jelentős anyagi támogatásban részesítették – becslések szerint 180 milliárd dollár értékben²⁷ –, a háború végére így is, mintegy 60 milliárd dollárnyi adósságot halmozott fel.²⁸

Irán helyzete a háború alatt jóval nehezebb volt. Fegyvert jószerével csak a fekete piacon tudott vásárolni, természetesen jóval drágábban.²⁹ A háborúhoz szükséges összegeket javarészt saját maga préselte ki a gazdaságából. Hiteleket nemigen vett fel, így adóssága csak kb. 5 milliárd dollárt tett ki, viszont a hazai ellátás tönkrement, a legfontosabb cikket jegyre adták, és 70%-os volt az infláció.³⁰ Iránnak a háborús kiadások évente 8-9 milliárd dollárjába kerültek.³¹ Nemzetközileg szinte teljesen elszigetelődött, csupán Szíria és Líbia volt vele jó kapcsolatban. A háború utolsó évében látványosan jelentkező katonai gyengeség mellett a gazdasági bajok, és a nemzetközi elszigeteltség volt az, ami végül is a tűzszünet elfogadására készítette Iránt.

A háborúban a becsült összes veszteség a harcok során mintegy 200 000 iraki, és 300 000 iráni halott, és 600 000 iráni, és 400 000 iraki sebesült. Ezek a számok ugyan kisebbek, mint az egyes offenzívák végén közzétett becslések eredményei, de így is mutatják, hogy ez volt az egyik legvéresebb háború a második világháború óta.

A kurdok

Az irak–iráni háborúval párhuzamosan egy másik háború is folyt a térségben. Ezt a háborút az iraki és az iráni hadseregek vívták a kurd felkelők ellen. Mindkét államban

jelentős kurd kisebbség él. Irakban a lakosság 23%-át, Iránban 10%-át adják.

1979-ben Iránban a sah bukása lehetőséget kínált a kurdoknak, hogy autonómiát követeljenek, a kurd vezetés azonban megosztott volt. A következő hónapokban tárgyalások és fegyveres összecsapások zajlottak a felek között. Végül '79 júliusában az iráni hadsereg elfoglalta Mahabad és Sardash városát, de a kurdok ennek ellenére nem szenvedtek döntő vereséget, és hamarosan hozzákezdtek területeik visszafoglalásához. Az irak–iráni háború kezdetére így mintegy 192 000 km² volt a kezükben Irán területéből.

Irakban a hatvanas évek óta folyamatosan háború dúlt a hadsereg és a kurdok között, melyben körülbelül 300 000 ember vesztette el az otthonát, és 60 000-en meghaltak vagy megsebesültek. Végül 1970 márciusában Bagdad békét kötött a kurdokkal. A nyugalom nem tartott sokáig. 1974-ben a kurdok iráni támogatással újrakezdték a harcot, s e harcok intenzitása egyre fokozódott. A teheráni vezetés az algíri egyezményben viszont megvonta támogatását az iraki kurdoktól, így a felkelés hamarosan összomlott. A felkelés eredményeként 600 000 ember elvesztette otthonát, 50 000-en pedig meghaltak és megsebesültek. A kurdokat az iraki vezetés ezután „mintafalvakba” telepítette át.

Az irak–iráni háború újra lehetőséget adott arra, hogy a kurdok független enklávé alakítsanak ki, ám a határ két oldalán élő kurdok nem tudtak megegyezni. Az Irán területén élő kurdok nem tudták kihasználni az 1980-as iraki támadást, s Iránban 1984-re gyakorlatilag felszámolták a kurdok ellenőrzte területeket. E harcokban becslések szerint 27 000 kurd vesztette életét, de ebből csak 2500 volt a katona. A kurdok területeik elvesztése után a speciális éjszakai rajtaütésekre tértek át.

Az iraki kurdok sikeresebbek voltak. A háború alatt a Kurd Demokrata Párt és a Kurdisztáni Hazafias Unió egységei megbénították az iraki hadsereg egynegyedét, és megakadályozták az iraki csapatok sötétedés utáni mozgását. A háború után viszont az iraki csapatok jószerevével kiűzték a kurd erőket iraki Kurdisztánból. Sikereik titka a gáz, a bombázás, és az a fenyegetés volt, hogy mindenkit agyonlőnek, akit tiltott területen találnak. Még a háború alatt 1988. március 16-án a főként kurdok lakta Halabja városát vegyi fegyverekkel megtámadták s a támadás során 6350 embert – javarészt polgári személyt – öltek meg. 1988. augusztus végére több mint 3000 falut töröltek el a föld színéről az iraki csapatok. Több mint 60 000-en menekültek Törökországba és ugyanannyian Iránba. A kurd kérdést tehát a háború végére látszólag mindkét fél „megoldotta”.

A háború mint üzlet

A két szenvedő fél kivételével minden fegyverszállító országnak jó üzlet volt a háború. A háború alatt mintegy 50 állam szállított fegyvert a két államnak. Kína például a T-69-es harckocsijából több száz darabot adott el Iraknak, míg Iránnak több mint ezer darabot szállított, de adott el Kína Iránnak F-5, F-6, F-7 típusú harci repülőgépeket is. A francia Mirage F.1 típusú repülőgépeknek Irak volt a legnagyobb külföldi megrendelője, s a 100 darabon felüli megrendelés különböző változatokból állt. Vásárolta és használta Irak a szintén francia AM.39 Exocet hajó elleni rakétákat is. Sőt a franciák, amíg nem tudták szállítani a Mirage F.1-et, kölcsönadták az iraki légierőnek öt darab Super Etendard típusú repülőjüket, amikkel Irak megkezdhetette a tankhajók

elleni háborúját 1984-ben. A Szovjetunió természetesen szintén nem maradt ki a fegyverszállításokból. Az Egyesült Államok és Izrael pedig a vele ellenséges viszonyban lévő Iránnak szállított titokban fegyvert.

Felhasznált irodalom

BOKOR IMRE – PAPP IVÁN – VÁRHEGYI ISTVÁN: *Elektronikus hadviselés*. Budapest, 1992, Műszaki Könyvkiadó

MILLER, DAVID: *Korszerű harckocsik és harcjárművek*. Budapest, 1994, Kossuth Könyvkiadó.

Etnikumok Enciklopédiája. Budapest, 1993, Kossuth Könyvkiadó.

D. HORVÁTH PÁL – TÖRÖK LÁSZLÓ: *Olaj és háború*. Budapest, 1986, Zrínyi Katonai Kiadó.

SPICK, MIKE – RIPLEY, TIM: *Korszerű harci repülőgépek*. Budapest, 1993, Kossuth Könyvkiadó.

Officina Világévkönyv. 94/95.

IVANYENKO, VLAGYIMIR: *Iszlám, hadsereg, politika*. Budapest, 1985, Zrínyi Katonai Kiadó.

Jegyzetek

¹ Hajnal 6. *Magyarország*, 1984/10. 7.

² Uo. 7.

³ RÉTI ERVIN: Csöbörből Öbölbe. *Magyarország*, 1984/22. 8.

⁴ Egyedül nem megy?! *HVG*, 1986/27. 14-15.

⁵ GÖMÖRI ENDRE: Az Öböl. *Magyarország*, 1987/33. 5.

⁶ Lélegzetvétel? *Magyarország*, 1984/26. 10.

⁷ A tüzérség márciusa. *Magyarország*, 1985/13. 9.

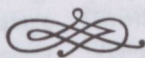
⁸ Uo. 9.

⁹ Öböl háború. *Magyarország*, 1985/23. 9.

- ¹⁰ A tüzéség márciusa. *Magyarország*, 1985/13. 9.
- ¹¹ Öböl háború. *Magyarország*, 1985/23. 9.
- ¹² RÉTI ERVIN: Hatodik esztendő. *Magyarország*, 1985/38. 7.
- ¹³ A határ. *Magyarország*, 1986/8. 8.
- ¹⁴ MAKAI GYÖRGY: Kallódó évek. *Magyarország*, 1986/33. 7.
- ¹⁵ Uo. 7.
- ¹⁶ MAKAI GYÖRGY: Párhuzam. *Magyarország*, 1987/22. 10.
- ¹⁷ Kerbala-sorszámok. *Magyarország*, 1987/5. 7.
- ¹⁸ ESZES TIBOR: Kockázatnövekedés. *Magyarország*, 1987/30. 9.
- ¹⁹ MAKAI GYÖRGY: Kis igazságok. *Magyarország*, 1987/39. 4.
- ²⁰ VÁRAI GYÖNGYI: Öbölálmok. *Magyarország*, 1987/13. 11.
- ²¹ MAKAI GYÖRGY: Tervek és tények. *Magyarország*, 1988/6. 7.
- ²² MAKAI GYÖRGY: Kis igazságok. *Magyarország*, 1987/39. 4.
- ²³ MAKAI GYÖRGY: Megkötött kezek. *Magyarország*, 1987/45. 9.
- ²⁴ MAKAI GYÖRGY: Rakéták a városokra. *Magyarország*, 1988/12. 8.
- ²⁵ MAKAI GYÖRGY: Holtpont után. *Magyarország*, 1988/34. 5.
- ²⁶ VÁRKONYI TIBOR: Diplomáciai aknamező. *Magyarország*, 1988/31. 8.
- ²⁷ RÉTI ERVIN: Látótávolság. *Magyarország*, 1987/36. 5.
- ²⁸ Ugrásra készen. *HVG*, 1988/30. 10.
- ²⁹ MÉSZÁROS GYÖRGY: Ki bírja tovább? *HVG*, 1986/50. 12-13.
- ³⁰ Számháború. *HVG*, 1988/35. 15-16.
- ³¹ Egyedül nem megy?! *HVG*, 1986/27. 14-15.

Térképek jegyzéke

1. MAKAI GYÖRGY: Délibáb. *Magyarország*, 1988/40. 10.
2. IVANYENKO: i. m. 67.



ENGI JÓZSEF

A közúti személyszállítás története

A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata

III. rész. A két világháború közötti évek eseményei

Az első világháborúban és a trianoni békediktátum következményeként hazánk közlekedési eszközei és közlekedési hálózata is jelentős veszteséget szenvedett. Az I. világháború kitörése előtt 2877 darab személyszállító gépkocsi, 316 darab tehergépkocsi és 126 darab motorkerékpár, összesen 3319 darab gépjármű volt az országban, ami 1919 végén már alig haladta meg az ezer darabot. A közlekedési ágazatok közül a legnagyobb veszteség a vasutak hálózatát és járműparkját érte.

Az 1920-as évek elején, ahogy nőtt a termelés és a vállalkozói kedv, úgy emelkedett ismét a gépjárművek száma, és azok már nemcsak a magánéletben, hanem a közhasznú forgalomban is jelentős szerephez jutottak. A fővárosban a növekvő gépjárműforgalom miatt hamarosan veszélybe került a közúti közlekedés rendje és biztonsága is. A főútvonalakon lebonyolódó vegyes forgalom, a szűk mellékutak kevert irányú forgalma, a gyalogosok és a járművel közlekedők fegyelméletlensége egyre több balesethez vezetett. Ilyen körülmények között elkerülhetetlenné vált a forgalmasabb helyeken a forgalom helyszíni irányítása és ellenőrzése, aminek végrehajtására 1926-ban létrehozták a közlekedési rendőrszolgálatot. Hamarosan napvilágot láttak azok a főkapitányi szabályrendeletek is, amelyek a lassú és a gyorsabb forgalmat különválasztották, a lófogatú teherforgalmat a mellékutakba terelték, a szűk utcákban bevezették az egyirányú közlekedést.¹

A magyar kormány 1926. augusztus 24-én Párizsban aláírta a közúti közlekedést és a gépjárművek közúti forgalmát szabályozó nemzetközi szerződést. A közúti közlekedés

szabályozása tárgyában kötött egyezményt az 1929. évi XXII. tc.; a gépjárművek közúti forgalmának szabályozását pedig az 1930. évi XII. tc. iktatta törvénytárunkba. Az előbbi törvényben nyert felhatalmazás alapján adta ki a m. kir. belügyminiszter a m. kir. kereskedelmi miniszterrel együtt a közúti közlekedési rendszert egységes szabályozása céljából a 25000/1929. B. M. számú rendeletet, az ún. *Közlekedési Kódexet*. Az új rendeletben előírták a közúton a haladás irányát, szabályokat állítottak fel a megelőzésre, kitérésre, a közlekedés sebességére, világító és jelző eszközök alkalmazására, a gépjármű ügyek adminisztrálására és nemzetközi forgalmára. Azt is előírták, hogy a közúti forgalomban csak az a gépjármű vehet részt, amely forgalmi engedéllyel, igazolólappal és rendszámmal rendelkezik, a gépjárművet a közúton csak olyan személy vezetheti, aki a vezetői vizsgát sikeresen letette, és ennek eredményeként gépjárművezetői igazolványt kapott.

A gépkocsik a párizsi egyezményt aláíró államok területén csak akkor közlekedhettek, ha nemzetközi forgalmi engedéllyel és jelzőtáblával rendelkeztek, a vezetőnek pedig nemzetközi vezetői igazolványa volt. A Magyarországról külföldre menő gépjármű és vezetője részére a szükséges nemzetközi okmányokat ekkor a Királyi Magyar Automobil Club és a Touring Club adta ki.

A Kódex a gépjárművek adminisztrálására ún. gépjármű-kerületeket létesített. Az ország területét 18 gépjárműkerületre osztották fel.² A forgalmi engedély, a rendszám-tábla, az igazolólap, a vezetői engedély kiadására és átírására, a nemzetközi forgalmi engedély és a nemzetközi igazolvány

láttamozására a gépjárműkerületek székhelyén levő rendőrkapitányságok voltak első fokon illetékesek. Hamarosan az is kiderült, hogy a Kódex szabályozása nem teljes körű, így további jogszabályalkotás vált szükségessé. Ilyen okok voltak például:

– az érdekeltek több esetben elmulasztották a gépjárművek tulajdonában beállott változást bejelenteni. Kötelezően elő kellett írni előbb a tehergépjárművek, majd a pótkocsik rendszámmal való ellátását is.

(127000-1932. B. M. sz. ill. 159300-1933. B. M. sz.)

– a magánhasználatban levő tehergépkocsikkal személyszállítást is végeztek a szükséges óvintézkedések mellőzéseivel. Szabályozni kellett a személyszállításra felhasznált magánhasználatú üres tehergépjárművek biztonsági berendezését és a szállítható személyek számát, az áruval rakott magánhasználatú tehergépkocsin szállítható személyek számát és a vásári fuvarozást. (157000-1933. B. M. sz.)

* * *

Hazánkban az árufuvarozó vállalatok gépkocsijainak darabszáma 1920-ban 19, 1923-ban 339 volt. A gépkocsival végzett hivatásszerű árufuvarozást az 1884. évi XVII tc. alapján (ipartörvény) engedélyezték. A törvény 1§-a értelmében: „A magyar korona országai területén minden nagykorú, vagy nagykorúnak nyilvánított egyén, nemre való tekintet nélkül, ezen törvény korlátai között bármilyen iparágat, ide értve a kereskedelmet is, bárhol önállóan és szabadon gyakorolhat.”

A 10. § kimondja, hogy a rendes járatú időhöz kötött személyszállítás és bérkocsik forgalomban tartása engedélyhez kötött. Az ipartörvény végrehajtása tárgyában 1884. augusztus 26-án kiadott 39.266. sz. Szabályrendelet alapján az említett fuvarozási tevékenység képesítéshez nem, de engedélyhez kötött iparnak minősült, amit iparigazol-

vánnyal lehetett végezni. Ez a törvény a gépkocsi-fuvarozás szabályozására kevésbé volt alkalmas, de mert más törvény még nem volt, ezt alkalmazták. Az ipartörvényen alapuló, teherfuvarozásra jogosító igazolványt kevesen, az autóbusz-fuvarozásra jogosító igazolványt pedig a főváros kivételével senki nem váltotta ki. Mindezek után született meg az 1922. évi XII. tc., amely több iparágat, köztük (csak!) a géperező teher-, a rendszeres járatú autóbusz- és a közterületről induló géperező bérkocsi-fuvarozást kötötte engedélyhez, még a gépjármű-fuvarozás több fajtáját, például az esetenkénti járatokat fenntartó autóbusz-fuvarozás és a telephelyről induló géperező bérkocsi-fuvarozás továbbra is igazolványos ipar maradt. Az engedélyek kiadása a kereskedelmi minisztérium hatáskörébe tartozott és azt erőteljesen korlátozták. A kiadott engedélyek rendszerint csak 30 km-es körzetre szóltak, és azt még a törvény rendelkezéseit végrehajtó közegek is túl szigorúnak tartották, kellő szigorral nem is ellenőrizték, aminek az lett a következménye, hogy a gépjármű-fuvarozók az egész országban szabadon fuvaroztak. Az autófuvarozók nagy része azonban még ezt az engedélyt sem szerezte meg, hanem mint „vadfuvarozó”, engedély nélkül fuvarozott. Hamarosan a vasutak is felismerték, sőt tapasztalták a konkurencia veszélyét, és az engedélyező hatósághoz védelemért folyamodtak. Az 1926 nyarától kiadott engedélyek már tartalmaztak bizonyos korlátozást, mert kimondták, hogy az engedélyes vasúton is lebonyolítható fuvarozást csak akkor vállalhat, ha a feladás és a rendeltetés helye együttvéve a vasúttól 50 km-nél távolabb van. Ezzel a korlátozással azonban nem sikerült a célt elérni, mivel az engedélyezési feltételeket nem lehetett kellően ellenőrizni. A legkönnyebben ellenőrizhető korlátozásnak az mutatkozott, hogy az engedélyes csak bizonyos körzetben fuvarozhat. 1927 nyarától már a körülmények-

nek megfelelő, legfeljebb azonban 60 km körzetben érvényes engedélyeket adtak ki. 1928-ban látott napvilágot a kontáriparokról szóló kereskedelmi és belügyminiszteri rendelet, amit az engedély nélküli áru fuvarozókra is alkalmaztak, és a jogtalan áru fuvarozók ellen tömeges kihágási eljárás indult. A vasutak a gépkocsiverseny leküzdése érdekében díjmérséklést léptettek életbe, 1927-ben külön gépjármű-fuvarozási vállalatot létesítettek (Magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalata Rt.), de a várt eredményt így sem tudták elérni.

Ilyen körülmények érlelték meg id. Desseffy Aurélban, a kereskedelmi minisztérium akkori államtitkárában azt az elhatározást, hogy a gépjármű-fuvarozást szabályozó külön törvény készítését folyamatba tegye. A cél az államvasutak megvédése és a gazdaságtalan verseny kiküszöbölése volt, de ott, ahol a gépkocsi előnyösebben képviselte a közérdeket, azt kell segíteni.

A törvénytervezetet Bud János kereskedelmi miniszter 1929-ben terjesztette a törvényhozás elé, amit az némi módosítással el is fogadott. Az új törvény mint a közhasználatú gépjárművállalatokról szóló 1930. évi XVI. tc. került törvénytárunkba és a végrehajtása tárgyában kiadott 57 000/1931. K. M. számú rendelet alapján 1931. október 15-én lépett volna életbe, de az államvasutak javaslatára egyévi átmeneti idő engedélyezésével a kereskedelmi minisztérium csak 1932. október 15-én léptette életbe. Az új rendelet értelmében az engedélyokiratokat 1932. október 15-ig ki kellett cserélni. Az új engedélyek kiadásánál megtörténhetett, hogy a fuvarozó a távolabbi viszonylatra érvényes engedély helyett csak 30 km-es körzetre szóló engedélyt kapott. Az államvasutak autóellenőrző tevékenysége, a sorozatos feljelentések és a hatóságok szigorú fellépése az autófuvarozók létszámát 1932-ben nagymértékben csökkentette, ugyanakkor az ügyesebb autófuvarozók annak is megtalál-

ták a módját, hogy a tiltott fuvarozást milyen módon végezhetik még szabadabban. Mivel a törvény megengedte az üzemi fuvarozást, ami saját gépkocsival saját áru fuvarozását jelentette, csak különféle iparigazolványokat kellett beszerezni, és az áru tulajdonjogát azzal igazolták. Amikor a hatóság ezeket az ál- iparigazolványokat elkezdte felülvizsgálni, például van-e az iparigazolványhoz tartozó üzlet, egyszerűen anynyi áltársat szereztek, ahányféle árucikknek megfelelő iparigazolványuk volt, mert a törvény a gépkocsi üzembentartó tulajdonostársak számát nem korlátozta. Így született meg az álüzemi gépkocsi, illetve az álüzemi fuvarozó.

Ezekben az években a gépkocsival történő teherfuvarozásra négyféle jogosítvány volt érvényben:

1. az 1884. évi XVII. tc. alapján kiadott és az egész ország területére érvényes iparigazolvány,

2. az 1922. évi XII. tc. alapján kiadott és szintén országos fuvarozásra jogosító iparengedély,

3. az 1922. évi törvényen alapuló zóna, és

4. az 1922. évi törvényen alapuló körzeti korlátozást tartalmazó iparengedély.

Az 1930. évi XVI. tc. gépjárművel történő közhasználatú fuvarozást átfogóan szabályozta.

A szabályozás lényegében valamennyi gépjármű-fuvarozó tevékenységét meghatározott körzetekre korlátozta. Az eléggé szűkre szabott körzetben azonban nem volt annyi fuvaralkalom, hogy abból az engedélyesek megélhettek volna. Az automobilizmus fejlődését károsan befolyásoló intézkedések ellen kézenfekvőnek mutatkozott az a megoldás, hogy

1. az érdekeltek közösségbe tömörüljenek,

2. a tömörülés a vasutakkal forgalom-megosztás céljából megállapodást létesítsen,

3. a tömörülés tagjai a m. kir. államvasutaknak adott engedély alapján tevékenykedjenek.

Gróf Teleki János érdeme, hogy az érdekeltek közösségbe tömörültek és megalkotották a Magyar Teherautó-fuvarozás Országos Központi Szövetségét (MATEOSZ), és megkezdték a tárgyalásokat a m. kir. államvasutakkal. A tárgyalások olyan gyors eredményre vezettek, hogy 1933 nyarán már meg is kötötték az együttműködési szerződést, aminek közös célja volt: „úgy vasúti, mint a tehergépjármű-fuvarozáshoz fűződő gazdasági érdekek fokozottabb érvényesítése. A gépkocsival való közúti, helyközi áru fuvarozásnak oly megszervezése, hogy a géperejű tehergépkocsik az ország áruforgalmának lebonyolításában rendszeres és jelentőségüknek megfelelő mérvben, a gépkocsi-fuvarozók okszerű tömörítésével részt vegyenek. Továbbá, hogy a géperejű tehergépkocsiknak és az üzemükhöz szükséges berendezéseknek állomány állaga fenntartható és fejleszthető legyen, anélkül hogy a vasutakban fekvő és közzgazdasági, valamint állampénzügyi szempontokból nagy jelentőségű nemzeti vagyon a vasutak ellen illogikus, vagy rendszertelen versenyezéssel károsíthatnák; sőt ellenkezőleg, a vasutak és a gépkocsik harmonikus együttműködésével a vasutak forgalma nemcsak megóvható, hanem fejleszthető is legyen”. A szerződés leszögezte, hogy a vasutakkal és a fuvarozatókkal szemben mindig a szövetséget, nem pedig a fuvarát lebonyolító tag, illetőleg alkalmazott áll jogviszonyban. A szövetséget felelős tagjainak és azok alkalmazottainak a fuvarozással kapcsolatos ténykedéséért és mulasztásaiért. A szerződéssel kapcsolatos kérdések rendezésére intézőbizottságot hoztak létre, aminek három vasúti és három szövetségi tagja volt.

A forgalommegosztás úgy történt, hogy a szerződő felek a gépjárművel való teherfuvarozás céljából az ország területét hét

forgalmi körzetre osztották, és a körzetekben az abban telephelyes gépkocsi-fuvarozó elvileg mindenféle árut szabadon fuvarozhatott, de az Intézőbizottság bizonyos árukat és viszonylatokat a vasútnak tarthatott fenn, a vasút pedig a távolsági korlátozásokra, illetve körzeti határokra való tekintet nélkül bizonyos fuvarokat a szövetségetnek engedhetett át. A szerződő felek abban is megállapodtak, hogy a szövetséget a vasutak részére áruszerzési tevékenységet fejthet ki, amiért szervezési jutalékot kap, viszont köteles ellátni azoknak a vasútállomásoknak és vasútvonalaknak az áruforgalmát, amelyeket a vasút a csekély forgalom miatt nem szolgál ki. Mindkét fél olyan tarifapolitikát alkalmazhatott, amely a szövetségeten kívül állók versenyét leküzdötte.³

A MATEOSZ szervezetét a cégbíróság által jóváhagyott alapszabályok írták elő. Az új tagokat az igazgatóság vette fel. A fuvarozást lebonyolító tagoknak az alapszabályon kívül a vasutakkal kötött külön szerződésből és az engedélyokiratból származó kötelezettségeket is be kellett tartani. A szövetséget a fuvaralkalmakon kívül más előnyöket is biztosított a tagok részére, például beszerezték az üzemananyagot, a szavatossági biztosítást kedvezményes tételekkel kötötték meg a biztosítóval, garázsokat létesítettek, hozzájárultak az új tagok gépkocsijainak beszerzéséhez. A fuvarát vagy a szövetséget vállalta, és elosztotta a tagok között, vagy a tagok szerezték a szövetséget nevében, de bárki vállalta, a szövetséget részesedése minden fuvar után a fuvardíj 5%-a volt.

A szövetséget igazgatósága 1935-ben 1368 darab 100 pengő névértékű részjegy jegyzését tartotta nyilván, amiből 370 darab a hazai vasutaké volt. A tagok létszáma 1934 végén 494, 1935-ben 500 volt. A szövetséget 1934-ben 9 525 945 kocsikilométert, illetve 12 186 454 tonnakilométert teljesített. A fuvarozott áru mennyisége 171 896 tonna volt és közel 4 millió pengő fuvardíjat

szedtek be. Az esetenkénti áru fuvarozáson kívül 10 útvonalon rendszeres járatokat is közlekedtettek.⁴

A MATEOSZ központi irányítását Budapest székhellyel a szövetség vezegzte. (1. ábra) Az igazgatóságot a közgyűlés választotta meg. Az igazgatóság elnökségből, forgalmi- és kereskedelmi-, műszaki-, jogi-, ellenőrzési- és könyvelési osztályból állt. Minden osztályt osztályfőnök irányított.



1. ábra A MATEOSZ KÖZPONTJÁNAK BÉLYEGZŐ LENYOMATA

A MÁV-MATEOSZ közötti áruforgalom megosztására az intézőbizottság üzemtervet készített, de abban nem lehetett az egész ország területére egységesen meghatározni a forgalom megosztását, mert részben a vasúti érdekek, részben a gépkocsi-fuvarozásra felkínált árú nemek vidékenként más-más intézkedést kívántak. Ezért az intézőbizottság az ország területét hat körzetre osztotta fel és a forgalom megosztást körzetenként szabályozták.

A körzetek és határaik a következők voltak:

I. Budapest körzet: Nagyszentjános, Kisbér, Székesfehérvár, Polgárdi, Simontornya, Nagydorog, Bölske, Harta, Csengőd, Városföld, a Tisza folyó Kisköréig, Heves, Ludas, Pásztó, Zagyvapátfalva, Somoskőújfalú.

II. Szegedi körzet: Az országhatártól a Dunáig, Városföld, Alpár, Kunszentmárton, Almásimajor, Gyoma, Vésztő.

III. Debreceni körzet: A miskolci, budapesti, szegedi körzet által határolt terület.

IV. Miskolci körzet: A budapesti körzet határa és Kiskörétől a Tisza folyóig.

V. Győri körzet: A budapesti körzet nyugati határa Polgárdiig, innen a Balaton északi része Keszthely felett, s onnan egyenes irányban a nyugati országhatárig.

VI. Pécsi körzet: A budapesti, győri és szegedi körzet határai közötti terület. (2. ábra)

A győri körzet kivételével minden MATEOSZ-körzet székhelye megegyezett a MÁV üzletvezetőségek székhelyével, de már ekkor tárgyaltak arról, hogy ezt a körzetet is üzletvezetőségi székhelyre, Szombathelyre helyezik át. A MATEOSZ gépkocsik által fuvarozható árúkat az intézőbizottság árú nemek szerint osztályozta. Voltak olyan árú, amelyeket az egész ország területén szabadon lehetett fuvarozni, olyanok, amelyeket az egész ország területéről csak Budapestre lehetett fuvarozni és olyanok, amelyeket a körzeten belül tilos volt fuvarozni. A MATEOSZ tagok megbízható tájékoztatása és a vasúti ellenőrzés megkönnyítése érdekében az intézőbizottság a fuvarozni szabad és tilos árúkról jegyzéket készített, és azt a MATEOSZ tagsági igazolvány mellékleteként a tagoknak kiosztotta. A könnyebb megkülönböztetés érdekében minden körzet részére más-más színű kiegészítő lapot bocsátottak ki.⁵

A szegedi körzet fuvarozói részére a kiegészítő lap az alábbiakat tartalmazta:



2. ábra A MATEOSZ „RABA SUPER” TÍPUSÚ 2,5 TONNÁS GYORSTEHER-GÉPKOCSIJA 1936-BAN

„I. A körzeti határon túlterjedőleg is megengedett forgalmak:

a) Az egész ország területén szabadon szállíthatók bárholon bárhová:

1. Átköltözködési ingóságok,
2. Vásári fuvarozás tárgyai,
3. Élőállatok országos vásárookra, szabályszerű járatokkal, Budapest kivételével,
4. Gyökeres élő növények és facsemeték,
5. Üres használt göngyölegek,
6. Friss gyümölcs, mindennemű,
7. Friss zöldség és főzelékfélék általában, a petrezselyem és sárgarépa azonban mentenként legfeljebb 1500 kg súlyig. Nem szállíthatók a konzervált és szárított zöldség és főzelékfélék, valamint a fokhagyma és a vöröshagyma.

8. Élő és vágott baromfi, tojás, tejtermékek a kofaforgalomban. Kofaforgalom alatt értendő, ha egy menettel legalább három tulajdonos, legalább háromféle árut legfeljebb 4000 kg összsúlyban szállítat.

9. Bor.

10. Toll, zsír, szalonna és nyersbőr, további intézkedésig, ipari és növényi zsírok kivételével.

11. Bormust.

12. Minden áru, amelyről vasúti fuvarokmány van kiállítva.

b) Az ország egész területéről bárholon szabadon szállíthatók, de csak Budapestre, valamint Rákospalotára, Újpestre, Kispestre, Pestszenterzsébetre, Pestszentlőrincre, Pestújhelyre, Rákosszentmihályra és Csepelre.

1. Élő sertésküldemények, menetenként legfeljebb 25 darab.

2. Borjú, bárány, birka, friss hús, lőtt vad.

3. Halak, élők és jegeltek.

4. Új burgonya, április hó 1-től június hó 15-ig.

II. A szegedi körzeti határon belül tiltott forgalmak:

1. Az országhatári helységek nemzetközi átmeneti forgalma.

2. A cukorgyárak cukorforgalma.

3. Gabona és liszt 70 kilométernél nagyobb távolságra.

4. A vasúti fuvarozásra kötelező nyilatkozatot adott dohánynagyárudák dohánycüldeményei.

5. Szeged-Békéscsaba, Szeged-Kiskunfélegyháza és Szeged-Gyula egymás közötti forgalma.

6. Szegedről 30 kilométeren túl épületfa, deszka, csomagolt új bútor és őrölt paprika.

Ezen kiegészítő lapon I. A körzeti határon túlterjedőleg is megengedett forgalmak alatt felsorolt áruk körzetben belül minden korlátozás nélkül szabadon fuvarozhatók.

* * *

A szövetkezeti tagok a körzetek határain belül a MATEOSZ tagsági igazolványhoz kiadott kiegészítő lapban közölt korlátozások kivételével általában szabadon fuvarozhattak. A gazdasági követelmények kielégítése, a MATEOSZ tagok megélhetéséhez szükséges anyagi feltételek biztosítása, a káros székelfuvarozás kérdése, a vasúti díjtételek és általában a vasúti érdekek megvédése időközben helyenként szükségessé tette, hogy a MATEOSZ tagok nemcsak a kiegészítő lapok szerint, hanem attól eltérően is fuvarozzanak, amit külön MÁV-MATEOSZ megállapodással szabályoztak. A kiegészítő laptól eltérő fuvarozások a szállítmányozási szakmát is érintették, ezért a megállapodásba a Magyar Vasutak Háztól Házig Szállítványozók Alkalmi Egyesületét (MAHÁZ) is be kellett vonni. Így létesültek a MÁV-MATEOSZ-MAHÁZ megállapodások.

A kiegészítő lap szerinti külön megállapodások alapján történő MATEOSZ gépkocsi-fuvarozások 1937-ben a következők voltak:

1. Rendszeres vasút-kiegészítő MATEOSZ tehergépkocsi-járatok.

2. Szegeden és Debrecenben MÁV–MATEOSZ–MAHÁZ szerint létesített trakciós fuvarozás. (Teljes trakció.)

3. Kiskunfélegyházán létesített MÁV–MATEOSZ–

MAHÁZ fuvarozás. (Fél trakció.)

4. Trakciós élő- és vágott állat fuvarozás.

5. Budapesti darabárus trakciós gépkocsi-fuvarozás.

6. Vasúti visszáru-fuvarozás.

* * *

A MATEOSZ kötelékébe tartozó gépkocsik könnyen felismerhetők voltak, mert a kocsiszekrény felső keretén, a haladási irány jobboldalán 30 cm magas vasrúdon 22 cm átmérőjű fehér kör alakú tárcsa volt felszerelve. A tárcsára a gépkocsi körzetének római száma, alatta pedig nyomtatott betűkkel a *Körzet* szó volt fekete színnel ráfestve. Ezenkívül a porszürkére festett gépkocsiszekrény hátsó- és oldalfalára legalább 25 cm nagyságú betűkkel a MATEOSZ szó volt ráfestve. A MATEOSZ szó alatt a szövetkezeti tag neve és tagsági száma legalább 10-12 cm-es betűkkel volt feltüntetve. Ha valamely MATEOSZ gépkocsi nem így volt megjelölve, a tulajdonos ellen eljárás indult. (Később a jelölést megváltoztatták.)

* * *

A közlekedésügy terén a gépkocsi megjelenésével és a közforgalomban való részvételével a vasutak monopóliuma megszűnt. Ismert tény, hogy a vasutak közvetlen hatása csak meghatározott földrajzi területre terjed ki. Minél távolabb van egy terület a vasúttól, annál kevésbé érvényesül ez a hatás, bizonyos távolságon túl pedig megszűnik. Ezek a vasúttól távol eső területek voltak a legalkalmasabbak arra, hogy az autóközlekedési vállalkozók a jelentkező személy- és árufuva-

rozási igényeket kielégítsék és kapcsolatot létesítsenek a vasutakkal. A közúti verseny egyre jobban érezhető hatásának csökkentése érdekében a hazai vasutak 1927-ben 2 millió pengő alaptőkével közúti vállalatot létesítettek, amit a „Magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalata Rt.” (MAVART) névvel cégjegyeztettek. Az alaptőke 50%-át a Magyar királyi Államvasutak, 10-10%-át pedig a Duna–Száva–Adria Vasúttársaság, a Mátra–Kőrösvidéki HÉV érdekeltsége, a Magyar Helyiérdekű Vasutak Rt., az Autótaxi Budapesti Közlekedési Rt. és a Deutsche Eisenbahngesellschaft A. G. jegyezte azzal a kötelezettséggel, hogy a kibocsátott részvények a jegyzők által el nem idegeníthetők, forgalomba nem bocsáthatók és ha az egyesület valamelyik tagja a részvényeket eladni szándékozik, azt csak az egyesületnek ajánlhatja fel.

A jóváhagyott alapszabály értelmében a MAVART feladatkörébe tartozott:

1. Személyek és áruk szállítására szolgáló közforgalmú autózem létesítése és fenntartása.

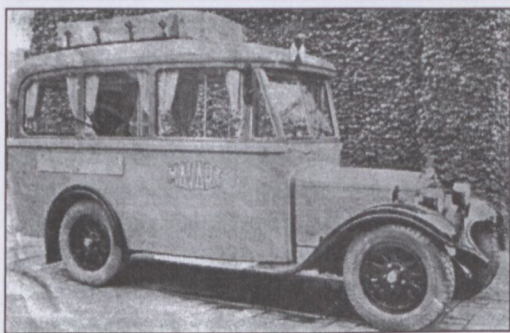
2. Mellékáru-kezelési helyek, valamint háztól és házig történő fuvarozás létesítése.

3. Árugyűjtési szolgálat megszervezése és fenntartása.

A vállalat a kitűzött cél megvalósítása érdekében 32 autóbust és 27 tehergépkocsit szerzett be. (3-4. ábra)

Az autóbuszjáratokat olyan vidékeken indították meg, ahol rendszeres személyszállítás nem volt, de az igények már jelentkeztek. Ilyenek voltak például a Baja vidéki, a Gyöngyös környéki és a Nógrád megyei járatok. Az árufuvarozást olyan viszonylatokban végezték, ahol különösen érezhető volt a közúti verseny.

A MAVART Csongrád megyében is tervezte járatainak beindítását. A Szentesi Hírlap 1927. október 30-án arról számolt be, hogy autóbuzsközpontot tervez Szentésre a MÁV. A MÁV vidéki autóbuszjára-

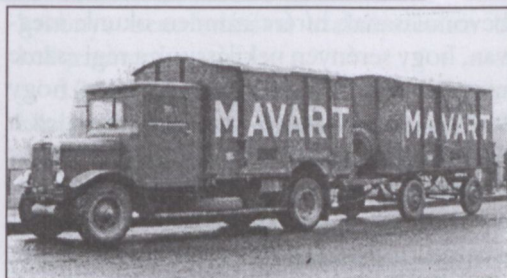


3. ábra L 1000 TÍPUSÚ ALVÁZRA ÉPÍTETT MÁVAG-MERCEDES-BENZ TÍPUSÚ KISAUTÓBUSZ

tok beindítását vette tervbe és ebből a célból autóbusz-közlekedési vállalatot alakított. A MÁV-nak ez a vállalata az egész országot behálózó rendszeres autóbuszjáratot fog létesíteni, hogy az egyes városok között a közlekedést megbízhatóbbá és sűrűbbé tegye. Az autóbusz-közlekedési vállalat vezetői nagyszabású tervet dolgoztak ki és vármegyénként megállapították, hogy mely vonalakon szándékoznak autóbuszjáratot létesíteni. Csongrád megyét illetően három irányú autóbuszjárat van tervbe véve, amely már a jövő év tavaszán megkezdene a forgalom lebonyolítását.

Egy járat Kiskunfélegyháza–Csongrád–Szentés, folytatólagosan Mágocs–Orosháza között közlekedne. A második járat Szentés és Szarvas között létesítene közvetlen összeköttetést, a harmadik Szentés–Hódmezővásárhely–Makó városok között közlekedne. Szentessel nagy tervei vannak az állami vállalatnak, itt akarják felállítani a megyei autóbuszközpontot. Hatalmas autóbuszgarázs és megfelelő állomás építését is tervezik, amely a városnak egyik erre alkalmas helyére kerülne. Az autóközlekedési vállalat különösen a tanyavilág közlekedésének a megjavítására alakult. A külterületen, az országutak mentén kisebb megállók lesznek, hogy a tanyai lakosság könnyebben megközelíthesse a várost.

Csergő Károly alispánnak már megküld-



4. ábra NAG-LICENC ALAPJÁN KÉSZÍTETT MÁVAG PÓTKOCSIS MAVART TEHERAUTÓ

ték a tervek Csongrád megyét érintő részét. Az alispán örömmel vette tudomásul az autóbuszjáratok beállításának tervét, egyúttal felhívta a várost, nyilatkozzék arról, hogy elfogadja-e a megyei autóbuszállomást. 1928. július 1-jén már arról írt a Szentési Hírlap, hogy „A magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalata Rt. budapesti cég Szentés–Derckegyháza–Orosháza útvonalon gépkocsival való iparszerű árufuvarozásra jogosító engedély kiadásáért folyamodott a kereskedelmi miniszterhez. A kérelmet véleményezés végett kiadták az érdekelt hatóságnak.”

1928 végén, amikor még a Szentés környéki autóbuszjáratok megindítása is csak terv volt, a Szegvári Első Tanyai Gazdakör azt javasolta, hogy Szentés és Hódmezővásárhely között is járassanak autóbuszokat. Hangsúlyozták, hogy különösen hetipiacos napokon és vasárnap lenne feltétlen szükséges a vásárhelyi autóbuszjárat. A város a maga erejéből nem tudta a tervezett járatokat elindítani, de 1928. december 18-án azt adta hírül a helyi sajtó, hogy: „Jön a Mavart. Úgy hírlik, hogy Szentés környékén az államvasút autófuvarozó vállalata fogja lebonyolítani az autóbusz-közlekedést. Évek óta húzódik a mi környékünkön az autóbuszjáratok ügye... Ha eddig lanyhán is kezelték a környékbeli autóbuszjáratok ügyét, most a MAVART

bevonulásának hírére minden okunk megvan, hogy serényen nekilássunk a régi eszme megvalósításához. Nagy a különbség, hogy szentesi, vagy idegen kezekben van-e ez a Szentes szempontjából oly annyira fontos közlekedés. Anyagi szempontból sem közömbös, hogy szentesické-e ez a kétségtelesen hasznot hajtó vállalat, de az ellenőrzés, továbbá a közönség jogos igényeinek kielégítése és a szentesi érdekek érvényesítése is azt kívánja, hogy ne idegen, Budapestről dirigált vállalkozás lássa itt el a közlekedési szolgálatot. A környékbeli autóbuszjáratok ügye nem pusztán közlekedési ügy, több annál, fontos gazdasági ügy is. Ezekről a járatoktól a szentesi piac, a szentesi kereskedők és iparosok forgalmának fellendülését várjuk... Az idő fenyegetően múlik, cselekedni kell!"

* * *

Időközben Szegeden is „megjelent” a MAVART, amiről Szeged város törvényhatósági bizottságának jegyzőkönyvei tanúskodnak:

1928. január 26-án a 17. sz. alatt tárgyalatott a Magyar Vasutak Autóközlekedési Rt.-nek gépkocsival történő személyszállító ipar és gépkocsival történő áru fuvarozási ipar gyakorlására vonatkozó engedély kiadása iránti kérelme tárgyában 1704/1928 számú előterjesztett tanácsi javaslat.

Bejelentette az előadó: dr. Pálffy József th. tanácsnok, hogy a Magyar Vasutak Autóközlekedési Rt. kérelmet terjesztett elő a m. kir. kereskedelemügyi miniszter úrnál, melyben a Szeged–Kláralfalva–Kiszombor–Makó útvonalon rendes járatú időhöz kötött gépkocsi felhasználásával üzőtt személyszállító ipar, azonkívül pedig gépkocsival történő iparszerű áru fuvarozás gyakorlására vonatkozó iparendély kiadását kérte.

A m. kir. kereskedelemügyi miniszter úr felhívta a város hatóságát, hogy a kérelemre vonatkozólag az 1927. évi XII. tc. 40. §-

ának utolsó és 66. §-ának első bekezdésére való tekintettel nyilatkozzék.

Határozat

Kimondta a közgyűlés, hogy a jelzett útvonalra rendes járatú időhöz kötött gépkocsi felhasználásával üzőtt személyszállító ipar gyakorlására jogosító iparendély kiadásához hozzá nem járul, illetve iparendély kiadását nem javasolja a következő indokokból:

Szeged sz. kir. város tulajdonát képező városi géperejű Társaskocsi Vállalat a m. kir. kereskedelemügyi miniszter úrnak 1927. évi szeptember 28-án kelt 102871/1927. XIII. sz. engedélye alapján Szeged–Deszk–Kláralfalva–Ferencszállás útvonalon ideiglenes autóbuszjáratot tart fenn.

Ez a járat az érdekelt községek határozott kívánságára nagy anyagi áldozattal és körültekintéssel abban a reményben létesített, hogy a m. kir. kereskedelemügyi min. úr. méltányolván a városnak kezdeményező törekvéseit és áldozatkészségét az engedélyt véglegesíti már annál fogva is, mert az 1927. évi augusztus hó 26-án kelt 94513/1927. VIII. sz. K. M. leiratban határozott ígéretet tett arra vonatkozólag, hogy ha a Szeged–Csanádi vasút, mely szintén igényelte ezen járatokat, azokat 1927. évi október 1-ig üzembe nem helyezi, az esetben a járatok létesítésére Szeged város kapja meg az engedélyt. Miután a Szeged–Csanádi Vasút az említett időpontig a járatokat be nem állította, Szeged sz. kir. város közönsége a jelzett útvonalra vonatkozó igényét fenntartja, egyben előterjeszti a város tanácsa által már több ízben kifejezett azon kérelmét, hogy a szóban forgó útvonalra szóló végleges engedélyt a m. kir. kereskedelemügyi miniszter úr Szeged városának megadni méltóztasson.

Kimondta folytatólagosan a közgyűlés, hogy a Magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalata Rt. azon kérelmét, hogy a Szeged–

2000/XII. 3-4.

Makó közötti útvonalon áru fuvarozási járatokat létesítsen, teljesítendőnek javasolja az alábbi feltételek kikötése mellett:

1. Az áru fuvarozás Szeged telephellyel akként gyakorolható, hogy csakis a jelzett útvonalról kiinduló és oda irányuló szállítások vállalhatók. Egyéb útvonalon az Rt. szállítást nem vállalhat.

2. Az áru fuvarozásra csakis olyan magyar gyártmányú gépkocsik használhatók, melyek az 57 000/1910. B. M. sz. rendeletben foglalt előírásoknak megfelelnek.

3. A kiállítandó iparengedélyben feltüntetett gépkocsikon felül gépkocsikat használatba venni csak a kereskedelemügyi miniszter úr előzetes engedélye alapján szabad.

4. A gépkocsikat állandóan tisztán és jó karban kell tartani.

5. A kocsik külsején szembe tűnő helyen az engedélyes nevét (cégét) és telephelyét feltüntető táblát, vagy felírást kell alkalmazni, és a gépkocsi (pótkocsi) teherbírását fel kell tüntetni.

6. A fuvardíjakat métermázsánként és kilométerenként, vagy tonnánként és kilométerenként, avagy bizonyos viszonylatokra nézve a vállalat üzleti helyiségében fel kell tüntetni és ezeknél nagyobb díjakat szedni nem szabad.

7. A díjszabásnál alapul szolgál, hogy mázsánként és kilométerenként a fuvardíj 12 filléرنél több nem lehet.

8. Gépkocsivezető gyanánt csak az 57 000/1910. B. M. sz. rendeletben előírt követelményeknek megfelelő olyan férfi alkalmazható, aki a gépjárművezetői igazolvány megszerzése után legalább két évig gépkocsivezetéssel foglalkozott, és azt megfelelően igazolja, továbbá józanság és megbízhatóság tekintetében kifogás alá nem esik.

9. Az iparüzemben csak munkakönyvvel ellátott személyzetet (kocsikísérő, kalauz) szabad alkalmazni, és az iparhatósággal az alkalmazásba vételt és elbocsátást a mun-

kaönyv bemutatásával szabályszerűen be kell jelenteni.

10. A gépkocsi legnagyobb sebessége és a közlekedés feltételei tekintetében az 57 000/1910. B. M. sz. rendeletben foglalt rendelkezéseket kell betartani.

11. Személyeket szállítani a gépkocsikon a fuvarozott áru kísérijén kívül tilos. Tűzveszélyes anyagokat kellő elővigyázat mellett és lehetőleg elkülönítve, robbanó anyagokat pedig csak az ezek szállítására vonatkozó előírások betartása mellett szabad szállítani.

12. Engedélyes köteles úthasználati díj címén Csanád-Arad-Torontál egyenlőre egyesített vármegyék törvényhatósági út-alapja javára a hasonló gépkocsikra az említett vármegyében megállapítani szokott községi közmunka értéke kétszeresének megfelelő összeget évenként negyedévi utólagos részletekben befizetni. Ezen összeg az egyes útfenntartó hatóságok között az útvonal hosszának arányában felosztatik.

13. Engedélyes köteles az iparengedély keltétől számított hat hónapon belül az üzemet megkezdni, és azt állandóan fenntartani.

14. Engedélyes köteles az általa lebonyolított szállításokról a megrendelő nevének és a szállítás kiinduló, valamint végpontjának feltüntetésével pontos feljegyzéseket vezetni, továbbá az üzemben beálló lényegesebb változásokat a kereskedelemügyi miniszter úrnál bejelenteni, úgyszintén kívánságára az üzemi adatokat és feljegyzéseket oda beszoigáltatni.

15. Az 1-14. pontokban előírt feltételek be nem tartása esetén az 1922. évi XII. tc. 70. §-ának 2. bekezdése értelmében az iparengedély visszavonásának van helye.

16. Az iparengedély ötévi érvénnyel állítandó ki, de kizárólagos jogot erre az időre se biztosítson.

Kimondja végül a közgyűlés, hogy ezen határozatát az 1927. évi december hó 7-én

kelt 111375/1927. XII. K. M. leiratra utalással a m. kir. kereskedelemügyi miniszter úrhoz fel kell terjeszteni.

„Miről a szab. kir. város Tanácsa és főjegyzője jegyzőkönyvi kivonaton értesítetik.”

A város törvényhatósági bizottsága 1928. március 29-én 159. szám alatt tárgyalta a MAVART autóbusz iparral kapcsolatban a 63112/1928. XIII. K. M. leiratot bemutató 7920/1928. tanácsi jelentést:

„Előadatott, hogy a m. kir. kereskedelmi miniszter úr 63112/1928. sz. leiratában a Magyar Vasutak Autóközlekedési Vállalata Rt.-nak Szeged–Makó közötti útvonalon gépkocsival való iparszerű áru- és személyszállítási ipar gyakorlására iparengedélyt adott, úgyszintén, hogy tudomásul vette a szab. kir. város közgyűlésének azon határozatát, mellyel Szeged–Újszeged-Sportpályák vonalra autonóm hatáskörében iparengedélyt adott.

Határozat

Kimondta a közgyűlés, hogy a kereskedelemügyi miniszter úrnak a szab. kir. város és az összes érdekelt községek közönségének határozott tiltakozása ellenére, és a város autóbuszüzemének érzékeny károsodásával járó intézkedését a felsőbbség iránt tartózkodó köteles tiszteletből tudomásul veszi, azonban utasította a város tanácsát, miszerint sürgős felterjesztéssel forduljon a kereskedelemügyi miniszter úrhoz az iránt, hogy a személyszállítási iparengedély I. pontjának azon megállapítása, mely szerint Szeged-Városháza-Újszeged-Sportpályák megállóhelyekül jelöltetnek meg, hatályon kívül helyeztessék.

Amikor ugyanis a város hatósága szépeszeti és közforgalmi szempontokból a saját üzemében tartott autóbuszoknak sem engedte meg, hogy állomáshelyüket a városháza előtt tartsák, fölöttébb méltánytalan, és

sérelmes lenne, ha a szab. kir. város ezen féltve őrzött, legszebb terének a konkurens vállalat céljaira leendő átengedésére köteleztetnék. Minthogy pedig a kereskedelemügyi miniszter úr ismételten hangoztatta azon álláspontját, mely szerint újabb autóbusz engedélyek kiadásánál elsősorban tekintettel kíván lenni a már meglevő közlekedési vállalatok érdekeinek védelmére, a közgyűlés az egyenlő elbánás elvére hivatkozással, igényt tart arra, hogy a kereskedelemügyi miniszter úr ezen álláspontjának érvényt szerezzen, miért is feliratban kéri, hogy az iparengedélyek azon részét, mely szerint a MAVART a város által fenntartott Szeged-Újszeged-Sportpályák megállóhelyet létesített, hatályon kívül helyezni szíveskedjék.

A szab. kir. város törvényhatósági bizottsága a város jól felfogott érdekéből és az idegenforgalom fokozása céljából a MAVART személyszállító kocsijainak a város középpontjába való befutása ellen akadályokat gördíteni nem kíván és e tekintetben folytatandó tárgyalások eredményeként a város és az engedményes vállalati érdekeit összegegyeztethetőnek tartja, éppen ezért feliratban kéri a m. kir. kereskedelemügyi miniszter urat, hogy hatósága területén létesítendő megállóhelyek végleges megállapítása ügyében a MAVART-ot a várossal felveendő tárgyalásokra utasítani szíveskedjék. Kimondta még a közgyűlés, hogy az üzem megindulása előtt szükségesnek tartja az engedélyes által használandó útvonalon a hídvám a kövezetvám és úthasználati díj ügyének rendezését, amire nézve engedményes utasítandó lenne. Utasította továbbá a közgyűlés a város tanácsát, hogy a felsoroltakon túl még szükséges egyéb intézkedéseket saját hatáskörében tegye meg. Miről a szab. kir. város tanácsa jegyzőkönyvi kivonaton értesítettik.”

Ugyanczen az ülésen 161. sz. alatt tárgyalta a közgyűlés a szeged-kiskunmajsai

járat végleges engedélyezése tárgyában a 9322/1928. sz. tanácsi jelentést.

„Előadta a város tanácsa hogy a kereskedelemügyi minisztérium illetékes osztályán nyert szóbeli felhatalmazás alapján Szeged szab. kir. város géperejű társaskocsi vállalta Kiskundorozsma–Forráskút–Kiskunmajsja vonalon Fekete Vilmos engedélyes járatainak megszüntetése óta autóbuszjáratokat tart fenn. Minthogy ezen autóbuszjáratokra úgy Szeged, mint az érintett községek lakossága érdekében szükség van, és mert szeged–kiskundorozsma–forráskúti vonalon – melyből a majsai vonal elágazik – Szeged városa már autóbuszjáratot tart fenn, javasolta a város tanácsa, hogy a bemutatott üzemterv szerint Szeged–Kiskunmajsja közötti autóbuszjárat végleges engedélyezése kérelmeztessek...” A közgyűlés határozatában kimondta, hogy az autóbuszjárat engedélyezésének kérelmét közérdekből szükségesnek tartja, a város Tanácsát a megfelelő intézkedések megtételére utasítja.

1928. november 3-án tárgyalta a közgyűlés a MAVART által kért Szeged–Kiskundorozsma–Kiskunhalas és Szeged–Kiskundorozsma–Kiskunmajsja közötti útvonalon iparszerű árufuvarozásra jogosító engedély kiadásának tárgyában 23879/1928. sz. alatt előterjesztett tanácsi jelentést. A közgyűlés határozatában kimondta. „hogy miután a kérelmezett járat a város tulajdonát képező autóbuszüzem érdekeit nem sérti és ennek engedélyezését a közforgalom szempontjából a szegedi kereskedelmi és iparkamara is javasolta, a jelzett útvonalakra gépkocsival történő iparszerű árufuvarozásra jogosító engedély kiadását az alább következő feltételek kikötése mellett javaslatba hozza...”

A feltételek lényegében megegyeznek a makói járatnál leírtakkal.

(A MAVART-ról további részletek olvashatók még a lap XI. évfolyam 3-4. számában.)

A MAVART a közúti verseny továbbfejlődését megállította ugyan, de minden igyekezete ellenére sem tudott olyan eredményt elérni, mint amelyet az államvasutak elvárt tőle. Az okok között meg kell említeni azt is, hogy a részvényesek a minél nagyobb nyereség elérésére törekedtek, néhány szükséges, de veszteséges járat fenntartásához, majd az intenzívebb működéshez szükséges beruházásokhoz sem járultak hozzá. Az államvasutak az öncélúság megszüntetése és a teljes együttműködés biztosítása céljából 1931-ben a Magyar Helyiérdekű Vasút Rt. és a Deutsche Eisenbahngesellschaft A. G. részvényeit megváltotta. Ekkor újból szabályozták a MAVART működését is. A részvénytársaság megbízást nyert:

1. A vasútállomástól házig vagy háztól vasútállomásig történő fuvarozási szolgálat megszervezésére és ellátására.

2. A háztól-házig a vasúton át való fuvarozás megszervezésére és ellátására.

3. A vasúti fuvarozást helyközi gépkocsi-fuvarozással kiegészítő szolgálat ellátására.

4. Az előbbi pontokban foglalt teendők keretében a teher darabáruk vasúti gyűjtőforgalmának megszervezésére és irányítására.

5. A közúti verseny elleni intézkedés és forgalomszerzés céljából szükséges egyéb intézkedések végrehajtására.

(A M. kir. Államvasutak Igazgatósága 101.067/1931. CII. szám alatt adta ki a MAVART részére a megbízást.)

A megbízás alapján a MAVART 89 vasútállomásra létesített megállapodást a helybeli szállítókkal oly módon, hogy a helyi fuvarozók által felszámolható díjakat a lehetőséghez képest egységesen és az autóversenyre tekintettel lehető mérsékelten állapította meg. Több vasútállomáson az áruk háztól-házig fuvarozását is megszervezték.

1934-ben a MAVART összes részvénye az államvasutak tárcájába került. Még ebben az évben megvalósították azt a közlekedés-

politikai célkitűzést, hogy a különböző állami autóbuszüzemek és a kisebb autóbuszvállalatok helyett egyetlen nagyobb, egységesen irányított autóbuszvállalat álljon az utazóközönség rendelkezésére. (Ekkor mintegy 140 autóbuszvállalat működött az országban.)

1934 tavaszán a posta autóbuszüzeme (5. ábra), december 31-én pedig a MAVART autóbuszjáratok kerültek az államvasutak kezelésébe. A MAVART-ot ekkor az államvasutak, mint a cég egyedüli tulajdonosa feloszlatta és 1935. január 1-től létrehozta a MÁV Közúti Gépkocsiüzemet (MÁVAUT) mint önálló hatáskörrel rendelkező szervezetet.

A MÁVAUT feladata volt:

1. A vasúttal nem rendelkező vidékek bekapcsolása a vasúti hálózatba.

2. A vasutak pályatestével párhuzamosan haladó útvonalakon a vasutak pótlása.

A MÁVAUT kocsiparkja 104 darab autóbusból állt és azokkal 1935-ben 4134 km úthosszon tartottak fenn rendszeres járatot (6. ábra). A MÁVAUT személyzete a MÁV létszámába tartozott, de az autóbuszjáratokon a MÁV utazási kedvezményei nem voltak érvényesek. A MÁVAUT-nak Budapesten kettő, Baján, Békéscsabán, Gyöngyösön, Keszthelyen, Kisújszálláson, Kisvárdán, Kőszegen, Miskolcon, Monoron, Salgótarjánban, Szekszárdon, Vácott és Veszprémben egy-egy kirendeltsége volt (1938. évi adatok.)

A MATEOSZ és a MÁVAUT mellett még jelentős számú, többnyire meghatározott körzetben érvényes engedéllyel rendelkező fuvarozó bonyolított le rendszeres és esetenkénti fuvarozást. Az 1930-as évek végén több mint száz vállalkozó közlekedtetett rendszeres autóbuszjáratot, közülük csak öten rendelkeztek országos jogosítvánnyal.

A hazai gépjárműállomány kocsitípusonkénti alakulását 1931 és 1938 között a 7.

ábra tartalmazza. A táblázatból kitűnik, hogy a legjelentősebb növekedés a személygépkocsiknál volt, a tehergépkocsik darabszáma alig változott, illetve csökkent, az autóbuszok darabszáma pedig az általános elmaradottság mértékét is felülmúlta.

* * *

Az automobilizmus elterjedésével előtérbe kerültek az útproblémák is. Arra azonban pénz hiányában gondolni sem lehetett, hogy az egész ország úthálózatát korszerűsítsék, csak a forgalom nagysága alapján végezték el a legszükségesebb munkákat. Részletes adatgyűjtés alapján az utakat három csoportba sorolták. (kisforgalmú utak: napi 800 tonnánál kevesebb terhelésű utak, közepforgalmú utak: napi 800–1600 tonna terhelésű utak, nagy forgalmú utak: napi 1600 tonnánál nagyobb terhelésű utak.)

Az útfenntartó hatóságok 1924–28 között 3028 km utat hengereltek át és megkezdték a nagyobb gépjárműforgalmat lebonyolító vizes makadám utak végleges burkolattal való ellátását. Mindezek a munkák 78,5 millió pengőt emésztettek fel. Az útépitési tevékenység az 1931 őszen bekövetkezett gazdasági válság miatt alábbhagyott, de még ilyen nehéz körülmények között is kiépítették a Budapest–Kecskemét–Szeged–Horgos közötti nemzetközi út utolsó szakaszát, és azt 1935-ben átadták a forgalomnak.

* * *

Az első világháború után az automobilügyek terén való rendteremtés érdekében adták ki az 5397/1920. ME. számú rendeletet, amiben előírták az ország területén levő gépkocsik és motorkerékpárok kötelező bejelentését, valamint azoknak új forgalmi engedéllyel és rendszámmal való ellátását.

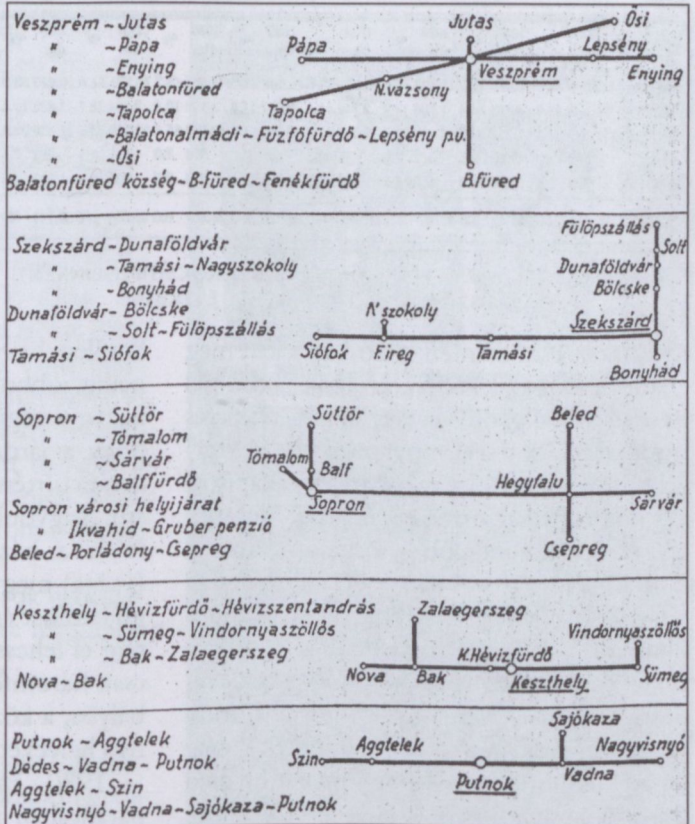
Budapesten a több évtizedes múltra visszatekintő lovasrendőrök feladatköre anynyira megszaporodott, hogy a hiányzó lét-

szám pótlására Kerékpáros Osztályt szerveztek.

1921-ben a kereskedelemügyi miniszter többek között elrendelte, hogy a teherautók motorkocsijai csak gumibronccsal ellátott kerekekkel tarthatók forgalomban.

1923. március 12-én 25 fővel felállították Budapesten a közlekedést ellenőrző és irányító őrszemeket és ezzel egyidőben polgári ruhás rendőröket is szolgálatba állítottak, létszámukat 1924-ben a duplájára emelték.

A Kerékpáros Osztályon motorkerékpárokat is rendszeresítettek. A motorkerékpáros rendőrök kezdetben megfigyelő, felderítő, futár- és összekötő feladatokat láttak el. Az első motorkerékpáros rendőr 1926. július 29-én indult útjára. Feladatuk 1928-ban már a gépjárművek ellenőrzése és a gyorsajtás meg-



5. ábra A M. KIR. POSTA AUTÓBUSZHÁLÓZATA
1926-1933 ÉVEKBEN 815 KM VOLT



6. ábra A MÁVAUT BAJA-MÉLYKÚT-KISÚJ-SZÁLLÁS-SZEGED KÖZÖTT KÖZLEKEDŐ MÁVAG-MERCEDES-BENZ GYÁRTMÁNYÚ TÁVOLSÁGI AUTÓBUSZA. AZ ELSŐ JÁRATOT A MAVART 1933. JÚNIUS 12-ÉN INDÍTTA. (A MÁVAUT VONALAINAK TÉRKÉPE LAPUNK XI. ÉVF. 5-6. SZÁMÁBAN TALÁLHATÓ)

akadályozása volt. Ekkor a motoros osztag 5 motorkerékpárból állt, 1-1 vezető és 1-1 intézkedő rendőrrel. 1943-ban a Motoros Osztag 24 oldalkocsis és 7 szóló motorkeréppárral volt felszerelve.

1926. szeptember 9-én alakult a Kerékpáros Osztály külön csoportjaként a Közlekedési Osztag, és nem sokkal később a főváros öt legforgalmasabb helyén megkezdtek a forgalom irányítását. A Közlekedési Osztag 3 szakaszból, a szakaszok 1-1 altiszt vezetésével 19-19 rendőrből álltak.

1926-ban a belügyminiszter 160 215/1926. sz. rendeletével intézkedett első alkalommal a gyermekeknek az utcai forgalomban való védelméről, és ebben az évben fektették fel a gépjárművezetők országos

| Jármű neve | 1931 | | 1932 | | 1933 | | 1934 | | 1935 | | 1936 | | 1937 | | 1938 | |
|------------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|
| | db. | % | db. | % | db. | % | db. | % | db. | % | db. | % | db. | % | db. | % |
| személy | 13.370 | 43.5 | 12.070 | 42.0 | 11.423 | 42.1 | 10.374 | 43.5 | 12.106 | 46.5 | 14.004 | 48.7 | 16.526 | 51.6 | 19.070 | 53.2 |
| teher | 4.533 | 14.7 | 4.163 | 14.4 | 3.608 | 14.4 | 2.719 | 11.4 | 2.977 | 11.3 | 3.128 | 10.9 | 3.424 | 10.7 | 3.633 | 10.1 |
| motorkerék | 11.449 | 37.3 | 11.212 | 39.0 | 10.902 | 39.0 | 9.512 | 40.0 | 9.940 | 37.7 | 10.263 | 35.7 | 10.619 | 33.4 | 11.499 | 32.1 |
| autobusz | 672 | 2.1 | 660 | 2.3 | 612 | 2.2 | 557 | 2.3 | 552 | 2.0 | 578 | 2.0 | 611 | 1.9 | 682 | 2.1 |
| egyéb | 703 | 2.4 | 646 | 2.3 | 622 | 2.2 | 681 | 2.8 | 700 | 2.5 | 724 | 2.7 | 765 | 2.4 | 827 | 1.5 |
| Összesen: | 30.727 | 100 | 28.742 | 100 | 27.187 | 100 | 23.843 | 100 | 26.276 | 100 | 28.697 | 100 | 31.953 | 100 | 35.711 | 100 |

7. ábra A MAGYAR GÉPJÁRMŰÁLLOMÁNY KOCSITÍPUSONKÉNTI DARABSZÁMA AZ 1931-1939. ÉVEKBEN

nyilvántartását. Szintén 1926-ban jelent meg „Automobil közlekedési rendészet” címmel az első szabálykönyvecske, amely részletes útmutatást adott a járművezetőknek. A szerző a balesetekkel kapcsolatban megállapította, hogy „Budapesten gyengébb, de sokszorta veszedelmesebb a forgalom, mint a külföldi nagyvárosokban, mert nálunk van a világ legfegyelmesebb gyalogjáró publikuma...” A főkapitány 59 204/1927. sz. rendeletével szabályozta a gyalogos közlekedést. Szintén főkapitányi rendelet tiltotta meg a géperejű gépkocsik vezetőinek – még ha a gépkocsi üres is – hogy menet közben dohányozzanak.

1928-ban vezették be a betétlaprendszert, és ebben az évben látták el a gépjárműveket adóbélyeggel.

1929. augusztus 8-án kelt a m. kir. belügyminiszter és a m. kir. kereskedelemügyi miniszter 250 000/1929. BM. Sz. rendelete a közúti közlekedés rendjének és a közutakon a rend fenntartásának egységes szabályozása tárgyában. Ez volt az első olyan KRESZ, amely egységes keretbe foglalta a gépjárművekre, az emberi vagy állati erővel vont kocsikra, a kerékpárosokra, továbbá a gyalogosokra, a közúton szabadon hajtott vagy vezetett háttas és málhás állatokra, valamint részben a közutakon a sánpályához kötött közlekedési járművekre vonatkozó közlekedési, forgalmi és magatartási szabályokat. Ezzel az 1930. január 1-jén hatályba lépett közlekedési kódexszel

teremtettek első ízben rendet a közlekedést szabályozó rendeletek dzsungelében. (Ez a KRESZ sok módosítással és kiegészítéssel 1950-ig volt érvényben.) A kor követelményeinek megfelelően a gyalogosok haladásával kapcsolatban előírták, hogy a szembejövő gyalogosnak le-

hetőleg balra kell kitérni, az elől haladót pedig jobbról kell előzni. Köztisztasági és közegészségügyi okokból azt is előírták, hogy a járdát tisztán kell tartani, tilos az utcára történő porrongyázás és a köpködés, stb. Nagyobb városokban az utcák névtábláit és a házsámot lehetőleg úgy kellett (volna) megvilágítani, hogy a kellő nagyságú betűket és számokat szürkületől napkelteig el lehessen olvasni. Ez a KRESZ még csak háromféle jelzőtáblát vett be a jogszabályba, a községnév-, az útirány és a veszélyes helyeket jelző táblákat.

1930. szeptember 29-én a főkapitány parancsban rendelte el a közlekedés fokozottabb ellenőrzését. Előírta a rendszám-táblák kivilágításának ellenőrzését, az ittas vezetők előállítását és jogosítványuk bevonását.

A belügyminiszter 1932. november 28-án kelt 127 000/1932. BM. sz. rendeletével összekötötte a gépjárművek felülvizsgálatával az új rendszámok és az új igazolványok kiadását, valamint a kartonnyilvántartás kiigazítását. Ennek végrehajtását 1933. február 1-jétől április 30-ig terjedő időben határozta meg.

A harmincas évek elején Budapesten annyira elszaporodtak a közúti balesetek, hogy szükségessé vált egy külön balesethelyszínelő egység felállítása. Ebből a célból az őrszemélyzetből kiválasztott tíz rendőrnek heteken át tanították a helyszínelés tudományát. A baleseti járőrök a 332/1934. sz. főkapitányi rendelettel augusztus 1-jén kezd-

ték meg működésüket és például 1935-ben 1983 esetben, 1940-ben 2271 esetben vonultak ki.

1936. január 1-jén kezdte meg működését Budapesten a közlekedési büntetőbíró-ság.

A jobb oldali közlekedést vidéken 1941. július 6-án, Budapesten november 9-én, három órákor vezették be. (8. ábra) Az áttérést hónapokig tartó munka előzte meg. A változásról falragaszon és a sajtó útján tájékoztatták a lakosságot. A fővárosban át kellett alakítani az irányító és jelzőberendezéseket, a járműveket, át kellett helyezni a megállóhelyeket. Az áttérés napján közel 1600 rendőr vett részt a forgalom irányításában.

Hazai automobilizmusunk sok nehézséget leküzdő fejlődését egy időre megszakította a második világháború.

Jegyzetek

¹ Válogatás és részletek Budapest székesfőváros területére vonatkozó főkapitányi rendelkezésekből.

59 000/fk. I. 916. sz. Rendelet.

A gyalog-és kocsiközlekedés rendjének a budapesti m. kir. állami hidakon, nevezetesen a Széchenyi lánchídon, a Margit hídon, Ferenc József hídon és az Erzsébet hídon való biztosítása...

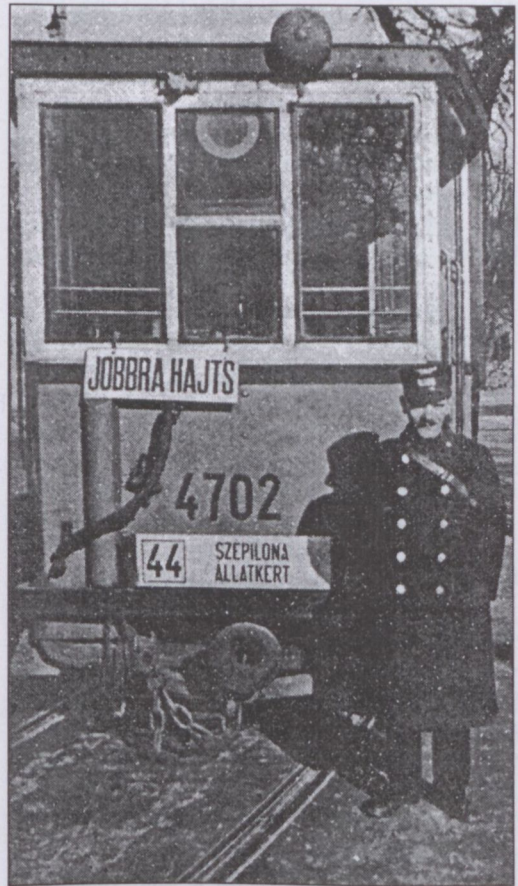
I. A gyalogközlekedésről

1.§. A gyalogosok mindig a menetirányának megfelelő jobboldali gyalogjárón kötelesek haladni. A gyalogjáróról a kocsíútra lépni tilos. Egyik gyalogjáróról a másikra átmenni csak ott szabad, ahol a két hídfő között a híd valamely pontján közúti vasúti, vagy társaskocsi megállóhely van.

2.§. A gyalogjárón megállni, csoportosulni, vagy a közlekedést bármi más módon akadályozni tilos...

4.§. Körmenet, vagy nagyobb néptömeg zenezóval, vagy ütemes lépésben nem mehet át a hídon.

5.§. Katonai csapatok csak zárt sorokban, zene, dob és trombita nélkül haladhatnak



8. ábra A JOBBOLDALI KÖZLEKEDÉS BEVEZETÉSEKOR MÉG A GYALOGOSOK IS SZOKATLANUL ÓVATOSAK VOLTAK. A VÁLTOZÁSRA A VILLAMOSON ELHELYEZETT TÁBLA IS FIGYELMEZTETETT

át a hidakon; ütemes lépésben pedig csak olyan csapat, melynek létszáma hatvan embernél nem nagyobb...

II. A kocsiközlekedésről

6.§. Hajtani csak a kocsíút baloldalán szabad, az előrchajtás pedig csak jobbfelé történhetik.

7.§. A hídfőnél minden jármű csak az emberi lépésnek megfelelő sebességgel haladhat...

9.§. A fogatok és a bérkocsik, ha szabad előttük az út, lassabb üggetésben haladhatnak, a gépjárművek pedig ennek megfelelő sebességgel.

10.§. ...Reggel hét órától esti kilenc óráig a Széchenyi lánchídon teherrel megrakott, rugó nélküli szekerek nem közlekedhetnek.

11.§. Úgy a megrakott, mint az üres teherszekerek, valamint a rugó nélküli járművek csak lépésben haladhatnak a hidakon...

12.§. Két egymás után haladó teherkocsi között legalább nyolc méter távolságot kell tartani.

13.§. A Széchenyi lánchíd két pillérkapuzata alatt egymás mellett egyszerre két teherszekérrel áthajtani tilos...

14.§. Egyfogatú teherszekerekre legfeljebb tizenöt, a kétfogatú közönséges szekerekre 30, a közönségesnél szélesebb, hosszabb, legalább két ló által vont és széles keréktalppal bíró szekerekre 40 métermázsánál nagyobb súlyú terhet felrakni tilos.

15.§. Rossz karban tartott, hiányosan felszerelt vagy dörzsfék nélküli járművel a hidakra hajtani tilos...

17.§. Ősszel, az esős időszak beálltával, valamint télen, fagyos és ónos időben a lovakat éles patkókkal kell ellátni.

18.§. ha a jármű a hídon bármi okból elakad, a kocsisnak, illetve vezetőnek azonnal előfogatról kell gondoskodni, hogy a közlekedés meg ne akasztassék.

19.§. A közúti vasúti kocsik, valamint a társaskocsik is a hídfőnél legfeljebb hat kilométer óránkénti sebességgel, a hídon pedig mérsékelt sebességgel haladhatnak...

20.§. Kézikocsival és talyigával a kocsit baloldalán kell haladni...

III. Büntető rendelkezések

25.§. Aki kihágást követ el 100 koronáig terjedő pénzbüntetéssel büntethető...

12 693/1924. fk. I. sz. rendelet

Budapest Székesfőváros Tanácsa aziránt keresett meg, hogy a szabad levegőn üdülést kereső nagyközönség érdekében a Városliget területét minden év március hó 15-étől október hó 31-éig, a Népliget területét pedig az egész év tartamára reggel 9 órától este 10 óráig a tehergépkocsi-közlekedés elől eltiltsam...

A Tanács indokolt megkeresése folytán... a megjelölt időszakban bármilyen szerkeze-

tű és bármilyen hajtóerőre berendezett tehergépkocsival a közlekedést a Városligetben és a Népligetben megtiltom. Aki jelen rendeletem ellen vét 120 000 korona pénzbüntetéssel, behajthatatlanság esetén pedig tíz napig terjedő elzárással büntetendő...

71 910. sz. fk. I. 1926. rendelet

A Rákóczi út és Nagykörút keresztezésénél lebonyolódó nagyarányú gyalog- és járműforgalmat a rendőrség közlekedési osztaga a jövőben villamos jelzőkészülékkel irányítja.

Tekintettel arra, hogy ezen készülék útján leadott jelzéseket úgy a gyalogközönség, mint pedig a járművezetők feltétlenül figyelembe venni kötelesek, a jelzőkészülék felállításával egyidejűleg szükségesnek tartom a székesfőváros nagyközönségét a következőkről tájékoztatni:

A jelzőkészülék váltakozó sorrendben zöld, sárga, vörös, sárga-zöld, sárga-vörös stb. fényt jelez.

A zöld fény a „Szabad közlekedés” jelzésére szolgál.

A zöld fény a kocsitűtestet a járműközlekedés és a járműközlekedéssel párhuzamosan haladó gyalogközlekedés céljaira megnyitja.

A sárga fény a „Vigyázat, menetirányváltás következik” jelzésre szolgál.

A sárga fény felvillanása esetén az utcaereszteződésben levő járművek és gyalogosok, akik a sárga fény felvillanásakor még nem érték el az útkereszteződést, az újabb szabad jelzés adásáig az útkereszteződés előtt (gyalogosok a gyalogjárón) várakozni tartoznak.

A szabad közlekedés céljaira megnyitandó útvonalon várakozó járművezetők és gyalogosok ugyanekkor elindulásra kötelesek elkészülni.

A vörös fény a „Vigyázat, állj!” jelzésére szolgál.

A vörös fény a kocsitűtestet a járműközlekedés és az ezen járművekkel egy irányban haladó gyalogközlekedés elől elzárja.

A járművezetők a vörös fény jelzésére oly távolságban kötelesek a gyalogközlekedés

céljaira fenntartott úttestszakasz előtt megállni, hogy az teljes szélességében a gyalogközlekedés céljaira rendelkezésre álljon... Ismételten hangsúlyozom, hogy a gyalogközlekedés a keresztezéseknél csak a kocsiközlekedéssel párhuzamosan és mindig az úttestre merőleges irányban mehet át. A forgalmat keresztezni tilos. Aki ezen rendelkezésem ellen vét... 500 000 koronáig terjedő pénzbüntetéssel, behajthatatlanság esetén megfelelő tartalmú elzárással büntetendő. Ezen rendelkezés azonnal hatályba lép. Budapest, 1926. december hó 22-én.

19477. sz. fk. I. 1927. rendelet

A Rákóczi út és a Nagykörút keresztezésénél a gyalogközönség személy- és vagyonbiztonságát igen gyakran nagymértékben veszélyezteti az a körülmény, hogy a járművek vezetői balra kis ívben és jobbra nagy ívben történő bekanyarodásuk közben keresztezik a kocsiuúttesten sűrű és tömött sorokban áthaladni igyekvő gyalogosok útvonalát...

A személy- és vagyonbiztonság fokozottabb mértékben való biztosítása céljából a Rákóczi út és a Nagykörút kereszteződésében megtiltom a járművekkel a balra kis és jobbra nagy ívben való bekanyarodást...

A menetirány-változtatás céljaira... a közvetlenül szomszédos mellékutcák vehetők igénybe...

56771. sz. fk. I. 1927. rendelet

...A gépjárművek számának legutóbbi időben történő rohamos szaporodása következtében az Alagútban való biztonságos közlekedés céljából a következőket rendelem el:

I. A gyalogközlekedésről

1. A gyalogosok mindig a menetiránynak megfelelő jobboldali gyalogjárón kötelesek haladni. A gyalogjáróról a kocsiuúttestre lelépni tilos.

2. A gyalogjárón megállni, csoportosulni, vagy a közlekedést akadályozni tilos.

3. A kocsiuúttesten gyalogosok nem közlekedhetnek. Azok a gyalogosok, akik

félkézzel hordható poggyásznál nagyobb terhet visznek magukkal, az alagutat nem vehetik igénybe.

II. A járműközlekedésről

1. Reggel 7 órától este 9 óráig az Alagútban teherjárművekkel, kézikocsival, taligával és kerékpárral közlekedni tilos. Ezen idő alatt a kerékpárt kézzel sem szabad az alagúton átvezetni.

2. Ez a rendelkezés nem vonatkozik:

a) két- és háromkerékű motorkerékpárokra,

b) az olyan üzleti kihordó gépkocsikra, amelyeknek hasznos terhelése 1500 kg-nál nem nagyobb,

c) a posta- és gyorszállító vállalatok lófogató és géprejű teherkocsijaira,

3.

a) Az Alagútban a gépkocsivezetők csak kézikürttel jelezhetnek,

b) személyszállító gépkocsival személyszállító gépkocsit megelőzni tilos.

Aki rendeletem ellen vét... 40 pengőig terjedő pénzbüntetéssel, behajthatatlanság esetén megfelelő tartalmú elzárással büntethető.

Ez a rendelet azonnal hatályba lép.

53 032/1928. fk. rendelet

Egyéb közúti járművek eltöltése az autóbusz-megállóhelyektől.

Az utóbbi időben mind gyakrabban tapasztalható, hogy az autóbuszok megállóhelyeit egyéb közúti járművek (autók, kocsik) annyira elállják, hogy az autóbuszok vezetői képtelenek kocsijaikkal a gyalogjáró mellé állni...

E visszasz állapot megszüntetése és a forgalom zavartalan lebonyolítása, a közönség testi épségének megóvása érdekében megtiltom, hogy az autóbusz megállóhelyeknél egyéb járművek várakozás céljából tartózkodjanak és elrendelem, hogy az egyéb járművek vezetői az autóbuszok megállóhelyeit legalább 15 méter hosszúságban minden körülmények között szabadon hagyják...

* * *

Köretnyi terjedelmű lenne azokat a további főkapitányi rendeleteket bemutatni, amelyek az utcák, terek és hídfők gyalogos és járműforgalmát a forgalom rohamos növekedése miatt újból és újból szabályozták, de nem is célunk azokat ilyen mélységben figyelemmel kísélni, csupán a forgalom szabályozásának lényegesebb, ma már érdekesebb eseményeit idézzük azokból:

Budapest főkapitánya 1929. február 6-án napiparancsot adott ki a taxisofőrök idézése tárgyában:

„Arról értesültem, hogy az egyes kerületi kapitányságoknál a közlekedési kihágási ügyekben eljáró rendőri büntetőbírák a kihágás miatt följelentett autótaxisofőröket többnyire tizenegy órára és tizenkét órára, sőt még későbbre idézik a kapitánysághoz, miáltal a közforgalmi gépkocsik éppen a legforgalmasabb időben vonatnak el.

A nagyközönség érdekeinek, valamint a gépjárművezetők és tulajdonosok méltánylandó magánérdekeinek megóvása céljából elrendelem, hogy a kerületi kapitányságok, mint rendőri büntetőbíróóságok, az autótaxi-vállalatoknál alkalmazott gépkocsivezetőket az ellenük folyamatba tett kihágási ügyük tárgyalására mindenkor a kora délelőtti órákra idézzék és ügyeiket várakoztatás nélkül, jelentkezésük sorrendjében tárgyalják le.”

A budapesti főkapitányság 450-fk. I. közl. 1932. sz. rendelete alapján:

„1. A közúti járművek egyik útvonalról a másikra csak lépésben (óránkénti 6 km-es sebességgel) kanyarodhatnak be. Ez a rendelkezés a tűzoltók, mentők és a közbiztonsági szervek szolgálatában álló járművekre nem vonatkozik.

2. Azokon a helyeken ahol a villamosvasutak vágányai az úttest közepén vannak, a villamosvasutak vágányai mellett levő járdaszigetek és a gyalog járdák között járművekkal várakozni tilos.”

A 465/fk. I. közl. 1934. sz. rendeletben a főkapitány a Népligeti Mutatványos téren

átvezető főúton március 15-ike és október 15-ike között vasár- és ünnepnapokon délután 2 órától kezdődőleg a járműközlekedést megtiltotta. Ebben az időben a járművek ide akkor sem hajthattak be, ha a forgalmuk oda irányult. A tilalom nem vonatkozott a tűzoltók, mentők és a közbiztonsági szervek szolgálatban levő járműveire.

A 1230/fk. I. közl. 1935. sz. rendelet alapján 1935. november 1-től

a) Csak kézi kürt, vagy kézi kürt hangjánál nem erősebb (tompított) villanykürt használható;

b) A „főútvonalakon”, úgymint a Rákóczi úton, a Kossuth Lajos utcában, az Andrássy úton, a Stefánia úton, a Rudolf rakpartnak a Magyar Tudományos Akadémia és a Kossuth Lajos tér közötti szakaszán, végül a Margit rakpartnak a Jégverem utca és a Pálffy tér közötti szakaszán: nappal túlkölni egyáltalán tilos. Több „főútvonal” nincs...

A korlátozó rendelkezés alól kivételnek: a közbiztonsági szervek – tűzoltók, mentők járművei – és a közhasználatú autóbuszok...

c) Bekanyarodó és keresztező járművek csak óránként 6 km-es sebességgel közlekedhetnek. A közlekedési rendőr nagyobb sebességgel haladó jelzést adhat...

A főútvonalakon a kocsiiüttesten áthaladó gyalogosok fokozottan figyeljenek. A főútvonal kocsiiüttestén csak az utcakeresztesznél és a gyalogjárók átkelésére külön megjelölt szakaszokon haladhatnak át...

A főkapitány 1935-ben kiadott rendelete alapján „a balatoni főútnak a székesfőváros területén levő határán a lófogatú teherkocsiknak, az 1500 kg-nál nagyobb terhelésű teherautónak és a lábball hajtott kerékpárnak közlekedése tilos.”

A főkapitány 550/1936. sz. rendelete értelmében „a gyalogjárón (járda) általában tapasztalható rendellenességek megszüntetése céljából nyomatékosan figyelmeztetem a gyalogjáró közönséget, hogy a gyalogjárón olvasva vagy másképpen a közlekedés szabad lefolyását akadályozva

haladni és a gyalogjárókban csoportokban járni, vagy ott csoportokban álldogálni tilos... Aki ezt a rendeletet megszegi, a rendőrség 200 P-ig terjedő pénzbüntetést fogja súlytani...”

A m. kir. belügyminiszter 169 800/1936. B. M. számú körrendeletében a gépjárművek reflektoros lámpáinak használatával kapcsolatos rendelkezések pontos megtartására hívta fel a figyelmet.: „...Nem lakott területen más járművel, vezetett vagy szabadon hajtott állattal találkozás esetén a reflektor fényét lefelé kell vetíteni vagy tompítani kell, illetőleg a belső reflektoros lámpát el kell oltani... Több oldalról érkezett panasz szerint ezeknek a rendelkezéseknek egyes gépjárművezetők nem tesznek eleget... A szembejövő jármű vezetőjét a szabad kilátásban, illetőleg tájékozódásban akadályozzák... E тұrhetetlen magatartás megszüntetése céljából felhívom Főkapitány (alispán) urat, késedelem nélkül utasítsa az alárendelt hatóságokat, hogy az idézett rendelkezések pontos megtartására a gépjárművezetőket figyelmeztessék... Arra is utasítsa az elsőfokú rendőrhatóságokat, továbbá a hatósági közegeket, hogy a rendelkezések megszegői ellen a legszigorúbban járjon el...”

A közcsend és a köznyugalom fokozottabb biztosítása érdekében a belügyminiszter 179 100/1935. B. M. számú rendeletével a közutakon közlekedő gépjárművek hangjelzéseit az eddigieknél nagyobb mértékben korlátozta. Ez a korlátozás nem jelentette a gyalogosok és a gépjárművezetők felelősségének csökkenését, hanem ellenkezőleg, még fokozta is azt, mert az eddiginél nagyobb elővigyázatosságot és gondosságot kívánt meg a balesetek elkerülése érdekében.

A rendelet a 250 000/1929. B. M. sz. rendeletet következőképpen módosította:
 „1. §. A gépjárművezetőnek városokban villany kürtöt használni nem szabad.
 2. §. Városokban a rendőrhatalóság által meghatározott főútvonalakon – a gépjárművezetőnek hangjelzést használni tilos...

A rendelkezés nem vonatkozik a közbiztonsági szervek (rendőrség, csendőrség stb.), tűzoltók és mentők gépjárműveire...
 3. §. Lakott területen éjjel 10 órától reggel 6 óráig kürtjelzést egyáltalán tilos használni.

4. §. Gép- és egyéb járművel egyik utcából a másikba... legfeljebb csak a lépésnek megfelelő (de 6 km-es sebességnél nem nagyobb) sebességgel szabad bekanyarodni...

Ez a rendelet 1935. évi augusztus hó 1. napján lép életbe.

A m. kir. belügyminiszter 173 588/1936. B. M. sz. körrendelete valamennyi alispánnak, a m. kir. rendőrség budapesti és vidéki főkapitányának... Kellően nem világított lakott helyen a lefelé vetített, illetve tompított fényű reflektor használatát megengedett eseteknek értelmezése. Több oldalról panasz érkezett hozzám amiatt, hogy ezt a rendelkezést egyes rendőrhatalóságok tévesen értelmezik és reflektor használatát miatt azok ellen a járművezetőket ellen is eljárást indítottak, akik a reflektort kellően nem világított lakott helyen lefelé vetítve, illetve tompítva használták...

Az egységes eljárás érdekében a következőket közlöm.

Lefelé vetített, illetve tompított fényű reflektoros lámpával olyan lakott helyen szabad közlekedni, ahol közvilágítás egyáltalán nincs, továbbá ahol a közvilágítás nem kielégítő. Nem kielégítő a közvilágítás abban az esetben, ha az útvonalon (téren) csekély számú lámpa ég, illetőleg, ha ott az egyes lámpák közt az úttesten olyan meg nem világított (árnyékos) rész van, ami miatt a járművezető kellően nem tájékozódhatik...

Alárendelt közegeit a fenti értelemben késedelem nélkül oktassa ki.

Budapest, 1936. évi július hó 15-én.”

² A Közlekedési Kódex alapján meghatározott 18 gépjárműkerület:

1. Budapest székesfőváros területe (Székhelye Budapest.)
2. A budapesti gépjárműkerület területe:

Komárom és Esztergom vármegyék Esztergom vármegyei része. Nógrád és Hont vármegyék, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegyéből az abonyi, alsódabasi, aszódi, biai, gödöllői, gyömrői, budavidéki, monori, nagykátai, pomázi, ráckevei és váci járások, továbbá Budafok, Cegléd, Kispest, Nagykőrös, Pestszenterzsébet, Rákospalota, Szent Endre, Újpest és Vác megyei városok. (Székhelye Budapest.)

3. A debreceni gépjárműkerület területe: Bihar, Hajdú vármegye és Debrecen thj. város. (Székhelye: Debrecen.)

4. Az egri gépjárműkerület területe: Heves vármegye. (Székhelye: Eger.)

5. A győri gépjárműkerület területe: Győr, Moson és Pozsony vármegyék Győr vármegyei része és Győr thj. Város. (Székhelye: Győr.)

6. A gyulai gépjárműkerület területe: Békés vármegye, továbbá Csanád, Arad és Torontál vármegyék eleki járásának területe. (Székhelye: Gyula.)

7. A jászberényi gépjárműkerület területe: Jász-Nagykun-Szolnok vármegyének jász-sági alsó és felső járása, továbbá Jászberény megyei város. (Székhelye: Jászberény.)

8. A kaposvári gépjárműkerület területe: Somogy vármegye. (Székhelye: Kaposvár.)

9. A kecskeméti gépjármű-kerület területe: Bács-Bodrog vármegye, Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegyéből a dunavecsei, kunszentmiklósi, kiskunfélegyházai, kiskőrösi és kalocsai járások, továbbá Kalocsa, Kiskunfélegyháza, Kiskunhalas megyei városok, végül Kecskemét thj. város (székhelye: Kecskemét.)

10. A miskolci gépjárműkerület területe: Abaúj-Tolna vármegye, Borsod, Gömör és Kishont vármegyék, Zemplén vármegye és Miskolc thj. város. (Székhelye: Miskolc.)

11. A nagykanizsai gépjárműkerület területe: Zala vármegye. (Székhelye: Nagykanizsa.)

12. A nyíregyházai gépjárműkerület területe: Szabolcs és Ung, továbbá Szatmár, Ugocsa és Bereg vármegyék (Székhelye: Nyíregyháza.)

13. A pécsi gépjárműkerület területe: Ba-

ranya és Tolna vármegye, továbbá Baja és Pécs thj. városok. (Székhelye: Pécs.)

14. A soproni gépjármű-kerület területe: Győr, Moson és Pozsony vármegyék Moson és Pozsony vármegyei része, továbbá Sopron vármegye és Sopron thj. város. (Székhelye: Sopron.)

15. A szegedi gépjárműkerület területe: Csongrád vármegye, továbbá Csanád, Arad és Torontál vármegyék, az eleki járás kivételével, végül Hódmezővásárhely és Szeged thj. városok. (Székhelye: Szeged.)

16. A székesfehérvári gépjárműkerület területe: Fejér, Veszprém vármegye, továbbá Komárom és Esztergom vármegyék Komárom megyei része, végül Székesfehérvár thj. város. (Székhelye: Székesfehérvár.)

17. A szolnoki gépjárműkerület területe: Jász-Nagykun-Szolnok vármegyének központi, tiszai alsó, felső és közép járása, továbbá Karcag, Kisújszállás, Mezőtúr, Szolnok és Túrkeve megyei városok. (Székhelye: Szolnok.)

18. A szombathelyi gépjárműkerület területe: Vas vármegye. (Székhelye: Szombathely.)

³ 1933-ban az ország területén 111 autóbusszvállalat foglalkozott személyszállítással és 494 autóbust üzemeltettek. A járatok 15 366 kilométert tettek meg, 5449 tonna benzint fogyasztottak és 3097 darab gumiabroncsot használtak fel. Ugyanebben az évben 354 áru fuvarozó vállalat 479 kocsival 5,4 millió kilométert tett meg és 250 ezer tonna árut fuvarozott, 1257 tonna benzint fogysztott és 1376 darab gumiabroncsot használt fel.

⁴ Budapest környékén a teherdarabárut MATEOSZ kocsikkal is továbbították. Ez a kísérleti módszer a 15859/1936. C. sz. rendelettel 1936. március 19-től a következő útvonalakon lépett életbe: Budapest-Esztergom, Budapest-Szob, Budapest-Hatvan, Budapest-Újszász-Szolnok, Budapest-Cegléd, Budapest-Lajosmizse, Budapest-Kunszentmiklós-Tass, Budapest-Pusztaszabolcs, Budapest-Székesfehérvár,

Budapest–Felsőgalla. Budapest–Nyugati pályaudvar állomáson szombaton és ünnepnap előtti hétköznapon a rakodás-zárási időpontig feladott darabárukat a feladás napján vasúton, a zárlati időpontra túl befuvarozott és a járatútvonalak állomásaira rendelt darabárukat az első gépkocsijáratokkal kellett továbbítani.

- ⁵ A budapesti körzet kiegészítőlapja citromsárga, a szegedi körzeté világoszöld, a debreceni körzeté világoskék, a miskolci körzeté fehér, a győri körzeté narancssárga, a pécsi körzeté világossárga színű volt.

Felhasznált és ajánlott irodalom

Csongrád Megyei Levéltár iratai. Idézetek szegedi város törvényhatósági bizottságának jegyzőkönyveiből.

LADÁNYI MIKSA (főszerkesztő): *A magyar közlekedésügy monográfiája*. Budapest, 1935.

LENGYEL NÁNDOR: *Összefoglaló ismertetés a Mateoszról*. Szegedi Vasutas iskola XII. sorozat. Szeged, 1937.

MAERTENS GYÖRGY: *A „RÁBA” gépkocsigyártás története*. Budapest, 1980, KÖZDOK.

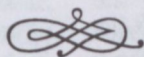
MEDVECZKI ÁGNES: *A kocogó omnibusz, a száguldó villamos és a többiek*. Budapest, 1972.

RIMÓTY MIHÁLY (szerk): *Postamérnöki szolgálat. 1887–1937*. Budapest, 1938.

SZILVÁSI FERENC: *A közlekedésrendészet krónikája (1872–1987)*. Budapest, 1989, BM Könyvkiadó.

VISEGRÁDI JÓZSEF: *A gépkocsi hivatása az új Magyarország társadalmi és gazdasági életében*. Budapest, 1939.

ZSUPPÁN ISTVÁN: *A magyar autó*. Budapest, 1994, Zrínyi Kiadó.



HEGYI GERGELY

Messzelátó

Izrael állam megalakulása és annak előzményei

Izrael állam alig több mint ötven éves fennállása óta öt háborút volt kénytelen viselni szomszédai ellen. Ezek kirobbanásán vagy kirobbantásán máig is vitatkoznak a történészek. Alapvetően azt lehet elmondani ezekről, hogy helyi háborúk voltak, amelyek céljai nem nélkülözték az ideológiai alapokat sem. Míg az arab országok elsődleges célja Izrael eltüntetése, „a zsidók tengerbe kergetése” volt, addig Izrael teret és biztonságot szeretett volna biztosítani magának, és próbál mindmáig (a területet békéért elv alkalmazása).

Cikkemben ezen ötven háborús év előzményeit, okait és az izraeli állam megszületését szeretném bemutatni.

A cionizmustól 1919-ig

Egészen sohasem szűnt meg a zsidó élet Palesztinában, kis zsidó közösségek fennmaradtak Szafedban, Tiberiásban és Galileában. Akárcsak másutt a világon, ők is legtöbbit a keresztények alatt szenvedtek (pl. a keresztes háborúk korában). Palesztina későbbi muzulmán urai alatt kezdődött meg a zsidók visszaszivárgása a Szentföldre. Az első, aki komolyabban támogatta a visszatelepülést egy angol volt, Moses Montefiore, aki a jeruzsálemi Óváros falain kívül felépíttette az első zsidó lakónegyedét, aminek következtében 1895-re Jeruzsálem ötvenezer lakosa közül harmincezer már zsidó volt.¹

A legnagyobb lépést az Ígéret Földjére való visszatérésben egy magyarországi, de Bécsben élt zsidó újságíró, Theodor Herzl tette meg. 1895-ben Párizsban szemtanúja volt egy zsidó származású francia katonatiszt, Alfred Dreyfus kapitány nyilvános

megaláztatásának, aminek hatására megalakította százoldalas pamfletét *Der Judenstaat* (A zsidó állam) címmel, ami a cionizmus alaptéziseit alkotta a későbbiekben. 1897-ben Herzl megrendezte az első Cionista világtalálkozást Baselben. Ezen a kongresszuson nemzetközi végrehajtó bizottság jött létre a mozgalom irányítására, valamint megalapították a Zsidó Nemzeti Alapot és a Föld Bankot, hogy földet vásároljanak Palesztinában, ahol államukat akarták megalapítani. Ekkor született meg az állam későbbi zászlója is, amelynek színei a fehér és a kék lett a zsidó imádkozáshoz viselt lepel, a talit után. Itt jött létre a Baseli Program, mely szerint a cionizmus célja, hogy a zsidó népnek közjogilag biztosított hazája legyen Palesztinában.²

A századforduló után Oroszországban egyre-másra követték egymást a programok, melyeknek hatására mind többen indultak el Palesztina felé (ennek a gyűlölet-hullámnak az egyik alapja az 1905-ben megjelent, Moszkvában hamisított – azóta híressé vált – Cion bölcseinek jegyzőkönyve volt). Ekkor alakultak az első kibucok és moshavok, amelyek az ellentétek egyik alapjává váltak a későbbiekben. Lényegében az első telepek védelmére alakultak 1904-ben a Hoshamer (Őrök), és a Harada nevű illegális félkatonai szervezetek. Ezekre aztán ténylegesen szükség is volt, hiszen ekkor még a bevándorolt zsidók nagy része a mezőgazdaságból élt és akkoriban rengeteg fosztogató, gyilkoló banda garázdálkodott, főleg a Negev-sivatagban létesült telepeket fenyegette komoly veszély.

A kultúrcionizmus hatására Jaffában létrejött a palesztinai cionista iroda 1907-ben, majd 1918-ban megnyílt a Héber Egyetem,

ami újabb bizonyítékát jelentette a zsidók államalapítási elkötelezettségének.

A bevándorlások ellenére az első világháború kezdetekor 1914-ben Palesztina lakosságának mindössze 8 százalékát alkották a zsidó vallásúak, s ők a földterület mindössze 2 százalékával rendelkeztek. A Cionista Bizottság akkori elnöke, Chaim Wiczman – Herzl utódja – így vélekedett: „Az arabok nem idegenek, hiszen évszázadok óta ebben az országban élnek. Van itt hely mindkettőnknek. Ők jól járnak általunk, mi élvezni fogjuk barátságukat. Nem úgy jövünk ide, mint a junkerek, nem engedhetjük meg magunknak más nép elűzését. Mi leszünk az utolsók, akik egy fellahot kitérnak a földjéről. Minden más felfogás bűnös, gyerekes, apolitikus és ostoba.” Ez az idézet is jól jellemzi, hogy ekkoriban még tényleg nem voltak komolyabb összecsapások, nem is volt még igazán ok rá.

1914-ben a hadba lépő hatalmak, akik addig pénzzel támogatták a zsidó közösségeket beszűntették a kölcsönök folyósítását, így azok léte veszélybe került. Ezt a veszélyt látva Henry Morgenthau – az Egyesült Államok zsidó származású Törökországi nagykövete – segítséget kért kormányától és az Amerikai Zsidó Bizottságtól, akik két nap alatt megszerezték a szükséges összeget. Később tizenhárom amerikai hadihajó élelmiszert, gyógyszert és pénzt szállított Palesztinába. Ez volt az első alkalom, amikor az ún. „zsidó lobby” az Egyesült Államokban sikert ért el és támogatást kapott.³

Alighogy elkezdődött a háború, Anglia és Franciaország hozzálátott a török hódoltságú területek felosztásához. Mark Sykes Nagy-Britannia és François Georges Picot Franciaország nevében tárgyaltak. Ez alapján Franciaország kapta volna Szíriát és Libanont, Anglia pedig Irakot és Haifa környékét. Palesztina sorsáról nem tudtak dönteni, így az végül angol nyomásra 1918-ban brit mandátumterület lett a Wilson

amerikai elnök által kiadott 14. cikkely alapján. A megalakuló Népszövetség alapokmányának 22. cikkelye rögzítette a gyarmatosító ország jogait a mandátumterületre vonatkozóan, éves beszámolási kötelezettséggel a nemzetközi szervezet felé.

A megegyezésnek megfelelően 1917 végére elfoglalták a megállapodásban rögzített területeket. Ebben komoly szerepet játszott az is, hogy Husszein Ibn Ali 1916. június 17-én – Edward Lawrence (Arabiai Lawrence) a brit titkosszolgálat ezredesének támogatásával – fellázadt és kikiáltotta magát az „összes arabok uralkodójának”. A mozgalom végeredményben nem vezetett sikerre, de a török hatalom így is meggyengült a térségben.

A háború idején a zsidó közösség felajánlotta segítségét az ország felszabadításához, s ezt hosszas tárgyalások után az antant hatalmak el is fogadták. A britek első lépésként 1917-ben zsidó önkénteseket toboroztak Nagy-Britanniában, kiképezték és felszerelték őket, majd 1918-ban két zászlóaljat vezényeltek Palesztinába. Ezek – bár hivatalosan Zsidó Ezred néven szerepeltek – valójában a J. H. Patterson alezredes parancsnoksága alá tartozó királyi lövészek 38. és 42. zászlóalját alkották. A Palesztinába érkező ezred létszáma számottevően felduzzadt a helyben toborzott, valamint az Egyesült Államokból érkező önkéntesek csatlakozásával. Ez utóbbiak kifejezetten az ezred magalakulásának hírére utaztak tömegesen Palesztinába. 1918 szeptemberében az ezred részt vett abban a végső támadásban, melyet Allenby tábornok indított a Jordán folyó völgyében lévő német-török hadállások ellen. Elfoglalták a folyó keleti partját, majd mélyen behatoltak a folyón túli területre. A sikerek hatására egyre több önkéntes csatlakozott a „Zsidó Légiohoz”, így az a háború végére körülbelül 6 000 főre duzzadt.⁴

A fejezet után a külföldről érke-

zett önkénteseket leszerelték és visszaküldték hazájukba. Az egység megmaradt, helyi illetőségű tagjaiból létrehozták az Első Júdeai Zászlóaljot, melyet a sínai határ közelében fekvő elszigetelt táborba vezényeltek. A zászlóaljot egyébként az első arab felkelés után 1921-ben feloszlatták. A háború alatt született egy másik fontos dokumentum, ami szintén egy lépcsőfokot jelentett az Izrael megalakulása felé vezető úton. Ez az 1917. november 2-án napvilágot látott Balfour-nyilatkozat – az angol kabinet külügyminiszterének, A. J. Balfournak tollából –, ami egy levél Lord Walther Rotschildnak szóló levél volt, és amelyben Anglia kifejezte jóindulatát „a Palesztinában megteremtendő zsidó nemzeti otthon gondolata iránt”. Bár a levélben szó sem esett egy független Izrael megalakulásáról, a zsidók később ezt a levelet tekintették nemzetük Magna Chartájának. Ezt a dokumentumot később több európai ország is elfogadta, támogatásukat fejezték ki. Az arabok egyértelműen tiltakoztak, melynek következtében 1919-ben arab lázadás tört ki Jaffában, több halálos áldozattal. Azt hiszem, az előzőekből egyértelműen kiderült, hogy a Brit politika igyekezett két vasat tartani egyszerre a tűzben: céljai megvalósítása érdekében. Az is egyértelműnek tűnik, hogy az ellenségeskedések magvát ebben az időszakban kell keresni, hiszen területileg – az etnikai keveredés miatt – már ekkor sem jöhetett volna létre egymás mellett egy „összarab” és egy független zsidó állam.

Palesztina 1919-től a II. világháború végéig

Az angolok a térség stabilizálása érdekében a mandátumterület mellett 1921-ben létrehozták a Transzjordán királyságot. Az ország rendszeres éves segélyt kapott Angliától, valamint a Royal Air Force légitámaszpontot épített Ammanban.

A Népszövetség 1922. július 24-én Churchill munkájának eredményeként ratifikálta a Palesztina feletti Brit mandátumot. Ekkor azonban már folytak az arab–zsidó összecsapások.

A 27 000 km² területű Palesztinában ekkor 600 000 muzulmán, 72 000 keresztény és 84 000 zsidó élt. A zsidók óriási többsége a cári Oroszországból vándorolt be a század első évtizedében. Az 1920-as években nem volt túl erős a bevándorlás, évente átlag 8000 fő. Így 1931-re 175 000 voltak, az összlakosság 17,7 százaléka. Az 1930-as években az európai politikai helyzet miatt egyre többen érkeztek, elsősorban Németországból, Ausztriából és Lengyelországból, éves átlagban körülbelül 30 000-en. Ennek nyomán 1939-re már 430 000 zsidó élt Palesztinában, az összlakosság 28 százaléka.⁵ A bevándorlás következtében éleződhetett ki a földkérdés, ami a viszályok egyik alapköve lett a későbbiekben. A félfüldális kötöttségek között élő fellahok szinte csak bérlőként művelték a földeket, így a tulajdonos alapvetően bárki lehetett. Azonban ha esetleg egy zsidó vásárolta meg a földet, az esetek többségében inkább azonos vallású bérlőt fogadott. Az így kisemmizett arab földművesek érdekének képviselőjére két csoportosulás – klán – jött létre. Az első a Nasibaik, akik az angolok felé békülékenyek voltak és kapcsolatot tartottak a cionista szervezetekkel is. A másik klán, a Huszszcinik, keményebbnek mutatkoztak az angolokkal és a cionistákkal szemben is. Vezéralakjuk Amin-al-Huszszcini, a jeruzsálemi főmufti, a Palesztinai Muzulmán Tanács elnöke volt.

A zsidó közösség szervezetei az arabokkal ellentétben modernnek és hatékonyak voltak. A Népszövetség által kiadott mandátum-határozatok előírták egy Zsidó Ügynökség (Jewish Agency) létrehozását, amely együttműködne a mandátori hatalommal. Ennek érdekében a zsidók megalakították

2000/XII. 3–4.

parlamentjüket, a Képviselők Gyűlését, amely adót vehetett ki, megszervezte a zsidó oktatási rendszert, sőt a mezőgazdasági telepek védelmét is. Ebből a célból alakult meg 1920-ban a Hagana. Szintén ebben az évben jött létre a Hisztadrut, amely egy máig is létező szakszervezet.⁶

A Hagana megalakításának szükségessége hamarosan beigazolódott, ugyanis megszorodtak a zsidó telepések elleni, fosztogatásba, öldöklésbe torkolló arab támadások. Válaszlépésként a zsidók megerősítették a Haganát: nagy súlyt fektettek a tagok kiképzésére és a fegyverarzenál feltöltésére. A Hagana látta el a központtól távol eső, magányos települések védelmét, s emellett olyan védernyőket hoztak létre, melyek mögött újabb települések jöhettek létre.

Az első igazán komoly következményekkel járó lázadás 1929-ben egy a Siratófal körüli szertartást érintő ügy miatt robbant ki. A lázadás áterjedt a Jeruzsálem környéki településekre is, s több mint száz halálos áldozattal járt. Az angolok vizsgálóbizottságot küldtek a helyszínre, amely jelentésében (Passfield – Fehér Könyv) megpróbálta megnyugtatni az arabokat. Nyilvánvalóvá vált azonban, hogy a bevándorlások folytatásával a helyzet egyre jobban elmérgesedik, s azt a britek képtelenek lesznek megfelelően kézben tartani.

A következő arab felkelés 1936–39 között robbant ki. A felkelés szervezője Izaldin Kasszem, egy fiatal iszlám prédikátor volt, aki a lázadás szellemét hirdette – fő ellenségnek a mandátori hatalmat jelölve meg. A felkelés problémája az volt, hogy az arab vezetők nem támogatták, még a jeruzsálemi főmufti is ellene volt. Kasszem 1935 tavaszán–nyarán kezdte el szervezni a felkelést. Az első fegyveres akciókat még ebben az évben Galileában végrehajtották. Támogatás híján az angol katonaság elfogta és lemészárolta a lázadókat. Ezután Kasszem haifai temetése tüntetéssé változott – az

önfeláldozás példájává váltak – a palesztinai nemzeti mozgalom benne tiszteli első áldozatát. 1936 tavaszán követői általános sztrájkot hirdettek, majd újra kirobbantak a fegyveres összecsapások. Ez volt az első függetlenségi háború. Az események hatására 1937-ben London újabb bizottságot küldött a térségbe (Peel bizottság). A bizottság megoldásként Palesztina három részre osztását javasolta: egy arab és egy zsidó állam, valamint Jeruzsálem körül Brit mandátum létrehozásával. Az 1937 augusztusában Zürichben összeülő Cionista Kongresszus elutasította a Peel-bizottság javaslatát, pedig a dokumentumban szó esik zsidó államról (nem voltak hajlandó tárgyalni Jeruzsálem nemzetközi várossá nyilvánításáról, a leendő Izrael fővárosának tekintették). Az arabok Bludanban tartott kongresszusa is elutasította a tervezetet.

Eközben terjedt az angolellenes gerillamozgalom, 1937 szeptemberében Galilea angol kormányzója merénylet áldozata lett. Erre válaszul az angolok 20 000 katonát küldtek a térségbe, majd feloszlatták a pártokat, vezetőiket deportálták. Husszeini először Bejrútba, majd Irakba, a világháború alatt pedig Berlinbe menekült, ahol a zsidókkal szembeni ideológiáját erősítették benne. Az arab felkelés leverése komoly következményekkel járt a térség számára. Megszűntek az arab szervezetek, ráadásul végképp elmérgesedett a viszony az arabok és a zsidók között, ugyanis a felkelés a végére szabályos fegyveres harccá alakult át. A háborús feszültség növekedése, az arabok olasz- és németbarát politikája arra ösztönözte az angolokat, hogy valami módon kedvezzenek az araboknak. Ebből az apropóból adták ki 1939-ben Londonban a MacDonald féle Fehér Könyvet, amely egy Bevándorlási korlátozás volt. Megszabta, hogy még öt évig összesen 75 000 zsidó vándorolhat be Palesztinába. A nyilatkozat másik részét egy kijelentés alkotta, mely

szerint tíz éven belül meg kell alakítani egy egységes, független Palesztin államot. Ezen állam vezetésében zsidók és arabok együtt vennének részt.⁷

Az arab felkelés ideje alatt több illegális félkatonai szervezet alakult mindkét oldalon. Az arab fegyveres alakulatok között legjelentősebb az Arab Felszabadító Hadsereg volt, amely hat arab országból származó önkéntesekből állt, létszáma változó volt (5-8000 fő). A másik hasonló szervezet az Arab Megváltó Hadsereg volt, amely mind a zsidók, mind az angolok ellen harcolt (létszáma max. 2000 fő). Zsidó részről ilyen volt az Irgun (Irgun Zvai Leumi – Népi Katonai Szervezet) és a Lehi (Lohamei Herut Izrael – Izraeli Szabadságharcosok) – ez utóbbit ismertebb nevén Stern-csoportnak nevezték. Alapjában véve 1920 decemberében alakult meg a cionizmus első illegális katonai szervezete, a Hagana (Védelem) is. Az 1936–39-es arab felkelés leverésében a Hagana erői mellett angol vezetés alatt álló, zsidó különleges éjjeli csoportok is részt vettek.⁸

El kell mondani, hogy az arab támadások jellege 1936-ban megváltozott: az egyes, különálló rablóbandák által elkövetett rajtaütések helyét átvették a szervezett csoportok által végrehajtott, összehangolt támadások. Ezekkel szemben a Hagana is új taktikát dolgozott ki. Ezért a támadás a legjobb védekezés elvéből kiindulva próbálták új taktikájukat felépíteni. Nyilvánvaló volt, hogy a támadó kezében van a kezdeményezés, és a védekezésbe szorult ellenfél csak reagálni tud erre. Azt remélték, hogy a támadó alapállás kiköszönti egyensúlyukból az arabokat, s ebből az elgondolásból alakult ki a „megelőző csapásmérés” elmélete. Ebben az átalakulásban jelentős szerepet játszott Orde Wingate kapitány, aki 1938-ban érkezett Palesztinába. A cionizmus ügye mellett mélyen elkötelezett, egy kicsit különc katonatiszt szabadidejében a Hagana egységei-

nek kiképzésével foglalkozott. Többször ő vezette a különleges éjjeli csoportok rajtaütéseit.

A második világháború alatt komolyabb harci cselekmény Palesztinában nem történt. Zsidó részről 1941-ben a Hagana keretein belül megalapították az ún. Palmah (Rajtaütő csoportok) elnevezésű elit alakulatot. A Hagana és ezen belül a Palmah erőit először szakasz-század szintű alegységekbe szervezték, majd később zászlóaljakat és dandárokat hoztak létre. 1944-re egy teljesen zsidó dandárcsoportot hoztak létre, hogy a Nyolcadik Brit Hadsereg oldalán harcoljon Észak-Olaszországban. A mintegy 27000 fős alakulat, melyben sok volt Hagana tag is helyet kapott, az elkövetkező években döntő szerepet játszott az izraeli hadsereg létrehozásában. A Hagana-tagokat eddig csak egyszerű gyalogos katonának képezték ki: jól bántak a puskával, és a könnyű géppuskával, ismerték a saját körzetüket, és képesek voltak olyan viszonylag egyszerű taktikai manőverek végrehajtására, mint a járőrözés, a pontvédelem, a kisebb rajtaütések és egy összehangolt század támadása. Az angol kiképzőktől kapott intenzív kiképzés azonban a hadviselés minden területére kiterjedt: beleértve a tüzérségi eszközök és a harckocsik kezelését, az cjtőernyőzés technikai és taktikai részét, a kommandó rajtaütést, a hadmérnöki, logisztikai és vezérkari munkát, valamint a tervezést, a taktikát, a manőverezést és a kapcsolattartást.⁹

A háború alatt arab oldalon megalakult az ún. Arab Légión, mely angol fegyverekkel volt felszerelve, s az arabok egyetlen szervezett, reguláris alakulata volt, egy angol tábornok Sir John Bagot Glubb vezetésével. Továbbá 1945. március 22-én hét arab állam egyetértésével (Egyiptom, Irak, Szíria, Libanon, Transzjordánia, Szaud-Arábia és Jemen) Kairóban megalapították az Arab Ligát.¹⁰

2000/XII. 3–4.

Palesztina története 1945-től Izrael állam kikiáltásáig

A háború után és a koncentrációs táborok felszabadítását követően a zsidó állam kérdése újra az érdeklődés középpontjába került, hiszen több százezer hontalan zsidó volt szerte Európában, akiket jobb megoldás híján egyelőre gyűjtőtáborokba szedtek össze, úgymond “egészségügyi állapotuk javítása végett”. Anglia továbbra is a Fehér Könyv szerint akart eljárni a bevándorlások terén. Több illegális bevándorló hajót fogak el Palesztina partjainál, ezek utasait egy ciprusi táborba szállították. Ezen hajók közül legnagyobb hírnévre az Exodus nevű tett szert, mely hónapokig keringett Európa több kikötőjében, mivel schol sem akarták befogadni utasait. A palesztinai zsidó szervezetek az angol politika ilyen alakulása folytán cláruva érezték magukat, így Menáhem Begin, az Irgun parancsnoka vezetésével harcot indítottak az angolok ellen. Az 1945. október 3-án kezdődött merényletso-rozat, amely katonai objektumok, brit ha-jók, vasútvonalak ellen irányult 1946. július 22-én csúcso-sodott ki, a jeruzsálemi King David Hotel elleni bombamerényletben, amelynek 91 halálos áldozata volt (itt székelt a brit főbiztosi hivatal).¹¹ A helyzet tehát annyira elmérgesedett, hogy Anglia kényte-len volt az Egyesült Államokhoz fordulni segítségért. Az 1946 áprilisában előterjesz-tett első angol–amerikai közös tervezet 100 ezer zsidó azonnali bevándorlását és a föld szabad vásárlását ajánlotta. Felosztásról, zsi-dó állam alapításáról nem esett szó. Az angolok és az Arab Liga a tervezetet elutasí-totta. Júliusban új javaslat született: Palesz-tinát négy kantonra osztanák: zsidó, arab, nemzetközi (Jeruzsálem) és a Negev-siva-tag, amely angol kézen maradt volna. Ez a javaslat is elvetélt az előzőekben már ismer-tetett álláspontok miatt. 1947 februárjában

Bevin brit külügyminiszter javaslata szerint még öt évig maradna a mandátum, addig mindkét fél szervezhetné közigazgatását. Ez a tervezet sem talált meghallgatásra. Ezalatt pedig egyre-másra érték egymást a terror-cselekmények a mandátumterületen. Végül Anglia rájött, hogy kénytelen az ENSZ elé vinni az ügyet. A nemrég alakult szervezet rendkívüli ülése 1947. áprilisának végén kezdődött. Május közepén egy vizsgálóbi-zottságot, állítottak fel egy helyzetjelentés elkészítésére. Az augusztus 31-re elkészült jelentést, és a jelentés által támogatott fel-osztást – a gazdasági unió megtartásával – a bizottság elfogadta. A Közgyűlés november 29-i ülése a felosztási javaslatot fogadta el: 33 igen, 13 nem, 10 tartózkodó szavazattal. A határozat szerint a mandátumnak legké-sőbb 1948. augusztus 1-jéig meg kellett szűnnie. Természetesen az arab államok mind az indítvány ellen szavaztak; Anglia tartózkodott; az Egyesült Államok és a Szovjetunió mellette voltak. A palesztinai zsidóság a döntés éjjelén ünnepelt, Ben Gurion beszédet mondott a rádióban. Ti-tokban megkezdődött az izraeli hadsereg megszervezése, ügynökök indultak szerte a világba fegyvereket vásárolni. Az Arab Liga 1947. decemberi ülésén elutasította a felosz-tási határozatot és palesztinai arab fegyveres alakulatok felállítása mellett döntött. Az Arab Felső Bizottság 1948. február 6-án nyíltan háborút hirdetett. Az arabok felrob-bantották a Hiszadrut székházát, válaszul a Stern-csoport a Haifa–Kairó expresszt sik-latták ki. Az Irgun február 9-én lemészárolta Der Jaszin arab falu lakosságát. Ekkorra már majdnem 3000 áldozata volt a terrortáma-dásoknak. Az angolok előrchozták a kivo-nulás napját május 15-re, mikor is hajnalban az utolsó brit katona is elhagyta Palesztinát. Ekkor azonban már arab csapatok álltak a mandátumterület határán, Jeruzsálem óvá-rosi része el volt zárva a többi zsidó negyed-

től. Május 14-én este Dávid Ben Gurion mint az állam első elnöke kihirdette Izrael Állam megalakulását Palesztinában.

A Népszava a következőképpen számolt be az eseményről:

„Palesztinában a helyzet rendkívül feszült. A brit mandátum lejártával egy időben a zsidó nemzeti tanács tel-avivi nagygyűlésén pénteken délután ünnepélyesen kikiáltották az „Izrael Zsidó Állam”-ot. A zsidó állam megalakulásáról szóló kiáltvány szerint legkésőbb 1948 októberéig alkotmányt adnak az új államnak. Addig a nemzeti tanács ideiglenes kormányként működik. Az állam megnyitja kapuit minden zsidó bevándorló előtt és faji, vallási vagy nemi megkülönböztetés nélkül egyenlő politikai és szociális jogokat biztosít valamennyi polgárának. Az összes vallások szent helyeit tiszteletben tartják. Az új állam felvételét kéri az Egyesült Nemzetek Szervezetébe. A kiáltvány végül egyenjogúságot és képviselést ígér az araboknak és felszólítja őket: térjenek vissza a békéhez!”¹²

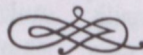
Az arab csapatok ezután betörték az ország területére, mellyel kezdetét vette az első arab–izraeli háború, melyet később még négy követett. Az első háború volt idejét tekintve a leghosszabb (több mint fél év), a veszteségeket tekintve pedig a legvéresebb (izraeli oldalon 24 százalék, araboknál 43 százalék volt a fegyvert fogottak számához viszonyítva halottakban és sebesültekben).¹³

Felhasznált irodalom

- COLLINS, LARRY–LAPIERRE, DOMINIQUE: *Ó, Jeruzsálem*. Budapest, 1999, Aquila Kiadó,
 FLAPAN, SIMHA: *The birth of Israel: Myths and realities*.
 HOGG, IAN V.: *Az izraeli hadi gépezet*. Budapest, 1997, Holló és Társa Kiadó.
 J. NAGY LÁSZLÓ: *Az arab országok története. 1913–1974*. Szeged, 1994.
 LÓZSY TAMÁS: *Izrael és a magyar sajtó*. Budapest, 1998, GLM Unió Bt.
 MAKAI GYÖRGY: *Izrael három háborúja*. Budapest, 1973.
 OSZETZKY TAMÁS: *Arab–izraeli háborúk*. Budapest, 1984, Zrínyi Katonai Kiadó.
 RAVIV, DAN – MELMAN, JOSSZI: *Igaz barátok*. Budapest, 1997, Osiris.

Jegyzetek

- ¹ Collins–Lapierre: i. m. 27.
- ² Uo. 27.
- ³ Raviv–Melman: i. m. 22–23.
- ⁴ Hogg: i. m. 10.
- ⁵ J. Nagy: i. m. 28.
- ⁶ Uo. 28.
- ⁷ Uo. 31.
- ⁸ Oszetzky: i. m. 11.
- ⁹ Hogg: i. m. 10.
- ¹⁰ J. Nagy: i. m. 53.
- ¹¹ Oszetzky: i. m. 12.
- ¹² Lózszy: i. m. 10.
- ¹³ Oszetzky: i. m. 60.



OLÁH DÓRA

Pihenő

Kezdősebesség

Ha ma kiejtjük azt a szót, hogy motorkerékpár, akkor szinte biztosak lehetünk abban, hogy nem találunk két olyan embert, akik ugyanarra a gépre gondolnak. A sok különböző híres és kevésbé híres márka rengeteg féle-fajta motorral büszkélkedhet, és persze a „hósi halottak” száma sem csekély, akik elhullottak a kísérletezés során. Az, hogy a motorkerékpár hosszú utat tett meg fejlődése során, egyértelmű közhely, de az, hogy az emberek mennyire nem lehetnek biztosak a motorkerékpár versenyképességében még 1965-ben sem, annak bizonyítékául álljon itt egy fejezetcím Rózsa György *Motorkerékpár-típusok* című könyvéből: *Van-e jövője a motorkerékpárnak?* – A szerző érveket és ellenérveket sorol, hisz sokan halotti beszédet tartanak e közlekedési eszköz felett, sőt olyan kijelentés is napvilágot látott, miszerint a kultúrállamokban, a gazdaságilag kiegyensúlyozott országokban is szembetűnő a motorkerékpár-állomány sorvadása. Ezzel analóg egy 29 évvel későbbi idézet Hugo Wilson *A motorkerékpár 100 éve* című könyvéből: *„Egy nemzet motorkerékpár iparának fejlettsége tükrözi gazdasági színvonalát”*. Véleménye szerint a nemzetgazdaság fellendülése azt eredményezi, hogy egyre többen engedhetik meg maguknak az autóvásárlást, így a motorkerékpárok iránti kereslet rohamosan csökken. Ezek szerint minél jobban élnek egy ország lakosai, annál kevesebb motoros furikázik az utcákon? Talán igen, talán nem, ezt a vitát nem én fogom eldönteni, de egy biztos, hogy a motorkerékpárt jelen pillanatban nem fenyegeti a kipusztulás.

A motorbicikli, mint a motor és a kerékpár kölcsönös előnyökön alapuló összeolvadása, csak akkor jöhetett létre, ami-

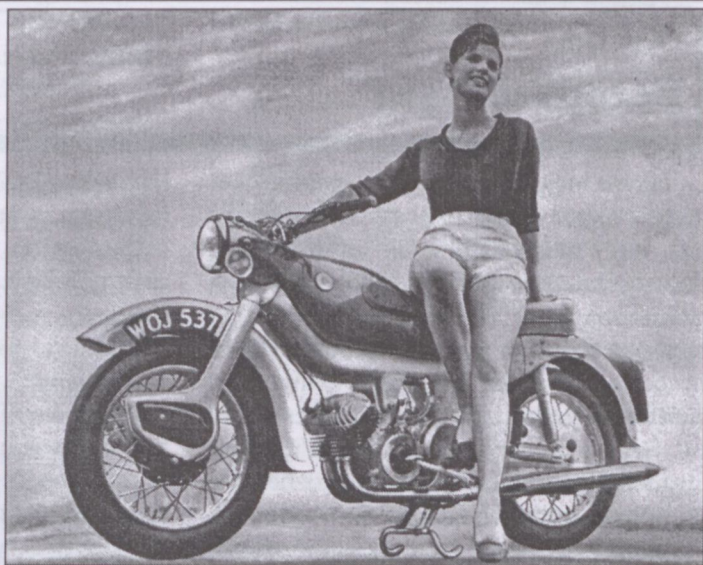
kor a két különálló elem elért egy olyan fejlettségi szintet, hogy az összeépítés megvalósulhasson. Először vala tehát a kerékpár, amit a 18. század végén találtak fel, de ekkor még nem volt kormányuk, és az emberek a lábukkal a földet lökdösve hajtották. A „múlovaknak” nevezett kerékpárok elsőkérek kormányzása 1817-re megvalósult, és ha már a fanatikus feltalálókról van szó, akkor papírra vetek egy 1842-es esetet, amikor egy skót patkolókovács, *Kirkpatrick Macmillan* szerkesztett egy biciklit, amelynek hátsó kerekét pedálok hajtották, és 225 km-t tett meg vele. A *Rover* biztonsági kerékpár 1885-ben jelent meg és ekkor már találmányok különböző sora tette használhatóbbá a biciklit: fémküllős kerék, tömör gumiabroncs, golyóscsapágy, szabadon futó kerék és lánchajtás.

A gőzgépet szintén a 18. században találták fel, és mivel kis gőzgépeket is terveztek sorozatgyártásra, 1869-ben a francia bicikliteratező, *Michaux és Louis-Guillaume Perreaux* mérnök a „szontrázót” egy ilyen kis szerkentyűvel szerelték fel. Ez a gép 16 km-es próbautat tett meg Párizs és St. Germain között. Elindulásakor a vezetőnek pedáloznia kellett, majd a szabályozókarral a gőzgép biztosította a csekély hajtóerőt. Bár fő céljukat, a 15 km/óra sebességet sikerült elérniük, a kevés gőzmennyiség miatt csak rövid ideig voltak képesek „száguldani”. De a maximális sebesség elérése a felborulás veszélyével járt együtt, ami kockázatos vállalkozás egy alkoholégő és egy forró gázt tartalmazó kazán társaságában.

Ugyanebben az időben *Sylvester Roper* Amerikában készített egy gőzhajtásos járművet. Az amerikai *Copeland* fivérek 1884-ben előállították a „*Penny Farthing*” gőzhaj-

tású bicikli prototípusát, és a sorozatgyártás is megindult. A meghajtás egyéb lehetőségeit gazdagította a „Cynosphere” nevű találmány, amelynek ketreckszerű kerekeiben kutyák futottak, vagy az a megoldás, melyet minden 100 yard (91,344 m) után fel kellett húzni. A korai feltalálók sok nehézséggel találtak szemben magukat, hiszen a motorosoknak jelentős súllyal, csekély stabilitással, szélszélyes működéssel kellett megbirkózniuk, valamint egy utcasaroknál történő kanyarodás is hatalmas bonyodalmakat okozhatott.

A 19. század végére Anglia lett a motorkerékpár-gyártás fellegvára, de a brit honatyák jócskán megnehezítették a kezdeteket. Az 1861-es és 1865-ös lokomotív-törvények a mechanikus járművek sebességét országutakon 4, városokban 2 mérföld/óra-ra korlátozták, és azt is előírták, hogy minden lokomotívnek 3 fős személyzettel kell részt vennie a forgalomban. Még ennél is tovább szigorították a közlekedést, hisz a kísérők egyikének hatvan méterrel a jármű előtt haladva vörös zászlóval kellett figyelmeztetnie a járókelőket. A parlamenti képviselők óvatosságuk csak a mai fülnek tűnhet feleslegesnek, a múlt századi átlagember komolyan megrémülhetett a vasabroncsos kerekeken dübörgő, gőzt eregető, csattogó, süvöltő szerkezettől. A törvények még azt is előírták, hogy ha a jármű vezetője lófogattal találkozik, akkor köteles időben az út szélére húzódni, és kiengedni a gőzt. Egy 1878-as módosítás már nem tette kötelezővé a vörös zászló használatát, és az elől haladó figyelmeztető futárnak már csak 20 méterrel kellett a jármű előtt haladnia. De ez csekély engedmény volt, és bizony nem tette von-



zóbbá a motorbicikli tervezését, sőt még a kerékpárhasználóknak is meggyűlt a bajuk a rend őreivel, hisz a „veszélyes hajtás” miatt gyakran megbírságot kaptak a kerekezőket, persze a kincstár érdekeit messzemenően figyelembe véve.

Az 1867-es év forradalmi dátum. Dr. Nikolaus Otto szabadalmaztatta a négyütemű motor meghajtási elvét, mellyel a párizsi világkiállításon aranyérmét nyert. Asszisztense, Gottlieb Daimler fejlesztette ki saját belső égésű motorját, amelyet egy favázás gépbe épített be 1885-ben. Ezt a szerkezetet tartja a történelem az első motorkerékpárnak, holott négy kerék segítette a haladást. A találmányt „Petróleumos lovaglókocsi” néven jegyeztette be a Szabadalmi Hivatal. A motor fordulatszám 7000/min volt, és a jármű közepén függőlegesen helyezték el, a hajtás szíj segítségével jutott el az előtétengely szíjtárcsájához majd fogaskerék-átvitelen keresztül a hátsó kerékhez. Az alul elhelyezett kipufogószelep mechanikus vezérlésű volt, a konstrukció „ioe” vezérlés, (inlet = szívás, over = fölött, exhaus = kipufogás szavakból) vagy vegyes vezérlés néven lett ismert. Daimler Einspurnak, va-

gyis *Egynyomúnak* keresztelt gépén kétfokozatú áttételt dolgozott ki, de az áttétel megváltoztatása csak megállással volt lehetséges, a „gyors” fokozatban pedig 12 km/óra végsebességre számíthatott a vezető. A Daimler gyár a nevezetes motorral együtt 1903-ban leégett, de az *Egynyomú* későbbiekben elkészített hű másolatát a Münchener Műszaki Múzeumban őrzik. 1885. november 10-én *Daimler* fia, *Paul* 9,5 km-t motorozott Cannstattból Untertürkheimbe és vissza, így ő lett a világ első motorosa. Útja során az átforrósodott motor a novemberi hideg ellenére megperzselte a nyeret. *Daimler* asszisztense, *Maybach* feltalálta a porlasztással működő karburátort. A *Hildebrand* fivérek és társuk, *Alois Wolfmüller* egy kéthengeres, négyütemű motort szereltek egy különlegesen megszerkesztett, hagyományosnál erősebb vázra 1894-ben, és így 24 mérföld/óra sebességgel száguldozhattak.

Albert de Dion gróf és *Georges Bouton* *Daimler* eredeti tervei alapján 1884-ben egy 120 cm³-es motort készítettek, vákuumos szívószeleppel és mechanikusan működteztetett kipufogószeleppel. Az 1880/min-nál magasabb fordulatszám több, mint a kétszerese volt a *Daimler*-motornak, de a hűtés nem bizonyult elég hatékonynak, és a kopás túl nagy mértékű volt. De ez a szerkezet örökre beírta magát a történelembe, ez lett a mai modern négyütemű motorok alapja. A Párizsban élő kivándorolt orosz testvérpár, *Michel* és *Eugene Werner* 1897-ben készítette el gépét: az első kerék felett helyezték el a kicsi *De Dion* jellegű motort, ami egy sodrott nyersbőr szíjjal hajtotta a kereket. A *De Dijon* tervezésének jelentősége ebben az időben vitathatatlan, számos tervezőre gyakorolt hatást Európában és Amerikában egyaránt.

A századfordulón ez a motor volt az etalon, hisz egy valóban használható motor-kerékpárrá vált a következő újítások során: továbbfejlesztett karburátor, kerékbrons

és elektromos gyújtás. Persze mai szemmel nézve több hiányosságot is felfedezhetünk: nem volt tengelykapcsolója, a fékek rossz hatásfokúak voltak, nem volt rugózása és a kis teljesítmény miatt az emelkedőkön a vezetőnek pedáloznia kellett. A megfelelő hajtómű tehát már rendelkezésre állt, de ezzel még nem oldódott meg az összes probléma. A közvetlen hajtókarok használhatatlansága az irgalmatlan lökések miatt hamar bebizonyosodott, ezért egyelőre a széles lapos szíj tűnt ideálisnak, mivel megcsúszásai kellemesen eltűntették a motor rángásait. A szíj különféle feszítőszerkezetek nélkül nem volt megbízható, és azonnal meg kellett szakítani az utazást, ha olaj vagy sár csapódott a tárcsára. Az izzócsöves gyújtás jelentette a következő bonyodalmat: a csövet hevítő spiritusz vagy alkoholláng minduntalanul kialudt a szélben, és ez teljesen lelassította az elindulást. Ha ugyanis kialudt a láng, akkor a motorosnak le kellett szállnia a nyeregből feltölteni a tartályt, begyújtani az égőt, hevíteni, várni, és ezek után jöhetett az újabb fuvallat. Ennek a nehézkes műveletsornak lehet tulajdonítani, hogy a hősi időkben az autósok és motorosok „Jó gyújtást!” felkiáltással köszöntötték egymást. A szerkezet használhatóságát nem könnyítette meg a párologtató rendszeren alapuló gázosítás sem. A forró kipufogógázok egy részét csövön átvezették egy benzintartályon. A hő hatására az üzemanyag párologni kezdett, és ezt a gőzt szívta be a motor a tartály felső harmadában elhelyezett csövön keresztül. A hidegindítás nem egyszerű feladat, és ráadásul sokan az izzócsőnél bevált hevítési eljárást kiterjesztették az üzemanyagra is, de mindez csak az eladónak kedvezett, feltéve ha a motoros túlélte a kísérletezést, és maradt kedve újabb rendeléshez. Ezekhez az ingyencégekhez járult még a gyakori defekt, a rossz időjárás, és a zakatoló motorból a ruhára fröccsenő forró olaj. Így hát a 19. század motorosának

nemcsak kiváló sportembernek, de erősen elkötelezettnek is kellett lennie.

1903-ban már Európában és Amerikában is gyártottak motorokat. 1914-ig számos fejlesztést alkalmaztak, a motor teljesítményének növelésére tett kísérletek eredményesek voltak, és új hiányosságokra hívták fel a figyelmet, így a fejlődés körforgásszerűvé vált. 1914-re a mai motorkerékpár alkotóelemeit alkalmazták, és az elkövetkező években már nem a motorok ugrásszerű fejlődéséről, hanem kis változásairól számolhatunk be. Mára a motorkerékpárgyártás iparágga nőtte ki magát, gyárak alakultak, a márkákat milliókért reklámozzák, és nemcsak a közlekedésben, de a versenyzésben is teret hódítottak.

Az első francia *Grand-Prix* versenyt 1913-ban szervezték, ami olyan hatalmas versenysorozattá nőtte ki magát, hogy az 1949-től megrendezett világbajnokság *Grand-Prix* versenyek sorozatából állt. Mai ismereteink fényében, amikor már külön versenyeznek 50, 80, 125, 250, 350, vagy 500 km³

gépekkel, amikor külön vannak szupermotorversenyek, megbízhatósági versenyek, *Tourist Trophy*, motokrossz, triál sivatagi, salakpályás, gyorsulási és oldalkocsis versenyek, szóval a mai időkben akár mulatságosnak is tűnhet az a mondat, amit zárásul írnek le Bálint Sándor könyvéből, aki egy századfordulón megjelent szaklapból idézett: „...a motorkerékpározás úri sportnak nagyon is poros, sáros, kenőcsös, petróleumos, olajos, benzines, bukfencezős és minden egyéb, csak nem a kényesebb ízlésnek megfelelő”.

Felhasznált irodalom

BÁLINT SÁNDOR: *Motorkerékpárok*. Budapest, 1988, Móra könyvkiadó.

OCSKAY ZOLTÁN: *A motorkerékpár története*. Budapest, 1993, Varga és társa Bt.

RÓZSA GYÖRGY: *Motorkerékpár-típusok*. Budapest, 1965, Műszaki könyvkiadó.

WILSON, HUGO: *A motorkerékpár száz éve*. Fordította: Czító Győző. 1994, Gemini Budapest Kiadó.

háború végére körülbelül 6 000 főre duzzadt.4

RÓNYAI LÁSZLÓ

Óceánok átrepülése

„Az óceánrepülés ma még kezdetleges, veszélyes és nem gyors. De mindegyik óceánrepülő hős. Ez olyan ..., mint az első csónak lehetett a tengeren” – nyilatkozta egy Eckener nevű olvasó a Pesti Futár 1928. évi november 15. számában.

Olyan fanatikusok voltak ezek a személyek, hogy az életüket is feláldozták az óceánok átrepülésének sikeréért, akkor is, ha a technikai feltételek még nem voltak adottak, a szerencsére, időjárásra bízták magukat. Nagy jelentőséggel bírt a versenyzők körének kiszélesedése, hiszen a későbbiekben nők is aktívan részt vettek. Bár ők jóval

kevesebben voltak, még ha sikerült is nekik, – mégsem úgy ünnepelték őket mint a férfiakat, akiket valóságos hősöknek írtak le, és akiknek általában egy kis ünnepséget is rendeztek – csupán néhány újságcikkben jelentek meg.

A nagy vízek átrepülése kezdődött ballonokkal, és egyelőre csak kisebb távon. Az első ilyen kísérlet 1785. január 7-én történt, amikor Blanchard és Jaffries átrepülte a La Manche-csatornát Dover és Guines között. A fiatal Blanchard már évek óta kísérletezett repülőszerkezetekkel és automatikus „önjáró” kocsikkal. Az elindulás már baljósan

mutakozott: felszálláskor a tömeg nem csapott tetszészajt, felszállás után pedig néhány mérföldre a ballon rohamosan veszített repülési magasságából, ugyanis a hideg pára lecsapódott a burkolatra, a hidrogén pedig összehúzódott. Legelsőnek kidobálták a homokballozokat, majd az evezőktől, vitorláktól, horgonyoktól, műszerektől, postaszákoktól (Blanchardék voltak az elsők a világon, akik légi postát vállaltak), végül minden mozdítható tárgytól. A ballon még mindig csak evickélt, majd Blachard hirtelen elővette a kését – az utazók közben felkapaszkodtak a gömb kötélzetére –, és egymás után nyisszantotta el a tartószálakat a gondolától. Szerencséjükre a szél is elkezdett ekkorra fújni, a nap is kisütött, majd két óra után földet értek. Blanchardék sikerük után XVI. Lajos tizenkét ezer livre-rel jutalmazta meg, és 1200 livre évi járadékot rendelt számukra.

Az első lépést a motoros repülés felé a Wright-testvérek valósították meg. 1900–1903 között még csak siklórepülést végeztek, 1901-ben Kitty Hawkban (USA, keleti part) siklórepülési kísérletekbe fogtak, 1902-ben pedig már több mint ezer siklórepülés volt mögöttük. 1903. december 17-én végrehajtották az első motoros repülést. Az általuk tervezett kisgép 12 lóerős, 110 kg tömegű volt. Egy pénzérme döntötte el, hogy Wilbur üljön be először a gépbe. 1908-ban Európába utaztak, hogy bemutassák repülésüket. A francia sajtó egy picit ellenségesen fogadta őket; repülésüket „amerikai blöffnek” minősítette. Európa más országaiban nagy szenzációt keltettek.

Ez a kísérleti távolságban még nagyon kicsi (maximum 50 méter), levegőben tartózkodása rövid ideig tartott (12 másodperc), viszont annál nagyobb volt a fogadtatása.

Az első nagyobb távolsági repülést H. Farman hajtotta végre mintegy öt év múlva, 1908. október 30-án. Bouyból indult, s a 27 km-re fekvő Reimsben landolt.

A következő távrepülést a híres Louis Blériot (1872–1936) francia pilóta tette meg, aki 1909. július 25-én átrepülte a csatornát Calais és Dover között. A távolság ugyan nem volt 23 kilométer csak 11, de repülővel elsőnek repült át nyílt vízen. A gépe fa rácsszerkezetű, a törzse huzalmerevítésű, vászonborítású, hátul nyitott. A távolságot 37 perc alatt tette meg. Hajnali 4-kor startolt, és a felesége is mellette ült. „Egyáltalán nem féltem” – mondta az újságíróknak. „Mondhatom, a hullámok mozgása a magasból nem valami tetszetős... mikor visszafordultam, hogy meggyőződjek, vajon a helyes irányban haladok-e, már nem láttam semmit. Sem Franciaországot, sem Angliát. Ekkor tört rám a tudat, hogy egészen egyedül vagyok... Végre megpillantottam egy mezőt, mely alkalmasnak látszott a leszállásra. Leállítottam a motort, és a gép simán földet ért.” Az eredmény nagy volt, de a fogadtatása megosztotta a két nemzetet. Az angolok az újsághír után csak a fejüket csóválták, ugyanis jól látták, hogy ez az elszigeteltség elvének csorbulását fogja jelenteni, márpedig világhatalmi állását ezzel biztosította. A problémát úgy akarták megoldani, hogy nem minden államnak engedik meg Anglia területe felett a repülést és az oda leszállást. A franciák éltették és ünnepelték Blériot-t. Amikor visszatért, virágeső hullt a gépére és a Temps című lap a következőket írta: „Blériot repülése új korszakot jelez az emberiség történetében. Soha többé nem lehet háború. Az országhatárok elmosódnak, a háborúság a barbár idők értelmetlen emléke lesz.”

A következő lépés a Földközi-tenger átrepülése volt 1913. szeptember 23-án: Roland Garvos Morane egyfedelű repülőgéppel St. Raphaël és Bizerta között repülte át a vizet.

Az igazi kihívást a pilótáknak mégis az óceánok jelentették, most már ez jelentett mérföldkövet, ez vált etalonná. A mércét

Alcock (1892–1919) és Brown állította fel. Szárazföldi repülőgéppükkel, leszállás nélkül átrepülték az Atlanti-óceánt Új-Foundland és Írország között 1919. június 14–15. között. A 3032 km-es távolságot 16 óra 12 perc alatt tették meg Vickers Vimy géppükkel. Az eredményük érdekes módon nem keltett nagy feltűnést, talán azért mert „csak” 3032 km-t repültek, de mégis ők voltak az elsők.

Az átütő siker majdnem tíz évet váratott magára; az Atlanti-óceán átrepülése 1927. május 20. és 21. között valósult meg. A pilóta Párizsban leszállva, szalmakalappal a fején ezt mondta: „I’m Lindbergh”. Emberünket Charles Lindbergh Ryan-nek hívták (1902–1974), a felsőszárnyas gépével New Yorkból szállt fel és Párizsban landolt, repülése pedig óceánátrepülések, föld körüli repülések sorozatát indította el. A repülőgéppel (Spirit of St. Louis) 5810 km-t tett meg 33 és fél óra alatt. A repülés igen izgalmas volt, ráadásul rádiókészülék nélkül vágott neki az útnak. A rádióról azt nyilatkozta, hogy „csak helyet foglal”. A pilóta csomagja néhány szendvics, két termosz és egy szalmakalap volt. Összesen a motornak önsúlyán kívül még így is 2500 kilogrammot kellett felemelnie. A felszállás idején ködös, esős idő volt, de nem tárgtott, elindult. Az újságírók előtt mesélte el útját: „Ültem a gépen, és hallgattam a motor egyenletes kattogását... Idegeim rendben voltak, és a gép is biztatóan dübörgött. Jó mérnökök készítették, miért ne sikerülne? Nagyon hideg volt. Különösen akkor, mikor sötétben hatalmas hóvihár tört rám. A szárnyak jegesedni kezdtek. Egészen alacsonyan szálltam... Szinte éreztem, hogy a gép egyre nehezebb lesz a ráakadó hótól és jégtől, hallottam a motor hangján, ahogy küzd az akadályokkal. Mikor hajnalodni kezdett... kijutottam a viharzónából... csakhamar megpillantottam a partot, és diadalmasan felkiáltottam: átrepültem!”

Sikere után diadalmenetben vitték be Párizsba, és azt mondta ekkor, hogy már tudta, hogy közel az az idő, amikor valaki átrepül az óceánon. „Gondoltam, én lépek a jó öreg Kolumbusz helyébe levegőben, hogy felfedezzem – Európát.” Egy évvel később Lindbergh levelet írt a párizsi amerikai követhoz óceán-átrepülésének évfordulóján, melyben őszinte tiszteletét fejezi ki Franciaország iránt, és nem látszik benne semmi ellenséges érzés: Kedves Követ Úr! Ezen az estén van egy éve annak, hogy leszálltam Párizsban... amelyet én jelenleg második hazámnak tisztetek. Szeretném, ha ezt az estét még az ön követségén és az én francia barátaim között tölthetném el. Párizs nem látszik már 3600 kilométernyi távolságnak... Ezen az estén nem lehetek Önökkel, de gondolatomban Párizs és Franciaországé.”

Természetesen nem maradhatott ki a Csendes-óceán sem. Kingford Smith és három kísérője 1928. május 31. és június 9-e között repülte át, útközben megszakításokkal. Csütörtök reggel (május 31.) indultak 8 óra 35 perckor a Southern Cross (Délkereszt) nevű három motoros repülőgéppükkel az oaklandi repülőtérről, és másnap reggel (jún. 1.) 9 óra 50 perckor Honolulu repülő tere, Wheelerbe érkeztek. A 3870 kilométeres utat 27 óra és 27 perc alatt tették meg. Péntek reggel szikratávíróval üzentek Honoluluba, hogy eltévedtek. A honolulu katonai repülőosztag már intézkedett volna, mikor megjelent a repülő, majd a város felett több kört írt le. Vasárnap estig maradtak ott, és a következő céljuk a Fidzsi-szigetek volt 4700 kilométerre.

Az Esti Kurír június 6-i, szerdai száma beszámol a pilótákról, akik a Fidzsi-szigetektől 400 mérföldnyire, északkeletre viharba kerültek. Hogy a bajt elkerüljék, néha 4000 méter magasra kellett felszállniuk, majd baj nélkül földet értek. Ezzel a nekifutással 4800 kilométert tettek meg a Csen-

des-óceán felett. A végső cél már Ausztrália volt, ami körülbelül 2000 kilométerre fektült. Szombaton közép-európai idő szerint 0 óra 15 perckor érkeztek meg Brisbane repülőterére. Az út első szakasza minden különösebb nehézség nélkül ment végbe. Csupán a tájékozódás volt bizonytalan, a repülőgép mintegy kétszáz kilométernyire Brisbane-től keletre tért le. Összesen körülbelül 10 670 kilométert tettek meg! Az ausztráliai kormány a repülőgépet meg akarta venni, hogy múzeumba rakja e rekord csemény emlékére. Az óceán közvetlen átrepülésére még nem volt mód, erre még körülbelül három évet várni kellett.

A nagy siker után sorra jöttek az újabb és újabb jelentkezők az óceánok átkelésére: De Barros braziliai pilóta augusztus 15-re tervezte indulását. Bert Hasselt amerikai pilóta július első napjaira tervezte a startot. Kubala és Iszikovszki lengyel pilóták június 20-ra tervezték az indulást Párizsból, majd az Azori-szigeteken keresztül haladtak volna New Yorkba.

Ebben az évben megjelentek a porondon a nők is, ugyanis június 7-én (csütörtökön) Stulz és Miss Amalie Earhart szállt fel hidroplánnal, hogy átrepüljék az Atlanti-óceánt. A június 20-i Esti Kurír számol be a sikerük híréről: Burry Portbon szálltak le 12 óra 40 perckor.

Miss Earhart: „Hiányunk volt benzinen, és így nem tudtuk célunkat elérni.”

Stulz: „Benzinkészletünk legfeljebb még 10 mérföldre lett volna elegendő. Örülünk, hogy ha már le kellett szállnunk, ilyen kitűnő helyet találtunk rá. Én különben holt fáradt vagyok, mert az egész út alatt egyetlen pillanatra sem hagyhattam el a kormányt... 4 óra 30 perc óta állandóan sűrű ködben és erős esőben repültünk... Azt hittük, hogy Írország van alattunk.”

Miss E.: A legszercensébb nő vagyok a világon – de most érzem, hogy milyen roppantul el vagyok fáradva.”

A Csendes-óceán közbenső leszállás nélküli átrepülésére 1931. október 4. és 5. között került sor. Pangborn és Herndon amerikai pilóták Japánból startoltak és 41 óra alatt tették meg az utat Amerikába, 200 kilométeres átlagsebességgel haladva a 8 200 kilométeres távot. A szovjetek is beszálltak a versenybe, 1939. április 25-én Kolkinaki (1904–1989, a Szovjetunió kétszeres hőse [1938, 1957]) és Brjundinszkij az Atlanti-óceán felett átrepülték a Moszkva–New York utat 22 óra 56 perc alatt. Ezen a ponton már szinte a sebességrekord felállítása lett a fő hajtóerő, de ennek is megvan a saját története.

Ezek a pilóták a korabeli Pesti Hírlap szerint világrekord-hajhászok. Egy olyan türelmetlen hajszának a részesei, amiben az idő és a tér legyőzése a cél. „Az idő pénz” elvből indultak ki. Az újság szerint a levegőben talán még nagyobb a rekordhajszája, mint a szárazon és a vízen. A távolságrekordon kívül próbálkoztak minél gyorsabban és minél magasabbra eljutni, még ha emberéletbe került, akkor is.

Felhasznált irodalom

PETUR LÁSZLÓ: *Ikarusz szárnyain*. Budapest, 1962, Móra Kiadó.

SZABÓ JÓZSEF (főszerkesztő): *Repülési Lexikon*. I–II. köt. 1991, Akadémiai Kiadó, Jubileumi Kiadás.

WALTER TIBOR: *A repülő ember*. 1942, Stádium.

Forrás

Esti Kurír, 1928. június 3-i sz.;

1928. június 6-i sz.;

1928. június 7-i sz.;

1928. június 10-i sz.;

1928. június 20-i sz.;

Népszava, 1931. október 6-i sz.;

Pesti Futár, XXI. évf. 1928. november 15-i sz.;

Pesti Hírlap, 1931. Nagy naptár.

Egy elhanyagolt történeti forráscsoport

Téka

Caesar utolsó hadjáratai.

Fordította, a jegyzeteket és az Utószót írta HOFFMANN ZSUZSANNA.
Szeged, 1999, Szukits Könyvkiadó,
185 oldal + 7 tab.

* * *

A mai értelemben vett szerzői jog az antikvitásban ismeretlen volt. Görög, illetőleg római szerzők magától értetődő módon illesztettek műveikbe más szerzőktől vett idézeteket, részleteket, akár a forrás megjelölése nélkül. Egy-egy ilyen rövid idézet megcélozhatta egyfelől az olvasó irodalmi ismereteit, figyelmét: észreveszi-e a huncutságot? Másfelől egy-egy mondat átvétele valamely korábbi műből az előd teljesítménye előtti tisztelgés is lehetett, mint például Vergiliusnak Enniustól származó átvételei esetében.¹ Hasonlóval találkozunk a magyar irodalomban is, például Arany János Toldijában az Ilosvaitól kiemelt sorok.

Mindez éppen nem számított plágiumnak, mint az sem, ha egy római író lefordította, vagy latin nyelven átdolgozta görög mintájának alkotását. A legismertebb példák az utóbbi jelenségre Plautus vígjátékai. Sőt, ha egy római szerző elsőként honosított meg Itáliában latin nyelven egy görög műfajt, ezt önérzetes büszkeséggel hirdette, így nem kisebb kiválóságok, mint a már említett Vergilius, vagy Horatius...

Más jellegű, de az említettekkel összefüggő elterjedt gyakorlat volt az, ha egy-egy – általában ismeretlen kilétű – nyilván nem túl jelentős szerző a maga munkáját egy nagyobb formátumú író neve alá rejtette, valami módon annak oeuvre-jéhez csatolta. Ez történhetett egy hiteles mű „kiegészítésével”, toldásokkal, vagy egy teljes írás be-csempészésével a nagyobb szerző életművé-

be. Az ilyesféle turpisságokat nem feltétlenül maguk a névtelen szerzők követték el, hanem gyakran az alpmű-művek, gyűjtemény („Corpus”) tudálékos, tulajdonképpen jó szándékú gondozói, másolói. Ilyesmi megesett költői és prózai művekkel egyaránt.²

Lássunk mindkét féle esetre egy-egy példát!

1. A Krisztus előtti 6. század második felében, a görög-perzsa háborúk előtti időszakban alkotta meg Megarában *Theognis* költeményei füzérét. Ezekben szentenciózus stílusban, keserű hangon fogalmazta meg gondolatait az arisztokrácia hanyatlásáról, a bekövetkezett társadalmi átalakulásokról. A szerző neve alatt egy 1389 sorból álló, disztichonokban írt – a végén hézagos – gyűjtemény maradt fenn, amelynek nagy részét nem *Theognis* írta. A laza felépítésű munka szinte kínálta a „folytatást”, ami nem is maradt el. Máig vitatott, mi tekinthető a versezetről eredetinek, hitelesnek: ez nagyjából megállapítható, azonban lényegében megoldhatatlan, mikor jöttek létre a betoldások, s különösen, hogy kiktől eredhetnek. A „gyarapodás” ugyanis hosszú századokon át folyt.³

Sallustius Crispus, római történetírónak (Kr. e. 86–34) két teljes, hiteles műve maradt fenn: a Catalina-féle összecsoklásról (*Bellum Catalinae*), és a numida király, Iugurtha elleni háborúról (*Bellum Iugurthinum*) írott, meglehetősen tendenciózus alkotások. Sajnálatos módon csak töredékek, idézetek maradtak ránk legfontosabb, *Historiae* című munkájából, amelyben a Kr. e. 78–67 közötti mozgalmas, fontos időszakot tárgyalta.

Égészében fennmaradt azonban a Sallustius-Corpusban két kisebb terjedelmű

iratpár. Az egyik két éles, csípős támadó hangú vitáirat („*invectiva*”), Sallustius és Cicero közötti fiktív „pengeváltás”. A két kis irat ismeretlen szerzője alaposan ismerte és ki is aknáztta a két nagy író munkáit. Az indíték kézenfekvő: Cicero mint *consul* számolta fel Kr. e. 63-ban a Catilina-féle szervezkedést, s erről írt négy beszéde, illetőleg Sallustius kis monográfiájának tárgyalása, értékelése homlokegyenest ellenkezik.⁴

A másik két kis írás két Iulius Caesarhoz intézett levél, amelyben a szerző javaslatokat tesz, tanácsokat ad a diktátornak a közélet és a politikai helyzet rendezésére (*Epistulae ad Caesarem senem*). A levelek eredetiségét vitató kérdésének hatalmas irodalma van; ki mellette, ki ellene foglal állást, ki pedig tartózkodóan elemzi a két szöveget a Caesar korabeli helyzet, irodalmi megnyilatkozások mérlegelésével.⁵

2. Térjünk most rá a Caesar utolsó hadjáratait bemutató művek problémáira, megítélésükre.

Iulius Caesar a maga galliai „hosszú hadjáratát” nyolc könyv terjedelmű önigazoló, apologetikus célzattal írta meg (*Commentarii belli Gallici*). Hasonló, s még célzatosabb a Pompeius vezette tábor elleni hadakozásáról beszámoló, rövidebb három könyvnyi munkája (*Commentarii belli civilis*).

A Pompeius halála utáni küzdelmeit a bukott rivális megmaradt hívei, köztük két fia ellen vívott csatáit nem örökítette meg. Meglehet, a diadalmas diktátor már nem érezte szükségét, hogy megmagyarázza, igazolja tetteit; vagy ideje sem volt rá sokoldalú tevékenysége, további nagy hadi vállalkozásainak előkészítése közben. Pedig Pompeius halála után még kemény harcokat kellett vívnia Alexandriában, majd az Ibériai-félszigeten, végül Észak-Afrikában. Ezekről azonban beszámolt három, különböző terjedelmű, nyelv és stílus tekintetében eltérő

színvonalú munka, amelyek a Caesar-Corpusban maradtak fenn. Ezek a *Bellum Alexandrinum*, a *Bellum Hispaniense* és a *Bellum Africum*.

Caesar – mint két műve tanúsítja – kitűnő stilisztika volt, előadása világos, szóhasználatja választékos. Tudatosságára, alaposágára jellemző a galliai hadjáratok téli szünetében, könyvtárától távol írott nyelvtudományi-retorikai műve, a *De analogia* két könyve, amelyből sajnos csak császárkori grammatikusok idézetei révén ismerünk részleteket. Megtartották néhány alapvető stilisztikai elvének megfogalmazását és nagyszámú, roppant aprólékos grammatika-szemantikai megállapítását. Caesar kiváló szónok is volt, választékos, éles elméjű, szenvedélyes vitázó. Beszédei nem maradtak fenn, azonban kortársai és az értő utódok lényegében Ciceróval egy szintre helyezik, ami a lehető legmagasabb értékelés.

Nos, a három említett haditudósítás távol állt a caesari színvonaltól. Az alexandriai és más eseményekről beszámoló írás még csak-csak. Ezért is terjedt el az a felfogás, amely szerzőjének azt az Aulus Hirtius tartja, aki a Caesar galliai hadjáratainak utolsó, 8. könyvét befejezte, mint az események résztvevője. A másik két kis írás ábrázolásmódjáról, nyelvéről, stílusáról végképp nem sok jót lehet elmondani. Feltétlen érdemük viszont, hogy résztvevői, szemtanúi voltak a leírt eseményeknek, katonai-hadászati ismereteik követhetővé teszik elbeszélésüket. Ezek során olyan dolgokról számolnak be, amelyeket más források nem, vagy csak érintőlegesen tárgyalnak, így hézgapótló jelentőségűek. Ezért is fontos mondanivalójuk megismertetése első ízben magyar fordításban.

Tény, nem olyan gördülékeny, csiszolt fogalmazásúak, nem olyan élvezetes olvasmányok, mint pl. egy Cicero-beszéd, vagy éppen maga Caesar. Nem is könnyű olvasmányok; magyar nyelven való visszaadásuk

ugyancsak embert próbáló feladat. A fordítás érdeme az első vállalkozás jelentősége mellett az is, hogy mert és tudott is alkalmazkodni a latin eredeti, gyakran nehézkes, körülményes fogalmazásához, nem egyszer valósággal rejtélyes kifejezőmódjához. A fordítónak ugyanis – megítélésem szerint – mindig alkalmazkodnia kell eredetije sajátosságaihoz, nem a maga stílusát kell ráerőltetni; nem helyes – néha bizony meg-megtörténik –, hogy nem lehet felismerni, vajon az antik szerző tömören vagy terjedősen fogalmaz. Nem lehet Thukydidést vagy Tacitust ugyanúgy visszaadni, mint Hérodotost vagy Liviust. Hoffmann Zsuzsanna nem engedett a kényelmes csábításnak, és áldozatosan követte szerzőit előadásuk gyakran göröngyös, kátyúkat rejtő útján. A kötettel a Caesar-Corpus immár teljes, egészében az olvasók rendelkezésére áll.

Az első fordítás értékét növeli, hogy egy éppen nem széles körben ismert anyagot tesz közkinccsé, olyan szövegeket, amelyeket a hazai kutatás is elég mostohán kezelte, pedig jelentős külföldi szakirodalom áll rendelkezésre.⁶

A kötetet alapos, instruktív Utószó, a megértést segítő jegyzetek és térképek segí-

tik. Külön dicséret illeti a kiadót az első magyar fordítás közreadásáért, a kötet szép kiállításáért, a képszerkesztő Illés Tibort a háromdimenziós hatást keltő címkép megoldásáért.

Jegyzetek

- ¹ Vö. ED. NORDEN áttekintését *Ennius und Vergilius* című könyvében. Leipzig–Berlin, 1915.
- ² A kérdéshez összefoglalóan lásd W SPEYER: *Die literarische Fälschung im Altertum*. München, 1971.
- ³ A kérdéshez vö. MARÓTI E.: *Theognis vers egy császárkori feliraton*. MTA I. Oszt. Közl. 24 (1967) 91–95.
- ⁴ A két irat új fordítását is HOFFMANN ZSUZSANNA készítette el, magvas bevezetéssel; lásd *Antik Tanulmányok*. I. (1997) 243–250.
- ⁵ Mint jelen sorok írója is az ellentét ill. egyeztető nézetek ismertetésével: A II. Salustius-levél és Cicero. *Antik tanulmányok*. 5. (1958) 45–57.
- ⁶ Lásd pl. G. PACUCCI: *Paralipomeni della esegesi e della critica al „Bellum Hispaniense”*. In ANRW I 3. 1973, 596–630.

MARÓTI EGON

Avarok a Kárpát-medencében

SZÁDECZKY-KARDOSS SAMU:

Az avar történelem forrásai 557-től 806-ig.

Die Quellen de Awarengeschichte
von 557 bis 806.

Társszerző Farkas Csaba. Munkatársak

Borsos Márta, Csillik Éva,

Makk Ferenc, Olajos Teréz.

Budapest, 1998, Balassi Kiadó.

(Magyar Óstörténeti Könyvtár 12.)

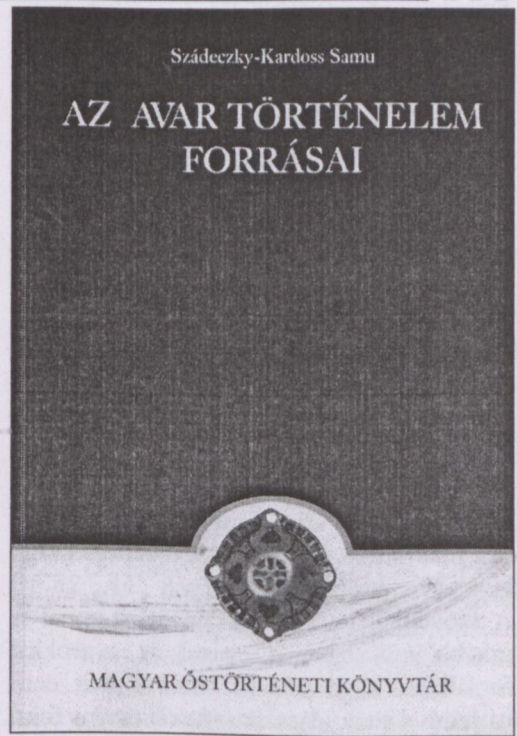
* * *

Az avarok történetének kutatása vitathatatlanul és elválaszthatatlanul összeforrott Szádeczky-Kardoss Samu nevével. E tárgyhöz kapcsolódó munkásságának *megalé syntaxisát* vehetjük kézbe „Az avar történelem forrásai”-val. A kötet két könyvből áll, az első könyv az alábbi munka némiképp átfert új kiadása: Szádeczky-Kardoss Samu: *Az avar történelem forrásai*. Die Quellen de Awarengeschichte. I. köt. Munkatársak Borsos Márta, Csillik Éva, Farkas Csaba, Makk

Ferenc, Olajos Teréz (= Magyar Őstörténeti Könyvtár 5.) Szeged, 1992. – A második könyv értelemszerűen az előbbi folytatása, amely itt jelenik meg először nyomtatásban. (5.) Amint a szerző maga is elmondja az első könyvhöz írott előszavában, 1939-ben egy Banner János professzor által vezetett régészeti szeminárium keretében foglalkozott először egy referátum formájában az avarokkal, amelynek során különösképp azon tény ragadta meg a figyelmét, hogy „az írott forrásokból ismert történelem folyamán első ízben az avarokban vált tartósan egybe tartozó politikai alakulattá a Közép-Dunamedence nyugati és keleti fele... Ilyen értelemben az avar kaganátus a későbbi Magyarország előfutára volt”. (9.) Ezt követően Szádeczky-Kardoss Samu munkásságában¹ jelentős, majd a hatvanas évektől kezdve egyre hangsúlyosabb helyet kapott az avar történelem, amit számos e tárgyban közzétett publikációja is bizonyít.²

Az avar történelemmel foglalkozó munkásságának nemzetközi elismertségét egyértelműen mutatja, hogy a „Der Neue Pauly” az avarokkal foglalkozó könyvtárnyi szakirodalomból kiemelt három legfontosabbnak ítélt munka közé sorolja (Kollautz-Miyakawa³ és Pohl⁴ könyve mellett) Szádeczky-Kardoss Samu *Avaricáiját* (1986).⁵

Szádeczky-Kardoss Samu munkája tizenhárom fejezetre osztva öleli fel az avar történelem 557-től 806-ig terjedő időszakának forrásait. (I. rész: Közép-Ázsiától az Aldunáig. II. rész: Az avar honfoglalás előzményei, lefolyása és feltételezhető elismerése Bizánc részéről. III. rész: Az avar–bizánci kapcsolatok alakulása a honfoglalás lezáródásától Sirmium elfoglalásáig. IV. rész: A balkáni és alpesi nagy avar–szláv behatolás első évtizede (582–592). V. rész: A 6–7. század fordulója táján kelt híradás az avarok hadművészetéről. VI. rész: Az avarellenes bizánci hadakozás megélénküléséről a másfél esztendősi harci szünet végéig (kb. 592–



597). VII. rész: Thessaloniké első avar ostroma. VIII. rész: Az avarok Maurikios császárságának utolsó éveiben (597 végétől 602 őszéig. IX. rész: Az első avar kaganátus hatalma csúcán (603–624). X. rész: Az első avar kaganátus hanyatlásának kezdete (624–626). XI. rész: Az első avar kaganátus vége. XII. rész: A hetedik század legvégétől a Nagy Károly birodalma elleni avar támadásig. XIII. rész: Az avar kaganátus önállóságának felszámolása Nagy Károly és Krum által.) 557-nek kezdő évként választását az indokolja, hogy feltehetően ekkor kezdték meg az avarok a Közép-Ázsiából a Közép-Duna-medencébe vezető vándorútjukat. 806 több szempontból is záró évnek tekinthető, ugyanis ekkortájt vált a pannóniai avar kagán véglegesen frank vazallussá, kerültek a keletrebbre lakó avarok bolgár fennhatóság alá, és lettek az avar vezetéssel délre vándorolt peloponnésosi szlávok bizánci alattvalókká.⁶ A források túlnyomórészt görög és

latin nyelvűek (ezekhez képest elenyésző rész a szír, örmény, héber, ószláv, óorosz és ófelnémet nyelvű textusok száma). A szerző a magyar fordítást úgy fogalmazta meg, „hogy az eredeti szöveg értelmének lehetőleg minden szubjektív belemagyarozás nélküli tükrö legyen” (11.). A források több szempontból is igen tarka képet mutatnak, s ezért a híradás értékének és valóság tartalmának kiszűrése során számolni kell bizonyos műfaji (például a hagiográfia és a homeletika sematizmusa) és nyelvi (retorikus, poétikus és archaizáló stilizálás) sajátosságokkal, tendenciózus ábrázolásokkal (például az események egyoldalúan bizánci, frank, longobárd stb. szempontból való beállítása), valamint az egyes művek töredékes vagy kivonatos hagyományozásával (11., 257.). A szöveghelyek fordítását (amire annál is inkább szükség van, mivel az avarokkal foglalkozó régésztől ma már sajnos nem várható el a két klasszikus nyelv magas fokú ismerete) kommentár követi, amely egyrészt a szerző saját nézeteit, másrészt a szakma communis opinióját tartalmazza. „Részletes jegyzetanyaga gyakorlatilag egy sajátos avar történelmet nyújt a kutatók számára.”⁷

A következőkben néhány pontot szeretnénk kiragadni azok közül, amelyekben jelen munka az avarokkal foglalkozó – immáron könyvtárnyivá duzzadt – szakirodalomhoz képest új szempontokat és eredményeket nyújt.

A szerző által a 112. §-ban (Avar megmozdulás Istria ellen 759–774 között) a „De Firmo et Rustico martyribus Veronae” című anonim mártíromság-elbeszélésből idézett szövegről⁸ a Glossaron⁹ kívül más munka egyáltalában nem ejt szót (268.). A 130. §-ban (Erich Friauli (őr)gróf győztes ütközetet vív Alorországban (797), Marc

Antonio Nicoletti (1536-1596) „Vita di S. Paolino” című munkájából idézett forrás¹⁰ Brozzi¹¹ cikkéből vétegetett át (297.). E szöveghelyet sem a Glossar (mivel olasz nyelvű textusokat nem ölel fel), sem Pohl idézett műve nem tartalmazza. A 73. §-hoz (Szláv törzsek kéri Thessaloniké sikertelen ostroma (615 nyara?) után az avar kagán segítségét a csorba kiköszörüléséhez) fűzött, az „Addenda” között olvasható, Georgius Pisida „Heraclias” című művéből származó idézetet¹² ugyan mind a Glossar¹³ ismeri, mind pedig Pertusi¹⁴ elemzi, azonban ez utóbbi az avaroknak Hérakleios császár foglyul ejtésére kitervelt rajtaütését (vö. 79. §) hibásan 623 helyett 617-re datálja, s így a forrásoknak az avarokkal kapcsolatos történeti tanulságát nem megfelelően ragadja meg (320).¹⁵ Feltétlen többletet jelent Pohl könyvével szemben a 32. §-ban a kitekintés az avarok által vezetett, főként a Peloponnésos nyugati felén letelepült szlávok sorsára, akik egészen a 805–806-ban bekövetkező bizánci reconquistáig megtartották önállóságukat.¹⁶

Itt említjük meg, hogy a kötet munkatársai között feltüntetett Olajos Teréz önálló szerzője több paragrafusnak: így pl.: 117. § Talán (?) a Peloponnésosra avar vezetéssel betelepített szlávokról volt egy 783-ra vonatkoztatható forráshely; 142. § Bizánc kormányzása alá veti a Peloponnésos nyugati részét, az avarok vezetésével odatelepült szlávokat (805. november 1. és 806. február 18. között?).¹⁷

Végezetül teljes egyetértéssel idézhetjük jelen műre vonatkoztatva W. Pohlnek a szerző „Avarica” című munkájáról írott recenziójában tett megállapítását: „Das Quellenbuch ist ... ein unschätzbares Hilfsmittel für die Forschung der Awarenzeit.”¹⁸

Jegyzetek

- ¹ A Szádeczky-Kardoss Samu személyével és munkásságával foglalkozó hazai és külföldi folyóiratban megjelent számos recenzió közül a következőket emeljük ki: *The International Who's Who of Intellectuals*. Volume Four. Cambridge, England, 1982; International Biographical Center, 1102.; HERMANN PÉTER (főszerk.): *Magyar és nemzetközi ki kicsoda*. 1992. Budapest, 1992, Biográf Kiadó, 824.; SÜLYOK ERZSÉBET: Beszélgetés Szádeczky-Kardoss Samuval – A mítoszoktól a tényekig. *Délmagyarország*, 1998. január 29. 7.; MAKK FERENC: A görög és latin kultúra szegedi tudósa – Szádeczky-Kardoss Samu professzor nyolcvanéves. *Szeged. A város folyóirata*. 1999. január, 32–33.; MAKK FERENC: Hat évtized az oktatás és a tudomány szolgálatában. *Studia Varia – Tanulmányok Szádeczky-Kardoss Samu nyolcvanadik születésnapjára*. Szeged, 1998, 3–7.; OLAJOS TERÉZ: *Szádeczky-Kardoss Samu szakirodalmi munkásságának válogatott bibliográfiája*; *Studia Varia*... 167–180. Saját életéről és munkásságáról érdekes adatokat közöl SZÁDECZKY-KARDOSS SAMU: *Ökörtudomány, latin-görög filológia: A Szegedi Tudományegyetem múltja és jelene. 1921–1998*. Szeged, 199–211.; SZÁDECZKY-KARDOSS SAMU: Prózaballada Szegedről három tételben. *Szeged – A város folyóirata*, 1999. december, 225–233.
- ² A publikációk adatait lásd az Olajos Teréz által összeállított válogatott bibliográfiában (*Studia Varia*... 167–180.).
- ³ A. KOLLAUTZ – H. MIYAKAWA: *Geschichte und Kultur eines völkerwanderungszeitlichen Nomadenvolkes*. Die Jou-Jan der Mongolei und die Awaren in Mitteleuropa. I. Teil. Die Geschichte. II. Teil. Die Kultur. Klagenfurt, 1970.
- ⁴ W. POHL: *Die Awaren*. Ein Steppenvolk in Mitteleuropa 567–822. n. Chr. München, 1988.
- ⁵ *Der Neue Pauly. Enzyklopädie der Antike*. Stuttgart–Weimar, 1997. Herausgegeben v. H. Cancik und H. Schneider Bd. 2., 366.
- ⁶ Ezzel természetesen csupán az avarság önálló történelem formáló szerepe szűnt meg Európában, ami nem jelenti az avarok eltűnését, amit a Pohl által választott „Wohin verschwanden die Awaren?” (i. m. 323.) alcím sugall. Az avaroknak Pannóniában való további jelenlétére és a Conversio Bagoariorum et Carantanorum (H. WOLFRAM: *Das Weisbuch der Salzburger Kirche über die erfolgreiche Mission in Karantanien und Pannonien*. Wien – Köln – Graz, 1979.) vonatkozó forrásértékű (Pohl által figyelmen kívül hagyott) fejezetére... Szádeczky-Kardoss Samu már a Pohl könyvéről írott recenziójában (*Archaeologiai Értesítő* 118. (1991 [1993]) 142–143.) utalt.
- ⁷ Makk i. m. 6.
- ⁸ De Firmo et Rustico martyribus II. 12... míg a legkegyesebb keresztény királyok, Desiderius és Adalgis uralkodtak Itáliában, a longobardok nemzetsége végigdúlta Istriát, s annak minden régióját és városát elfoglalta. Akkoriban az avarok nemzetsége is megmozdult az istriaiak ellen; ezt az Ur azért engedte (megtörténni), hogy a szentséges mártírok, Firmus és Rusticus dicsősége feltámuljon. A keresztények ugyan is hallották, hogy a pogányok betörést akarnak végrehajtani Istriában; teljes egyetértésben arra a helyre mentek, ahol Krisztus vértanúi nyugodtak. Felnyitották a sírt, és ott találták a tetemet ékesen és illatozóan, mint ahogyan az illatszerek legértékesebb fajtái szoktak illatozni. Mélységes tisztelettel emelték ki a testeket és a városhoz vitték, amelynek neve Tregeste.
- ⁹ *Glossar zur frühmittelalterlichen Geschichte im östlichen Europa*. Serie A: Lateinische Namen bis 900. Bd. I., Wiesbaden, 1977. 253.
- ¹⁰ Friauli városának (Citta del Friauli) a szomszédságában van Szent Pantaleon régi templomcskája. Ebben mutatott Nicolò Macheropio polgártársam, aki a költészetben ismert édes vénájú és az antikvitás területén nagy tudású férfi, egy ábrázolást. Ez primitív művész kezétől származó történeti festmény két részben, amelyeket

mostanra az idő megrongált. A kettő egyikén ott ül méltóságteljesen Paulino (Paulinus), és kivonulásakor megáldja a hadsereget, a másikon eljön az ütközet napja, s alul bárbar betűkkel (írva ez) olvasható: „A Paulinustól megáldott friauliak a hungarusokat legyőzik” („Foro-iulienses a Paulino benedicti Hungaros superant”).

¹¹ M. BROZZI: *Avari e Longobardi friauliani*. G. C. Menis (curatore), Gli Avari. Un popolo D'Europa. Udina, 1995.

¹² Georgius Pisida, Heraclius II 71–82, 90–97. Kívülről ezután Thrákia fellegei támasztották fel ellenünk a háború viharait. Majd a Szkíptatápláló (Skythotropos) Charybdis lépett fel rabló útonállóként, pedig nyugton maradást színelte. Majd az együtt kirohanó szláv farkasok idéztek fel a szárazföldi mellé tengeri fergeteget is, s a víz erőszak nyomán vérükkel keveredve vörös színt öltött. Amonnan meg szemtől szembe lépett küzdelembe s tűnt fel szemünk előtt Perseus Gorgónjának borzalmas látványa. Egyszerre az egész világ összekeveredett... Sokszor készültél újadat megfeszíteni és a Charybdist bevetni a

Gorgón ellen, akinek a képe a rápillantókat kővé változtatja; ám visszakoztál, a sürgős bevetést elhalasztottad. A zsákmányéhes (szláv) farkasok rántottak vissza benneteket, mikor már éppen kilőttétek volna a nyilat a Gorgón ellen. Kis idő múltán összecsapva persze felülkerekedtél egyetlen harcban, amely azonban három részről jelentett veszedelmet.

¹³ Glossar zur frühmittelalterlichen Geschichte im östlichen Europa. Serie B: *Griechische Namen bis 1025*. Bd. I., Wiesbaden, 1980. 53–54.

¹⁴ *Giorgio di Pisidia Poemii*. I panegirici epici a cura di A. Pertusi. Ettal 1959–1960. 213.

¹⁵ Pertusi magyarázatát avar szempontból a szakirodalomban senki sem használta fel.

¹⁶ Pohl csak magát a hadjáratot említi (i. m. 107.).

¹⁷ Az I. könyv név- és tárgymutatója Dér Terézia és Paulik Ágnes, a II. könyv név- és tárgymutatója Felföldi András munkáját dicséri.

¹⁸ *Archaeologia Austriaca* 70 (1986) 499.

NÓTÁRI TAMÁS

Légiveszély!

JÓZSA BÉLA: *Tigrisek az Ardenneken*. Történelmi és Hadisírgondozó Alapítvány.

* * *

Józsa Béla *Tigrisek az Ardenneken* című könyve a Történelmi Hagyományörző és Hadisírgondozó Alapítvány kiadásában jelent meg. A gazdagon illusztrált kiadvány az 1944. december 16-án az Ardenneken indított német támadásnak és csatának állít emléket, annak eseményeit követi nyomon. A könyvet bevezető idézet a következőképpen hangzik:

„Nem azok a katonák nyerik meg a

háborút, akik meghalnak a hazájukért, hanem azok, akik úgy harcolnak, hogy az ellenfeleiknek kelljen meghalni a saját hazájukért...” A könyv hátlapján található ajánlás vagy könyvajánlás a *Halál ötven órája* című film bevezetőjének az átvétele (amely film ugyanezzel a csatával foglalkozott), de ezt az átvételt nem tartom igazán szerencsésnek, mivel az idézet történelmi tévedéseket tartalmaz: Európában a szövetséges csapatok már a győzelem kapujában álltak. Északon a 8. angol, délen a 3. amerikai hadsereg nézett farkasszemmel a németekkel... A történelmi hűség kedvéért: a 8. angol hadsereg

2000/XII. 3-4.

ekkor Olaszországban izzadt, s a 3. amerikai hadseregen kívül a térségben tartózkodott még két másik US hadsereg is, s elsősorban ezekre zúdult a német páncélos-roham.

Józsa Béla könyve nem az egyetlen a témával kapcsolatos kiadvány, amely mostanában megjelent. Az ardenneki csata 1944. december 16-tól 1945. januárjának végéig tartott, s átütő hadászati sikereket nem ért el, talán csak tovább gyengítette a térségben álló német alakulatokat. A németek a támadásba a legújabb fegyvereiket vetették be (Párduc, Királytigris harckocsikat). A gondosan megtervezett hadművelet több tényező összejárás miatt hiúsult meg. Elsősorban az akkorra beérő szövetséges bombázások következtében a német olajfeldolgozás jelentősen csökkent, így nem tudták megfelelő mennyiségű benzinnel ellátni az élen nyomuló páncéloscsapataikat. Másodszorban az időjárás sem kedvezett a németeknek. A támadás elejére jellemző eső és köd

később fagyba és havazásba ment át, így a szövetségesek légi fölénye is jobban ki tudott domborodni. A támadás már december 27-étől visszavonulássá változott; egyrészt az amerikaiak anyagi fölénye, másrészt a december 26-án Budapesten körbezárt német csapatok megsegítése érdekében vontak ki csapatokat a térségből.

A könyv képei első ránézésre a Magyarországon rövid életet megélt *Háború és 49 év Béke* című folyóiratban megjelent – az angol *After the Battle* kiadványra jellemző – összehasonlító fényképekre emlékeztettek. A kiadvány több mint felét a fotók teszik ki, nagyjából 170-180 oldalt. A szerző a könyv megjelenése előtt bejárta az ardenneki csata több színhelyét, a képek egy része innen származik. Ezen fotók jó része tökéletesen hasznosítható a témával foglalkozók számára, sőt a makettezők számára kész paradi-csom. A könyv szöveges része azonban némi kívánnivalót hagy maga után. Elsősorban abból a szempontból, hogy túl egyoldalú, elsősorban a német alakulatok szemszögéből tárgyalja a témát, kevés az utalás a másik oldal tevékenységére, vélekedésére a történetekkel kapcsolatban. Igaz, a szerző a bevezetőjében megjegyzi, hogy e rövid könyvet „nem is a szigorú értelemben vett hadtörténeti szempontok alapján állították össze”. A könyv terjedelmét tekintve először az jutott eszembe, hogy ez még csak a kezdete lehet egy mélyebb kutatásnak.

A könyvben szerepel néhány technikai adat a csatában részt vett eszközökről, valamint az SS rangok és azok megfelelői, továbbá az ún. „Német katona tízparancsolata” és a Halál ötven órájából ismert német páncélos induló szövegkönyve (az utóbbi kettő nem tudom, milyen okból kerülhetett bele a kiadványba). A technikai adatok között több téves információ is található, mely egy hadtörténetre koncentrálnak munkában nem igazán megengedhető. A szerző a kötet végén sorolja fel az általa felhasznált

– Józsa Béla –

TIGRISEK AZ ARDENNEKBEN

1944. december...



A II. világháború utolsó nagy páncélosütközetének története

szakirodalmat, de sajnos nagyon pongyola kivitelben, hiányoznak az alapvető könyvészeti adatok, s a felhasznált dokumentumfilmek listájából sem derül ki, pontosan mely filmről van szó. Hasznos segítséget jelenthetnek viszont az egykori csatateret járók számára a könyvben felsorolt – a környéken található – múzeumok és emlékhelyek.

Összefoglalva úgy érzem, a kiadvány nem nyújt teljes képet az ardenneki csatáról,

így nem felel meg alcímének: „A II. világháború utolsó nagy páncélos ütközetének története”. Azt hiszem, a könyv igazi erényét a benne közölt képanyag jelenti, a szöveg inkább csak tájékoztató szerepet tölt be. Ezek ellenére érdekes olvasmány lehet a téma iránt érdeklődők számára, de pusztán mint ajánlott irodalom.

HEGYI GERGELY

A tizenöt éves háború emlékezete

TÓTH SÁNDOR LÁSZLÓ: *A mezőkeresztesi csata és a tizenöt éves háború.*

Szeged, 2000, Belvedere Meridionale, 480 oldal.

* * *

Folyóiratunk önálló kiadásában látott napvilágot Tóth Sándor László nagyszabású monográfiája a tizenöt éves háborúról. A szegedi egyetem elismert történésze – miután az elmúlt két évtizedben több tucat folyóirati publikációban dolgozta fel a háború egyes helyszíneit, eseményeit, és néhány kisebb terjedelmű összefoglalásra nyílt lehetősége a háború egészéről – most félezer oldalas kötetbe foglalta a Magyarország török alóli felszabadításának leghosszabb és legjelentősebb hadi vállalkozását.

Hiányt pótló mű a maga nemében: ez idáig nem készült ilyen terjedelmű feldolgozás a nagy háborúról. A. H. Loebl 1899-ben német nyelven adott ki monográfia értékű munkát a háború előzményeiről. A magyar történettudomány csak az összefoglaló történeti és hadtörténeti munkákban érintette a küzdelem eseményeit. A kortársak számára európai (tehát akkori értelemben véve: világtörténelmi) háborút mind az egyetemes, mind a magyar történetírás elhanyagolta.

Erre a korszak közismert történésze, Nagy László utalt: nemcsak a publikációkban, hanem – ebből törvényszerűen következő – a kutatásban is mellőzött a tizenöt éves háború. Az elfeledettséget jelzi a névadás bizonytalansága is, aminek szakmai („Hány évig tartott a tizenöt éves háború?”) és helyesírási dilemmáját már a *Bevezetésben* megoldja a szerző.

A Bevezetésen és az Epilóguson kívül a főszöveg tíz fejezetre oszlik. Az első fejezetek egyetemes, had-, gazdaság- és társadalomtörténeti kitekintést nyújtanak. A szerző felvázolja az európai nagyhatalmakat az újkor hajnalán, bemutatja a közép- és kelet-európai csatlós- és ütközőállamok életsorsát, valamint az Oszmán Birodalom bel- és hódoltsági politikáját. A portai frakcióharcok és azok külpolitikai hatásait rendkívüli alaposággal tárgyalja a történész. A hadi tudományok iránt érdeklődők is bőséges elemzést találnak a korabeli oszmán, európai és magyar – végvári gyalogos, könnyűlovas – harcászat jellemzőiről (akciórádiusz, Káosznap, végvári rendszerek, a hadsereg-szervezés pénzügyi, élelmezési feladatai és a haditechnika fejlődése).

Magával a háborúval négy fejezet foglalkozik, továbbá az utolsó kettő az erdélyi

Tóth Sándor László

A mezőkeresztesi csata és a tizenöt éves háború



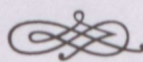
eseményekkel, a Bocskai-felkeléssel és a békekötéssel. Ez a négy fejezet a kötet legterjedelmesebb része: a 430 oldalas főszövegből 250 oldalt tesz ki. Ebből a sorsfordító mezőkeresztesi csata (1596. október 22–26.), amelynek jelentőségét már a címválasztással is érzékeltetni kívánta a szerző, 65 oldalas önálló fejezetbe került. A hadi események leírása – aprólékossága és részletgazdagsága folytán – szédítő: minden ütközetnél ismerteti a szembenálló felek létszámára, felszereltségére, a hadmozdulatokra és a veszteségekre vonatkozó kortárs feljegyzéseket és utólagos feltételezéseket. A történész felkészültsége itt a legámulatosabb: a kötet több mint háromezer jegyzete a kútfők, a szakirodalom és az eddig feltárt levéltári források tökéletes ismeretéről tanúskodik. Tóth Sándor László ragyogó

forráskritikával tárja fel a résztvevők saját historiográfiájában az ellenfél erejét és veszteségét mindenkor túlbecsülő, a sajátjukat lekicsinyítő szándékokat. Gyakran öt-tíz létszám- vagy veszteségadatból következtet a leginkább elfogadható mennyiségi határra. A leírásokban a háború közismert eseményei mellett számos, eddig ismeretlen részletek, szereplők is meglevenednek.

A szerző több szempontból értékeli a háború kimenetelét. A török magyarországi jelenlétét még nem sikerült megtörni, de az európai hatalmaktól szervezett sereg a mezőkeresztesi csata és a háború nagy részében már fel tudta venni a küzdelmet a belpolitikai gondokkal küszködő oszmánokkal szemben. A területi szerzeményeket nem sikerült megtartani, de a török sem növelte jelentősen a Hódoltságot. A sokéves harc demográfiai, gazdasági hatásai a harmincéves háború ismert németországi következményeihez mérhetőek, lezárulása viszont kedvezett a magyar rendi fejlődésnek.

A könyv – a kiadás szokatlan gyorsaságához képest – tartalmához méltó, gondos szerkesztésben részesült. Az események lokalizációját 19 térkép, az ok-okozati összefüggések megértését gondosan összeállított kronológia segíti. A kötet végén részletes szakirodalmi áttekintést közöl a szerző. Jelen állapotában a kiadvány eredeti funkcióját (történettudományi kézikönyv) messze meghaladhatja: nemcsak egyetemisták és főiskolások elmélyültebb tanulmányaihoz járulhat hozzá, de a töretlen népszerűségnek örvendő magyar történelem ezen korszakának realisabb megítélési lehetőségét (gondoljunk itt Eger elvesztére, Báthori Zsigmond szerepére, a Hardegg- és Paradeiserféle árulómítoszra vagy Basta erdélyi „rémuralmára”) nyújtja a szélesebb közvélemény számára is.

NAGY TAMÁS



FELHÍVÁS

a XXV. Országos Tudományos Diákköri Konferencia
humán (bölcész) szekciójában való részvételre

Az Országos Tudományos Diákköri Tanács Humán (bölcész) szekciója a 2001. április 9–11-én Szegeden rendezi meg XXV. konferenciáját a SZTE Juhász Gyula Tanárképző Főiskolai Karán. Az országos konferencia „döntő” jellegű, mely a helyi diákköri felolvasó ülések legjobb dolgozatainak bemutatására és mérésére szolgál.

A konferencián a magyar felsőoktatási intézmények jelenlegi hallgatói és az 1999/2000-es tanévben végzettek vehetnek részt, de szeretettel várjuk a határainkon túl élő magyar diákokat és tanárokat is. A nevezés feltétele olyan diaktudományos tevékenységet dokumentáló pályamunka, amely a graduális képzési idő alatt készült, s még ebben az időszakban bemutatták, minősítették, szakterületi, kari, intézményi vagy más intézményközi fórumon és ott az országos konferenciára javasolták. A másoddiplomás alapképzésben résztvevők és a PhD-hallgatók nem mutathatják be dolgozataikat, kivéve a folyamatos hallgatói jogviszonyban második szakjukat végzőket, e szakjukból.

A dolgozatokkal kapcsolatos egyéb előírásokat és megfontolásokat az OTDT általános felhívása tartalmazza (dokumentumai hozzáférhetőek az <http://www.prof.iif.hu/otdt/otdt.htm> elektronikus címen).

Konferenciánkon az alábbi szekciók megszervezését vállaljuk:

- Magyar irodalom,
- Modern nyelvek irodalma,
- Összehasonlító irodalomtudomány,
- Textológia,
- Nyelvészet,
- Történettudomány,
- Orientalisztika,
- Ókortudomány – klasszika filológia,
- Művészettörténet,
- Régészet,
- Néprajz, muzeológia,
- Kulturális antropológia.

A beérkezett dolgozatok számának és arányának függvényében a szekciókon belül alszekciókat alakítunk ki. Bármely szekció és alszekció abban az esetben szervezhető, ha a pályamunkáknak legalább a fele más (nem a rendező) intézményből érkezik. Szükség szerint lehetséges interdiszciplináris alszekciók szervezése is.

A konferenciára történő jelentkezés végső határideje (a postai bélyegző igazolása szerinti dátum) *2000. december 1.* A nevezési díj dolgozatonként 5000 Ft, amely a felolvasó ülés megszervezésének költségeire fordítható.

Eljárási mód:

1. Az OTDT Titkárságára beküldendő a nevezési lap eredeti példánya, a bemutatásra szánt dolgozat egy oldalas összefoglalója (rezümé 1800 karakter) és a küldő intézmény ajánlása.

2. A rendező intézményhez ugyancsak december 1-ig beküldendő:

- a) nevezési lap másolati példánya,
- b) a pályamunka három példányban: terjedelme maximum 40 oldal (oldalanként max. 1800 karakter (ebben a jegyzetek és a szakirodalom is benne foglaltatik) lehet a mellékleteken kívül,
- c) a pályamunkáról írt egyoldalas összefoglaló két példányban,
- d) a nevezési díj befizetéséről igazolás (a csekk másolata),
- e) a már végzett hallgatók esetében a dolgozatot, valamint az intézményi diákköri felolvasó ülés dokumentumainak másolatait, melyek hitelesen igazolják, hogy a dolgozat részt vett az „első fordulóban” (programfüzet, egyéni bírálati lap, jegyzőkönyv, stb.). 2000. október 1-ig kell elküldeni a rendező intézményhez.

A határidő után érkező és az előzőekben előírt formai követelményeknek nem megfelelő nevezéseket a szervező bizottság a versenyljárásból kizárja; ez ellen fellebbezésnek nincs helye.

A felhíváshoz mellékeljük:

- a) a jelentkezési lapot,
- b) a pályamunka összefoglalójával (rezümé) szemben támasztott elvárásokat,
- c) a dolgozatok értékelési szempontjait,
- d) a szervezéshez és részvételhez kapcsolódó információkat,
- e) az előzetes intézményi jelentkezési lapot.

Az OTDT Humán Szakmai Bizottsága

A diákköri dolgozatok összefoglalójával (rezümé) szemben támasztott elvárások

A dolgozat címe:

A szerző(k) neve:

A szerző(k) szakja, évfolyama:

Az intézmény neve:

A témavezetők neve, beosztása, intézményük neve:

A rezümé tartalmazza a kutatás céljának, módszereinek, eredményeinek és a levonható következtetéseknak a rövid kivonatát.

A rezümé tartalmi részének terjedelme nem haladhatja meg a 25 sort, illetve egy A/4 méretű oldalt. A szöveg folyamatos legyen, 1,5-es sortávolsággal, három centiméteres margóval, Times New Roman CE típusú, 12-es betűvel (Word 6.0). A szöveg tagolása új sorkezdéssel oldható meg. Kérjük a terjedelmi határok legszigorúbb megtartását!

A rezümét nyomdakész állapotban lézernyomatóval kinyomtatva két példányban, valamint lemezen kell megküldeni, mivel azt változtatás nélkül jelentetjük meg. (Az egyes intézmények dolgozataik összefoglalóit egységes szerkezetben egyetlen, közös lemezen kell elküldjék a rendező intézménynek.)

A dolgozatok értékelési szempontjai

I. Az írásbeli munka értékelése

- | | |
|--|--------|
| • A téma eredetisége, újdonsága | 2 pont |
| • Mennyiben sikerült megvalósítani a célkitűzést, | |
| • A dolgozat új eredményei | 6 pont |
| • A téma szakirodalmának és a forrásainak ismerete, használata | 3 pont |
| • A dolgozat szerkezete, okfejtése, logikája | 3 pont |
| • Stílus, helyesírás | 1 pont |

Összesen 15 pont

II. A dolgozat bemutatásának értékelése

- | | |
|--|--------|
| • Az előadó tárgyi tudása, felkészültsége | 5 pont |
| • Az előadásmódja (időbeosztás, szemléltetés, előadókészség, stb.) | 5 pont |
| • A lektori véleményekre adott válaszok, vitakészség | 5 pont |

Összesen: 15 pont

Az OTDK dolgozatra összesen szerezhető 45 pont (15-15 pont a két írásbeli bírálótól, s 15 pont a szóbeli bemutatáson). Az országos konferenciára csak az a dolgozat bocsátható, amely a két opponenstől összesen legalább 15 pontot kapott.

A dolgozatok a témához kapcsolódó idegen nyelven is beadhatók.

A dolgozatok szóbeli bemutatásának időtartama 20 perc. A vita időtartama 10 perc.

Idegen nyelven történő szóbeli bemutatás esetén 15 perc és 5 percnyi magyar összefoglaló.

Kívánatos, hogy a helyi konferenciák értékelése is ezen szempontok alapján történjen.

Helyreigazítás

Lapunk előző számában, Engi József cikkében a 110. oldalon, a második hasáb közepén említett magyar vasút nem gázüzemű, hanem gőzüzemű volt. A 111. oldalon a 2. oszlop alján: „A forgalom növekedését mutatja, hogy gyorskocsival...” kezdetű mondat folytatása: „hetenként harmincan, a debreceni vasútvonalon a megnyitás évében 17 000-en, a hatvani vonalon már az első évben több mint 87 000-en utaztak.

Somogyi Ferenc cikkében, a 129. oldalon az első oszlop első bekezdésének első sora helyesen így hangzik: Protestáns képviselőként kerülhetett *volna* az angol parlamentbe...

Számunk szerzői

BABOS LÁSZLÓ hallgató (SZTE JGYTFK); BARTHA KRISZTINA hallgató (SZTE BTK-JGYTFK); CSONKARÉTI KÁROLY történész (Budapest); ENGI JÓZSEF közlekedéstörténész (Szeged); HEGYI GERGELY hallgató (SZTE JGYTFK); KUBINSZKY MIHÁLY vasúttörténész, professor emeritus (Sopron); MARÓTI EGON történész, professor emeritus (Szeged); NAGY TAMÁS tanár (Tatabánya); NÓTÁRI TAMÁS hallgató (SZTE BTK-ÁJTK); OLÁH DÓRA hallgató (SZTE JGYTFK); PAPP GÁBOR hallgató (SZTE JGYTFK); RÓNYAI LÁSZLÓ hallgató (SZTE JGYTFK); VINCZE JÓZSEF hallgató (SZTE JGYTFK).

MEGJELENT!

Karácsonyi Béla
Retroversio

LATIN GRAMMATIKA A GYAKORLATBAN



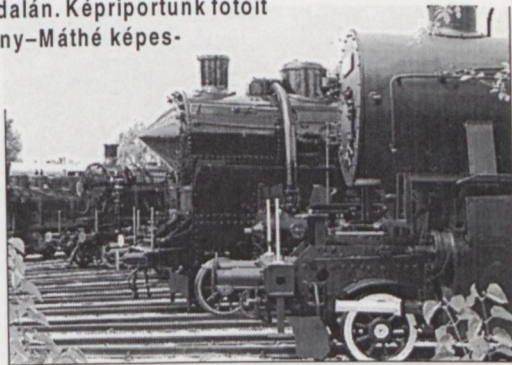
AHOL A SKANZEN MEGVALÓSULT – A MÁV ÉSZAKI FŰTŐHÁZ AZ 1930-AS ÉVEKBEN

VASÚTI SKANZEN MAGYARORSZÁGON

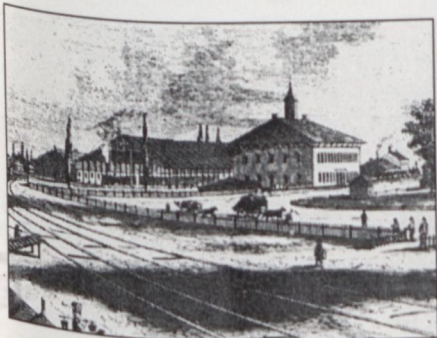
Avasútbarátok kitörő örömeire 2000. július 14-én megnyitotta kapuit a Magyar Vasúttörténeti Park Budapesten, az Északi Fűtőházban. A jeles napról készült beszámoló – Nagy Tamás tollából – a skanzen tervezésének múltját is felidézi lapunk 39–43. oldalán. Képriportunk fotóit Máthé Zoltán készítette, a fűtőház panorámaképét a Zékány–Máthé képes-lapkiadó jóvoltából közöljük.



NŐGÁRDI FERENC KÖZLEKEDÉSI
MINISZTER A MEGNYITÓN,
MÁV-VEZÉREK TÁRSASÁGÁBAN



A NEM MŰKÖDŐKÉPES GŐZMOZDONYOK
AZ ÉSZAKI FŰTŐHÁZBAN



AHOVÁ A SKANZENT TERVEZTÉK –
Ó-SZOLNOK PÁLYAUDVAR
KORABELI (1847) METSZETEN



A SZÍNPOMPÁS „OLAJBÁRÓK” EGYIKE: A BÉKÉSCSABAI PÚPOS

Tóth Sándor László

A mezőkeresztesi csata
és a tizenöt éves háború

