

58827

2003 JUL 15

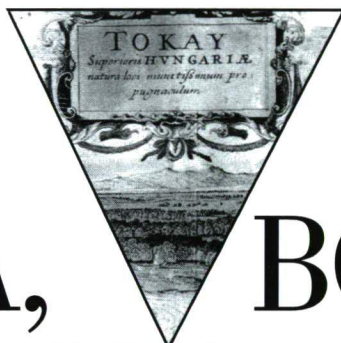
2003 APR 4

BELVEDERE

MERIDIONALE

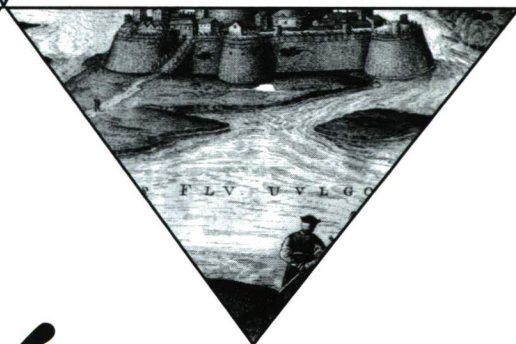
SZEGEDI TÖRTÉNÉSZHALLGATÓK LAPJA XIV. évfolyam 5–6. szám

KIRÁLYOK



BORA,

BOROK



KIRÁLYA

ZSÖMBÖR ATTILA ÍRÁSA A TOKAJI BORVIDÉKRŐL
LAPUNK 105–114. OLDALÁN OLVASHATÓ

S Z E P T E M B E R – O K T Ó B E R M M I I

BELVEDERE

SZEGEDI TÖRTÉNÉSZHALLGATÓK LAPJA

Főszerkesztő: KISS GÁBOR FERENC

Szerkesztők: ALÁCS ATTILA, HEGYI GERGELY, FEJES BÁLINT, VINCZE JÓZSEF

Munkatárs: NÓTÁRI TAMÁS

Főmunkatársak: DÖBÖR ANDRÁS, JANCSÁK CSABA, NAGY TAMÁS

A technikai szerkesztést a STIL NUOVO végezte

Borítóterv MEZEI TAMÁS

Számunk az EMKE Kft.,

Oktatási Minisztérium,

Magyar Országgyűlés Oktatási Bizottság,

Mobilitás Ifjúsági Szolgálat,

Millenniumi Kormánybiztosi Hivatal,

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.



NEMZETI KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG
MINISZTERIUMA



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

Felelős kiadó: DR. SZEGFÜ LÁSZLÓ

A szerkesztőség címe: 6725 Szeged, Boldogasszony sugárút 6.

Netposta: belvedere@jgytf.u-szeged.hu

Honlap: www.belvedere.meridionale.hu

Telefon 62/544-759

Nyomás: BABA ÉS TÁRSAI KFT.

Megjelenik 1000 példányban

Lapengedély B/KUL/523/SS1993.

Tartalomjegyzék

Referátumok

SZLÁNICSÁN RÓZSA: A jeruzsálemi Kármel-hegytől a kunszentmártoni karmelita rendházig	4
ANTAL TAMÁS: Az európai regionalizmus kezdetei Kelet-Magyarországon és Erdélyben (1850–1880)	21
MÉSZÁROS CSABA: A katolikus autonómia életbe léptetésének kísérlete. (1848–1870) – 2. rész	36

Hajdani vármegyénk

Ahol meglátjuk a tengert... – Modrus-Fiume (FEJES BÁLINT)	45
---	----

Hadak útján

SIMON ENDRE TAMÁS: Haditengerészeti taktika a második világháború Csendes-óceáni hadszínterén (2. rész)	48
--	----

A közúti közlekedés története

ENGI JÓZSEF: A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata VI/2. rész A szellemi és szakipari dolgozók oktatásának és képzésének története az 1970-es évekig	66
---	----

Parthiscum

PUSZTAI JÁNOS: Fejezetek a szentesi repülés történetéből (1909–1959) A város találkozásai a repüléstechnikával (1909–1930)	89
---	----

Messzelátó

ALÁCS ATTILA: Sába királynő országa – Jemen (2. rész)	97
---	----

„...még a régi öregöktű' hallottam...”

ZSÖMBÖR ATTILA: A Tokaj-hegylajai borvidék	105
--	-----

Szemtanú

CZOTTER GÁBOR: Egy mozdonyvezető emlékei a 424-esről (2. rész)	115
--	-----

Téka

KISZELY GÁBOR: <i>A szabadkőművesség. História, titkok, szertartások.</i> (Ismerteti: Mészáros Tamás)	147
---	-----

Pihenő

NAGY DÁVID: A Német Lovagrend Magyarországon	150
„1956, Te Csillag” – Körkérdés a forradalom és szabadságharc jelenlegi közéleti megítéléséről (JANCSÁK CSABA)	156
Vasúti fotókiállítás nyílt Szegeden! (NAGY TAMÁS)	160

SZLANICSÁN RÓZSA

A jeruzsálemi Kármel-hegytől a kunszentmártoni karmelita rendházig

„MA kell hinni, MA remélni
és szeretni, ha azt akarjuk,
hogy miénk legyen az élet.”

(Prohászka: Élő vizek forrása)¹



Bevezető

A 2000-es év világszerte jubileum volt a karmeliták családjá számára; akár ez is lehetne dolgozatom apropója: 750 éve adta a Kármelhegyi Boldogasszony a Szent Skapulárét a karmelitáknak. Elsősorban helytörténeti szempontokra kell koncentrálok, a téma azonban nem engedi, hogy vallás- és egyháztörténeti tájékoztatással ne szolgáljak. A Kármelita Rend történetéről, szellemiségéről, sajátos jegyciről kívánok átfogó képet adni, bemutatva a Kunszentmártonban immár hatvan éve működő Karmelt.

Nem hiánypótlásra vállalkozok – az eddig történt kutatásoknál s az azokból készült feldolgozásoknál² sem többet, sem újabbat nem ad a dolgozat, hiszen remek művek láttak erről napvilágot, szinte napjainkban. Talán csak az utóbbi néhány év történelmi nincsenek kellően dokumentálva, ám ezek egészen friss jelenségek, idő és távlat kell értékelésükhöz.

A cím helytörténeti és egyben történelmi utazásra hív – hiszen sohasem a konkrét megvalósulás paraméterei számítanak csupán, az út mindig sokkal messzebből indul. A Munkácsi Mihály utca 1. szám alatti csendes, méltóságteljes épület érdekes, igaz meséje is egészen messzire vezet vissza a múltban.

A Karmelita rend története

GYÖKEREK

Az általánosan ismert szerzetesrendek között a karmeliták azok, akik eredetüket nem egy meghatározott alapítónak köszönhetik. Úgy is lehetne mondani, hogy a rendet nem alapították, hanem létrejött.³ A Rend kialakulása a keresztes háborúk befejeződésének évtizedeire esik. A keresztesek közül sokan a Szentföldön (jeruzsálemi királyság) maradtak. Ők pontosan úgy akartak élni, mint Jézus.⁴ A palesztinai Kármel hegyén már Illés próféta óta

élnék remeték. A XIII. században Berthold keresztes vitéz gyűjtötte össze őket.⁵ Állítólag a remeték utódai keresztények lettek az apostoli korban, más elmélet viszont úgy tartja, hogy a Rendet e szentté avatott kalábriai keresztes lovag alapította, miután fogadalomból ő is Kármel hegyére vonult el a világ zajától. Ő lett a rend első főnöke is. 1207-ben írta meg a kármeliták számára Szent Albert jeruzsálemi pátriárka az „Eredeti Szabályt”.⁶ Az első cellák (a kolostorok magjai) a hegy közelében lévő Illés-forrásnál épültek, s közéjük emelték a Boldogságos Szűz tiszteletére a kápolnát. 1229-ben egy francia zarándok ír a „Miasszonyunk tiszteletére” álló templomról, pápai oklevélen 1252-ben jelenik meg az elnevezés először. A mohamedán szaracénok terjeszkedése elől nyugatra menekültek. Első generálisuk, rendfőnökük, Stock Szent Simon volt (1265), aki egy látomásban Szűz Máriától kapta a skapulárét – a nyakról lefüggő, kettős, barna posztódarabot. Az ő irányításával terjedtek el Közép- és Nyugat-Európában, s alapítottak kolostorokat, miközben a remete életmóddal fokozatosan felhagytak.

REFORMOK

A rendtagok tudatában továbbra is megmaradt a remete magány után való vágyakozás, akik reformokat sürgettek a rendi azonosság keresése és megőrzése érdekében. Az összes rendházra kiterjedő reform Soreht János nevéhez fűződik (1354),⁷ amelyek a fegyelem felbomlása ellen szóltak. Ezidőtájt a világiak közül is sokan tekintették magukat a Rendhez tartozónak, közösségeket alapítottak, sőt, 1452-ben nővér rendházak alapításához is engedélyt adott a Szentszék. A XV. században Európában már közel ezer karmelita kolostor működött. Az első kiemelkedő, nagy hatású reform azonban Avilai Szent Teréz⁸ és Keresztes Szent János⁹ élete és munkája nyomán zajlott le.

Jézusról nevezett Teréz nővér vezetésével indult el az eredeti Szabályhoz való visszatérés. A reform „sarutlan” néven vonult a Rend történetébe, ami a névben is kifejezésre jutott: Ordo Carmelitanum Discalceatorum, amelynek általában O.C.D. rövidítése használatos.¹⁰ A reformált szárny, a sarutlanok neve szó szerint abból származik, hogy még télen is, önmegtartózkodásból, mezítláb jártak.

Szent Teréz lénye, munkái, szent elragadtatásban átélt látomásai (jelenések) egy rendkívüli személyiségről, kedélyes, őszinte és filozofikus emberről tanúskodnak. Mindez – tartva a címben foglalt irányt – idézi sorait:

„Értsétek meg jól: az önismeret rendkívül fontos. Bármily magasan áll is valaki, az önismeretet mindig ápolnia kell magában.” /BV 259/¹² „Boldogok azok, akik be vannak írva ennek az életnek a könyvébe.” /F ÖM III. 466./¹³

„Isten csak azokat dédelgeti, akik nem szabnak határt mindenhatóságának.” /BV 252/
Folytatható még a kármelita egyéniségek és szentek (név)sora,¹⁴ ám hogy minél összefogottabb legyen e munka, a „többől kevesebbet” elvét alkalmazom. Ha a kezdetektől gombolyítjuk visszafelé a Rend történetének idő-fonalát, láthattuk, hogy az első európai kolostoralapítástól (1235, Valenciennes) főként a világiak és nők számára is szélesedő lehetőségek, valamint a belső reformok hatására sorra épültek a kontinens különböző országaiban a kolostorok (Szicília, Franciaország, Anglia, Németalföld, Spanyolország stb.). Ezen a soron haladva, a XIV. század derekára „érkezünk” Magyarországi területére.

A Kármel Története Hazánkban

Az első történeti hitelességű adat Nagy Lajos korára esik. Szent Péter-Tamás, mint kronai püspök és pápai legátus kétszer is járt Nagy Lajos birodalmának déli részein (1355–56).¹⁵ A király és édesanyja, Erzsébet királyné a rend megismerése után szívesen fogadták itt a letelepedési kérelmet. Az országban 1372-ben jött létre az Irgalmasság Anyjának szentelt kolostoruk Budán.¹⁶ Alig két hónappal a budai zárda alapítása után kelt a pécsi Szent László zárda engedélyező bullája.¹⁷ Letelepedett tehát a rend; Székesfehérvár és Privigye 1426-ban létesült, Eperjesen 1431-ben épült rendház.¹⁸

A magyar zárdák létesítésének okait, körülményeit keresve legbiztosabb támpont a Liber Ordinis, a rend általános nagykáptalanjainak eredeti jegyzőkönyve. Mielőtt továbbhaladnánk a zárdaalapítások és a viszontagságok nyomában, tisztázni kell az egyházak provinciális helyzetét, megosztását. Nem volt ugyanis önálló terület e szempontból hazánk, mint ahogy több hasonló terület, ország is egy-egy provinciába tartozott, amelyekre folyton változó viszonyok voltak jellemzőek. A Liber Ordinis segítségével követhető nyomon a rend fejlődése egészen az 54. tartományig. Ami a magyar zárdák szempontjából fontos: a német tartományhoz tartoztak,¹⁹ 1411-től néhány évtizedig önálló, külön rendtartomány, majd 1444-től a felső-német tartományhoz került vissza.

A már említett rendházak a török hódítás terjeszkedése, illetve a reformáció hatására elnéptelenednek.²⁰ 1644-ben alakult a győri egyházmegye területén a Mannersdorfi Szent Anna Remeteség.²¹ 1692-ben Budára a sarus karmeliták térnek vissza. Utolsó házuk Székesfehérváron működött 1798-ig. A sarutlan rend 1654-ben Sárfenéken remetezárdát, 1697-ben, Győrött kolostort létesített. 1892-ben megalapítják a sopronbánfalvi, négy év múlva pedig a budapesti, Huba utcai rendházakat, majd megalakul a nem teljes jogú (Semi Provincia) Magyar Rendtartomány. 1903-ban önállósulnak elválva az osztrák rendtartománytól. A féltartományt Szent István királyról nevezték el, amely 1947-ben fejlődött teljes jogú nagyprovinciává. 1906-tól működik a szombathelyi zárda, 1940 óta a kunszentmártoni, 1942 óta a miskolci rendház. 1948 és '50 között – ahogy államosították az iskolákat, kórházakat, szociális intézményeket – feloszlatták a magyar kolostorokat is²² hosszú időre kioltva ezzel a szerzetesi életet. A budapesti székház 1989-től került ismét a rend birtokába, majd két év alatt az összes, ma is működő rendház (Győr, Keszthely, Kunszentmárton, Pápakovácsi, Pécs (nővérek) és Miskolc).

A karmeliták letelepedésének története Kunszentmártonban

Az Árpád-kori eredetű Kunszentmárton a Tisza és a Hármaskörös közötti terület, a Tiszazug jelentős szerepet betöltő kisvárosa ma. 1784-ben épült fel az itteni római katolikus templom. 1807-ben emelkedett városi rangra. A XX. század elején még mindig hatalmas a különbség a Dunán innen és túl lévő szerzeteskolostorok elhelyezkedése szempontjából. Az Alföldön inkább csak a nagyobb városok bírtak szerzetesházakkal. Érezhető a Dunántúlhoz, Felvidékhez viszonyított elmaradottság, szórtság az egyházszervezetben, a társadalmi fejlődésben, a polgári életben és a termelőmunkában is. Ezért oly nagy jelentőségű a karmelita rendház és kolostor itteni létesítése, amiatt pedig korszakváltó, hogy a Magyarországon

létező karmelita rend így jutott, tört át az ország keleti részébe több évszázados állapotot megváltoztatva ezzel.

A kisebbségbe és szórványba szorult katolikus alföldi lakosság lelki gondozását eddig a missziós püspökök, a mozgékony bosnyák ferencesek mellett jóformán egyedül a szeged-alsóvárosi ferences kolostor atyáinak kellett felvállalni. S bár a katolikus egyházi élet újjászervezése a XVII. század végén s a XVIII. században megtörtént, a területen jelentkező sajátos gondokkal a XIX. század egyháza sem tudott megbirkózni, azokat sokáig fel sem ismerte.

AZ ALFÖLDI LELKIPÁSZTORKODÁS MEGÚJÍTÁSA

Az újítás keretében a szerzetesrendek Alföldre költözése, a „magyar Afrika” misszionálása a századfordulón felismert feladatok közé tartozott. A katolikus egyház szempontjából kétségkívül nagyon fontos volt, hogy a protestáns többségű vidékek és települések katolikus szórványairól gondoskodjon, részükre elvigye a katolikus hit, a katolikus vallásgyakorlás s a katolikus szellemű művelődés lehetőségét. De legalább olyan fontos volt a hatalmas kiterjedésű alföldi tanyavilág lakosságának felkarolása. Az egyházi misszió túl ez az emberek szociális és fizikai bajainak enyhítését is jelentette, hiszen szinte ez alapján választódtak ki az Alföldre telepedő szerzetesrendek. Olyanok kerültek ide, akik gyermekneveléssel, tanítással, betegápolással foglalkoztak. S milyen hatásos volt, vagy lehetett volna ez a folyamat, hiszen időben egybeesett a Klebelsberg nevével fémjelzett iskolaprogrammal, amely sokfelé a fizikai teret is megteremtette a szerzetesrendek működéséhez. Szinte jelzésszerű, hogy a Jász-Nagykun-Szolnok megyében a XX. században letelepedő egyetlen remeterend, a Sarutlan Karmelitáké is viszonylag gyorsan feladta az elzárkózást, s bekapcsolódott ebbe a lélek- és embermentő munkába – oly nagy volt a szükség, az igény és a társadalmi kényszer.²³

A letelepedés félévszázados jubileuma alkalmával a kunszentmártoni Kármelita Rendház, a Magyar Egyháztörténeti Enciklopédia Munkaközössége, a Városi Művelődési Központ és a Helytörténeti Múzeum közös rendezésében egyháztörténeti konferencián állított emléket az eseményeknek: 1990. október 15. Avilai Nagy Szent Terez, a kármelita rend megújítójának ünnepe a hálaadó megemlékezés napja is volt, hogy 40 évi szorongatás és szétszórtság után újraindulhatott a rendi élet a helyi kolostorban is.

A hatvan évvel ezelőtti vallási megosztás szerint 10653 katolikus mellett volt 380 református, 84 evangélikus és 202 izraelita lakos a községben.²⁴ A zömében mezőgazdasággal foglalkozó lakosság jelentős hányada messze a belterületől, a határban élt.²⁵ A papság tehát a nagy területen szétszórt nyájat itt is – mint az Alföldön másutt is tapasztalható volt – nehezen tudta összefogni, s pasztorációs²⁶ tevékenységét megpróbáltatások között teljesítette. Igen szép számmal kerültek ki a hitüket magas szinten gyakorló hívek Kunszentmárton lakosai közül szinte valamennyi társadalmi rétegből: a középburokos gazdák, jómódú iparosok, kisbirtokos parasztok, értelmiségiek soraiból,²⁷ igazi egyházfenntartó erőt képezve már a Kármel alapításánál jóval korábbi esztendőkből is. Meghatározó értéket jelentett az évenként rendszeresen ismétlődő radnai búcsújárás lelket gazdagító élménye. A hagyományos Mária-tisztelet, de még a Skapulárs Szűzanya kultuszának gyökerei is ide nyúlnak vissza.²⁸ A pasztorációs tevékenység hatása az úgymond „templomtól való távolság” növekedésével csökkent. A periféria elszegényedő népének gondolkodására mindeközben láthatóan kezd-

tek befolyást gyakorolni a beáramló liberális eszmék, s csak a húszas években kezdték felfedezni az egyházzellenes propagandában rejlő veszélyeket.

Az egyház a századelőtől „missiók” tartásával igyekezett újra megnyerni a magára hagyott vagy/és passzív rétegeket. Az elsőt 1890-ben tartották városunkban. Többnapos, jól előkészített templomi gyakorlatok voltak ezek néhány meghívott szerzetes beszédével színesítve. A nagy szónoki képességű missziós atyák között karmeliták is dolgoztak.

A megalapítás

ÖSSZEFOGÁS, GYŰJTÉS – IDEIGLENES KÁPOLNA

Az egyházközség életében kiemelt helyet foglal el az 1936. évi missió, ugyanis ekkor érlelődött meg a kunszentmártoniak életében a Kármel alapításának gondolata.²⁹ A „Körös-Tiszavidék” című hetilap gyakran közölt erre vonatkozó írásokat Halász Imre³⁰ tollából. Az újság november 29-i számában megjelent cikk fogalmazza meg a közóhajt: kármelita templomot és kolostort kell létesíteni a községben.³¹ A Halász házaspár 1933-ban ismerte meg közelebbről a Kármel szellemiségét, több kármelita atyával területek személyes ismeretsége, beléptek a harmadrendbe. A P. Hajós Miklóssal folytatott tanácskozások során, aki a rend akkori magyarországi rendfőnöke volt, Halász Imre vázolta, hogy a község rendkívül alkalmas lenne egy belmisszió idetelepítésére. P. Hajós még nem tett ígéretet, azonban megfontolandónak találta az elgondolást.³²

A tartományfőnök 1936 decemberében látogatott a községbe, s kedvező feltételeket talált. Kérte, hogy a képviselőtestület jelöljön ki megfelelő területet egy új templom építéséhez. Az 1937. március 2-án tartott képviselőtestületi gyűlésen a kármelita kolostor építéséhez szükséges telek kérdése is tárgyalásra került. Az előkészítő bizottság kérvényt adott be, hogy a község adja át a bikaakol területét,³³ amely egy gyorsan betelt, majd megszüntetett temető helyén volt. A testület helyeselte és támogatta e lehetőséget, kilátásba helyezte az átadást. Az eredeti elgondolások szerint tehát – a sokaknak főleg kegyeleti szempontból nem tetsző – helyszínt az akkori Erzsébet királyné utca (ma Csongrádi út) és a Madách utca sarkán jelölték meg,³⁴ mégsem itt kezdték el az építkezést.

Az alapítás megvalósulásában rengeteg kedvező tény, körülmény, sőt, csoda is közrejátszott: az időben a rend lendületesen fejlődött, s lehetősége volt a terjeszkedésre.³⁵ A zárda építésére gyűjtés indult, s a hívek nagy számban adakoztak a nemes ügyért. Sokan voltak szemtanúi egy csodás gyógyulásnak is, ami bizonyosan még inkább fokozta az elszántságot és hitet a kunszentmártoniak lelkében. Az 1937. évi mátraverebélyi-szentkúti nagybúcsún történt Seres Ferenc mesterszállási munkással, akinek évek óta nyílt sebei voltak. Amint a kegyhely forrásával lemosta, hirtelen meggyógyult.³⁶ Amikor meghallotta, hogy fogadalmi templomot építenek Kunszentmártonban, elhatározta, felajánlja munkáját, pénzét, sőt, hátralévő napjait is, hálaképpen.

Az 1939. év a gyűjtés jegyében telt. A kunszentmártoni római katolikus egyházközségi Actio Chatolica kulturális és szervezkedési szakosztályának júliusi értekezletén rögzítették jegyzőkönyvben azt a hivatalos gyűjtőbizottsági névsort, valamint ezen belül egy szűkebb bizottsági kört, amely a kármelita templom és zárda építésére engedélyezett gyűjtést lebo-

nyolította.³⁷ Timon Zsigmond apátplébános – mint egyházközségi elnök – javaslata nyomán egyhangúlag Halász Imrét választották a munka irányítására s az egész bizottság titkárává.³⁸

Az egyéni adakozások közül kiemelkedő néhai Kurucz József adománya, aki 2000 pengőt kínált a nemes célra.³⁹ 1939. december 8-án a zárdaépítési gyűjtés számadását megfelelőnek ítélte a számadó és könyvelő bizottság.⁴⁰

Az önkéntes adományok összege	3.809 P 36 fillér
ebből gyűjtőkönyvekre kiadás	7 P 72 fillér
Maradvány, mint betét	3.801 P 64 fillér
Alispáni engedéllyel gyűjtött összeg folyószámlán	12.976 P 41 fillér
Összesen	16.778 P 05 fillér ⁴¹



A község a bikaistálló helyett 5000 pengőt adományozott. A már elkészült épület ke-
reken 120.000 pengőbe került.⁴¹

Az alapítást természetesen az anyagiakon kívül erkölcsileg s különböző áldozatokkal is támogatták (mindegyikre példamutató Halász Imre ténykedése a kezdetektől), mind a rend újonnan választott vezetői,⁴² illetve a hívőközösség tagjai. Figyelemreméltóak az ezután történő események s maga az építkezés, hogy a munka közbeni összetartás és jót akarás milyen gyors és kielégítő eredményekkel járt! A legfőbb magyarországi rendi elöljárótól pedig a kunszentmártoniak megkapták az ígéretet a következő tavasszal történő országos gyűjtésre.

1940. január 15-én kapta meg P. Szabó Pál tartományfőnök Szmrecsányi Lajos egri érsektől⁴³ a Kunszentmártonban történő letelepülés engedélyét. A nagy nap emlékére Kár-



A JELENLEG IS MŰKÖDŐ KUNSZENTMÁRTONI KÁRMELITA RENDHÁZ ÉPÜLETE

oly Gyula festőművész megfestette a Kármel imakórusa számára a szent remeték ósatyjának képét.⁴⁴

1940. június 22. mind az országos rend, mind a város, de legfőként az itteni kármeliták életében kiemelkedően fontos napként íródott a naptárba. Az Újvilág utca 1390. számú házban, amelyet Kovács Sándor mérnök ajánlott fel ideiglenes otthonként, már hívek sokasága várta élükön Timon Zsigmond apátplébánossal az akkor érkező szerzeteseket. Itt volt az ideiglenes rendház és kápolna tehát. Az ide érkező P. Ignác házfőnöknek és P. Mihály áldozónapnak, valamint fr. Fidélnék és fr. Józsefnek a tevékenysége gyóntatásra és beteglátogatásra terjedt ki, a plébánia ügyeibe nem folytak, folyhattak bele.⁴⁵

A kármeliták megérkezésével az egri főegyházmegyében működő férfi-szerzetesrendek száma nyolcra emelkedett, rendházaik száma pedig tizennégyre.⁴⁶ 1940. július 8-án megkapták az Apostoli Szentszéktől a kánoni megerősítést. Ettől kezdve mint egyházjogilag elismert szerzetes testület (convent) foglal helyet a Rend nagy családjában.⁴⁷

Az országos gyűjtés eredménye alapján megállapítható, hogy sokan osztoztak az atyák és a hívők örömeiben a kolostorépítés ügyén. 1940 nyarától egyszerre kezdődött el az építés a lélekben és a fizikai világban; hiszen megkezdődtek az istentiszteletek,⁴⁸ ügyelve a római katolikus templom miséivel való ütközés elkerülésére. Minden nap kora reggeltől kora estig álltak nyitva a kápolna kapui szentségimádás céljából, illetve szentgyónáshoz és áldozáshoz is ekkor járulhattak a hívek. Betegek és haldoklók ellátására az atyák éjjel nappal rendelkezésre álltak.

AZ ÉPÜLŐ KÁRMEL

Eközben megtörtént az új kolostor helyének kijelölése. A tartományfőnökség 6.400 pengőért megvásárolta a Kurucz Fábían féle, Herczeg Józsefné tulajdonában lévő 508 négyszögöles beltelket.⁴⁹ Az 1941. május 28-án tartott rendi tanácsülésen több helybéli és idegen pályázó közül 83.000 pengős ajánlatával Gyalay Simon helyi vállalkozó nyerte el az építési munkát. Az épülettervek Valentin Károly győri építészmérnök munkái. A kivitelezés felelősségét Tomka Kálmán építőmester vállalta. Az ünnepélyes alapkövetélt 1941. június 22-re hirdették, Jézus Szíve napjára.⁵⁰ A szertartást és szentmisét Hegyessy Béla főesperes végezte a helybéli és vidéki atyákkal; az eseményre rengetegen érkeztek a 16 km-es tanyai körzetből.

Az építkezés mintegy öt hónapig tartott, tehát nagyon gyorsan, november elejére befejeződött. A munkálatokat ráadásul anyagi gondok, építési anyagok hiánya és a háború is nehezítette. A tetőszerkezet felállításakor bokrétaünnepet tartottak, ahol a házfőnök P. Ignác rámutatott: aki templomot épít, kultúrmunkát végez – a vallás a kultúra lelke, s ez a lélek a templomokból és a kolostorokból árad ki.⁵²

1941. november 9-én szentelte fel a rendházat és a benne kialakított kápolnát dr. Hász István, a magyar honvédség táborigazgatója, P. Hász Brokárd kármelita atya testvére, aki a keszthelyi házfőnök volt, s ő is intézett szentbeszédet e napon. Kijelölték a templom helyét is, az egykori – néhány éve már nem itt funkcionáló – tűzoltóság székházának a portáján, a megvalósításra azonban máig nem került sor.

1942 tavaszára a ház végső formája, a homlokzat, a cellasor kialakult, s alkalmassá vált a tényleges, szabályszerű rendi élet megkezdésére. Már 1940 nyarán, még az ideiglenes ál-

2002/XIV. 5-6.

lapotok idején „eltűntek a kilincsek a hívek elől”, hogy az ott élő szerzetesek gyakorolhassák a clausurát. A pápai clausura⁵⁵ védi a szerzetesek erényét, megóvja a világ szellemétől, biztosítja a fegyelmet a zárdában.

Tiszteletreméltó vendég érkezett 1941 novemberében: az országban tartózkodó P. Siori Péter Tamás, a rend római generálisa tüntette ki látogatásával a helyi közösséget⁵⁶ bízató szavakkal erősítve őket az akkori nehéz időkben.

PÁTEREK ÉS FRÁTEREK, ÉLET ÉS MUNKA

P. Pálvölgyi Ignác 1942-ben megvált a házfőnöki tisztségtől, helyét az eddigi tartományfőnök P. Szabó Pál foglalta el. Őt 1948-ban P. Hász Brokárd követte. A kármelita atyák közül hosszabb-rövidebb ideig a következő atyák és testvérek teljesítettek szolgálatot Kunszentmártonban: P. Mihály, P. Alfonz, P. Márk, P. Teofil, P. Marián, P. Ciprián, P. Rafáel, P. Grácián, P. Kelemen, P. Berthold, P. Jeromos, P. Brúnó, P. Fülöp, P. Bonifác, P. Juvenál, Ü. Terézius, jelenleg pedig Ü. Zselepszki Fábián; Fr. Fidél, Fr. József, Fr. Márton, Fr. Kajetán, Fr. Elek, Fr. Benedek, Fr. Mátyás, Fr. Béla, Fr. Jób, Fr. Antal, Fr. Egyed.

1950. februárjában az itteni Kármel priorátus⁵⁷ rangjára emelkedett. Hat páter és négy segítő testvér működött a rendházban.⁵⁸

Mégiscsak kénytelen volt a rend a plébániai feladatkört elvállalni még 1944-ben. Október 8-a után, mikor a második világháború községünket is elérte, a területet két részre osztották, s a déli felének átmenetileg P. Szabó Pál lett a plébánosa.⁵⁹ A megosztás egy évig tartott.

A kolostorbélieknek 10 évük volt a belmissziós kötelezettségük teljesítésére. A hit iránt közönyössé váló, vagy arra hajlamos rétegek, valamint a peremvilágban élő népek, vagyis a tanyavilág és a Tiszazug templomoktól távol élő lakóit igyekeztek kiszolgálni. Istentiszteleteken elcinte a két-három, majd hatra növevő rendi papok számának változásával alakult a rendszer is: naponta 4-6 szentmisét tartottak a zsúfolásig telt kápolnában, különösen ünnep- és vasárnapokon. Ilyenkor akár 5-800 hívő is összegyűlt, ülőhelyet viszont csak 150 személyre tudtak biztosítani.

A kápolnában két, falba süllyesztett, zárt gyóntatószékben két gyóntató atya teljesített szolgálatot. A szükségességet és a “hatékonyt” igazolja az áldozók folyton növekvő száma (1949-ben már 39.200 volt az évi szentáldozások száma). Az atyák eközben a házakhoz is ellátogattak, ahol betegek éltek, vagy ahol már az utolsó kenetet kellett feladni. P. Mátéffy Brúnó nevéhez fűződik az egykori Almásy majori (ma Kungyalu) lakóinak lelkipásztori felkarolása, amely lassanként független plébániává alakult.⁶⁰

Az élet a falakon belül és kívül is tevékeny és eredményes volt, a kármeliták itteni meglepedése sokak szerint az isteni gondviselés jutalmazása a településnek és a hatóságára eső vidékek lakóinak. Nagyon fontos azonban, hogy bővebb leírással szolgáljak magáról a szerzetességről, mint gyűjtőfogalomról, a szerzetesi elkötelezettségről, hogy világosan látszódjon e rend minden hasonló vonása és egyedisége is. Ezek után pedig különösen beszélni kell a kármeliták szívéhez oly közel álló Szűz Máriáról, az Őt övező Mária-kultuszról, ezzel együtt a Skapuláréről, melyet anyai pártfogásának különleges jeleként adott a rendnek 750 évvel ezelőtt.

A SZERZETESSÉG

A történelem során mindig akadtak emberek, akik csak Istennek akartak élni. Ezt csak úgy valósíthatták meg, ha a világtól elvonultak... az egyház mindig is ápolta ezt az intézményt, mert ebben az életben, életformában valósul meg kiemelkedően az egyház megszentelő munkája.⁶¹ A szerzetek, szerzetesek történetének a vallásemélet nem szentelt mindig kellő figyelmet, mert hiszen ezt az intézményt mintegy a vallási áramlatok melléktermékének tekintette. Világnézetükben a világ különböző okokból eltorzult képe arra készíti az embereket, hogy egy nem mindennapi világba meneküljenek, amelyet az emberektől a szerzetesrend regulája és klauzúrája zár el.⁶²

Az indoeurópai nyelvekben a szerzetesek jelölésére szolgáló kifejezések a görög „monakhosz” szóból származnak, és egyedül élő embert jelentenek.⁶³ Ritka vallási jelenség a remetélet vagy magányos aszkézis („eremosz”: magányos), amely zárt, szervezett formájú, hagyományhű, szabályokhoz kötődő közösségben valósul meg (monaszticizmus).

Mária-kultusz és skapuláré

Maguk a karmeliták, a Kármel különböző nemzedékei „arra törekedtek, törekednek, hogy életüket Mária példája szerint alakítsák”.⁶⁴ A Rend korai irataiban a Mária tisztelet folyamatosan kiemelt helyen szerepel.⁶⁵ A Mária-jelenések jelentős befolyást gyakoroltak a katolikus vallásosságra, példája ennek a rózsafüzér vagy a skapuláré. A Mária-skapulárék közül a legrégebb és legismertebb a Kármelhegyi Miasszonyunknak felajánlott barna skapuláré. Eredetét az Új Katolikus Enciklopédia így magyarázza: „a karmelita legenda szerint a mi asszonyunk 1251-ben Cambridge-ben megjelent Szent Simon Stocknak, s egy barna skapulárét mutatva neki kijelentette, hogy aki azt haláláig viseli, az megőriztetik a pokoltól, és a halálát követő első szombaton ő maga viszi fel a mennybe”.⁶⁶ A skapuláré ájtatosságot az egyház azonnal elfogadta és ajánlotta. Különösen az úgynevezett szombati kiváltság révén terjedt el⁶⁷ (ami a Szűzanya ígéretére vonatkozik). Kezdetben a skapuláré egy nagy méretű szövetdarab volt, amit a vállakra terítettek (scapular: váll). Ma viszont két kis duplanégyzet alakú ruhából áll, mely két kötélen lóg le a vállról és a ruha alatt hordják.⁶⁸ Valamennyi karmelita kolostor temploma – mind a férfi, mind a női (I. és II. rend) – egyben Mária-kegyhelye az adott országrésznek, a budapesti Kármel pedig az országos főkegyhelye a skapulárés Szűz Máriának, akinek július 16-i búcsúja zarándokok sokaságát vonzza.

Minden zárda mellett harmadrendi csoport alakul. Ez a világi karmelitaké. Sokkal inkább tömegszervezet az úgynevezett Skapuláré Társulat, mert tagjait csak a vállruha viselésére kötelezi.⁶⁹

A Szentszék már az 1380-as években jóváhagyta a Rend elnevezését, ezt ma is használja: „A Kármelhegyi Boldogasszony testvérei”. Kiemelkedő Máriás tisztelet jellemzi a karmeliták imádságát, szemlélődését, az apostoli tevékenység minden módját és az evangéliumi lemondást.⁷⁰ A kunszentmártoni Kármel hatósugara már a 40-es évek elejétől mind jobban kiterjedt a környékre, a Tiszazugban (lelkigyakorlatokat vagy missziókat tartottak az atyák Tiszakürtön, Homokon, Szelevényen, Tiszaföldváron). Az evangelizálás munkáját egyre növekvő körzet falvaiban és városaiban végezték (1943-tól például Csallóközben, majd sorra Komáromban, Miskolcon, Csongrádon, Békésszentandráson, Szentesen, stb.).⁷¹

OKTATÁS

Az előbb Győrben, majd Keszthelyen működő „juvenátus”, kisszeminárium a rendi utánpótlás nevelésére, oktatására főleg elhelyezési gondokat okozott mindkét rendháznak, ezért itt működött néhány évig a bölceleti kurzus. Egy éven át pedig utolsó éves kispapok képzése folyt.⁷² 1943-ban helyezte a rendi hittudományi főiskola filozófiai fakultását Kunszentmártonra a tartományi előljáróság. A tanári kar P. Brokárd és P. Teofil vezetésével ennek megfelelően ide kapott áthelyezést. Négy atya heti húsz órában végezte a kispapok képzését. A karmelitáknak az iskolai hitoktatásban is részt kellett vállalniuk. Öt páter vonatlat, gyalogosan, kerékpárral: sárban, hóban közelítette meg a nagy távolságokban lévő iskolákat. Két helybeli és hét tanyai iskola gyermekeit oktatták heti 26 órában díjtalanul. A hitoktatásban részesülő tanulók összlétszáma 444 volt, és természetesen elsődlozásra is számos gyermeket készítettek fel az atyák.⁷⁴

A Kármel sajátos egyesülete, a harmadrend, a szerzetesi életeszményt világi körülmények között igyekszik megvalósítani. Városunkban két csoportban fejtették ki tevékenységüket. Az asszonyok csoportja 1848-49 fordulóján 39 tagból, a lányoké 30-ból állt, mindkét helyre jelöltek is tartoztak. Vezetőjük P. Brokárd és P. Juvenál volt. A ministránsokat 5-6 éves kortól a Szent Tarzicius Egyesület fogta össze. A szerzetesek önművelését szolgáló könyvtáron kívül az atyák a harmadrend segítségével kölcsönkönyvtárat létesítettek. A sekrestyében állandóan kaphatóak voltak hitbuzgalmi témájú könyvek, katolikus lapok, énekfüzetek.⁷⁵ A testvérek (legalábbis a kezdeti időkben) a sekrestyében rózsafüzérek javítását is vállalták. A gyógyszerként is alkalmazható híres „Karmelita Cseppek” (citromfű, citromháj, szerecsendió, fahéj és szegfűszeg szeszes párlata) árusítása is itt történt.⁷⁶

Csak lassan gyarapodik a rend az indulás óta. Az 1989-es újrakezdekskor töretlen hittel és lelkesedéssel láttak munkának itt és az egész országban. Azóta már vannak fiatal társaik is más rendházakban.

KULTÚRA

Ami a Rend kulturális tevékenységét illeti, első helyen kell szólnunk a „Szent Teréz Énekkar” működéséről, amelyet P. Rafael szervezett 1945-ben a kápolnát látogató hívek soraiból. A 40-50 főből álló vegyes kar rendszeres templomi szolgálatán kívül, néhány év alatt magas színvonalra emelkedve 1948-ig huszonhét különböző rendezvényen szerepelt. A karvezetői munkát ezután P. Juvenál folytatta.

Az atyák tevékenyen részt vettek a község kulturális megmozdulásaiban. Az énekkari szerepléseken és a lelkgyakorlatokon kívül konferencia-beszédeket tartottak az Iparos Székházban, ismeretterjesztő előadásokat rendeztek a Katolikus Körben. Sokak számára emlékezetes marad például P. Pálvölgyi Ignác házfőnök atyának a csillagok világáról



A RENDHÁZ ALAPKÖLETÉTELE 1941 JÚNIUS 22-ÉN

tartott népszerűsítő előadása. A hit és erkölcs gyakorlati kérdéseire a KALOT és KALÁSZ ifjak előadássorozat keretében kaphattak értékes választ. A karmeliták tevékenysége a helyi sajtó működését is gazdagította. A Kunszentmártoni Híradó és a rend havilapja, a „Szent Terézke Rózsakertje” sokat foglalkozott a Kármel ügyével, értékes helytörténeti beszámolókat hagyva ezzel az utókorra.⁷⁷ Az 1948-tól kezdődő események azonban nemcsak a karmeliták, hanem az egész ország életében is nagy törést okoztak. Az épp csak egy évtizede lendületet kapott itteni szerzeteseknek sok kára s hányattatása származott belőle.

A hatalom diktálta kényszerszünet és államosítás

Magyarország 1948 nyarán az iskolákat ($\frac{2}{3}$ -ad részük volt az egyház kezén) államosították. Az általános iskolától az egyetemig most már egységes, államilag megszabott tanterv szerint nevelték az ifjúságot.⁷⁸ A diktatórikus rendelkezés 1950-ben – az egyház és az állam között létrejött megállapodás – szerzetesrendeket és öt szemináriumot törölt el, több templomot megszüntetett. Ezután Rákosi Mátyás pártfőtítkár „szimbólumnak” négy (3 férfi és 1 női) tanító rendet hagyott meg.⁷⁹ A szerzeteseket először elhurcolták az ország egyik feléből a másikba – megfélemlítés és a püspöki kar tárgyalásra bírása végett. Június 9-én éjjel a keleti részekbe hurcolták teherautókon a zárdalakókat. A gyóriek Tihanyba kerültek, Kunszentmártonba pedig a szentgotthárdi, pécsi és bajai ciszterci rendi paptanárok zöme. Az egyik ciszterci rendtag, Maróti Ervin, aki itt is maradt a Kármelben napjainkig, így emlékszik vissza az eseményekre: „A ponyvákat leszíjzták. Azt tudtuk, hogy két rendőr ül középen lánán, puskával kezükben... Beszélni nem lehetett. Arra gondoltunk, hogy valahova a Szovjetunióba visznek bennünket, Szibériát illenék mondani...”⁸⁰ Valóban az volt az akkori hatalom célja, hogy megrévevessze, kényszerítse a remeterend jámbor atyáit, ám mégis enyhébb volt, ami ezek után következett, mint amire legtöbbször számítottak: „Mikor ide (Kunszentmártonba) megérkeztünk [...] nagydarab kármelita jött nagy lelkesen: Isten hozta kedves testvéreinket! Hát Brokárd atya volt. Biztatónak látszott a helyzet. Különösen, hogy összetalálkoztunk a bajai rendtársakkal. Aztán késő estére jöttek meg a szentgotthárdi rendtársak [...] Hát így aztán egy új konventet alkottunk szép számmal [...] Megható volt az, hogy a falu népe mennyire gondoskodott rólunk. A kerítésen a kiskapun belül nem jöhettek, ezt a rendőrök nem engedték, de hozták az ennivalót...”⁸¹ A hivatalos szeptember 7-i feloszlítás után, amikor is az elég egyoldalúan megszabott megegyezés törvényerejűvé lépett, megkapták azt az „engedélyt” a rendek, hogy „mindenki mehet, amerre lát”, csak a helyére nem mehetett vissza.

Gergely Jenő *A katolikus egyház Magyarországon 1944–1971 között* című könyvének 115. oldalán áll a következő mondat: „történelmi rávlatból visszatekintve megállapíthatjuk, hogy a szerzetesrendek szinte teljes felszámolása nem egy esetben az adminisztratív intézkedések túlzásai, az akkori politikai küzdelmekből fakadtak és nem kimondottan társadalmi igényből, szükségletből. Feltehetőleg más szituációban egyes nagy múltú, a néphatalom iránt lojális szerzetesi intézmények megfelelő ellenőrzés mellett fenntarthatók lettek volna.”⁸² A történelem azonban, mint tudjuk, nem alakult így: lassan kihálnak a volt szerzetesek, akik a „kényszerszünet” éve alatt csak (sokszor méltatlanul) korlátozva, a szerzetességet nem gyakorolva élhettek.

A helyi Kármel épületének nagy részét is állami kezelésbe vették lakásokat, hivatalokat

2002/XIV. 5–6.

alakítva ki benne. A szerzetesközösség tagjai egyházmegyei szolgálatba, illetve civil státusba kerültek. Páter Brokárd vezető lelkési kinevezést kapott, P. Brúnó káplán, P. Juvenál kántori beosztásban működhetett tovább. Brokárd atyát a rendőri hatóságok zaklatták, míg nem 1954-ben Hejcére helyezték a nyugdíjas nővérek otthonába. Béla és Egyed testvérek is távoztak az 1953-54. év folyamán. A 74 éves Márton testvér pedig épp tervezett utazása napján rövid betegség után hunyt el a Kármel falai között. Végül Juvenál atya távozásával kármelita nélkül maradt a város és a környék is. A lelkészség pasztorációs tevékenysége tehát a sorstörő dátumtól kezdve papíron létezett csupán, de az állami nyomás egyre több akadályt gördített az élet és a munka elé.⁸³ Érdemes azonban néhány gondolatot szentelni Juvenál atyának, akit sokan ismertek és szerettek a városban, többen a vekeri tanítóként emlékeznek rá. Az évekig tartó „kényszerhallgatás” után is, amikor visszatért az élet a régi kerékvágásba, ő is itt volt, amíg egészsége engedte. 2000-ben, a Kármelita Napok után távozott el.⁸⁴ Keller Lőrinc néven született a Győr megyei Kunszigeten. 1947. június 27-én szentelték pappá, s a következő évben került Kunszentmártonba. Amikor a rendeket feloszlatták, lelkészkedő papként maradt itt, vezette az énekkart, 1959-ben büntetésből Rakamazra helyezték. Kanyargós utak után került vissza újra a városba a rendszerváltozást követően. Am ekkorra szétfoszlottak a korábbi közösségek, sok új lakó települt a régiek helyére.⁸⁵ A rendtagok közül pedig sokan szétszóródtak, hiszen '50-ben szinte mindenkit országszerte „szélnek eresztettek”.

1954-től a II. számú plébániának nevezett lelkészség (azaz a volt Kármel) élére Bánhegyi Béla érseki tanácsos kérte idehelyezését. 1959-ben utóda Mosonyi József lett. Halála után, hónapok múlva nevezte ki az egri érsek P. Szabó Imre Dávid ferences atyát a Kármel élére. Az atyák az ínséges időkben is mindent megtettek, hogy a fogyatkozó hívek lelkében megőrizzék a Kármel szellemét, de az évek multával mindez teljesen a falak közé szorult vissza. Bizonyos állami szervek el akarták érni, hogy a lelkészség szűnjön meg, s olvadjon bele a főplébánia szervezetébe. Szerencsére azonban dr. Mészáros Lajos egri érseki helynök nem volt hajlandó hozzájárulni egyetlen miséző hely megszüntetéséhez sem. Ez mentette át a Kármel-kápolnát a legnehezebb időszakon.⁸⁶

Rendszerváltás – „újjászületés”

1989-től nyíltak meg újra a tartomány összes zárdái. Elsőként augusztus 28-án a budapesti rendházat vehette ismét birtokba, majd a telekkönyvileg 1942 óta a Rend tulajdonában lévő rendházakat – Győr, Keszthely, Kunszentmárton, Pápakovácsi, Pécs és Miskolc városokban – is újra birtokolhatta.⁸⁷ A megfogyatkozott rendtagok újból élnek a szerzetesi életet.

Juvenál atya, aki utolsó kármelitaként hagyta el Kunszentmártont, 30 évi egyházmegyei papi szolgálat után elsőként, immár házfőnöki minőségben került vissza az Alföld egyetlen kármelita kolostorába.⁸⁸ 2000-ben a Provinciális atya szólítására került a miskolci rendházba, jelenleg Pesten él a Lehel utcai Kármelben.⁸⁹ A Kármelita Napok elmúltával érkezett a városba P. Zselepszki Fábián, jelenleg ő tevékenykedik itt, mindezidáig egyedül, illetőleg a Világban Élő Kármelitákkal együtt. A V.É.K. itteni volt vezetője, Lapu Katalin, akit testvérével, Erzsébettel együtt kedves tanítónőjeként őriznek sokan emlékezetükben, az úgynevezett harmadrend tagjai, akik, bár a mindennapi életet élnek, ugyanúgy követik a Rend er-

kölcsi értékeit. Havonta összegyűlnek a belső ima közösségszervező és megtartó áldásában részesülni. A gyülekezet, különösen a fiatalok sajnos a régebbi számokhoz viszonyítva kisebb számban jelennek meg. Az egyháznak, így a karmelitáknak is nehéz feladat e modern korban a lelki gondozást teljesíteni, a vallást ápolni – erős konkurencia a mai világ mindenféle sajátossága, az emberek életében felmerülő újfajta helyzetek és problémák sokasága.

Am örvendtes, hogy mégis betérnek a békét sugárzó épületbe a lelki táplálékra vágyók, s az is egyfajta „toborzó” újtásnak tűnik, hogy a vasárnapi szentmisén gitárkísérettel énekelnek. Ezek az összejöveteleken aránylag nagy számban jelennek meg az ifjabb, középkorú polgárok is. Még biztatóbb a tény, hogy nemrég érkezett P. Fábíán mellé Leó testvér (2001. októberében), aki végre új segítsége lesz az atyának és a hívőknek.⁹⁰ Már Juvenál atya idejében kezdték egyre többen igénybe venni a lelki gondozó szolgálatokat. A rendházban már nem folyik hitoktatás, csak az iskolákban. Fontos feladat az emberek mentálhigiénés ellátása. Mindennek egyenes folytatása a lelkigyakorlat, mint a rend tevékenységének másik fontos területe. A lelki megnyugvás következő gyógymódja a gyóntatás, s lassan ugyan, de emelkedik az ezekben részt vevők száma.⁹¹

A karmeliták jelvényén lévő mondat – *Zelo, zelatus sum pro Domine exercitui; Buzgólkodva buzgólkodtam a seregek ura, Isten dicsőségéért* – , arra hivatott, hogy hirdesse, számukra Isten szemlélése nem öncélú. A Kármelt s magát a szerzetességet vizsgálva láthatjuk, mennyire ki van szolgáltatva az események viharának. Pozitív eredményként könyvelhető el, hogy a rendek mégis képesek lépést tartani, változni, alkalmazkodni az új időkhez.

Egyházi szociológusok felméréseire támaszkodó statisztikai adatok mutatják a megkeresztelt jelentős rétegének vallástalanodását, a papi és a szerzetesi életforma iránti érdeklődés csökkenését.⁹² Sokan beszélnek manapság a vallás válságáról, amelyet ha el is fogadunk tudós bizonyítások tényeként, azt is látnunk kell, hogy az ide vezető okokkal a vallás intézményei felveszik a harcot (még ha ez belső megosztottságot eredményez is). A fejlődéssel, gyorsulással együtt változnak a rendi élet alapeszméi is. Napjainkban újszerű, konkrét feladatok jelennek meg az apostolkodás, evangelizáció, tanítás mellett. És nemcsak „életben tartják magukat” a rendek, de újak is születnek, jó példa erre az ez évben Kazahsztáni Köztársaságban megkezdődött új karmelita kolostor létesítése.⁹³

S mint ahogy mindig is voltak olyan emberek, akik életüket Istennek szentelve, a világtól elvonulva kívántak élni, ezután is élni fog ilyen törekvés (épp ez a lényege a szerzetesek sajátos életformájának). Bármennyien is lesznek ezek az emberek, bármekkora fordulat is a világ.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- A Karmel – az imádság háza – Miskolcon.* 2001. Kiadja a Miskolci Karmelita Templom és Rendház Rekonstrukciójáért Alapítvány Kuratóriuma.
- A Karmelita Rend Kunszentmártonban.* 1941. F. k. Szabó Pál.
- A Kunszentmártoni Kármelita Rendház, mint ideiglenes plébánia anyakönyve.*
- BALOGH FERENC: *Vallási ismeretek, szakrális terek.* Budapest, 1991, Kereskedelmi és Idegenforgalmi Továbbképző Vállalat.
- Cibaki Hírek,* 1998. szeptember.
- GECSE GUSZTÁV: *Vallástörténet.* Budapest, 1980, Kossuth.
- Historia Domus* 1. Plébániai Irattár, Kunszentmárton.
- Egri Egyházmegyei Közlöny.

- SCHFTVIK GYÖRGY (szerk.): *Jász-Nagykun-Szolnok vármegye múltja és jelene*. Pécs, 1935.
Jézusról nevezett Szent Teréz összes Művei I. II. III. Budapest, 1923, 1928, 1996. (Ford.: Szent Teréziáról nevezett Ernő atya, sarutlan karmelita).
- JÓZSA LÁSZLÓ: A kunszentmártoni Kármel félévszázados története. In *Magyar Egyháztörténeti Vázlatok* III. kötet, Budapest.
- KOWALSKI, JAN WIERUSZ: *Szerzetesek, egyházak, társadalom*. Ford.: dr. Pfeifer Dániel. Budapest, 1975, Kossuth.
- Kármel – A Magyar Sarutlan Kármelita Rendtartomány belső lapja*
 Körös-Tiszavidék
 Kunszentmártoni Híradó
- MILLER, ELLIOT – SAMPLES, R. KENNETH: *A szűz kultusza*. Ford.: Kalcsics Gábor és Ildikó, 1994, Michigan, 1992. Baker Book House
- P. MÁTEFFY J. BRÚNÓ O.C. D.: *Kármelita rend története Magyarországon*. Székesfehérvár, 1996.
- Skapuláré 750 év*. Budapest, 2001, Magyar Sarutlan Kármelita Rendtartomány.
 Szent Terézke Rózsakertje
- UNGER MÁTYÁS – SZABOLCS OTTÓ: *Magyarország története*. Budapest, 1973, Gondolat.
- Barna Gábor: Beszélgetés Maróti Ervinnel –1987. február.
- Lapu Katalin, a V.É.K. volt helyi vezetőjének és Lapu Erzsébetnek elbeszélései.

JEGYZETEK

- ¹ E kifejező idézetet PUSKELY MÁRIA: *Avilai Teréz* c. könyvéből kölcsönöztem, amely a válásreformáló szent életrajzát, elmélkedéseit tartalmazza élvezetes magyarázatokkal
- ² A jegyzetelt szerzők mellett elsősorban Józsa László tanár, helytörténész és dr. Barna Gábor néprajzkutató munkája volt nagy segítségemre.
- ³ JÓZSA LÁSZLÓ: A kunszentmártoni Kármel félévszázados története. In *Magyar Egyháztörténeti Vázlatok* III. kötet, Budapest, 1991., 161.o. A továbbiakban: M.E.V.
- ⁴ *A Kármel – az imádság háza – Miskolcon*. 2001., kiadja a Miskolci Kármelita Templom és Rendház Rekonstrukciójáért Alapítvány Kuratóriuma, 3.o. A továbbiakban: A Kármel
- ⁵ BALOGH FERENC: *Vallási ismeretek, szakrális terek*. Budapest. 1991. Kereskedelmi és Idegenforgalmi Továbbképző Vállalat, 98. o.
- ⁶ M.E.V. 165.o. A Szabályt 1226-ban hagyta jóvá III. Honorius pápa.
- ⁷ A Kármel, 5.o.
- ⁸ Egyház-doktor, Avila Alba de Torre, 1515–1582.
- ⁹ 1542 Fontiveros – 1591; Terézia ösztönzésére alapítja az első megreformált férfi kolostort az erélyes, szent egyház-doktor, kinek bölcsességét példázzák ma is aktuális művei.
- ¹⁰ Rövidítve O.C.D. – Sarutlan Kármeliták Rendje , A Kármel, 6.
- ¹¹ *Jézusról nevezett Szent Teréz összes Művei* I. II. III. Budapest, 1923, 1928, 1996, (ford.: Szent Teréziáról nevezett Ernő atya sarutlan karmelita) Er.: 1951. Madrid.
- ¹² BV – A belső várkastély (Összes Művek I.)
- ¹³ F – Fohászok (ÖM. III.)
- ¹⁴ A XX. Században boldoggá vagy szentté avatott nővérek: Lisieuxi Szent Teréz, Szentháromságról nevezett Boldog Erzsébet, Boldog Edith Stein, Los Andres-i Szent Teréz, vagy a néhány éve szentté avatott Rafael Kalinowski atya (aki a győri karmelben kezdte papi tanulmányait): a magyarországi rend kiemelkedő szent életű tagja volt Marton Marcell atya (1877-1966), szentté avatásáért számos rendi kiadvány, lap intéz kérését, imát.
- ¹⁵ A Kármel, 14.
- ¹⁶ Balogh, 98.

- ¹⁷ P. MÁTEFFY J. BRÚNÓ O.C. D.: *Karmelita rend története Magyarországon*. Székesfehérvár, 1996. 47.
- ¹⁸ A Karmel, 15.
- ¹⁹ 1287–1318-ig és 1327–1348-ig ölelte fel egész Közép- és Észak-Európát a német tartomány, ezektől pedig véglegesen alsó- és felső- német tartománnyá válik.
- ²⁰ A Karmel, 15.
- ²¹ Uo.
- ²² 1950. szeptember 7-i Minisztertanácsi Rendelet meghozatala alapján szüntették meg a szerzetesi rendek működési területeit, a rendházakat át kellett adni a hatóságoknak.
- ²³ BARNA GÁBOR: A Karmelita Rend kunszentmártoni letelepedésének 50. évfordulóján 1990. október 15. In *M.E.V.*, Egyháztörténeti Konferencia, 3–4.
- ²⁴ SCHEFTVIK GYÖRGY (szerk.): *Jász-Nagykun-Szolnok vármegye múltja és jelene*. Pécs, 1935. 439.
- ²⁵ A következő megosztásban: Érköz 502, Gyalupuszta 628, Istvánháza (puszta) 382, Jaksor 450, Köttön 590, Paptelek 61, Telekpart 195, Ugar 196 és Veker 173 lakóval. Uo. 440.
- ²⁶ Pasztorál: lat.vall.-lelkipásztori gondozásban részesít (közösséget)
- ²⁷ M.E.V.162.
- ²⁸ Uo.
- ²⁹ Uo.163.
- ³⁰ Halász Imre: sz. 1897. Kunszentmárton. A polgári iskola magyar-német szakos tanára. Az egyházközségi életbe tevékenyen bekapcsolódott. Feleségével, Ringvald Rózával évente szerveztek Mátraverebély-Szentkút zárandoklatot, s a Jézus Szíve Szövetség férfi és női csoportjának összetoborzása is az ő érdemük. M.E.H.164.
- ³¹ *Körös-Tiszavidék*, 1936. december 6.
- ³² Halász Imréné Ringvald Róza visszaemlékezése alapján. In M.E.H. 164.
- ³³ *Kunszentmártoni Híradó*, 1937. március 7.
- ³⁴ Halász Imre az 1937. évi mátraverebély-szentkúti búcsúról szóló cikkében írta, hogy a kegyeletstörténet állapotokat a Szent István emlékévként megörökítésére egy gyönyörű Mária-templom felépítésével lehetne javítani. Vö.: Halász Imre: Hetedszer Mátraverebélyen, *Kunszentmártoni Híradó*, 1937. augusztus 15.
- ³⁵ Akkori három kolostorában, Győrben, Keszthelyen és Budapesten 1940 körül 52 felszentelt páter, 28 örökfogadalmas segítő testvér, összesen 80 karmelita szerzetes élt. M.E. V. 164.. Vö.: Religiosorum et Monoalium Discalceatorum Ordinis B. Maiac V. De Mont Carmelo in Hungaria Anno 1943. 11–47.
- ³⁶ Vö.: *Törös-Tiszavidék*, 1937. augusztus 15.
- ³⁷ A szűkebb körű bizottság tagjai: Kiss Kálmán, Dósa Lajos, Zsiros Béla, ifj. Nagy László, Harangozó Péter és Gyöllai József.
- ³⁸ Vö.: *Historia Domus I.* Plébáiai Irattár, Kunszentmárton.
- ³⁹ Vö.: *Egri Egyházmegyei Közlöny*, 1939. április 15. 61.
- ⁴⁰ Tagjai: Nagy Károly és Barna Péter egyházközségi számvizsgálók, Jenci József pénztáros és Halász Imre titkár.
- ⁴¹ M.E.V. 168.
- ⁴² P.Szabó Pál provinciális, P. Ignác, P. Cyrill, P. Brokárd és P. Miklós.
- ⁴³ Kunszentmárton a váci és a nagyváradai (jelenleg Szeged-Csanádi) püspökség határai között terül el, azonban –Mesterszállással együtt – 1721 óta az egri egyházmegyéhez tartozik. M.E.V. 161.
- ⁴⁴ Kis réztáblán a következő olvasható: „In memoriam Dei 15. Jan. 1940. Festi S. Pauli Erem. Foundationem Carmeli Kunszentmárton Agiae determinatis”.
- ⁴⁵ Vö.: *Szent Terézke Rózsakertje*, XIII. évf. 3. sz. 1940. július.
- ⁴⁶ M.E.V. 169.

- ⁴⁷ Vö.: *Egri Egyházmegyei Közlöny*, 1940. június 15. – Kunszentmártoni Híradó, 1940. július 14. – Szent Terézke Rózsakertje XIII. évf. 3. sz. 1940. július
- ⁴⁸ Nyári időszámításkor: hétköznap: délelőtt 6 és 8 óraker szentmise, délután ½ 7-kor litánia, vasár- és ünnepnap 6 óraker csendes szentmise, 9 óraker nagymise. Az év többi részében: ½ 7-kor és 8 óraker szentmise, délután 6 óraker szentmise és litánia. Nagyobb ünnepeken délelőtt is tartottak rövid beszédet a nagymisével kapcsolatban. Minden hónap első péntekén az első mise Jézus Szíve tiszteletére szentségkitételes nagymise volt. Minden hónap 17-én az első misét Szent Terézke tiszteletére rendezték. Minden 25-én reggel volt a Prágai Kis Jézus Társulatának énekes miséje. A hónapok negyedik vasárnapján délután a litánia előtt körmenetet tartottak a Kármelhegyi Boldogasszony tiszteletére. M.E.V.170.
- ⁴⁹ M.E.V. 171.o., vö.: Kunszentmártoni Híradó, 1940. október13. (a továbbiakban : K.H.)
- ⁵⁰ Vö.: K.H. 1941. május 31., június 7., ill. Szent Terézke Rózsakertje 2–4. 1941. június (a továbbiakban: Sz.T.Rk.)
- ⁵¹ Vö.: K.H. 1941. június 28., ill. Sz.T. Rk. 3., 1941. július
- ⁵² Vö.: Sz.T.Rk.1941. november 21., ill. K.H. 1941. október 4.
- ⁵³ Vö.: M.E.V. 172. ill. Sz.T.Rk. 1941. december
- ⁵⁴ Chronica 64
- ⁵⁵ „Zárlat”, a kolostornak zárt, csak külön engedéllyel látogatható része.
- ⁵⁶ K.H. 1941. november 29.
- ⁵⁷ Lat. vall.: perjelség – a perjel valamely katolikus szerzetesrend házfőnökének állása, hivatala.
- ⁵⁸ M.E.V. 173. vö.: Chronica129–198
- ⁵⁹ Vö.: A Kunszentmártoni Kármelita Rendház, mint ideiglenes plébánia anyakönyve.
- ⁶⁰ M.E.V. 174.
- ⁶¹ Vö.: Balogh, 80.
- ⁶² KOWALSKI, JAN WIERUSZ: *Szerzetesek, egyházak, társadalom*. Ford.: dr. Pfeifer Dániel. Budapest, 1975, Kossuth. 12–13.
- ⁶³ Uo.: 5.
- ⁶⁴ II. János Pál levele a kármelita Mária-év alkalmából. Vatikán, 2001. márc.25., in: *Skapulárré 750 év*. Budapest, 2001, Kiadja a Magyar Sarutlan Kármelita Rendtartomány.
- ⁶⁵ A Karmel, 9.
- ⁶⁶ MILLER, ELLIOT – SAMPLES, R.KENNETH: *A szűz kultusza*. 122–123. (Ford.: Kalsics Gábor és Ildikó, 1994.) Michigan, 1992, Baker Book House.
- ⁶⁷ A Karmel, 11.
- ⁶⁸ Miller-Samles, 122.
- ⁶⁹ Vö.: P. Mátéffy, 103.
- ⁷⁰ A Karmel, 10.
- ⁷¹ Vö.: M.E.V., 175–176.
- ⁷² Vö.: P. Mátéffy 98.
- ⁷³ M.E.V. 173.
- ⁷⁴ Részletesen az oktató atyák és az iskolák: P. Brokárd, érparti iskola; P. Ciprián, Bercsényi U. Iskola; p. Rafael, Ugar tanyai iskola; P. Juvenál, vekeri iskola, telekparti iskola; P. Fülöp, jaksori iskola; P. Bonifác, Papszász major, P. Brúnó, Gyalu, Almássy major; 1948–49-es tanév M.E.V. 175.
- ⁷⁵ M.E.V. 177.
- ⁷⁶ *A Kármelita Rend Kunszentmártonban*. 1941. F. k.: Szabó Pál.
- ⁷⁷ Vö.: M.E.V. 176–177. ill. a kunszentmártoni Helytörténeti Múzeum iratanyaga.
- ⁷⁸ UNGER MÁTYÁS – SZABOLCS OTTÓ: *Magyarország története*, Budapest, 1973, Gondolat. 319.
- ⁷⁹ Vö.: P. Mátéffy, 99.
- ⁸⁰ Beszélgetés Maróti Ervinnel, 1987. február. A mintegy 40 oldalas gépelt interjú Barna Gábor készítette, a példány testvérének, Barna Mária kunszentmártoni tanárnőnek a tulajdona.

⁸¹ Uo.

⁸² Uo.

⁸³ Vö.: M.E.V. 177-178.

⁸⁴ Lapu Katalin, a V.É.K. volt helyi vezetőjének és Lapu Erzsébetnek elbeszélései nyomán, illetve egy Tóth nevű újságíró Juvenál atyával való beszélgetéséből készült újságcikk alapján. *Cibaki Hírek*, 1998. szept.

⁸⁵ Uo.

⁸⁶ M.E.V. 178.

⁸⁷ A Karmel 16.

⁸⁸ M.E.V. 179.

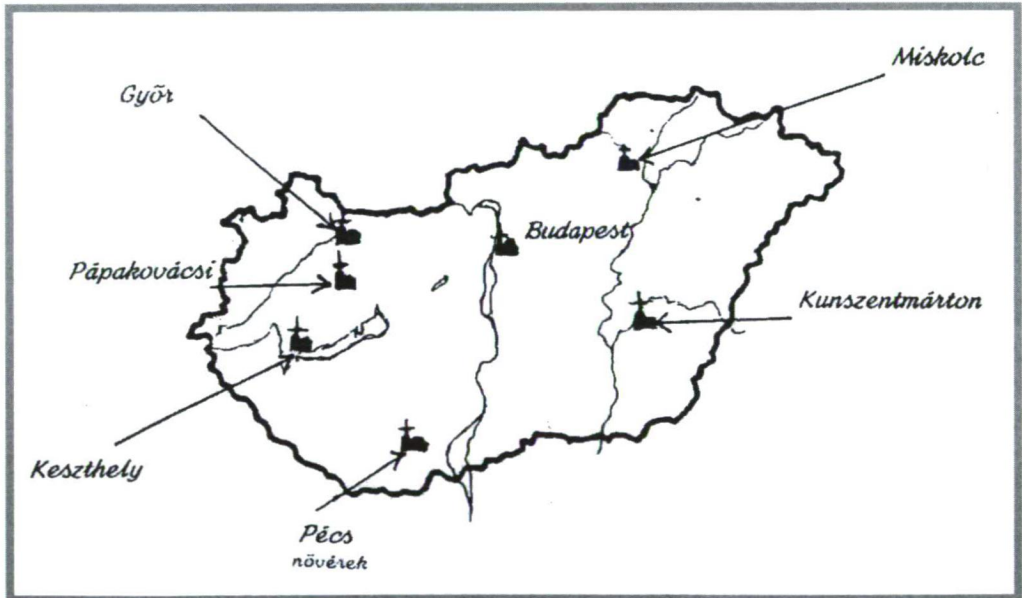
⁸⁹ Karmel – A Magyar Sarutlan Kármelita Rendtartomány belső lapja, 2000. október, XII. évf. 10. (125. sz.)

⁹⁰ A Lapu családdal folytatott beszélgetések nyomán.

⁹¹ Vö.: *Cibaki Hírek*, i. sz.

⁹² GECSE GUSZTÁV: *Vallástörténet*. Budapest, 1980, Kossuth.

⁹³ *Kármel*, 2000. augusztus–szeptember, XIII. évf. 8-9. sz.



A KARMELITA RENDHÁZAK A MAI MAGYARORSZÁGON

ANTAL TAMÁS

Az európai regionalizmus kezdetei Kelet-Magyarországon és Erdélyben (1850–1880)



A regionalizmus értelmezési lehetőségei a XIX. században

A regionalizmus mint napjaink meghatározó európai, határokat és térségeket összekötő jelensége a XIX. évszázad folyamán a jelenlegi, modern értelemben nem identifikálható, noha az egyetemes történelmi folyamatok a nemzetállamok születésének korszakában is mutattak territoriális alapú gazdasági-társadalmi átalakulásokat és összefogásokat, azonban ezek sokkal inkább nemzeti-politikai törekvéseket jelentettek, mint gazdasági-érdekérvényesítő megnyilvánulásokat. Egyetlen országon belül azonban a gazdasági-társadalmi átalakulás mutatható olyan territoriális sajátosságokat, amelyek a kérdés felvetését mégis relevánsá teszik.

Először azon előkérdést kell megvizsgálnunk, hogy a regionalizmus alkotmányjogi-közigazgatási, gazdasági, vagy tisztán politikai jelenség-e. A kérdés közjogi megközelítése nehezen végezhető el: a mai napig sem jellemző a térségek kizárólag jogi úton történő elhatárolása az *Európai Unió*ban – eredendően a történelmi, jórészt gazdasági kapcsolatok formálták az ún. *Strukturális Alapok* elosztásának eredményesebb megvalósításához szükséges új területi egységek kialakítását; csupán Magyarországon alkottak „mesterséges” megyecsoportosítást, amely egyelőre *in praxi* nagyobb jelentőséggel még nem rendelkezik. A XIX. századi magyar közigazgatási rendszer alapvetően a törvénycikkeken és a szokásjogon alapult, azonban – természetesen – ez is „csak” a vármegyéket, kiváltságos kerületeket, szabad királyi városokat, mezővárosokat, királyi mezővárosokat, az 1870. évi XLII. tc. hatályba lépése után törvényhatósági jogú városokat, rendezett tanácsú városokat stb. jelentette. A területi kapcsolatok ugyan vármegyék, szabad királyi városok, kerületek között bontakoztak ki, de elsődlegesen nem jogi alapon, ezért jogtörténeti szempontból inkább e jelenség egy sajátos eleme, a jogi, közigazgatási együttműködés volna értelmezhető.

Úgy találjuk, hogy az előzőekben feltett kérdés főként gazdasági és társadalmi alapon interpretálható, az 1850-es években kibontakozó gazdasági – ipari és agrárfejlődésen, az ehhez kapcsolódó infrastrukturális haladáson és az urbanizáció folyamatainak keresztül mutatható be. Mindazonáltal hangsúlyoznunk kell, hogy a vizsgált korszak csupán előkészítője a kiegyezést követően kibontakozó ipari forradalomnak, azonban a jelentősége nem hanyagolható el, s ezen a neoabszolutizmus évei sem változtatnak.

Mínthogy munkánk eredetileg egy jogtörténeti szakdolgozat kiegészítő fejezetét képezte, ezért ehelyütt nem lehetett célunk a téma teljes gazdaságtörténeti kifejtése, így csupán a *Tiszántúl*, a *Bánát* és *Erdély* gazdasági kapcsolatrendszerének *vázlatát*, kialakulásának és

működésének feltételeit mutatjuk be, a szakirodalmak alapján ugyanis akként látjuk, hogy ezen térségek mutattak földrajzi és történelmi okokból bizonyos mértékben koegzisztens fejlődést.

A kereskedelmi kapcsolatok tekintetében a szakirányú kutatók ismert munkáira hagyatkozunk. A magyar modernizációról szóló első irodalmak a múlt század második felében jelentek meg főként az egyes vármegyék kereskedelmi és gazdasági viszonyainak bemutatása végett. A Millennium környékére számos megye készítette el saját jellemzését, amelyekből patetikusan árad a csodálatos eredmények fárosza, Szatmár megyéről például az egyik ismertető előszavából következtetve a szerző a „legszebb, legédesebb, bátran mondhatom, gyönyörű benyomásokat és képeket” szerzte. Ugyanitt Temes vármegyéről pedig az derül ki, hogy külön „kis birodalom” volt az országon belül.¹ A nyilvánvalóan túlzó megjegyzések és apoteózisos magasztalások ellenére számos adat vonatkozásában mégis haszonnal forgathatók ezen írások, hiszen a vármegyei és városi monográfiák adták az első megbízható, komplex elemzéseket az adott területek gazdasági, társadalmi, földrajzi, olykor történelmi viszonyairól (pl. Debrecenről *Dr. Zelízy Dániel* szerkesztésében jelent meg átfogó kötet 1882-ben).

Sajnos kifejezetten ipari-kereskedelmi regionális összefoglaló munka ebben az időben még nem született, azonban az agrárhelyzetről *Galgóczy Károly* már 1855-ben készített ki-mutatást, illetve a kiegyezés környékén – igaz, inkább országos szemlélettel, de regionális jellegzetességeket is felmutatva – *Keleti Károly* (1867) és *Dietz Henrik* (1869) neve említendő meg. A századfordulótól ellenben a korábban hiányolt munkák is megjelentek, leginkább *Milboffer Sándor* háromkötetes műve (1904) emelendő ki e helyt.² Az egyes iparágak-ról ugyanakkor már több adat áll rendelkezésre a dualizmus korából, például *Konkoly-Thege Miklós* a gépiparról (1912), *Edvi Illés Aladár* a vasiparról, *Aladar Schleiher* a színesfém-kohászatról, *Mudrony Soma* a len- és kenderiparról (1869) adott figyelemre méltó elemzést.³ A trianoni békeszerződés után a gazdaságtörténeti kutatások stagnáltak, ipartörténettel kapcsolatban igazából csupán *Eckhart Tibor* és *Futó Mihály* említendő meg. 1945 után a gazdaságtörténeti vizsgálódások új fordulatot vettek, *Lédever Emma*, *Sándor Vilmos* és különösen *Berend T. Iván*, illetve *Ránki György* professzor munkássága emelendő ki.⁴ Természetesen nem hagyható figyelmen kívül és kritika nélkül az Erdéllyel kapcsolatos román történetírás sem; a korszakot *Miron Constantinescu* munkája fémjelzi (1964), ugyanakkor – szerencsére – magyar szerzők is megkíséreltek kibontakozni ipartörténeti kutatásokkal, mint pl. *Vajda Lajos* 1981-ben.⁵ A Tiszántúl, Debrecen, Bánát és Erdély dualizmus kori gazdaságtörténetéről elsődlegesen *Ránki György* és tanítványai, közülük is kiemelkedően *Mózes Mihály* készítette a legrészletesebb összehasonlító tudományos munkákat – dolgozatunk megírása-kor nagymértékben támaszkodtunk tanulmányaira.

A továbbiakban tehát a Tiszántúl, a Bánát és Erdély fejlődésének vázlatával foglalkozunk, kiemelve a társadalomszerkezet, az urbanizáció, a vasútépítés és a tőkeakkumuláció jelenségeit mint a gazdasági prosperálás alappilléreit a XIX. század középső harmadában bizonyítva azon nézőpontunkat, amely szerint az említett térségek – egymás relációjában – regionális szempontból is megközelíthetők.

A társadalom és a népesedés

Az 1850-es években – a történeti alkotmányosság felfüggesztésével párhuzamosan – Magyarországra is elérték az ipari forradalom hatásai: míg az 1840-es években főként csak a Dunántúl és Pest-Buda környékén észlelhetők az ipari fejlődés első jegyeit (pl. gőzvasút Pest és Vác között 1846-tól), addig a neoabszolutizmus idején már országos méretben kimutatható a gazdasági növekedés – emiatt saját részről gyakorta nevezzük az 1850 és 1867 közötti másfél évtizedet *Janus*-arcú korszaknak: a magyar alkotmányos fejlődésnek és a történeti államberendezkedésnek nyilvánvalóan nem, de a gazdaságnak *pro futuro* kétség kívül kedvezett (bár az utóbbi tény, természetesen, nem a rendszer „kizárólagos érdeme”).

Mindennek jellemzői a társadalom változásában is megmutatkoztak: a tőkés gazdasági rendszer kialakulása Európa-szerte a népesség gyors növekedését eredményezte. Az ipari forradalom változásokat hozott a népesség eloszlása és a foglalkozási struktúra terén, illetve a városi-falusi népesség arányában is (urbanizáció). Míg 1787 és 1890 között az országos demográfiai növekedési ütem 5,5 ezrelék volt, addig ezen belül 1850 és 1857 között 6,2 ezrelék az érték. Az ország lakossága egyébként a következők szerint alakult az ezernyolcszázad második felében: 1850-ben 11 millió 609 ezer fő, 1857-ben 12 millió 124 ezer fő, 1869-ben 13 millió 561 ezer fő, 1880-ban 13 millió 729 ezer fő, ám 1890-ben már 15 millió 13 ezer fő, s az 1900-ban tartott összeírás szerint 16 millió 684 ezer fő. *Summa summarum* Magyarország lakossága 1850 és 1890 között 3,5 millió fővel, azaz 30%-kal gyarapodott.⁶

A fenti adatokból arra következtethetünk, hogy az 1850-es évek végétől valóban megkezdődött Magyarországon is a népességrobbanás, azonban az 1870-es években pusztított nagy kolerajárvány miatt másfél évtizedre mindez megtorpant, majd az 1880-as, '90-es években újult erővel folytatódott (1,03%, 0,98%). Az utóbbi adatok azért is figyelemre méltóak, mivel az 1880 utáni húsz évben igen intenzív kivándorlási hullám jellemezte egész Európát és Magyarországot is; a hazánkból Amerikába „kitántorgók” száma ekkor hozzávetőleg fél millió főt jelentett, ami a népességszaporodás egyötödének felelt meg.⁷

A vázolt jelenség folyamata tájegységenként változott. A dualizmus alatt kibontakozó, összességében 35,4%-os országos népességnövekedéssel szemben Fiumében 78,5%-kal, a Duna-Tisza közében 76%-kal gyarapodott a lakosság, ugyanakkor a Tiszántúl északi részén, a Tisza bal partján csak 37,4%-kal, amely, igaz, még mindig magasabb az országos átlagnál. Azonban Erdélyben csupán 24%-os, a Tisza-Maros szögében pedig 22,2%-os mértékű az említett növekedés. Egyébként lakosságarányban a Tisza bal partja az ország népességének 12,2%-át tette ki 1869-ben, a Tisza-Maros szöge 11,4%-át, a Királyhágón túli területek pedig 14%-át – ezen arányok később sem változtak lényegesen, a tendencia viszont csökkenést mutatott.⁸

A csökkenés mértékét *Keleti Károly* számadatokkal is meghatározta, szerinte 1869 és 1880 között mindez a Tisza bal partján 70 461 főt, a Tisza-Maros szögében 32 284 főt, Erdélyben pedig 67 757 főt jelentett. Ebből azt a következtetést további vizsgálat nélkül is megengedhetjük, hogy a népesedési robbanás a dualizmus első évtizedében a szóban levő területeken még nem következett be. Ennek több oka is megnevezhető: bizonyára szerepet játszott benne az utolsó nagy kolerajárvány (1872-1874), amely *Keleti* szerint Bihar vármegyében 11,79%-os lakosságcsökkenést eredményezett, ami hozzávetőleg évi 1%-nak felelt meg, de a 15 erdélyi vármegyéből 13-ban szintén találunk hasonló jelenséget.⁹

A további okok közül mindenképpen a belső migráció emelendő ki: az ipari forradalom áramlata a vizsgált országrészeken jelentős késéssel bontakozott ki, egészen pontosan az csak az urbanizáltabb és ipari nyersanyagban gazdagabb városok mint enklávék köré fonódott, így a még alvó megyékből – a belső perifériákról – potenciális munkavállalók ezrei vándoroltak a tőkés ipar kis szigetei felé. Erdélyben e migráció célközpontjává Brassó vármegye, a Tiszántúlon Csanád vármegye, a Bánátban Krassó-Szörény vármegye vált, valamint azon nagyobb városok, amelyek kellő feldolgozóipari kapacitással rendelkeztek (közéjük tartozott Debrecen is). Az elvándorlást az infrastruktúra fejlődése is segítette: az országos vasút- és közúthálózat arányaiban gyors ütemű megépítése sokak számára csökkentette a korábbi távolságokat. A belső migráció növekedését mutatja az a tény is, amely szerint 1880-ban az ország lakosságának 25,6%-át, 1890-ben 26,6%-át írták össze a születési helyüktől távol a népszámláláskor.

A lakosság arányának változása és a belső vándorlás a nemzetiségek asszimilációjával is összefüggésbe hozható; *Hanák Péter* részletesen foglalkozott e jelenséggel, amely a peremvidékekről egyre inkább az ország belsejébe szorította a magyarságot, míg a peremterületeken mindinkább a nemzetiségek dominanciája erősödött.¹⁰

Az 1880-as évektől azonban a vizsgált területeken is megindult a népesség számának emelkedése, amely számos helyen évi 1%-os növekedést eredményezett, ez persze nem feltétlenül csak a gazdasági eredmények következménye; szerepet játszott benne az egészség- és oktatásügyi fejlődés (1876 évi XIV. tc., 1868. évi XXXVIII. tc.) és a halálozások számának relatív csökkenése is.

In nuce megállapíthatjuk, hogy a társadalmi viszonyokat tekintve a Tiszántúl, Erdély és a Bánát egymáshoz mérten jelentős hasonlóságot mutatott, a népesedési mutatóik egymáshoz közelítettek, és a változások meghatározó részben közel egyező folyamatokra és okokra vezethetők vissza. Mindez megerősíti azon feltevésünket, hogy regionális szempontból ezen területek eredményesen közelíthetők meg és elemezhetők is.

Az urbanizáció

A tőkés gazdasági-társadalmi fejlődés szükségszerű vonzata a településstruktúra megváltozása is: a kibontakozó konjunktúra hatására elsődlegesen az ipari, kereskedelmi központok indultak dinamikus fejlődésnek, másrészt a bányá- és nehézipari vidékeken csaknem teljesen új települések növekedtek nagyra (pl. Erdélyben Resicabánya, Stájerlak-Anina, amelyek az ún. *Resica-aninai Vasmű Rt.*-nek köszönhették felemelkedésüket, de ugyanígy a vasipar tette jelentőssé Salgótarját és Rimamurányt is a hasonló elnevezésű vasmű részvénytárság által). Ugyanakkor másutt korábban patinás nevű városok maradtak alul az iparosodásban (pl. Nagyenyed, Gyulafehérvár). A jelenség hátterének vizsgálatakor kiemelendő, hogy létrejöttek azon feldolgozó központok, amelyek nagy távolságból is vonzották a nyersanyagot – szemben a helyben történő feldolgozás múlttá vált gyakorlatával.

A településhálózat sűrűsége és a települések átlagos mérete nagymértékben különbözött az ország egyes részeiben. Az Alföld hét vármegyéjében ezer km²-re átlagban 12 város és község esett (Csongrád és Hajdú vármegyében 6-6, Békésben 8), Erdélyben 43, ellenben a Délnyugat-Dunántúlon több, mint 100; a településenkénti lakosság középértékben Csongrádban 13 755, Békés és Hajdú vármegyében 9000 feletti volt, Erdélyben – a domborzat

hatására is – csupán 949 főt számlált. Az 1800-as évek végén az Alföldön nem mutatkoztak ritkának a 20-30 ezer fős községek sem (Békés, Csongrád, Orosháza, Szarvas).¹¹

Mindenesetre Erdély jelentősebb városainak népességnövekedése 1869 és 1890 között a következőképpen alakult: Nagyenyed 103%, Gyulafehérvár 102%, Beszterce 126%, Brassó 110%, Sepsiszentgyörgy 110%, Kolozsvár 134%, Marosvásárhely 112%, Nagyszeben 112%. A Tisza-Maros szögéből: Arad 128%, Makó 117%, Resicabánya 170%, Stájerlak-Anina 145%, Temesvár 121%, Nagyikinda 120%; a Tiszántúlon: Debrecen 123%, Máramarossziget 167%, Nyíregyháza 123%, Hódmezővásárhely 112%, Mezőtúr 116%, Orosháza 128%. Az adatokból látható, hogy a vizsgált térség nagyobb városainak népesezési folyamata igen dinamikus jelleget öltött: átlagosan 123,95%-os a gyarapodás; továbbtekintve megjegyzendő, hogy 1910-re Kolozsvár, Resicabánya, Nagyvárad és Máramarossziget lakossága 1869-hez képest meg is duplázódott, Debrecenben pedig az 1910-es adat az 1869-es 195%-a volt (46 111 főről 90 153 főre nőtt).¹²

Azonban a differenciáltságot sem hagyhatjuk figyelmen kívül: leginkább a bányavidékeken és a körzeti ipari centrumokban jelent meg az urbanizáció, amely esetenként még községek gazdaságát is jelentősen fellendítette (pl. Petrozsényben, Déván, Marosújváron, Mezőtelegden), ugyanakkor számos nagyváros esetén pedig mérsékeltebb lett a növekedés. Az is megemlítendő, hogy a városok lakosságszáma Erdélyben meglehetősen alacsony mértékű volt ebben az időszakban, de egyébként is: országosan a 81 szabad királyi város közül csupán 27 rendelkezett tízezernél nagyobb polgársággal és csak 23 kapott közülük törvényhatósági jogú városi minősítést (1870: XLII. tc.). Erdély területén így mindössze Kolozsvár és Marosvásárhely, a Tiszántúlon Szatmárnémeti, Debrecen, Nagyvárad, Hódmezővásárhely és Arad, a Bánátban pedig Temesvár, Versec és Pancsova vált thj. várossá. Érdekes, hogy a legnagyobb lakossággal rendelkező városok nem feltétlenül esnek egybe az előbbiekkel, mivel ezek közé 1890-ben Erdélyben Brassó (30 739 fő) és Kolozsvár (35 855 fő), a Bánátban Arad (42 052), Makó (32 663) és Temesvár (44 849), a Tiszántúlon pedig Békéscsaba (34243), Nagyvárad (38 557), Debrecen (56 940) és Hódmezővásárhely (55 475) tartozott. Ugyanakkor hozzá kell tennünk, hogy törvényhatósági jogot a korábbi mezővárosok közül csupán Hódmezővásárhely kapott. Mindemellert olyan patinás nevű és múltú szabad királyi városoknak, mint Gyulafehérvár, Nagyenyed, Brassó, Nagyszeben és Nagybánya, meg kellett elégedniük a „rendezett tanácsú város” címmel.¹³

Nota bene, az alföldi agrárvárosok fejlődése egyébként jelentősen eltért a bányavárosokétól: lakosságszámuk bár magasra nőtt, a modernizáció városfejlesztő hatása azonban mégis alig volt érzékelhető: míg Keleti Károly szerint Budapest után a lakosságszám szerint 2-4. helyen Szeged, Szabadka és Hódmezővásárhely állt 1870-ben, addig az urbanizációs fok szerinti mutatóban ugyanekkor az említettek csak a 80., 88. és 89. helyet szerezték meg. Ennek okául a fél vármegyényi határukban kialakuló tanyavilágot kell mindenek előtt megemlíteni, amely sajátos településformát eredményezett: a kiegészítés idején pl. Debrecen, Hódmezővásárhely, Kiskunfélegyháza, Kunszentmárton, Szeged és Túrkeve lakosságának körülbelül 30%-a élt a város környékének végtelennek tetsző tanyarendetegében, amelyet az extenzív állattenyésztésről a gabonatermelésre való áttérés és az ármentesítések hívtak életre.¹⁴

Mindazonáltal Keleti szerint a kiegészítés idején a lakosság nagysága és az urbanizáció foka szerint a vizsgált térség legjelentősebb városait Nagyvárad, Arad, Temesvár, Debrecen és Kolozsvár jelentette. Népeességét tekintve kiemelkedett még Marosvásárhely, Szatmárné-

meti, Hódmezővásárhely és délen Versec is, noha ezek nem álltak az urbanizáció olyan fókán, mint az előbbiek.

Összességében a városfejlődésnek két változatát figyelhetjük meg Magyarország keleti részében: az egyik az ipari centrumokká váló települések prosperálása, a másik a „földszintes” agrárvárosok növekedése. Az iparos és kereskedő népesség aránya Arad, Temesvár, Stájerlak-Anina, Brassó, Kolozsvár, Marosvásárhely, Máramarosziget, Nagyszeben, Nagyvárad esetében 40% feletti értéket ért el, míg Békésen, Karcagon, Mezőtúron, Hódmezővásárhelyen és Túrkevéen a 20%-ot sem haladta meg, az utóbbiak tekintetében az agrárjelleg mindennél erősebben dominált. A két „tisza” jelleg közé ékelődött pl. Debrecen, Nagyenyed, Sepsiszentgyörgy, Déva, Versec, Nyíregyháza, de még Szeged és Orosháza is, bár ezen városokat is inkább az agrárprofilúakhoz érdemes kvalifikálni. Megjegyzendő, hogy ipari termelés relációjában az 1860-as, 1870-es években kevés kivételtől eltekintve a kisipar elgátította ki a legtöbb industriális szükségletet, csupán a bányavárosok (Resica, Anina) és a nagyobb könnyűipari centrumok (élelmiszer-, élvezeti és textilipari központok, mint pl. Debrecen, Szeged, Brassó, Temesvár, Kolozsvár) érzékelhették a születő nagyipar hatásait. Ezekben az iparos-kereskedő népesség aránya fokozatosan növekedett: Debrecenben 1870-ben 34,5%-os értéket mutatott, 1910-re azonban már 46,8%-ra emelkedett, közben az őstermelők aránya 31,5%-ról 23,9%-ra módosult.¹⁵

A modernizáció szociális-urbanizációs eredményeként kell kiemelnünk az első gázgyárak megjelenését (Temesvár 1857, Debrecen 1863, Kolozsvár 1871, Nagyvárad 1873) s azt, hogy Temesváron már 1884-ben megkezdte működését a térség első villanytelepe, majd a kilencvenes években egyre több városban gyúltak ki a fények¹⁶. Továbbá a korszak jelentős vívmánya a vízvezetékrendszer létrehozása (elsőként Kolozsvárott, ahol már az 1880-as évek végétől csapból csoboghatott az ivóvíz) és az orvosi ellátás szintjének növekedése is. Megjelentek a gazdasági egyletek és kamarák is, pl. a *Debreceni Kereskedelmi és Iparkamarát* 1850. szeptember 25-én hozták létre, akkor 15 rendes és 8 póttaggal. Az iparkamarákról szóló 1868. évi VI. tc. szerint illetékességébe tartozott Bereg, Ugocsa, Máramaros, Békés, Bihar, Zabolch (Szabolcs), Szathmár, Kraszna és Közép-Szolnok vármegye, a területükön fekvő szabad királyi és hajdúvárosok, s összesen 1562 község (Debrecen önálló belső alkerületet képezett).¹⁷

A városfejlődés *differencia specifica*jának egy másik geneziséte a vasúthálózat és általában a közlekedési infrastruktúra jelentékeny bővülésében látni – ezért ezzel önálló, *sui generis* témaként külön fejezetben foglalkozunk.

A fentebb ismertetett adatokból következően arra a megállapításra juthatunk, hogy Kelet-Magyarországon a városiasodást, az urbanizációt az alföldi területeken mindenekelőtt a mezőgazdaság termelésének dinamizmusa, Erdélyben pedig az ipar és a kereskedelem fejlődése implikálta. Megszűnt az egyes települések kissé autarchikus gazdasági jellege: elkülönült egymástól a nyersanyagki- és feldolgozás, amely forrását adta a nagyobb, pl. vasipari központok kialakulásának. Az ipari differenciálódás megindította a nagyipar kialakulását, amely egyúttal a céhrendszer végleges megszűnéséhez vezetett, azonban a kisipar szerepe ez időben tágabb viszonylatban még igen jelentős maradt: a megfelelő nagyipari kapacitás hiánya miatt a legtöbb industriális szükségletet továbbra is kielégítette, azonban később ezen funkcióját fokozatosan elveszítve szolgáltató és javító jellegűvé vált. A másik oldalon az alföldi agrárvárosok terebélyesedtek, amelyek számos könnyűipari központnak adtak otthont, de mellettük idővel a nagyipar és a mezőgazdasági gépgyártás is kibontakozott (pl.

Debrecenben és környékén az *István Gőzmalom*, az *Erzsébet Malom* és a *Hortobágy Gőzmalom* képviselte a malomipart, de működött ott cukor- és szalámiipari, fonó-, szövőipari üzem; illetve mezőgazdasági gépgyártás, kocsikészítés, légszuszgyártás, keményítőgyártás, enyvgyár, mütéglagyár, s két nyomda, az 1890-es évektől pedig prosperált a vas- és fémipar is).¹⁸ Azon városok, amelyek a kereskedelembe aktívan kapcsolódtak be, szintén gyors növekedést mutattak, ebben a közlekedés modernizációja is segítette őket.

A közlekedés fejlődése

A modernizáció egyik fő mozgatórugóját hazai és nemzetközi viszonylatban is a közlekedés fejlődése s főképpen a vasút elterjedése jelentette. A távolságok így módon jelentősen „csökkentek”, a szállítás gyorsabb és olcsóbb lett, megnőtt a transzportálható áru nagyságának volumene, s ugyanakkor sokak számára jelentett az építkezés állandó munkalehetőséget hosszú éveken át. Vele együtt természetesen megjelent az ingatlanspekuláció panamája is, amely a gründolás mellett egy másik fő nyereszkesedési és gazdagodási lehetőségnek mutatkozott – és jó néhányan veszítettek is rajta, pl. miniszterelnökségét *Lónyai Menyhért* (1871–1872). Akárhogyan is: a vasútépítés az ipari forradalom második hullámának jellemző szektorává vált világszerte (pl. az Egyesült Államokban az *Eastern Pacific* és a *Western Pacific*, Oroszországban a *Transz-szibériai Vasúttársaság*, Ausztráliában a *Transz-ausztrál Vasút*), így Magyarországon is.¹⁹ A reformkorban parázs vita bontakozott ki a vasútépítési koncepciók körül: *Kossuth* a Pest–Fiume vonal megalkotását szorgalmazta első helyen, míg *Széchenyi* terveiben a keleti és délkeleti országreszeknek a székesfővárossal való összekapcsolása élvezett prioritást a mezőgazdasági termékek szállíthatósága érdekében. Saját részről *Széchenyi* elképzeléseivel értünk egyet, mivel *Kossuth* javaslatához először a fiumei kikötőrendszert is meg kellett építeni, s így az említett vasútpálya a valóságban csak a dualizmus későbbi évei alatt jöhetett létre.

A történelem szintén *Széchenyi* álláspontját igazolta: miután az első vasútvonal Pest és Vác között létesült 1846-ban, a további építkezések az ország keleti, agrárjelentőségű területeit kívánták „közelebb hozni” a Budapesthez (Pest-Budához): Debrecen felé jövet Szolnokig már vasúton utazhatott a kormány 1849 januárjában, de a további építkezések terve egyébként már létezett 1848 tavaszán is. Így a debreceni közgyűlést 1848 májusában megkereste egy pesti mérnök a Szolnok–Debrecen–Szatmár közti vasútvonal megépítésével kapcsolatos telekkijelölési munkálatok elvégzésére ajánlkozva, júniusban pedig Kolozsvár közgyűlése írt levelet, amelyben arra kérte Debrecent, támogassa azon törekvésüket, hogy a vasút mihamarabb hozzájuk is eljuthasson. Valószínűleg ez lehetett az erdélyi vasúthálózat megépítésére kidolgozott első koncepciók egyike, amely Debrecentől nem Szatmár–Csernovic, hanem sokkal inkább Nagyvárad–Zilah–Somlyó–Drág–Kolozsvár–Kolos–Marosvásárhely–Csíkszereda–Gimes–Galac útvonalon (ún. középponti vasútvonal) szorgalmazta a vaspálya-fektetést. Természetesen a későbbi események a további tervezést megállították, azonban a kormány Buda-Pestre való visszaköltözése után ismét előtérbe helyezte a kérdést, és máris sürgette Debrecent a szükséges ingatlan-kisajátítások megkezdésére, mivel a központi költségvetésből akkor erre nem állt rendelkezésre megfelelő fedezet.²⁰ A Szemere-kormány ezen terveket nyilvánvalóan nem valósíthatta meg, majd egy évig a kérdés nem is szerezhetett napirenden.

1850-ben a bécsi kormány vásárolta fel a középponti *Magyar Középponti Vasúttársaság* részvényeit, akárcsak a már megépített nyomvonalakat (Pest–Vác, Pest–Szolnok, Marchegg–Pozsony). Ilyetén módon az összbiriodalmi kormány kezdett hozzá a Szolnok–Debrecen vaspálya megépítéséhez is, azonban hamarosan be kellett látnia, hogy a vasúthálózat teljes megalkotásához elegendő tőkéje nincs, ezért adták ki az 1854. évi „Engedélyezési törvényt” (pátens), s az állam jövedelmezőségi kezességvállalást és kamatbiztosítási kedvezményt is nyújtott. A magyar vasútépítés végül lendületet vett: megalakult a *Tiszavidéki Vasúttársulat Rt.*, amely átvette a szolnok–debreceni, a püspökladány–nagyváradai és a debrecen–miskolc–kassai vonalak építését. Így az első tervek megszületése után tíz évvel, 1857. augusztus 30-án jutott el az első, „Kapriora” nevű mozdony Debrecenig (1857. november 19-én adták át a vonalat), s 1859-ben Miskolcig, 1860-ra Kassáig is elért a vasút. Az eredeti tervek szerint Debrecen és Szatmár között hamarabb jött volna létre a vasúti összeköttetés, mint ahogyan végül is megvalósult: 1864-ben kezdődtek a tárgyalások a bécsi *Union Bankkal*, de Szatmáron keresztül Nagykarolyig csak 1871-ben jutott el a vasútpálya a *Magyar Észak-keleti Vasúttársaság* kivitelezésében (a Szemere-kormány még a miskolci vonal előtt építette volna meg). Mindenesetre a máramarosszigeti sóbányák irányába 1872-ben máris bővült a sínpálya, 1873-tól pedig Munkácsig is el lehetett utazni. Debrecenből egyébként sugarasan épültek a pályák, a főbb vonalak Budapest, Tiszalök, Nyíregyháza, Nyírábrány és Nagykereki-Nagyléta-Vértes irányába futottak.²¹

A neoabszolutizmus korabeli további vonalakat a Bázis–Oravica (1856), Szeged–Temesvár (1857), Temesvár–Janonova (1858), Oravica–Anina (1863) vasúti pályák jelentették, az erdélyi munkálatok azonban a kiegyezésig még vártak; 1867-ben egyébként 2153 km hosszan vezetett vasút szerte Magyarországon, s leginkább mezőgazdasági termékek szállításával foglalkozott²² (1872-ig Budapest volt a világ legnagyobb malomipari központja, s ezután is évekig csak Minneapolis előzte meg!²³).

A kiegyezés után a vasútépítés olyannyira országos ügyévé vált, hogy még 1867-ben jogszabályt alkotott az országgyűlés a szükséges tőkefedezet biztosítására. Az 1867. évi XIII. törvénycikk „a vasutak és csatornák építése végett létesítendő kölcsönről” a következőkben rendelkezett:

„1. § Az 1867-ik évi július 2-kán kelt orsz. határozat folytán, jelen törvény által felhatalmaztatik a ministerium, hogy vasutak és csatornák építésére valóságos értékben 60 millió ezüst forintnyi vagy 150 millió francnyi kölcsönt létesítsen 50 évre 4.650,000 ezüst forint, vagyis 11.625,000 francnyi évi járadék kötelezése mellett.

2. § Az előbbi §-ban meghatározott év-járadékban a törlesztési részletek is benn foglaltatván, azon év-járadék 50 éven át teljesített fizetése után az egész kölcsön törlesztve lesz, és a kölcsönt illetőleg az állam minden kötelezettsége megszűnik.

3. § E kölcsön biztosítására szolgálnak az építendő vasutak és csatornák; még pedig akképpen, hogy a befektetett tőkének megfelelő év-járadék a jelen kölcsönből épült vasutakra és csatornákra, mint a főjelzalogra, időről-időre első helyen bekebeleztetik.

4. § E külön jelzalog mellett a jelen kölcsönből folyó kötelezettségek pontos teljesítéseért az állam összes jövedelmeivel is kezeskedik.

5. § A jelen kölcsön kötvényei és e kötvények kamat-szelvényei e törvény által minden fennálló bélyeg-illetéktől, vagy jövedelmi adótól mentesítettnek s ez illeték és adómentesség azok részére jövőre is biztosítatik.

6. § E kölcsön egyedül csak azon vasutak és csatornák építésére fordítandó, melyeknek építése iránt törvény alkottatott.

7. § *Ennélfogva a pénzügyminiszter a folyóvá tett összeg miképpen történt felhasználásáról, a kölcsön állapotának kimutatása mellett az országgyűlés elé évenként jelentést tesz.*”

A törvénycikk 6.§-ában foglaltak végrehajtására alkották meg az 1868. évi XLIX. törvénycikket „a vasutak és csatornák építésére felvett kölcsön hováfordításáról”. Eszerint: „A vasutak és csatornák építésére felvett kölcsönből eszközrendelő lesz:

- a) a hatvan–miskolci, és zákány–zágrábi vasutak kiépítése;
- b) a pest–hatvan–salgótarjáni vasútvonalnak, mely az államkincstár számára megvéte-tett, a forgalom igényeinek megfelelő állapotba helyezése;
- c) az alföld–fiumei vasút károlyváros–fiumei részén megkezdett munkálatok folytatása;
- d) a magyar északi vasútvonalnak Salgótarjától Losoncz és Besztercebánya felé folytatása, csatlakozásul a kassa–oderbergi vasútvonalhoz;
- e) az északi vasútvonal Hatvantól Jászberényen át Szolnokig vezetendő szárnyvonalá-nak elkészítése.

f) *a bányáipar előmozdítása végett Miskolcztól Putnok felé azon pontig vezetendő vasút épí-tése, melyből a vasiparral foglalkozó bányavidék egyes völgyei kiágaznak.*”

Később, az 1870. évi XXXV. törvénycikkben az 1868. évi XLIX. tc. I. §-ának d) pont-ját akként módosították, hogy „a nevezett vasút Salgó-Tarjától nem Besztercebánya, hanem Körmöczbánya felé Ruttkának vezetessék, csatlakozásul a kassa–oderbergi vasútvonalhoz”.

Közben, Erdély tekintetében, a kiegyezésig csupán 190 km vasútpálya épült a Bázias–Oravica, Temesvár–Jaszenova–Bázias és az Oravica–Anina vonalakon. Majd az 1868. évi XXXVII. tc. jogilag megtervezte az arad-temesvári nyomvonalat: „az engedélyezendő vasút Aradról, a tiszavidéki vasút pályaudvarából kiindulva, Új-Aradot, Német-Ságot, Vingát, Orczi-falvát, Merczifalvát és Szent-Andrást érintve, Temesvárra vezet, hol az államvasút pályaudvará-ba szakad”; az 1868. évi XLV. tc. pedig a Magyar Keleti Vasutat Gyulafehérvár–Marosvásár-hely–Nagyszeben között: „A magyar keleti mozdony-vasút fővonala, valamint Gyula-Fehérvár, Maros-Vásárhely és Nagy-Szebenig vezető szárnyvonalai engedélyezés útján és kamatbiztosítás mellett rendeltetnek kiépíttetni. Az engedélyezési fővonal és annak szárnyvonalai a következők:

- a) a Nagy-Váradtól Kolozsváron, Tövisen, Segesváron, át Brassóig vezető fővonal,
- b) a fővonalból Gerendnél kiágazva Maros-Vásárhelyig.
- c) a fővonalból Kis-Kapusnál kiágazva Nagy-Szebenig vezető szárnyvonalak;
- d) a fővonalból Tövisnél kiágazó s Gyula-Fehérvárig vezető, s így az arad–gyulafchér-vári vaspályába szakadó szárnyvonal.

Ugyancsak engedélyeseknek megadatik továbbá az előjog a Kolozsvártól Beszterczére és a Bras-sótól Gyergyó-Szent-Miklósra vezető szárnyvonalakra, végül a Maros-Vásárhelytől vezető szárny-vonalnak felfelé a Marosvölgyben leendő folytatására.”

Mindemellett kisebb szárnyvonalak építését is engedélyezték: pl. Kolozs, Gyulafchér-vár, Beszterce, Gyéres felé; később létre jött a Szamos völgyi és a szilágysági vasút, majd az 1890-es években megépült a székelyföldi körvasút is. A dualizmus első éveit láthatóan ked-veztek a vasúti fejlesztéseknek, azonban 1874 és 1879 között Erdélyben már csupán 326 km új pálya épült, az 1880-as években pedig 204 km. Ráadásul a helyi érdekű (vidéki) vonalak egyharmadát keskeny nyomtávúra építették, a Bukovinával való összekötetés pedig teljesen hiányzott. Azonban 1879-ben megnyílt az orsova-verciorovai és a brassó-tömösi vonal, amely vasúti kapcsolatot létesített Erdély és Románia között. A főbb vasúttársaságok közül

megemlíttjük az *Első Erdélyi Vasút*, illetve a *Magyar Keleti Vasút* nevét, amely részvényesei között a magyar arisztokrácián túl jórészt osztrák, német és angol pénzintézeteket s mágnásokat találunk.²⁴

A vasútépítés nem csupán a közlekedésben nyitott új távlatokat, jelentős mértékben növelte a munkalehetőségeket, gyorsította a belső migrációt, fellendítette a vas- és acélipart, vonzotta a magyar és külföldi tőkét (nem egyszer a „panamázókat” is), emelte a gründolási kedvet, összekötötte a „falut a világgal”, elválasztotta a korábban egy helységben álló nyersanyag-kidolgozó és -feldolgozó központokat, dinamizmust adott az ipar és a gazdaság fejlődésének, a mezőgazdasági exportnak, a civilizáció és a modernizáció előretörésének: az ország és szerte a világ számára megindította azt a folyamatot, amely a társadalmakat s az egyazon szárazföldek népeit összekapcsolta. Magyarországon ezen fejlődés láthatóan a neo-abszolutizmus éveiben indult, s hősikora a dualizmus fénykorára csett. Ezen tény is alátámasztja azon korábbi kijelentésünket, mely szerint az 1850-es évek az alkotmányosságunknak ugyan nem kedveztek, de a tőkés gazdaság kialakulása szempontjából szép és termékeny korszakot előlegeztek meg.

A bank- és hitelrendszer kialakulása. A tőkeakkumuláció

Szerte a tőkés világban az iparosítást az olyan bankok és egyéb pénzügyi intézetek számának és választékának gyors bővülése kísérte, amelyek pénzügyi szolgáltatásai feltétlenül szükségessé váltak a hatalmasra nőtt és egyre bonyolultabb gazdasági mechanizmus működéséhez. A gazdasági fejlődés az egyes országokban, természetesen, a tőkés világ gazdaság kialakulásának különböző pillanataiban hívta életre a modern hitelfinanszírozó intézeteket – és egyébként bankrendszert Angliában már az 1600-as években (a *Bank of England* 1694-ben alakult), míg Magyarországon a reformkor periódusában. *Gerschenkron* szerint a tőkefelhalmozás – amely az ipari forradalom monetáris előfeltétele – Közép-Európában csak részben mutatott bankfinanszírozó jelleget szemben a tőkés centrumbeli immanens folyamatokkal, így a nyugat-európai eredeti tőkefelhalmozással, ugyanis a bankrendszer mellett jelentős mértékben érvényesültek az állami beavatkozás különböző formái is, amelyek a szemi-periférikus fejlődési modell egyik sajátosságát jelentették. Mindazonáltal a pénzintézetek Magyarországon mégis a gazdasági fejlődés *sine qua non*-jainak minősültek, mivel a beruházásokhoz szükséges tőkét sem országos, sem birodalmi viszonylatban nem tudták másként biztosítani, mint ahogyan a vasútépítésnél erre már utaltunk. Így a tőkeakkumuláció és -áramlás, illetve a tőkeimport közvetítése jelentős banktevékenység kifejtésével kezdődött, amely a mesterséges, állami impulzusokkal (pl. a még meglévő vámok eltörlése Ausztria és Magyarország között 1850-ben, azaz *quasi* vámunió) együttesen eredményezték a fejlődés megindulását.²⁵

Hazánkban az első hitelintézetek felállítását már az 1839/40-es országgyűlésen többen sürgették, Széchenyi pedig *Hitel* című munkájában kifejezetten a Nemzeti Bank létrehozása mellett érvelt, amelyet a *Stadiumban* is megismételt, azonban az országos hitelintézet felállítását csak az 1848. évi XIV. tc. rendelte el (s akkor ez sem valósulhatott meg). 1840-ig a takarékpénztárak alapítását Bécsből engedélyezték és koordinálták, azonban 1840 után a kezdeményezés Magyarországhoz került: így alakulhatott meg a *Pesti Első Takarékpénztár*, majd 1866-ig összesen 59 takarékpénztár, 22 takarékszövetkezet és 4 bank kezdte meg

működését. *Mózes Mihály* szerint 1847-től 1865-ig Erdélyben és a Tiszántúlon időrendben Nagyváradon, Debrecenben, Nyíregyházán, Szatmáron, Aradon, Oravicán, Temesvárott, Nagypoldon, Szegeden, Nagyszébenben, Kolozsvárott, Medgyesen és Szentágotán alakult hitelintézet takaré- és előlekpénztár elnevezés alatt, de Kolozsvárott létezett zálogkölcson intézet is (később Hitelbank). Ugyanakkor az erdélyi szász városokban működött néhány német mintájú, önszegélyező *skultze-delitschista* egyesület is (pl. Brassó, Beszterce, Medgyes, Nagyszében, Szentágota). Noha ezen korai pénzintézetek tevékenységéről túl sok adat nem maradt ránk, a *Debreceni Első Takarékpénztárról* például tudjuk, hogy betétek kezelésével, kölcsöntőke és beváltási ügyletekkel foglalkozott megalakulásakor.²⁶

A kiegyezéssel új erőre kapó „gründolási láz” a takarékpénztárak és takarékszövetkezetek, illetve a bankok alapítására is jótékonyan hatott: 1867-ben 22, 1868-ban 49, 1869-ben 91, 1870-ben 80 új hitelintézet szerveződött Magyarországon, amely egyszersmind az idegen tőke beáramlását is eredményezte. Erdélyben Kolozsvár, Szében és Brassó, a bánáti területeken Arad, Temesvár és Szeged, a Tiszántúlon Debrecen, Nyíregyháza, Nagyvárad és Szatmárnémeti jelentették a nagyobb pénzügyi központokat. Ugyanakkor érdekes tény, de Erdélyben viszonylag későbbben és lassabban indultak szaporodásnak a különböző pénzügyi intézmények, és a tiszántúliakénál jóval kisebb alaptőkével. A kolozsvári pénzintézetek együttes alaptőke-állománya például alig haladta meg Nyíregyházáét vagy Szatmárnémetiét (4,3 és 3,9 millió Kr), noha az erdélyi gazdasági és pénzvilág centrumának számítottak. Brassó sem mutatott kedvezőbb képet: ugyan az első takarékpénztár ott már 1835-ben megalakult, de alaptőkéje még 1910-ben is csupán 14 ezer Kr-t ért el, s csak 1899-ben jött létre nagyobb pénzintézet, az viszont már *Nemzeti Bank Rt.* néven egymillió Kr alaptőkével. Nagyszébenben jelentősebb pénzügyi élet bontakozott ki: 1872-ben alapították meg az *Albina Takarékpénztárt*, amely az egyik legnagyobb erdélyi pénzintézetté vált, s működött ott még földhitelintézet és egyesületi bank is.²⁷

Erdélyben kezdetben hiányzott a belső tőkefelhalmozás megfelelő mértéke, s ezen csupán az 1853–1856 között fellépő gabonakonjunktúra, illetve a szeszipar és a fakereskedelem fellendülése enyhített. Így 1849 és 1867 között mindössze 5 pénzintézet alakult Erdélyben (kettő Kolozsvárott, valamint egy-egy Medgyesen, Szentágotán és Oravicán), viszont 1867 és 1873 között már 14 bank és 29 takarékpénztár, 1874–1880 közt ismét csak 9 bank, majd a következő húsz évben összesen 189 pénzintézet, évente átlagosan 9,4 egység. A külföldi hitelkihelyezés tekintetében az *Osztrák Nemzeti Bank* neve említendő, amely Brassóban és Temesvárott működtetett fiókokat.²⁸

A Tiszántúlon Debrecen emeljük ki, ahol 1846-ban alakult meg az első *Debreceni Takarékpénztár* akkor 600 darab 50 ezüstforint névértékű részvény jegyzésével, amely kezdetben szerényebb körben kölcsönfolyósítással, beváltási ügyletekkel és betétek gyűjtésével foglalkozott. Akkor elnökül *Zalay Alajost* választották; első igazgatója az 1848/49-es debreceni közigazgatásban is aktívan résztvevő *Karap Sándor* (1850-től elnök), első pénztárnoka az egykori 1848-as országgyűlési képviselő, *Komlóssy Imre* (1860-tól elnök), első könyvvezetője (könyvvizsgálója) pedig *Csanak József*, jómódú kereskedő lett. A Takarékpénztár forgalma 1846. július 1-jétől 1870 végéig 36.452.498 Ft-ot és 87 Kr-t eredményezett, amelyhez 1852 és 1870 között 187.485 Ft kamat és osztalék kifizetése járult, s efelett 1857-től jótékony adományozásokat is tett.²⁹

Az 1850-es évek közepétől a prosperálás a debreceni gazdaságban is megindulván, a pénzügyi élet dinamizmusa aktívabbá vált: az *Osztrák Nemzeti Bank* 1855-ben nyitott fió-

kot, majd 1869-ben jött létre a *Debreceni Kereskedelmi és Iparbank*, amely igazgatóságában a város és a vidék legmódosabb kereskedő és iparos virilistái kaptak helyet, köztük a neves vaskereskedő, *Sesztina Lajos* is. Az Iparbank üzletköre kiterjedt a váltóleszámtólásra, folyószámla-ügyletekre és bankhitel-nyújtásra is. 1872-ben jegyezték be az *Alföldi Takarékpénztár* megalakulását akkor kétezzer darab 50 Ft-os részvény jegyzésével, amelynek első elnöke *Ámos Bálint* lett. 1874-ben az *Iparegyesületi Takarékek és Hitelintézet*, majd 1891-ben a *Közgazdasági Bank* is megkezdte tevékenységét.³⁰ Az 1870-es években tapasztalt alapítási kedv jogilag egyébként az első ipartörvényre (1872. évi VIII. tc.) vezethető vissza, amely fajra és nemre való tekintet nélkül engedélyezte a szent korona országában a szabad ipargyakorlást, és megszüntette a céhrendszert.

Szegeden 1845-ben alapították meg a *Szeged-Csongrádi Takarékpénztárt*, amely később *Vagyontalanok Pénztára* néven fiókinézeteket is létesített. A város első bankja, a *Szegedi Kereskedelmi és Iparbank* azonban csak 1867-ben kezdte meg működését, majd a vizsgált korszakban követte a *Szegedi Forgalmi Bank* s a *Szegedi Hitel és Zálogintézet*, illetve a *Szegedi Kézművesbank*. Aradon relatíve kevés bank működött, de azok igen magas alaptőkével. Az északkeleti területeken leginkább Szatmárnémeti és Nyíregyháza vált nagyobb pénzügyi központtá. Mindazonáltal az alapítási láz legmarkánsabban a dél-alföldi megyékre koncentráldott: Békés vármegyében 10, Temesben 10, Torontál vármegyében 16 hitelintézet alakult 1880-ig, azaz a hitelélet a Bánátban mutatta a legnagyobb dinamizmust. A peremvidékeken ezzel szemben még pénzügyi intézményeket sem találunk, miként Máramaros és Torda-Aranyos vármegyékben s Kis-Küküllőben sem. Végül is 1880-ra a Tisza bal partján 33, a Tisza-Maros szögében 34, Erdélyben pedig 21 hitelintézet alakult.³¹

A működő pénzintézetek főbb üzleti műveletei közé a váltóügyletek, a jelzálogkölcsönök és jelzáloghitelek, a folyószámla-hitelek, a kötelezvényre adott kölcsönök és az értékpapír ügyletek tartoztak.

Osszességében megállapítható, hogy a vállalkezési és befektetési kedv az 1880-as évekre aktívan működő pénzintézeti tevékenységet hívott életre a vizsgált térségben éppúgy, mint országszerte. Természetesen Budapest vezető szerepe megkérdőjelezhetetlen, de a bánáti területek pénzüvilága is jelentős tőkemozgást ért el, amit a pénzintézetek alapításának nagy üteme is jelzett. Ugyanakkor Erdélyben ezen affinitás jóval visszafogottabbnak tetszik, inkább csak enklávészerűen bontakozott ki szervezettebb bankrendszer, amely így kevésbé tudta finanszírozni a gazdasági fejlődést. Ebből következően már nem meglepő, hogy az osztrák–német bankok befektetési célterülete mindinkább „Erdélyországra” fókuszálódott.

Összegzés

E dolgozat céljaként azon feltevés bizonyítását jelöltük meg, hogy a Tiszántúl, a Bánát és Erdély területének modernizációja vizsgálható regionális nézőpontból, azaz releváns lehet az a megközelítés, mely szerint már az 1850-es évektől beszélhetünk bizonyos fokú, a közjogi vármegyéken és kerületeken túlmutató, territoriális alapú, a gyakorlat által gazdasági fejlődés eredményeként kialakított, hasonló folyamatokat megvalósító földrajzi egységekről Magyarország területén. A bevezetőben az említett három térséget fogtuk fel egy lehetséges területi egységnek, amely a regionalizáció kritériumának megfelelhet. Ezt támasztotta alá azon tény is, hogy a téma jeles kutatói – pl. Mózes Mihály – is hasonló szemléletet

vallanak. A dolgozatunk természetesen vázaltszerű: tárgya teljes kifejtéséhez a jelenlegit jóval meghaladó terjedelem volna szükséges, ezért célunk nem is lehetett a globális elemzés, hanem csupán a téma felvázolására törekedtünk.

Azonban a kezdeti felvetésünket – *mutatis mutandis* – egy ponton módosítanunk szükséges: továbbra is egyet értünk abban, hogy Kelet-Magyarország és Erdély egy nagyobb területi egységként fogható fel, azonban úgy látjuk, hogy mindez két alcsoportra osztható: az egyikbe a Tiszántúl és a Bánát, a másikba Erdély kvalifikálandó. Az elhatárolás alapja történelmi és geográfiai jellegű: Erdély mindig is mintegy önálló „Erdélyországgént” kapcsolódott Magyarországhoz, már a kezdetektől saját udvari méltóság, a vajda irányítása alatt állt, majd az Erdélyi Fejedelemség kora után a bécsi udvar szemlélete is elválasztotta az ország többi részétől, amin csak az 1848. évi VII. tc. változtatott. Erdély magára utaltsága és viszonylagos gazdasági autarchiája jellemző maradt az integritás 1848/1867-es visszaállítása után is (igaz 1850 és 1867 között ismét önálló igazgatási egység volt), s bár dinamikus fejlődés indult el vidékeken, de némileg megkésve, akárcsak a Tiszántúlon. Gazdasági adottságaiból kiindulva elsődlegesen az ipari konjunktúra eredményezte az ipari *take off* kibontakozását, amelyet a népesedési és urbanizációs mutatók is jól demonstráltak. Ugyanakkor a vasútfejlesztés megkésve indult el, a bankrendszer pedig alulindukáltan fejlődött, s csak az 1880-as évektől vett igazán lendületet. De kiemelendő az is, hogy ugyanezen időszakról fokozatosan élénkültek kereskedelmi kapcsolatai az új Romániával, amely jelentős piacokat eredményezett.

A Tiszántúl és a Bánát nem csupán földrajzilag, hanem gazdaságtörténetileg is hasonlóságokat mutatott, hiszen tradicionális agrártérsgként kapcsolódott az ország gazdasági vérkeringésébe, azonban keleti fekvése miatt fejlődése a nyugati és a középső országrészhez viszonyítva szintén komplementer jellegű maradt. Agrárjelentősége következtében a gazdaság azonban itt is lendületessé vált a kiegyezés után, s már a neoabszolutizmus éveiben is számos, később meghatározóvá váló gazdasági egység alakult. A Bánát területe pénzforgalmi szempontból emelkedett ki: a bank- és hitelfinanszírozás, illetve a tőkemozgás itt mutatta a legnagyobb dinamizmust. Kelet-Magyarországot Erdélyhez a vasúthálózaton túl a kereskedelem kapcsolta: mind az alföldi mezőgazdasági termékek, mind az erdélyi nehézipari javak kölcsönös vonatkozásában.

Ergo, azon álláspontunkból kiindulva, hogy a regionalizmus jegyében nem szabad túlzottan felaprózni egy ország területét – miként az megtörtént napjainkban –, hiszen a gazdasági folyamatok nem szűkíthetők csupán egy-egy jellemző ágazatra, a fentebb ismertetett módosítással úgy találjuk, hogy Erdély, a Tiszántúl és a Bánát együttesen egy komplex gazdasági területi térségként azonosítható. Reméljük, hogy ezen dolgozat is bizonyosságot ad arra, hogy egy tágabb, Romániát is involváló *Európai Unió*ban ezen területek együttes, strukturális finanszírozása a jövőben ismét relevánssá válhat.

FELHASZNÁLT SZAKIRODALOM

- ANTAL TAMÁS: Egy huszadik századi magyar polgár: Sesztina-Nagybákay Jenő. In Radics Kálmán (szerk.): *Hajdú-Bihar Megyei Levéltár Évkönyve XXV*. Debrecen, 1998. 287–318.
- BEREND T. IVÁN–RÁNKI GYÖRGY: *Európa gazdasága a XIX. században*. Budapest, 1987, Gondolat Könyvkiadó, 703.

- BOROVSKY SAMU – SZIKLAI JÁNOS: *Magyarország vármegyéi és városai*. Bihar vármegye és Nagyvárad. Budapest, 1901, Apolló, 684.
- BOROVSKY SAMU – SZIKLAI JÁNOS: *Magyarország vármegyéi és városai*. Szatmár vármegye. Budapest, é. n.
- CAMERON, RONDO: *A világgazdaság rövid története*. Oxford – Budapest, 1994, Maccenas Kiadó, 518.
- BALOGH ISTVÁN: *A cívisek világa*. Budapest, 1973, Gondolat, 309.
- EGYED ÁKOS: *Falu, város, civilizáció*. Tanulmányok a jobbágyfelszabadítás és a kapitalizmus történetéből Erdélyben 1848–1914. Bukarest, 1981, Kriterion, 359.
- Hajdúvármegye és Debrecen sz. kir. város adattára*. 1937. Debrecen, 344+263.
- HANÁK PÉTER: A népesedés és a társadalmi szerkezet változásai. In Kovács Endre (főszerk.): *Magyarország története 6/2*. Budapest, 1997, Akadémiai Kiadó, 1119–1163.
- KELETI KÁROLY: *Magyarország népesedési mozgalmi 1864–1873 és a cholera*. Budapest, 1875, MTA Könyvkiadó Hivatala. 56.
- MÓZES MIHÁLY: Debrecen ipara a dualizmus korában. In Ránki György (szerk.): *Debrecen iparának története a dualizmus kialakulásától napjainkig*. Debrecen, 1978. 83–146.
- MÓZES MIHÁLY: A regionális modernizáció fogalma. In *A kiegyezéstől Trianonig. Regionális gazdaságtörténeti tanulmányok*. Debrecen, 1998. 3–12.
- MÓZES MIHÁLY: A tőkés átalakulás alapjai. In *A kiegyezéstől Trianonig. Regionális gazdaságtörténeti tanulmányok*. Debrecen, 1998. 13–29.
- MÓZES MIHÁLY: A tőkés hitelrendszer kialakulása. In *A kiegyezéstől Trianonig. Regionális gazdaságtörténeti tanulmányok*. Debrecen, 1998. 53–65.
- MÓZES MIHÁLY: A vasútépítés Erdélyben, a Bánátban és a Tiszántúlon. In *A kiegyezéstől Trianonig. Regionális gazdaságtörténeti tanulmányok*. Debrecen, 1998. 44–52.
- MÓZES MIHÁLY: 1998. Az urbanizáció. In *A kiegyezéstől Trianonig. Regionális gazdaságtörténeti tanulmányok*. Debrecen, 1998. 30–43.
- SZÁSZ ZOLTÁN: Gazdaság és társadalom a kapitalista átalakulás korában. In Köpeczi Béla (főszerk.): *Erdély története III*. Budapest, 1986, Akadémia. 1508–1578.
- SZÜCS ISTVÁN: *Szabad királyi Debrecen város történelme*. 3. kötet. Debrecen, 1872. 657–1104.
- TAKÁCS PÉTER: Az erdélyi társadalom jellemzői a XIX. században. In Rác István (szerk.): *Tanulmányok Erdély történetéről*. Debrecen, 1998, Csokonai. 134–140.
- TÍMÁR LAJOS: *Vidéki városalakók*. Budapest, 1993, Magvető. 284.

JEGYZETEK

- ¹ MÓZES MIHÁLY: A regionális modernizáció fogalma. In *A kiegyezéstől Trianonig. Regionális gazdaságtörténeti tanulmányok*. Debrecen, 1998. 6.; *Borovszky Samu - Sziklai János: Magyarország vármegyéi és városai*. Szatmár vármegye. Előszó. IX–X.. Budapest, é.n. 1.
- ² *Mudrony Soma*: A len- és kenderipar kezdeményei Magyarországon, Anyagi érdekeink. 1869., *Konkoly-Thege Miklós*: Gépipar Magyarországon az utolsó 40 év alatt. Budapest, 1912., *Milhoffér Sándor*: Magyarország közgazdasága I–III. Budapest, 1904.
- ³ *Galgóczi Károly*: Magyarország, a Szerb vajdaság és a Temesi bánóság mezőgazdasága. Pest, 1855., *Galgóczi Károly*: A magyar mezőgazdaság. Pest, 1867., *Dietz Henrik*: A magyar mezőgazdaság. Pest, 1869.
- ⁴ *Eckhart Tibor*: A magyar közgazdaság 100 éve. Budapest, 1941., *Sándor Vilmos*: A nagyipari fejlődés Magyarországon 1867–1900. Budapest, 1954., *Berend T. Iván - Ránki György*: A magyar gazdaság 100 éve. Budapest, 1972.
- ⁵ *Miron Constantinescu*: Erdély története. Bukarest, 1964., *Vajda Lajos*: Erdélyi bányák, kohók, emberek. Bukarest, 1981.

- ⁶ *Hanák Péter*: A népesedés és a társadalmi szerkezet változásai. In: Magyarország története 6/2. Budapest, 1979, 1119–1120. p.
- ⁷ *Mózes Mihály*: A tőkés átalakulás alapjai. In: Uő.: A kiegyezéstől Trianonig. Regionális gazdaságtörténeti tanulmányok. Debrecen, 1998, 13. p.
- ⁸ *Mózes M.*: A tőkés... i. m. 14. p.
- ⁹ *Keleti Károly*: Magyarország népesedési mozgalmái 1864–1873 és a cholera. Budapest, 1875, 16–17. p.
- ¹⁰ *Hanák*: i. m. 1132–1133. p., 1152–1154. p.
- ¹¹ *Hanák*: i. m. 1134–1135. p.
- ¹² Saját számítások *Mózes Mihály* Az urbanizáció című tanulmánya alapján. In Uő.: A kiegyezéstől Trianonig. Regionális gazdaságtörténeti tanulmányok. Debrecen, 1998, 30–31. p.
- ¹³ *Mózes M.*: Az urbanizáció... i. m. 30–32. p., *Takács Péter*: Az erdélyi társadalom jellemzői a XIX. században. In: Tanulmányok Erdély történetéről. Szerk.: Rácz István. Debrecen, 1988, 137. p.
- ¹⁴ Keleti Károlyra hivatkozik *Hanák*: i. m. 1136. p., 1142–1143. p.
- ¹⁵ *Mózes M.*: Az urbanizáció... i. m. 34–35. p., *Antal Tamás*: Egy huszadik századi magyar polgár: Sesztina-Nagybákay Jenő. In: Hajdú Bihar Megyei Levéltár Évkönyve XXV. (Szerk.: Radics Kálmán.) Debrecen, 1998. 287–288. p., *Mózes Mihály*: Debrecen ipara a dualizmus korában. In Debrecen iparának története a dualizmus kialakulásától napjainkig. (Szerk.: Ránki György). Debrecen, 1978, 85. p., *Tímár Lajos*: Vidéki városlakók. Budapest, 1993. 81. p., *Balogh István*: A cívisek világa. Budapest. 1973, 153. p.
- ¹⁶ *Egyed Ákos*: Falu, város, civilizáció. Tanulmányok a jobbágyfelszabadítás és a kapitalizmus történetéből Erdélyben 1848–1914. Bukarest, 1981, 294. p.
- ¹⁷ Bővebben lásd *Szűcs István*: Debrecen szabad királyi város történelme 3. kötet. Debrecen, 1872. 1076–1077. p és *Antal T.*: i. m. 302. p.
- ¹⁸ *Antal T.*: i. m. 288–289. p., *Mózes M.*: Debrecen... i. m. 114–119, 101–106. p.
- ¹⁹ Az egyetemes vasútfejledestről lásd *Berend T. Iván – Ránki György*: Európa gazdasága a XIX. században. Budapest, 1987, 44–47. p.
- ²⁰ Hajdú-Bihar Megyei Levéltár (HBML) IV. A. 1011/j 1. doboz 15. cs. 55. és 64. levél, HBML. IV. B. 1102/a 2.k. ügyiratszám. 230., 162–164. p., HBML. IV. A. 1011/j. 1. doboz. 15. cs. 25. Lvltr. (86/1848. KKM rendelet).
- ²¹ Hajdúvármegye és Debrecen sz. kir. város adattára. (A továbbiakban: Adattár). Debrecen, 1937. 288–290. p., 292–293. p., *Mózes Mihály*: A vasútépítés Erdélyben, a Bánátban és a Tiszántúlon. In uő.: A kiegyezéstől Trianonig. Regionális gazdaságtörténeti tanulmányok. Debrecen, 1998. 44–47. p.
- ²² *Mózes M.*: A vasútépítés... i. m. 48. p.
- ²³ *Rondo Cameron*: A világgazdaság rövid története. Oxford, 1993. Magyar kiadás: Maccenas Kiadó, 1994, 312. p.
- ²⁴ *Mózes M.*: A vasútépítés... i. m. 50. p., *Egyed*: i. m. 149–161. p., 151. p., *Szász Zoltán*: Gazdaság és társadalom a kapitalista átalakulás korában. In: Erdély története III. (Főszerk.: Köpeczi Béla.) Budapest, 1514–1518. p.
- ²⁵ *Cameron*: i. m. 311. p., 369. p., *Mózes Mihály*: A tőkés hitelrendszer kialakulása. In: uő.: A kiegyezéstől Trianonig. Regionális gazdaságtörténeti tanulmányok. Debrecen, 1998, 53–54. p., *Berend–Ránki*: Európa... i. m. 47–53. p.
- ²⁶ *Mózes M.*: A tőkés... i. m. 54–56. p., *Egyed*: i. m. 172. p.
- ²⁷ *Mózes M.*: A tőkés... i. m. 57–58. p.
- ²⁸ *Egyed*: i. m. 170–183. p.
- ²⁹ *Szűcs*: i. m. 1071–1073. p.
- ³⁰ Adattár: 308–309. p., *Mózes M.*: A tőkés... i. m. 58–59., *Antal T.*: i. m. 289. p.
- ³¹ *Mózes M.*: A tőkés... i. m. 59–63. p., *Egyed*: i. m. 170–180. p.

MÉSZÁROS CSABA

A katolikus autonómia életbe léptetésének kísérlete. 1848–1870

(2. rész)



Erdély és az autonómia-mozgalom

Az erdélyi autonómiával azért kell foglalkoznunk, mert mielőtt nálunk megindult volna az eszmeharc az autonómia érdekében, az erdélyi katolikus státus – mintegy buzdítóan – már kibontotta zászlaját, melyre az önkormányzat jelszavát írta, és így közvetlen előzményét adja a hazai törekvések újraindulásának.¹

Erdélyben a reformáció elterjedésével a katolikusok vallási jogegyenlőségét biztosító törvények dacára, a katolikusok elnyomottak: püspökük nem volt, káptalanukat eltörölték, a szerzetesrendeket kiűzték, az azok kezében levő egyházi javakat elkobozták.²

Erdély és Magyarország különválasztása után Erdélyben törvény biztosította a négy bevett vallás (római katolikus, református, evangélikus, unitárius) számára, hogy mindegyik maga kezelje saját egyházi és iskolai ügyeit. E jogot az erdélyi katolikusok is gyakorolták.³

A katolikus vallásnak és egyháznak Erdélyben a nemzeti fejedelmek alatt létező helyzete adja magyarázatát annak, hogy a vicariusok kinevezése az országgyűlési katolikus rendek meghallgatásával és javaslatára történhetett. A fejedelmek nem tekintették magukat a katolikus egyház patrónusainak. A kinevezést az állami szuverenitás ellenőrzése, nem pedig a patronátus jogán gyakorolták, és így, hogy a kinevezés a vallás és az egyház érdekeinek megfelelően történt. De másik körülmény is van még, melyet ezen erdélyi autonómia kérdésénél figyelmen kívül hagyni szintén nem lehet; ez pedig a magyar király főkegyúri joga, mely Erdélynek az anyaországhoz visszacsatolása (1715) és püspökségének újabb megszervezése óta az erdélyi egyházmegyére nézve is éppen úgy fennállt, mint Magyarország többi részére.⁴ Az erdélyi katolikus státus saját egyházi és iskolai kezelése végett számos gyűlést tartott. E status-gyűlések hatáskörébe tartoztak: a püspöki széküresedés esetén a jelölés; az iskolákra, aggházakra valamint a vallásos alapítványokra való felügyelet, továbbá az egyházi és iskolai alapok kezelése.⁵ Az 1767-ben felállított katolikus comissio fokozatosan – 1775-re pedig már teljesen – a maga kezébe vonta mindazon egyházi és iskolai ügyeket, melyek dolgában addig a katolikus status-gyűlések intézkedtek. Ennek (status) egyre ritkábban ülésző gyűlései leginkább már csak a sérelmek előadásával foglalkoztak. A katolikus status folyamatosan sürgette – 1791-ben az országgyűlés pártoló közvetítése által – jogainak és törvény adta hatáskörének helyreállítását, de minden eredmény nélkül.⁶ 1848-ban Kovács Miklós akkori erdélyi püspök átlátva, hogy a bekövetkező rendszerváltás miatt a kormány elveszti specifikus katolikus minőségét és jellemét, így az erdélyi katolikus ügyeket nem lehet kezelése alatt hagyni, 1848 augusztus utolsó napjaira általános katolikus status-gyűlést hívott egybe, mely elhatározta, hogy a hazai törvények alapján jogait követelni fogja.⁷

Az 1868. XLIII. törvénycikk ismét megszüntette Erdély közjogi különállását.⁸

Az erdélyi katolikus státus 1866. január 10-én tartott gyűlése után folyamodott a felséghez, hogy törvényen alapuló és huzamosan gyakorolt autonómiáját és jogait léptesse életbe. A folyamodványra azonban válasz nem érkezvén, az erdélyi katolikus képviselők felterjesztést tettek báró Eötvös József vallás- és közoktatási miniszterhez, melyben azon kérelmüket fejezték ki, hogy Ófelségéhez 1866-ban intézett feliratokat tárgyalás alá vetesse, s érvényre juttassa. E célból a királyhoz is újból folyamodtak kérve őt, hogy a királyi kormányzék mellett fennálló katolikus comissiot megszüntetve, az ahhoz tartozó ügyeket az erdélyi katolikus státusgyűlésre és az annak kebeléből huszonnégy tagú választmányra bizza.⁹ Ennek elnöke a püspök, – széküresedés esetén a káptalani helyettes – akadályoztatása esetén a jelenlevő legmagasabb világi méltóság. Tagjait pedig egyházi és világi hívek adják. A világi rendből a kerületi plébániák választási joggal bíró hívei választottak. Az így megválasztott képviselők az eseres által kitűzött napon választják meg azt a két küldöttet, akik a választmányban őket képviselni fogják.¹⁰

A katolikusok autonómia-mozgalma Erdélyben nemcsak eredményre vezettek, hanem az alkalmat adott a hazai szervezkedés megindulásához.

Eötvös József egyházpolitikai nézetei

Az erdélyi mozgalom általános érdeklődést keltett az országban, s különösen az érdekelt körök várták kíváncsian báró Eötvös József vallás- és közoktatásügyi miniszter állásfoglalását. Ezért gondolom azt, hogy egyházpolitikai nézeteinek ismertetése elengedhetetlen fontosságú számunkra.

Eötvös József a hazai polgári átalakulás egyik legjelentősebb alakja. A nagynevű író, tudós államférfi egyházelméletének alapja a „szabad államban szabad egyház” elve. Állam és egyház szétválasztása nem jelenti azt, hogy a két világ a maga rendelkezéseivel a másik világot ne érintse, csupán azt, hogy mindkettő hatalmának a másik határainál meg kell szűnnie.¹¹

Eötvös jogosnak találja azt a felvetést, hogy az államhatalom folyvást törekszik uralmának hatáskörét kiterjeszteni. Ezért kell megszabni illetékességének végső határát, amelyen túl már nem tud terjeszkedni. Ezen a határon csupán az egyházak mozognak, mert ezek azok, amelyek az államot külső szemlélőként figyelik. Ennél fogva megilleti őket az önkormányzat joga. (Ez a gondolatmenet csak a katolikus egyházra vonatkozik, mivel – ahogy azt már láttuk – a többi vallásfelekezet már rendelkezik autonómiával.)¹² Az állam sohasem cél, hanem eszköz, mivel az egyén az államot csak saját céljai – mely a liberalizmusból fakadóan az egyén szabadsága – kivitelezése érdekében használja.¹³ Az egyéni szabadság megvalósítását és a leghasznosabb emberi és polgári képességek kibontakozását államszerkezetileg az olyan önkormányzatok rendszere teszi lehetővé, mint amilyen az egyházak autonómiája is.¹⁴

Eötvös úgy látja, hogy a katolikus egyház autonómiájának megszervezésénél ugyanarra a liberalizmusra – mely a szabadságot biztosítja – kell támaszkodnia, mely az államnál is érvényre jut. Csak így képzelhető el azoknak a világi híveknek az aktiválása, akikre az autonómiában támaszkodni szeretne.¹⁵ A felekezeti egyenlőség elve megköveteli a többiekhez hasonlóan a katolikusok autonómiáját is. Emiatt csupán ugyanolyan feltételekkel kaphatja meg, – iskolai és alapjai kezelésének ügyeiben – mint a protestánsok.¹⁶

Az oktatás tekintetében Eötvös elképzelései arra irányulnak, hogy az iskolák vezetését az alakuló autonómiára rá lehet bízni, hiszen ennek tekintetében az egyház és az állam céljai közösek, amiket törvények írnak elő. Az alakítandó közművelődési rendszerbe tartozott Eötvösnek az a terve, a vallásalap teljes egészében és véglegesen kerüljön az autonóm katolikus egyházhoz. A tanulmányi alap pedig kerüljön az államhoz, azzal a megszorítással, hogy abból az addig katolikus iskolák fenntartására és segélyezésére fordított összegek továbbra is ezeket a célokat szolgálják, a többitől pedig a törvényhozás rendelkezze.¹⁷

Az egyház vagyonával kapcsolatban, már első minisztersége idején elrendelte a részletes összeírást, de szeptemberi távozásáig csupán töredéke készült el. Második hivatalbalépését követően újra kezelésbe vette azok ügyét. Eötvös sohasem volt a szekularizáció híve. Ami a katolikus kézben lévő vagyonok belső elosztását illeti, – az egyébként a főpapság jelentős része minősül szinte azonosnak a szekularizációjával – már kifejezetten az egyenlőség mellett foglalt állást; a törvényhozás vonatkozó rendelkezéséig az arányos elosztás híveként kívánt segítő forrásról gondoskodni.¹⁸

Eötvös, mint miniszter szorgalmazta, hogy az állampolgárok maguk hozzanak létre egyesületeket, s azután forrásaik, figyelmük, tudásuk latbavételével segítsék az állam működését.¹⁹ Hasonlóan a társadalom önszerveződésének segítségével, képzelte az egyházi ügyek rendezését is. A megoldások útjában azonban ott állt a katolikus egyház a maga feudális szervezetével és előjogaival.²⁰ A reformok elindítását az egyháztól várja és ama hasonló tartalmú levelekben sürgeti, melyeket 1867. júliusában az ország prímásához Simor Jánoshoz (július 20-án), az egri és a kalocsai érsekekhez intézett. E levelek bizonyágul szolgáltak arra, hogy a kormány nem akar kitérni az autonómia elől, hanem inkább segítségét ajánlotta fel az egyház önállóságának kifejlesztésére, és szellemi hatalmi állásának megszilárdítására.²¹

A katolikus autonómia-mozgalom második szakasza

Eötvös József 1867. július 20-án Simor János hercegprímáshoz írt nyílt levele újra megindította hazánkban az autonómia-mozgalmat. A levelét úgy tekintette mindenki, mint a mozgalom kiindulási pontját. A levél megírásának közvetlen előzménye az erdélyi katolikusok megmozdulása volt, így annak megírója is ebből indul ki.

Eötvös levelében a legmelegebben pártfogolta az erdélyi katolikusok kérelmi pontjait. A politikai unió és az egyházkormányzati kapcsolat – szerinte – szükségszerűen felveti a magyarországi autonómia kérdését is. Ezt a közszellem hiányával, a népnevelésben való elmaradottsággal és az egyházi ügyek iránt való hitközönnyel indokolja. Ez utóbbinak okát a világi híveknek egyházi ügyekből való teljes kizárásával indokolja. Álláspontja az, hogy egyetlen és elutasíthatatlan követelése szabadságának biztosítása minden támadással szemben. Ez pedig csak úgy lehetséges, ha a világiaknak nagyobb befolyás adatik az egyház ügyeinek kezelésébe. A befolyás nem terjedhet ki a „tisztán egyházi” dolgokra, nem ilyen viszont az egyházi vagyon és az iskolák ügye, ahogy azt az 1848-as püspöki tanácskozás is elismerte. A miniszter nem tulajdonít nagy jelentőséget annak az ellenszenvnek, mely állítólag az egyházi rend ellen létezik. Végül az autonómia megalkotását a püspöki karra bízta.²²

Simor János prímás báró Eötvös József e nyílt levelére 1867. szeptember 8-án kelt levelében válaszolt, melyben kijelenti készségét az autonómia felkarolására. Hangsúlyozza, hogy ennek akadályát – szerinte – eddig is csak a kormány jelentette.²³ Visszautasítja a mi-

niszter hitközönyre vonatkozó megállapításait. Kétségbe vonja a miniszter lesújtó összehasonlításának igazságát, hogy a katolikusok hitélet terén meg sem közelítik, hitközöny tekintetében azonban felülmúlják a protestánsokat. Visszautasítja a miniszter azon állítását is, ami a katolikus iskolák elmaradottságát szemlélteti.²⁴ Kijelenti, hogy az egyház nem zárja ki a világiakat a „civil” vonatkozású ügyeinek rendezéséből, és nem is zárta ki azokat sohasem. Szomorú bizonyosság emellett az a körülmény hogy a fejedelem, apostoli jogainak nevében a katolikus egyház autonómiájának majdnem korlátlan kezdelését a királyi kormánysszékek ragadták magukhoz. Végül miután az egyház szolidaritását azonosítja a nemzetével, kijelenti hogy a püspöki karnak régen táplált meggyőződése az, miszerint a világiaknak bevonása az egyház világi vonatkozású ügyeibe csak hasznos és üdvös lehet, mert jól megfontolta, hogy a jog önérzetet teremt, önbecsülést szül, és buzgóságra gerjeszt.²⁵

A püspöki kar még 1867 októberében megkezdte tanácskozásait a budai primási palotában. Először Eötvös kezdeményezésére készítettek egy autonómia-tervezetet. Az itt rögzített elvek szerint az önkormányzat venné át az iskolai és vagyonügy kezelését. Két tanácskozó szervet állítottak be a tervezetbe, egy egyházközségit és egy országos főtanácsot. Előbbi kezelné a templomi és iskolai alapítványokat s vagyont, utóbbi kezébe kerülnének a kormánytól azok az ügyek, amelyeket az egyházi és iskolai bizottmányok kezeltek. A tanácskozáson fontos tevékenységet folytatott Haynald Lajos kalocsai érsek, aki a püspöki kar és az Eötvös közötti állandó közvetítő szerepet látta el.²⁶

A püspöki kar ezután ezen általa kidolgozott első tervezetet több világi kitűnőséggel – főleg képviselőkkel – közölte, s a beérkezett vélemények és indítványok – nemkülönben számos magánkonferencia eredményei – alapján átdolgozta úgy, hogy az 1868. október 1-én a pesti központi szemináriumban megkezdődött vegyes tanácskozások témáját már ezen átdolgozott tervezetek megvitatása képezte.²⁷

A tanácskozásokon részt vett Deák Ferenc is, aki egy autonómia kongresszus egybehívását indítványozta:

*„...e gyülekezet dolgozzék ki egy rendszeres választási módot, mely szerint azután a római katolikus egyház összességének újabb gyülekezete lesz megválasztandó. Ez a másodszer választott gyülekezet fogja a magyarországi autonóm római katolikus egyházat teljesen képviselni. Ez fogja az autonómiának szervezetét, kezelését az egyháztanácsnak felállítását és hatáskörét, szóval az autonómiának minden részletét megállapítani...”*²⁸

Ennek szellemében a tanácskozás az előkészítő kongresszus választási szabályzatát gyorsan elkészítette, úgy hogy azt már 1869 első napjaiban Öfelsége jóvá is hagyta. Ezen választási szabályzat szerint hivatalból tagjai voltak: a megyés püspökök és a pannonhalmi főapát: szám szerint huszonöt, választott egyházi képviselő: szám szerint huszonnégy, választott világi képviselő: szám szerint százhárom. Összesen tehát százötvenkettő előkészítő kongresszusi tag, ezen összegben az egyháziak egyharmad, a világiak kétharmad arányban voltak képviselve.²⁹

Az előkészítő kongresszus első ülését Simor János prímás 1869. június 24-én nyitotta meg. Megjelent a százötvenkettő küldött közül tizennégy püspök, húsz egyházi és hatvanhárom világi képviselő. Az előrehaladott nyári időszak folytán azonban lassanként megcsappant az érdeklődés és átlag alig voltak hatvanan a tanácsteremben.³⁰

Október 7-e és 13-a között újra összeült az előkészítő kongresszus. Az érdeklődés még a nyárinál is csekélyebb volt. Összesen hatvanhat képviselő jelent meg. Később ez a szám némileg megnövekedett. A vita először általánosságban, majd részletesen a 18-as bizottság

választási szabályzata körül folyt. Ennek alapelve, hogy az $\frac{1}{3}$ egyházi, $\frac{2}{3}$ világi tagból álljon.³¹ Az Eötvös levelével és az első püspöki tanácskozásokkal újraindult szervezkedés kapcsán fontos újra hangsúlyozni, hogy bár az elképzelések az egyházra vonatkoztak, annak vetülete inkább politikai irányultságú volt. Így az autonómiáért való küzdelemben jól körvonalazhatóak az egyes politikai irányzatok törekvései, mint a *konzervatívoké* vagy *ortodox katolikusoké*, a *liberális-katolikusoké* és a *radikálisoké*.

A konzervatív csoportnál Török Jenő rávilágít arra, hogy közöttük találunk liberálisokat is, ami azt vonja maga után, hogy őket inkább – a katolikus konzervatívok, és az ortodox-katolikusok helyett – az *egyházias* elképzelések követőinek kell neveznünk. Elgondolásuk tisztán egyházi érdekből, kizárólagos jogvédelmi és jogbiztosítási céllal akarta az önállóságot. Az a cél megvalósítása érdekében történő, világi hívek egyházi ügyekbe bevonásától ők sem tértek ki, de ezt csak a vagyoni és tanügyi kérdésekben szorgalmazták. Elzárkóztak azonban minden, az egyházszervezet demokratikus átalakítását – világiak bevonása a püspöki jogokba illetve a papválasztás – célzó törekvések elől. A katolikus autonómiával elnyerendő jogok hordozójának elsősorban a püspököket tartják. Ennek a csoportnak a képviselői így elsősorban a püspökök köréből kerültek ki. Elképzeléseiknek az *Idők Tanuja*, a *Pesti Hírnök*, illetve a *Religio* című orgánumok hasábjain adtak hangot. A tömörülés egyik vezéregyéniségének Palásthy Pált, az egyetem hittudományi karának erkölcsstan tanárát nevezhetjük.³²

A liberális katolikusok elgondolása annyiban különbözik az előzőtől, hogy sokkal erősebben kívánják a világiak bekapcsolását, mellyel a kor társadalmát kívánták meghódítani a liberalizmus számára. Ennek a távolabbi célnak – a vallás és a liberális nézetek összeegyeztetése – az elérése érdekében más profán követelésekkel is felleptek, mint például szabadságjogok, alkotmányosság, demokratikus eszmék meghonosítása az egyházon belül. Ezek pedig nem mások mint a püspöki joghatóság részleges átruházása, illetve az azon való osztozkodás, a vagyoni ellentétek kiegyenlítése az alsópapság anyagi helyzetének javításával, a hívek és a papság beleszólása a főpapi állások betöltésébe és általában a parlamentális elv érvényesülése az egyházkormányzatban (szavazás, többségi határozat). A liberális elképzelések az alsópapság és a világi hívek körében örvendtek nagy népszerűségnek, merthogy a reformok ilyen formában történő megvalósítása esetén nekik lett volna döntő befolyásuk az egyház ügyeibe. Nézeteiket főleg a *Független Lapok*, *Pesti Napló* című újságok hasábjain terjesztették. Vezéralakjuk többek között Haynald Lajos, Szilágyi Virgil és Kuti Mihály voltak.³³

A radikális elgondolás a liberálissal a reformok szükségességének hangoztatásában megegyezik. Itt azonban már lényeges elvi különbség van. A célzat ugyanis bevallottan és határozottan politikai: az egyház demokratikus szellemében történő gyökeres átalakítása, politikai kategóriák bevezetése, az egyházi hatalom illetékességének a legszűkebb köre, a hit belső világára való korlátozása. Már a külsőségekben is megnyilvánuló – pl. egyházfegyelmi, liturgikus – dolgokban az egész közösség illetékes. Minthogy így a hívek választják papjaikat is, sőt, püspökeik választásába is döntő súllyal folynak bele, ebben az elgondolásban a híveknek van a legnagyobb szerepük. Az irányzat képviselői a *Századunkban* közölték elképzeléseiket.³⁴

Visszatérve az előkészítő kongresszusra, a tanácskozások – ha nem is jelentős – végül némi eredménnyre vezettek. A szervező kongresszusba való szavazás, a papság titkos választása, a világiaknak pedig kerületenkénti és a papi befolyástól való mentesített választása került elfogadásra.³⁵

Ezt követően sokan úgy gondolták, hogy már csak az e szabályzatnak megfelelően történő választás van hátra ahhoz, hogy a régóta óhajtott katolikus autonómia intézménye föllásson. Az egyháztörténelemben azonban akkora méretű események zajlottak, amelynek következtében bekövetkezett változások új helyzetet teremtettek.

A Vatikán és az autonómia-mozgalom

A katolikus autonómia-mozgalom vizsgálata során feltétlenül meg kell vizsgálnunk a Vatikán XIX. századi helyzetét is. Nem szemlélhetjük a kérdést csupán a magyar közjog intézményének szemszögéből, hiszen annak be kellett illeszkednie az egyházbizonyosba is. Nemcsak határait kellett megtalálnia az egyház és a világi elem között, de azt a kapcsolatot is, melyben az egyház rendeltetésének előmozdításában, – tehát az egyház köztevékenységében – is közreműködik.³⁶ A legújabb kori egyházfejlődés fő jellemzője a konfesszionizmus, (a katolikus egyház saját hitvallását örökérvényűnek tartja, és annak érvényre jutását követelménynek tekinti) és az egyházi centralizmus. Az első a felvilágosodás, a centralizmus pedig a partikularizmus ellenhatásaként jelentkezett. E centralizmus legfőbb híve volt a pápa, IX. Pius (1846–1878). Ennek megvalósítása érdekében tett legnevezetesebb megnyilatkozásai a *Syllabus*, és a vatikáni zsinat.³⁷

IX. Pius 1864-ben a „Quanta cura” enciklikájához csatolt jegyzékében, a *Syllabusban*, nyolcvan tételben elítélte a kor tévedéseit, köztük a liberalizmust is, követelményével a valósi és lelkiismereti szabadsággal együtt.³⁸

Ennek szellemében küldte jelentéseit a Vatikánba, a bécsi apostoli nuncius, Falcinelli-Antoniacci Mariano (1863–1874) is. 1868 őszén a következőket jelenti a magyar autonómia-mozgalommal kapcsolatban: „... több hónapos kongresszusok és konferenciák után még nem lett eldöntve semmi és még nem lehet ismerni ezen autonómia természetét, úgyhogy megerősítem véleményemet, mely szerint nem látok ebben semmi jó eredményt”.³⁹ A nuncius egyébként is bizalmatlansággal szemlélte a magyarországi katolikus egyház keretén belül kibontakozó mozgalmat. A Vatikán azonban a jelentések ellenére passzív maradt. Róma idegenkedett minden olyan típusú egyházat érintő mozgalomtól, ami egyrészt teret nyithat a laikusok nehezen megsűrűhető befolyásának, másrészt akarva-akaratlanul is esetleg lazíthatja a Vatikán és az egyes nemzeti egyházak kapcsolatát, túlzott önállóságot biztosítva a nemzeti egyházak számára.⁴⁰

A Szentszék centralizmusának másik megnyilatkozása az I. Vatikáni zsinat volt. Az 1867-ben meghirdetett és 1869. december 8-ra összehívott zsinat előkészítésében a magyar katolikus egyház – mint a többi nemzeti egyház se – semmiféle szerepet nem játszott. A püspöki kar előzetesen többször egyeztetette a miniszterelnökkel (gróf Andrássy Gyula 1867–1871) és Eötvössel, ígéretet tett arra, hogy Rómában semmi olyat nem tesznek ami az állam és egyház viszonyát Magyarországon megterhelné. A zsinaton – mely egészen 1870. október 20-ig ülésezett – tizenöt magyar főpásztor vett részt. Mindjárt kezdetben a zsinati ellenzékekhez csatlakoztak, ők ugyanis elzárkóztak a zsinati többségnek a pápai tévedhetetlenségre vonatkozó kívánsága elől. Simor hercegprímás 1870. május 20-án egyórás beszédben hangsúlyozta, hogy a pápai tévedhetetlenség esetleges dogmatizálása provokatívan hathat mind a kormányra (a placetum megsértése miatt), mind a protestáns és ortodox egyházra, és így a tervezet ellen foglalt állást.⁴¹ A magyar zsinati atyákkal különben is sokat foglalko-

zott a nemzetközi sajtó. Különösen akkor, amikor 1870 februárjában Simor és három magyar püspök elhagyta Rómát. A pesti parlamentre ez olyan hatással volt, hogy kilenc szavazat híján majdnem államosították az egyházi alapítványokat. A kormánynak csak nehezen sikerült megmenteni a helyzetet, amiért cserébe azt kérték, hogy a magyar zsinati atyák demonstratív hagyják el Rómát. A magyar főpásztorok július 17-én – a végleges szavazás előestéjén – döntöttek úgy, hogy elhagyják a Vatikánt. Hozzájuk csatlakozva a zsinati ellenzék (francia és német nyelvű főpapok), kb. nyolcvanán hagyják el Rómát, amitől a készülő tervezet meghiúsulását várták. Ebben azonban tévedtek, a Szentszék később rájuk kényszerítette a zsinati döntések elfogadását.⁴²

Egyházkormányzati szempontból, a vatikáni zsinat a XIX. századi egyházi centralizmus betetőzését jelentette. Ugyanekkor az autonómia létesítését partikulasztikus törekvések követelték. Mindezek ismeretében azt állapíthatjuk meg, hogy a vatikáni zsinat pápája sohasem szentesítette volna a magyar katolikus autonómiát.⁴³

Befejezés

Az 1870-ben lefolyt választások után az országos autonómia kongresszus október 26-án nyílt meg. Ezt szintén szenvedélyes viták kísérték. Döntéseit, illetve a megszavazott szabályzatot a püspöki kar jóváhagyásra felterjesztette a királynak, de erre választ nem is várt.⁴⁴

Az, hogy az autonómia törekvések végül nem valósultak meg, több körülménynek köszönhető. Az egyik a kormány vallási és tanulmányi alapokkal szemben kifejtett magatartása. Minden bizonnyal megállapítható, hogy ezeknek az autonómia kezébe kerülésétől a kormány mindvégig ódzkodott. Az önkormányzat egyik sarkalatos elemét azonban – ahogy azt láttuk – éppen ezeknek az ügyeknek a kézbevétele jelentette volna.⁴⁵

A püspöki kar egyes tagjainak aggályai ellenére azt mondhatjuk, hogy az autonómia tervezet – a főpapok – komolyan akarták megérvényesíteni a kor kényszerítő szavát. Az aggályok egyenesen arányban növekedtek azzal, amivel a mozgalom sorsának irányítása a kezéből kisodródott. Holott eredeti álláspontjáról több lényeges pontban letérve, részint Eötvös, részint Deák, részint mások hatására, engedményekre kényszerült. Odáig fejlődött az ügy, hogy a szervező kongresszuson s utána az irányítást már csak a kulisszák mögött, a megbízható világi elem, elsősorban az arisztokrácia útján tudta érvényesíteni. Nyílt sisakokkal álltak ki a porondra az egyházellenes törekvések képviselői. Ezért mondta a prímás, hogy ilyen körülmények között az autonómiából semmi sem lesz. A kongresszusra már a kivonulás végső gondolatával ment be a főpapság, és itt is kénytelen volt engedményekre, amelyek között legnevezetesebb a vagyoni telekkönyvi átíratásába való kényszerű beleegyezés. Többen feltevésként kockáztatják meg, hogy a kongresszuson és visszhangjaként a képviselőházban elhangzottak kedvetlenülítették el a püspöki kart, mert ebben előjátékát látták az autonómikus gyűléseken várható hangzavarnak. A kongresszussal kapcsolatban elmondottakból kitűnt, hogy ez a feltevés milyen indokolt.⁴⁶

Az autonómia gondolata az 1890-es évektől újra kísértett. Az 1897-ben összeült kongresszus új szabályzatot dolgozott ki, amely gondosan szétválasztotta a lelki és világi ügyeket és az autonómiának csak az utóbbiban engedett beleszólást. De hiába szerepelt az autonómia terve a katolikus nagygyűléseken, és hiába törtek Apponyi Albert és Zichy Lajos kul-

tuszminiszterek 1907-ben és 1911-ben lándzsát mellette, a püspöki kar a tervet Róma intervenciójára végleg elvetette. Pedig ha megvalósul, a magyar katolikus egyház a II. vatikáni zsinatot félévszázaddal megelőzve olyan egyházi szervezetet alkotott volna, amely példaképpül szolgálhatott volna az egész világegyház számára is.⁴⁷

FELHASZNÁLT IRODALOM

- ASCHENBRIER ANTAL: *A katolikus egyház autonómiájáról Magyarországon*. Budapest, 1938.
- ADRIÁNYI GÁBOR: *A magyar egyház és a Vatikán (1848–1918)* In: Zombori István (szerk.): *Magyarország és a Szentszék kapcsolatának 1000 éve*. Budapest, 1996.
- ADRIÁNYI GÁBOR: *Az egyháztörténet kézikönyve*. München, 1975.
- CONCHA GYÖZÖ: *Eötvös és Montalembert barátsága*. Budapest, 1918.
- CSORBA LÁSZLÓ: *A vallásalap „jogi természete”*. Budapest, 1999.
- ESTÓK JÁNOS: *Magyarország története. 1849–1914*. Budapest, 1999.
- FORSTER GYULA: *A katolikusok autonómiájáról*. *Budapesti Szemle*, 1897. 91. köt.
- FÜSSY TAMÁS: *A katolikus autonómia története*. Tájékoztató, 1882.
- GERGELY ANDRÁS: *19. századi magyar történelem. 1790–1918*. Budapest, 1998.
- HERMANN EGYED: *A katolikus egyház története Magyarországon 1914-ig*. München, 1973.
- HANUY FERENC: *A katolikus autonómia szervezésének főbb nehézségei*. Budapest, 1918.
- KARÁCSONYI JÁNOS: *Magyarország egyháztörténete főbb vonásaiban*. Nagyvárad, 1915.
- LUKÁCS LAJOS: *A Vatikán és Magyarország. 1846–1878*. Budapest, 1981
- MÁRKI SÁNDOR: *Horváth Mihály (1809–1878)*. Budapest, 1917.
- MELICHÁR KÁLMÁN: *A katolikus autonómia Magyarországon*. Budapest, 1907.
- SCHLETT ISTVÁN: *Eötvös József*. Budapest, 1987.
- SIPOS ISTVÁN: *Katolikus autonómia*. Pécs, 1875.
- SZÁNTÓ KONRÁD: *Egyháztörténelem*. Budapest, 1992.
- SZEMNECZ EMIL: *Katolikus autonómia*. Budapest, 1897.
- TÖRÖK JENŐ: *A katolikus autonómia-mozgalom. 1848–1871*. Budapest, 1941.
- TÖRÖK KÁROLY: *A katolikus autonómia*. *Katolikus Szemle*, 1893.
- ZELLER ÁRPÁD: *A magyar egyházpolitika*. Budapest, 1894. I. kötet.

JEGYZETEK

- ¹ Török K.: i. m. 366.
- ² Aschenbrier: i. m. 62.
- ³ Füßy: i. m. 182.
- ⁴ Forster: i. m. 183.
- ⁵ Füßy: i. m. 183.
- ⁶ Uo. 183.
- ⁷ Aschenbrier: i. m. 65.
- ⁸ Estók: i. m. 101.
- ⁹ Török K.: i. m. 367.
- ¹⁰ Füßy: i. m. 183.
- ¹¹ Concha: i. m. 272.
- ¹² Török: i. m. 56.
- ¹³ Uo. 54.
- ¹⁴ Csorba: i. m. 97.
- ¹⁵ Uo. 98.
- ¹⁶ Uo. 100.

- 17 Concha: i. m. 207.
- 18 Csorba: i. m. 102.
- 19 Schlett: i. m. 238.
- 20 Uo. 241.
- 21 Török K.: i. m. 367.
- 22 Török J.: i. m. 65.
- 23 Melichár: i. m. 108.
- 24 Török J.: i. m. 73.
- 25 Török K.: i. m. 369.
- 26 Török J.: i. m. 79.
- 27 Melichár: i. m. 109.
- 28 Szemnecz: i. m. 54.
- 29 Melichár: i. m. 111.
- 30 Szemnecz: i. m. 57.
- 31 Török J.: i. m. 190-192.
- 32 Uo. 111.
- 33 Török J.: i. m. 112.
- 34 Uo. 113.
- 35 Uo. 198.
- 36 Szemnecz: i. m. 157.
- 37 Török J.: i. m. 69.
- 38 Adriányi: i. m. 236.
- 39 Lukács: i. m. A Vatikán és Magyarország. 1846-1878. Budapest, 1981. 163.
- 40 Lukács: i. m. 162.
- 41 Adriányi: i. m.: 218.
- 42 Adriányi: i. m. 219.
- 43 Török J.: i. m. 245.
- 44 Adriányi: i. m. 217.
- 45 Török J.: i. m. 327.
- 46 Török J.: i. m. 329.
- 47 Adriányi: i. m. 217.

Ahol meglátjuk a tengert...

Modrus-Fiume



Modrus-Fiume, horvátul Modrus-Rijeka Horvát-Szlavónország egyik vármegyéje volt. Északon Krajna és Zágráb vármegyék, keleten ez utóbbi és Bosznia, Délen Lika-Krbava vármegye, Nyugaton Isztria és az Adriai-tenger (a Fiumei öböl és Morlaccai-csatorna) határolja. Területe 4879 km². Domborzatát tekintve földje jobbára hegyes, amelyet nyugati részben a Karszt hegység ágazatai borítanak. Északnyugati részén emelkedik az 1506 méter magas Sneznik és az 1528 méteres Risnják. Ezekről délkeletre húzódik a Nagy-Kapela hegyláncolat, amely a Bitoraj (1383) és a Biela Lazica (1533) csúcokban éri el legnagyobb magasságát. Ezek a hegységek nyugat felé lépcsőzetesen ereszkednek a tengerhez, kelet felé jelentősebb előhegyeik vannak (pl.: ogulini Klek 1182), hozzájuk csatlakozik a vármegye határát jelölő Kis Kapela (1164). Északkeleti része dombos (Petrova Gora), sőt a Kulpa felé csekély síkság is található. Legnagyobb folyója a Kulpa, itt dél felől a Dobrát, a Mrezincát és Koranát veszi fel. A Karszt lapályán gyakoriak a helyenként feltűnő, majd újra eltűnő patakok, amelyek ismeretlen helyen szakadnak a tengerbe. Éghajlata a dombos részeken enyhe, a Karszt fennsíkján s a hegyek közt igen zord, a tengerparti sávban azonban délies.

Ásványkincsekben meglehetősen szegény (kevés kőszén és vas), növényvilága

annál változatosabb. Mezőgazdasági termőterülete 470911 hektár, ebből szántóföld igen kevés, 101052 hektár, kert 2043, rét 69502, legelő 89532, szőlő 1856, erdő 210352 hektár.



Földművelésre csak néhány völgye alkalmas, ezen kívül a szépségéről is méltán híres tengerparttal párhuzamos sáv: Vinodol (Borvölgy). Terményei silányak, leginkább a burgonya és a kukorica terem meg. A nemes gabona kevés, de a tenger mellék nemes gyümölcsöket szolgáltat: füge, narancs, citrom és szőlő. Jelentős erde-

inek fái alkalmasak a kádármunkára, épületfának valamint hajóépítéshez. Az állattenyésztés sem jelentős. Legelterjedtebb a juh (109829 darab) és a kecske (18846). Szarvasmarha 86484, ló 7449, sertés csak 23207 darab van.

LAKOSSÁG ■ 1910-ben 231654 fő lakott a megyében, népsűrűség tekintetében a ritkábban lakott területek közé tarozik. Alakosok között csak 899 a magyar és 592 a német, ellenben 152510 a horvát és 74895 a szerb. Egyéb nemzetiségű 3059. A nem magyarajkúak közül csak 639-en beszélnek magyarul. Hitfelekezet szerint 156064-en római katolikusok, 74941 fő görögkeleti és 382 zsidó. Foglalkozás tekintetében: őstermelő 79597, iparban dolgozó 10210, kereskedelem és hitel 1918, közlekedés 2169, közszolgálat és szabad foglalkozások 1790, véderő 300, napszámos 2113, házi cselédek

1741, és egyéb foglalkozású 1070 fő. A megyéről,

IPAR ÉS KERESKEDELEM ■ tekintetében elmondhatjuk, hogy az ipar fejletlen, a legtöbb a kézműves (kézműves, kádár, ács, kőműves), és egy papírgyáron (Susak) és egy hajógyáron kívül (Kraljevica) csak gőzfűrészek vannak a vármegyében. (Susakon még néhány kisebb ipartelep) A tengermelékén a legjövendőbb foglalkozás a halászat és a kereskedelem, mely utóbbinak legjellemzőbb árucikkei a fa, a bor, gyümölcs, élőállatok és halak. A hitelügyek kielégítésére 15 bank és takarékpénztár és 52 szövetkezet áll rendelkezésre.

KÖZLEKEDÉS ■ Fő vonala a Magyar királyi Államvasutak fiumei vaspályája (171 km a megyében) volt. Emellett jelentősek kitérő műútjai (Lujza-út, Rudolf-út, József-út), melyek a Karszt-hegységen több helyen mennek keresztül (állami út 68, törvényhatósági út 756 km). Az épülő ogulinkini államvasút Dalmáciával hozza közvetlen vasúti összeköttetésbe. Élénk a partmenti hajózás, jelentősebb kikötői: Buccari, Portoré, Selce és Novi.

KÖZMŰVELŐDÉS ■ kezdetleges állapotú. A hat éven felüliek 56,8%-a sem írni, sem olvasni nem tud. A tanköteles gyermekek fele nem jár iskolába. A vármegye területén egy kisdudóvó, 156 népiskola, három iparos inasiskola, négy polgári iskola, egy gimnázium, egy leánylíceum, négy ipari és kereskedelmi iskola és egy emberbaráti intézet van összesen 25 165 tanulóval.

KÖZIGAZGATÁS ■ A vármegye 8 járára oszlik és egy város található benne. A vármegyében egy rendezett tanácsú város, 55 politikai község és 1321 helység van. Székhelye: Ogulin.

TÖRTÉNELEM ■ A régi modrusi vármegyéből keletkezett, amely már a horvát nemzeti dinasztia idején zsupánság volt, és a Kulpa folyó mentén, a Fiumara mindkét partján terült el. III. Béla királyunk 1193-iki

kiváltságlevelével egész Modrus vármegyét Vegliai Bertalannak, a Frangepánok ősének örökségi joggal adományozta. A vármegye székhelye az ősi Modrus-vár volt. III Béla adományozása után Modrus folyamatosan a Frangepánok kezében volt, és használták is a Modrus grófja (comes Modrussia) címet. 1223-ban adományként Vinodol földjét is megkapták (tengerpart Buccaritól Zengig), melyet egyesítettek modrusi grófságukkal. A XVI. században a Frangepánok a megye várait – azok nehéz védhetősége miatt – átadták az államnak. I. Ferdinánd a várakba helyezett katonaságot a grazi kormányzék alá vonta, 1559-ben Lenkovic Iván ezredest a horvát-szlavón határvidéken önálló parancsnoksággal ruházta fel. Ezután a katonai telepítésekre élesebb hangsúly került. A Wesselényi-féle összeesküvés után a teljes Frangepán-vagyon állami kézbe került. Modrus és Vinodol vármegyék megszűntek létezni. 1682-ben Modrus és Vinodol vármegye névleg feltámadt, mert Lipót király a terület örökös grófságát Orsic Jánosnak és Antalnak adományozta. A régi vármegye területe ezentúl a XVIII. századig részben katonai határőrvidékhez, részben Zágráb vármegye „jurisdictionja” alá tartozott, amely a XVIII. században egészen a tengerig elterült. A horvát rendek kérésére, miszerint Vinodol vármegyét állítsák vissza a régi állapotba, 1776-ban a királynő rendelkezett egy új vármegye alakításának szándékáról Fiume és Károlyváros között. 1777. szeptember 5-én rendeletet adott ki, miszerint cserében a katonai kormányzat tetti területi engedményekért a fiumei terület Fimével és kikötőjével, valamint a buccarii uradalom, a Karolina úttól jobbra eső rész és Károlyváros városa legyen Horvátország része, és belőlük Szörény vármegye néven új közigazgatási egység alakíttassék. A Kulpa menti Szörény vármegye 1777 november 10-én tartotta első közgyűlését Mrkopoljban. A királynő 1778. április 10-én a vármegye

területét újrászabályozta: Fiume városát, Buccarit, Buccarizát, Portorét és területeit, valamint Teraszt, Casternát és Dragát közvetlenül a magyar tenger mellék kormányzójának hatáskörébe vonta. II. József Szörény vármegyét 1786-ban eltörölte, mert jövedelme állítólag túl kevés volt. Vinodol és a fiumei kerület „Litorale Hungaricum” lett. A Kulpán túli részek visszakérültek Zágráb vármegyéhez. A határörvidék megszűnése után a régi Modrus és Vinodol vármegyéből, valamint az ogulini határőrezredből alakult az új Modrus vármegye. 1867-től Horvát-Szlavónország megyéje Ogulin székhellyel. 1920-tól Jugoszláviáé. Jelenleg a terület Horvátországhoz tartozik.

Fiume (Rijeka) város az Adriai-tenger partján, a Kvarner-öbölben, Horvátországban, Károlyvárostól nyugatra. Az ókorban illír majd római település volt Tarstacia néven. Kr. u. a VII. században horvát törzsek telepsznek meg a vidéken, majd 799-től a Frank Birodalom része lett. A középkorban a Horvát, majd a Magyar Királyság birtokolta. Többnyire a Frangepánok kezén volt.

1466-ban a Habsburgok szerzik meg, 1723-tól szabad tengeri kikötő. Mária Terézia az ősi jog alapján a Magyar Koronához csatolta, és Trieszthez hasonló kiváltságokkal látta el. 1779-ben szabad kereskedelmi város. 1824-ben I. Ferenc visszacsatolta a napóleoni háborúk alatt elidegenített Fiumét, 1848. augusztus 31-én azonban Jellačić csapatai szállják meg, 1868-ig újra Horvátországhoz lesz. 1857-ben nyílt meg a fiumei tengerészeti akadémia. 1870. július 28-án hivatalosan is a Magyar Koronához csatolt külön testként a magyar kormány fennhatósága alá került (fiumei provizórium). 1884-ben megépítették olajkikötőjét. 1918 október 22-én horvát csapatok szállták meg, de Olaszország is igényt tartott a városra. Az 1920-as rapallói olasz-szerb-horvát-szlóven szerződés szabad városnak nyilvánította. 1923 szeptemberében azonban olasz csapatok szállták meg. Az 1924-es firenzei szerződés értelmében Olaszországhoz került, 1945-től Jugoszláviáé lett, 1991 óta azonban újra Horvátországhoz tartozik.

FEJES BÁLINT



SIMON ENDRE TAMÁS

Haditengerészeti taktika a második világháború Csendes-óceáni hadszínterén

(2. rész)



A felszíni flották összecsapásai

I. A FELSZÍNI FLOTTÁK

A tengeri flották közötti hagyományos csaták a II. világháborúban már egy hosszú korszak hattyúdala volt. A felszíni hajók látótávolságban zajló ágyútüze és az ezt legjobban kihasználó vonal-harcrend még az I. világháború idején is a tengeri csaták megvívásának legfőbb módja volt, bár a háborúban már megjelent ennek a módszernek a két „sírásója”, a repülőgép-hordozó és a tengeralattjáró. A II. világháború folyamán még mind az európai vízeken, mind a Csendes-óceánon történtek hagyományos tengeri ütközetek, azonban a háborút már nem ezek döntötték el. Például a brit *Hood* csatacirkáló pusztulása, majd a német *Bismarck* csatahajóé – noha élénken foglalkoztatta az érintett országok közvéleményét – a háború kimenetelét tekintve csak epizódnak tekinthető.

A Csendes-óceánon a fejlődés új irányát a japán repülőgép-hordozók 1941. december 7-én kijelölték, amit 1945-ig az események számtalanszor igazoltak is. A hordozóról felszálló repülőgép vált korszerűvé, és a több tízezer tonnás csatahajóóriásokat másodhegedűsi szerepre kárhóztatta. A felszíni hadihajók csak a hordozók védelménél, a partraszállások tűztámogatá-

sánál, hajókíséretnél kaptak szerepet. Csata-döntő fegyverre csak akkor válhattak, ha a felek a harctevékenység körzetében nem rendelkeztek nagyszámú repülőgéppel.

A japánok I. világháború utáni hadihajó-építésében jelen voltak megalomániás törekvések, amelyek a feltörekvő harmadik tengeri hatalom növekvő erejét szimbolizálták. Mindenből a legnagyobbat akarták: a legnagyobb és legerősebb könnyűcirkálók voltak a MOGAMI-osztály tagjai (*Mikuma*, *Kumano*, *Suzuya*) elkészültük idején 14 700 tonnás vízkiszorításukkal és 5 lövegtoronyban elhelyezett 3-3 darab 152 mm-es/6 hüvelykes lövegükkel. Az 1939–1940-es átépítésüknél lövegeiket 203 mm-esre/8 hüvelykesre cserélték; és párosával helyezték el a tornyokban, így a hajóosztály egy, a harmincas évek végén átlagos nehézcirkálóosztállyá változott.¹ Az 1941-ben szolgálatba állított *Yamato* és *Musashi* minden idők legnagyobb csatahajói voltak 71 659 tonnás maximális vízkiszorításukkal és a legerősebb fegyverzettel: 3×3 darab 460 mm-es/18 hüvelykes főtüzérség, amit 6×2 darab 155 mm-es, 6×2 darab 127 mm-es légvédelmi löveg, valamint 24 darab 25 mm-es légvédelmi gépágyú „egészített ki”. A háború alatt (leszűrve a tapasztalatokat) megerősítették a légvédelmüket 146 darab (*Yamato*), illetve 115 darab (*Musashi*) légvédelmi gépágyúval.² Az új idők szelének vagy a sors

finitorának tudható be, hogy mindkét hajóegység ellenséges repülőgépek bombáinak és torpedóinak esett áldozatul, úgy, hogy félelmetes lövegével a *Musashi* egyszer sem lőtt amerikai hadihajóra és a *Yamato* is csak egy ízben, 1944 októberében, a leytei tengeri csatában.

A japán hadihajó-tervezésből hiányzott a jól körülhatárolható, kialakult koncepció: miközben megálmodták és megalkották a világ legnagyobb csatahajóit, könnyűcirkálók kisebbek és gyengébbek voltak amerikai ellenfelciknél. Ezt a hátrányt a már ismertett Long Lance torpedók voltak hivatva kiegyenlíteni. A húszas évek termékei voltak a négykéményes, 7 darab 140 mm-es löveggel felszerelt 6700, 6600 tonna maximális vízkiszorítású YURA- és a SENDAI-osztály könnyűcirkálói (*Yura*, *Abukuma*, *Nagara*, *Isuzu*, *Kinu*, *Natori*, illetve a *Sendai*, *Jintsu*, *Naka*).³ A következő generációs japán könnyűcirkálók a háború kitörésének időszakában készültek el. Ezek már egykéményesek voltak, de még mindig alulmúlták a USN cirkálóit fegyverzetükben, ill. páncélzatukkal. Közülük is a leggyengébb a KASHII-osztály (*Kashii*, *Katori*, *Kashima*) volt, amelyeket eredetileg kiképzőhajónak szántak, és harcbavetésüket csak a körülmények kényszerítették ki. Főtüzérségük 2×2 darab 140 mm-es lövegből állt, ami száználmasan esélytelenné tette őket egy hagyományos felszíni harcban, amint az 1944. február 17-én be is bizonyosodott, amikor a *New Orleans* és a *Minneapolis* nehézcirkálók Truk térségében végeztek a Katorival. A Kashiit repülőgépek pusztították el 1945. január 12-én, míg a Kashima túlélte a háborút.⁴ A legkorszerűbb japán könnyűcirkáló az *Oyodo* volt, amit 1943-ban állítottak szolgálatba (10 100 tonna max. vízkiszorítás, 2×3 darab 155 mm-es löveg). Mint a japán flotta nagy részével, vele is repülőgépek végeztek.⁵

Japán csatahajói közül csak a YAMATO-osztály volt korszerű. A többi hajóegység

még az I. világháború előtt (*Fuso*, *Yamashiro*) vagy alatt (*Ise*, *Hyuga*), ill. közvetlenül utána (*Nagato*, *Mutsu*) épült. Ezeket 1941-ig megerősítették, növelve a páncélzatukat és a légvédelmi ágyúk számát. Sajátos átalakítást hajtottak végre az Isén és a Hyugán a midwayi csatát követően: eltávolították a hátsó felépítményzetet és lövegtornyokat, hogy két katapulttal alkalmassá tegyék őket 22 zuhanóbombázó indítására. Az átalakítást követően azonban a repülőgépeket már nem kapták meg. A japán csatahajók átlagosan 38 000-42 000 tonna vízkiszorításúak voltak, 25 csomós maximális sebességgel és 6×2 darab 356 mm-es/14 hüvelykes löveggel, illetve a *Nagato* és a *Mutsu* 4×2 darab 406 mm-es/16 hüvelykes ágyúval.⁶

A japán nehézcirkálók átlagosnak tekinthetőek 6-10 darab 203 mm-es/8 hüvelykes fegyverzetükkel, 11.500-14.700 tonnás vízkiszorításukkal. A *Tone* és a *Chikuma* nehézcirkáló érdekes elrendezést mutatott: mind a négy lövegtornyot a hajó elején helyezték el, szabadon hagyva a tatot 5 darab hidroplán befogadására. A háború alatt így lettek a japán flotta „szemei”.⁷

Japán 4 csatacirkálóját (KONGO-osztály: *Kongo*, *Haruna*, *Kirishima*, *Hiei*) még az I. világháborúból örökölte: 36 601 tonna vízkiszorítás, 30,5 csomós sebesség, 4×2 darab 356 mm-es/14 hüvelykes löveg jellemezte őket.⁸

Velük szemben az Egyesült Államoknak csak 2 csatacirkálója volt: az *Alaska* és a *Guam*. Ezek 1944-ben álltak szolgálatba, fegyverzetük 3×3 darab 305 mm-es ágyú volt és 33 csomós végsebességre voltak képesek.⁹ Az USN-nek nem volt többre szüksége, hiszen a csatacirkálónál némi sebességtöbbletért feláldozták a csatahajók páncélzatának, tüzerejének egy részét. Az Alaskával egy évben kezdték szolgálatba állítani az IOWA-osztály csatahajóit (*New Jersey*, *Missouri*, *Wisconsin*, *Iowa*), amelyeknek a YAMATO-osztályt kellett ellensúlyozni 3×3 darab

406 mm-es/16 hüvelykes ágyúval, 31 csomós sebességgel és „szerény” 57 600 tonnás hajótestükkel. Sebességük és manőverező-képességük felülmúlta Japán hasonló kategóriájú egységeit, ezért fölösleges lett volna tovább növelni a sebességüket tűzcrejük és védettségük rovására.¹⁰ A II. világháború idején az USN csatahajó-flottájának egy része még szintén az I. világháború korából származott (*Nevada, Mississippi, Tennessee, California, Idaho* stb.), és zömmel közülük kerültek ki a Pearl Harbor-i támadás áldozatai. 30 000-35 000 tonnásak voltak, 21 csomós sebességre képesek és 10-12 darab 356 mm-es/14 hüvelykes löveg alkotta fegyverzetük gerincét. Pearl Harbor-t követően az *Arizona* és *Oklahoma* csatahajók kivételével helyreállították és egyúttal korszerűsítették is őket. A háború második szakaszában konvojkíséretre és partraszálló műveletek támogatására vetették be ezeket.¹¹ Az IOWA-osztály felé átmenetet képező NORTH CAROLINA-osztály (*North Carolina, Washington*) és az ALABAMA-osztály (5 egység) már 3×3 darab 406 mm-es/16 hüvelykes ágyúval volt felszerelve, és a 45 000 tonnás hajók végsebessége elérte a 28 csomót. Ezek a hadihajók vettek részt a Guadalcanal körüli harcokban.¹²

Az USN nehézcirkálói japán ellenfeleikkel egyenrangúak voltak: 13 000-16 800 tonnás vízkiszorítás, 9-10 darab 203 mm-es/8 hüvelykes ágyú és 32-33 csomós végsebesség jellemezte őket.¹³ A könnyűcirkálók gyengébb fegyverzetükből adódó (8-10 darab 6 hüvelykes löveg) hiányosságait némileg nagyobb sebességükkel egyenlíthették ki (33-36 csomó). Sajátos hajótípus jelentettek (amely az USN-en kívül csak a brit haditengerészetben létezett) az ún. légvédelmi cirkálók (légvédelmi cirkáló). 1941 és 1945 között 11 ilyen hajó épült. Az átlagos könnyűcirkálóktól a légvédelmi feladatokra orientált fegyverzete (6×2 darab 127 mm-es ágyú, 24 darab 40 mm-es gép-

ágyú) különböztette meg.¹⁴ Súlyos hátránya volt az amerikai cirkálóknak a japánokkal szemben, hogy nem rendelkeztek torpedókkal, csak a kisebb hajóegységeiken (rombolótól lefelé).

2. JAPÁN ELŐRETÖRÉS

1941. decemberének elején a Csendes-óceánon az erőviszonyok kiegyenlítettek voltak, kivéve a repülőgép-hordozók terén. Ott az arány 3:10 volt a japánok javára.¹⁵ Ezt a fölényt használta ki Yamamoto tengerenagy, amikor a hat legütőképesebb hordozóját Nagumo altengernagy parancsnoksága alatt a Pearl Harbor-i támaszpont ellen küldte. A japán haditengerészeti légitörő azután mélyreható változásokat okozott a csatahajók arányában: az addigi USN:JPN 8:10 0:10-re változott, ugyanis az *Arizona* csatahajó felrobbant, az *Oklahoma* felborult, a *Tennessee* súlyosan megrongálva beszorult a *West Virginia* 8 torpedótalálatot elszenvedett roncsa mögé, a *Nevadát* súlyos bombatalálatok után a kapitánya partra futtatta, a *California* bombatalálatoktól elsüllyedt, és a szárazdokkban álló *Pennsylvania* is komoly bombatalálatokat kapott. Még a *Maryland* csatahajó vészelt át a legjobb állapotban a támadást, mindössze két bombatalálattal.¹⁶

A „gyalázat napján” – ahogy Rooseveltnök nevezte¹⁷ – egyszerre kellett hozzálátni a károk helyreállításához és egy új haditerv kidolgozásához az egy csapásra használhatatlanná vált Narancs-terv helyett. A japánok által megindított villámháború az amerikai, brit, ausztrál és holland erőket defenzívába szorította. Ahol mégis valami ellentámadással próbálkoztak, ott az óriási japán fölény legjobb esetben is meghátrálásra kényszerítette őket. A Maláj-félszigettől Új-Guineáig fellángoltak a harcok.

1942. január 15-én a déli Csendes-óceánon létrehozták az ABDA (ausztrál-

2002/XIV. 5–6.

brit–holland–amerikai) erőket, amelyeknek Karel Doorman holland ellentengernagy volt a parancsnoka. Január 23–24-én kisebb taktikai sikereket el tudtak érni 4 cirkálóval és 8 rombolóval egy kisebb japán egység ellen, de február 4-én a Makaszári-szorosban a japán légielő megrongálta a *Houston* nehézcirkáló-t és a *Marblehead* könnyűcirkálót. Ezután Doorman visszafordult. A januári-februári borneói és celebési partraszállások után bármikor számítani lehetett Jáva lerohanására. Február 27-én Doorman felvonult a japán csapatszálítók ellen, amelyeket Takagi tengernagy kísért a *Nachi*, *Haguro* nehézcirkálókkal, a *Jintsu*, *Naka* könnyűcirkálókkal és 14 rombolóval. Velük szemben Doormannak rendelkezésére állt a *Houston* és a brit (HMS) *Exeter* nehézcirkálók, a *DeRuyter* és *Java* holland, valamint az ausztrál (HMAS) *Perth* könnyűcirkálók, továbbá 9 romboló.

Az ütközet Jáva-tengeri csata néven vonult be a történelembé. 16 órakeresés után a tűzpárbajjal kezdődött az összecsapás, majd Takagi megkísérelte a Long Lance torpedók nyújtotta előnyöket kihasználni. 43 torpedót lőtt ki nagy távolságból, amelyek csak összekuszáltak a szövetséges csatasort, de találat csak egy holland rombolót ért, amely felrobbant. Az *Exetert* ágyútűzzel súlyosan megrongálták az egyenlőtlen küzdelemben. Doorman a veszteségek hatására az éj leple alatt igyekezett Takagit megkerülve megkeresni és elpusztítani a csapatszálítókat. Manőverezés közben egy brit romboló ráfutott egy újonnan lerakott aknamezőre és hamarosan elsüllyedt, miközben egy sajátos fogócska-bújócska kezdődött, ahol néha mindkét fél szem elől tévesztette a másikat. Végül 7 órával az első kontaktus után a japánok 12 torpedót lőttek ki az újra megtalált ABDA-egységre. A *Javát* és a *DeRuytert* telitalálat érte, és hullámsírba merültek (az utóbbi Doorman tengernaggal a fedélzeten). Ezt követően a maradék szövetséges

flottaerő visszavonulásba kezdett, hogy másnap újra megkíséreljék az inváziós flotta megtámadását. A 28-i támadás katasztrofális eredménnyel járt. Belefutottak egy japán különítménybe, aminek a fő erejét a *Mikuma* és a *Mogami* nehézcirkálók alkották. A csatát a japán torpedók döntötték el: először a *Perth* könnyűcirkáló merült hullámsírba, majd nem sokkal később követte őt a *Houston*. A *Mikuma* nehézcirkáló által kilőtt 8 torpedót azonban elkerülte a *Houston*¹⁸, így a *Mikuma* eltalált 4-et a Bantan-öbönlél álló japán csapatszálítók közül, amik el is süllyedtek. Február 28-án ez volt az egyetlen „amerikai” siker. Az *Exeter* nehézcirkálót, amely a két romboló kíséretében nyugat felé vonult vissza, március 1-jén pusztította el a *Ryujó* könnyűhordozó és 4 cirkáló.¹⁹ Ezzel a néhány napos ütközetsorozattal Japán eliminálni tudta a holland haditengerészeti egységeket, a brit erőket visszaszorította az Indiai-óceánra, az USN ázsiai flottájának felszíni egységeit pedig lényegében likvidálta.

A következő fél év során nem került sor a felszíni flották közvetlen összeütközésére, holott ezen időszak során fordult meg a harctéri helyzet: a japán előrenyomulást Ausztrália felé sikerült lefékezni a Korall-tengeri csatában és a midwayi ütközetben hullámsírba merült a japán repülőgép-hordozó flotta színe-virága. Ezzel a repülőgép-hordozók terén az erőviszonyok kiegyenlítődték: USN:JPN 4 :4. Ez már lehetőséget adott az USN-nek egy korlátozott ellenoffenzíva indítására. Hogy ez a támadás éppen a periférián, a Salamon-szigeteken indult meg, annak az oka a térségben ismét növekvő japán aktivitás volt.

Március 24-én a szövetséges hadvezetés körzetekre osztotta a hadszínteret: az Indiai-óceánon a brit hadvezetés, a délnyugati Csendes-óceáni – SWPA – térségben (Ausztrália, Új-Guinea, Holland-Kelet-India Szumátrát leszámítva, valamint a Fülöp-szigetek) Douglas MacArthur tábornok fenn-

hatósága alá tartozott, míg a Csendes-óceán többi területe C. W. Nimitz tengernagy parancsnoksága alá került. MacArthur hadszíntere leszűkül, amikor április 9-én a *Bataannál*²⁰, illetve május 6-án *Corregidornál* J. Wainwright tábornok 11.500 megmaradt katonájának kapitulációjával a Fülöp-szigetek feletti ellenőrzés a japánok kezébe került.²¹ Ezért kapóra jött MacArthurnak, amikor az amerikai felderítés 1942. július 6-án értesítette a Vezérkari Főnökök Egyesített Bizottságát arról, hogy a japánok partra szálltak a Salamon-szigetek egyik délnyugati tagján, Guadalcanalon, és gyors ütemben megkezdték egy repülőtér építését. Ha a repülőtér elkészül, az komolyan veszélyeztetné az USA és Ausztrália közti kommunikációs vonalat, továbbá a január 23-án elfoglalt új-britanniai Rabaul segítségével, amelyet a legnagyobb légitámaszponttá építették ki a térségben, hatásosan le lehetne zárni a Korall-tengert, ezzel elszigetelve Port-Moresbyt, ami továbbra is a japán haderő fontos célja volt. Május 3-án egy kisebb haderő elfoglalta Tulagit Guadalcanal szigetével szemben.²² Itt egy hidroplánbázist hoztak létre, és már csak idő kérdése volt, hogy mikor szállják meg Guadalcanalt. A sziget jelentőségét az épülő repülőtér adta, amelyet, ha augusztus 15-re elkészül, akár 60 repülőgép is használhatott volna.²³

3. SZÖVETSÉGES OFFENZÍVA

A tervezett ellenoffenzíva helye ezzel adva volt. A haditengerészet azonban csak augusztus elejére tudott a Midway-i csata után elegendő erőt MacArthur rendelkezésére bocsátani. A hadművelet első fázisában az 1. tengerészgyalogos hadosztálynak (USMC 1.) el kell foglalnia Tulagit és Guadalcanalt, majd amikor a 32., 41. gyalogoshadosztály és a 7. ausztrál hadosztály egységei felváltották őket, folytatniuk kell az offenzívát (2.

lépcső) a Salamon-szigetek többi tagja, Lac, Új-Guinea északnyugati partja ellen, míg a hadművelet Rabaul elfoglalásával be nem fejeződik.²⁴

A Wachtower (Órtorony) -hadművelet első szakasza Ghormley tengernagy parancsnoksága alatt augusztus 7-én teljes sikerrel járt: a tengerészgyalogosok gyakorlatilag ellenállás nélkül partraszálltak, és másnapra sikerült biztosítani Tulagit valamint a Guadalcanali repteret, amelyet csaknem kész állapotban hagytak el a japánok. A meglepetés teljes volt, és hála a 3 amerikai hordozó (*Enterprise, Saratoga, Wasp*) légifedezetének, az augusztus 7-től induló szórványos légitámadások Rabaulból csak kisebb eredményekkel jártak: a *Mugford* és a *Jarvis* romboló megsérült, míg a *G. F. Elliot* elsüllyedt.²⁵ A repülőgép-hordozók üzemanyaga fogytán volt augusztus 8-ra és este 6 órakor Fletcher tengernagy engedélyt kért Ghormleytől a visszavonulásra. Ghormley nehezen, de beleegyezett, így a partra szálló erők valamint a kirakodó szállítóhajók légifedezet nélkül maradtak. A szállítóflotta parancsnoka, Turner ellentengernagy erről értesülve augusztus 8-án éjjel fél 12-kor megbeszélte a tengerészgyalogosok parancsnokával, Vandegriff tábornokkal és Chritchley ellentengernaggal, a hadihajó-kíséret parancsnokával, hogy másnap reggel 6-kor visszavonulnak (a teljes kirakodás augusztus 11-ig tartott volna!). Augusztus 8-9-én éjszaka az utánpótlás fele még a hajókon volt.

Augusztus 8-án futott ki Mikawa altengernagy parancsnoksága alatt Rabaulból 5 nehéz-, 2 könnyűcirkáló egy romboló fedezetében. Amikor egy amerikai felderítőrepülő észlelte őket, taktikusan visszafordult és tapintatosan megvárták, amíg a felderítő távozik. Ekkor ismét Guadalcanal felé fordultak. Turner tengernagy este 6-kor értesült róluk, és döntően befolyásolta a közelgő japán ellentámadás a döntését, hogy 9-én reggel visszaforduljanak. 8-án este Savo-szigettől

északnyugatra a *Blue* és a *R. Talbot* rombolók radarral figyelték a japánokat, miközben HMAS *Australia*, HMAS *Canberra* és a *Chicago* nehézcirkálók a *Patterson* és a *Bagley* romboló kíséretében délen Savo és az Esperance-fok között járőröztek. Savo és a Florida-szigetek között a cirkálóerő másik fele, a *Vincennes*, *Astoria*, *Quincy* nehézcirkálók a *Helm* és *Wilson* rombolókkal manővereztek. 2 további cirkáló valamint rombolók közvetlenül Turner hajóit fedezték. Míg Turner Vandegrifftel és Chritchley-vel tanácskozott, Mikawa megközelítette a Savo-szigetet. Felderítőhidroplánokat küldtek ki, amelyek éjfélkor észlelték a partraszállókat. Hajnali 1 óra 45 perckor a *Chokai* nehézcirkáló hidroplánja jelzőrakétát lőtt ki a szállítóhajók fölött. Közben Mikawa át tudott csúszni a *Talbot* és a *Wilson* mögött és meglepetésszerű torpedótámadást indított a szövetséges cirkálók ellen, ami súlyosan megrongálta a *Chicago* és *Canberra* nehézcirkálókat (ez utóbbi el is süllyedt). A cirkálók parancsnokai azt sem tudták, hogy mi találta el őket. A japánok ezután észak felé fordultak, miközben rövid, de annál hevesebb tűzharcot vívtak a 2. szövetséges cirkálókötéllel, amit szintén a japán torpedók döntöttek el. A keresőfényekkel megvilágított *Quincy*, *Vincennes* és *Astoria* elsüllyedt. Mikawa sikere győzelemmé változhatott volna, ha végzett volna a most már alig védett szállítóhajókkal. Siker és győzelem között a különbséget a „repülőgép-frász” döntötte el. A japán tengernagy reggelre el akart iszkolni a körzetből, nehogy pusztító légitámadások érjék a minden bizonnyal valahol a környéken ólálkodó amerikai hordozókról. Valójában ekkor már Fletcher tengernagy útban volt hazafelé.²⁶

Így Mikawa elkövette azt a hibát, amit majd Kurita tengernagy megismétel Leyténél, hogy közvetlenül az alig védett inváziós erők előtt visszafordult és szinte menekülésszerűen visszavonult. Mentségére lehet

felhozni, hogy ezzel az akcióval a térségben lévő összes nagyobb japán hadihajót kockáztatta, amelyek elvesztése ebben a helyzetben végzetes lehetett volna a guadalcanali japán haderő számára.

A csatában a japán veszteség elhanyagolható volt, mindössze a *Chokai* nehézcirkáló kapott néhány találatot. Diadala a szövetséges cirkálókon teljes volt (a *Quincy*, *Vincennes*, *Astoria*, *Canberra* elsüllyedt, a *Chicago* és a *Talbot* romboló súlyosan megsérült), amit csak az keserített meg kissé, hogy hazafelé tartva a *Kako* nehézcirkálót az *S-44*-es tengeralattjáró elsüllyesztette.²⁷

Az ütközetet tekintve megállapítható, hogy Mikawa sikeresen használta ki cirkálóinak összpontosított tűzerjét, amellyel folyamatosan fölényben tudott maradni a széttagolt amerikai-ausztrál cirkálókötéllel szemben, amelyeket torpedótámadása szétszórt. Váratlanul, meglepetésszerűen indított Long Lance-i révén pedig elsöprő győzelmet tudott aratni. A szövetségesekről már nem sok jó mondható el, talán csak az, hogy bátran harcoltak. A radarjaik használatatlannak bizonyultak a kiváló japán optikai rendszerek és az őket megfelelően kezelő személyzet ellen. Turner csak azután tudott hazaindulni augusztus 10-én, hogy az elsüllyedt hajók túlélőit a fedélzetre vette, így Vandegrift sikerei ellenére Turner hazaútja egy vert sereg vonulására hasonlított.

A repteret Guadalcanalon (amelyet egy tengerészgyalogsági pilóta, a Midway-nél hősi halált halt Henderson őrnagy után Henderson Field-nek neveztek el) augusztus 17-től kezdték el használni. Nappal Rabaul-i gépek támadták, míg éjszaka a japán hadihajók bombázták. Ennek ellenére folyamatosan sikerült működésben tartani és erejét lassan, de biztosan növelni.²⁸

A japán felszíni haderő a bombázáson kívül még fedezte a japán hordozókat a Kelet-Salamon-szigeteki és a Santa Cruz-i csatákban, valamint clindította az ún. Tokió

Expresszt, amelynek keretében rombolók és más kisebb hajók a szövetséges légierő fölénye miatt (Rabaulból a japán vadászok a távolság miatt nem tudtak fedezetet biztosítani) éjszakánként az Esperance-foknál utánpótlást és csapatokat tettek partra. Nagyobb szállítóhajók nem jöhettek számításba, mert azok kirakódását nem lehetett volna egy éjszaka lebonyolítani. A rombolók azonban nem elég nagyok ahhoz, hogy tüzéséget, páncélosokat szállítsanak, így a szigeten lévő japánok technikailag egyre nagyobb hátrányba kerültek.

Októberben a japán flotta szinte minden éjjel lőtte Hendersont, és megkezdték a 17. hadsereg partraszállítását. Ghormley tengernagy kiadta a parancsot Scott ellentengernagynak, hogy semmisítse meg az éjszakánként Hendersont támadó flottaköteléket, és akadályozza meg az Esperance-foknál a csapatok kihajózását, miközben fedezi a 164. gyalogezred partraszállását.

Október 11-én 13 óra 45 perckor amerikai felderítőgépek észlelték Goto ellentengernagy 4 cirkálóját és 1 rombolóját a „Rés”-től (Új-Georgia és a Choiseul-sziget közti keskeny átjáró) délre. Este 18 óra 10 perckor már csak 110 mérföldre voltak Guadalcanaltól. Scott elindult feléjük 4 cirkálóval és 5 rombolóval, és 22 óra 32 perckor az Esperance-fok és a Savo-sziget között a *Helena* könnyűcirkáló radarja kontaktust jelzett 18000 yardra. Este 11-kor a *San Francisco* nehézcirkáló hidroplánja észlelte a japán flotta másik egységét, 1 szállítóhajót és 2 rombolót. Scott tengernagy felkészült a támadásra, de vezérhajójának, a *San Francisco*-nak a radarja régi és gyengébb teljesítményű volt, mint a *Helénáé*, ezért számára a helyzet még korántsem volt egyértelmű, ugyanis az amerikai rombolók valahol a cirkálói és Goto erői között tartózkodtak. Végül 23 óra 46 perckor a *Helena* tüzet nyitott, amihez csatlakozott a *Salt Lake City* nehézcirkáló, a *Boise* légvédelmi cirkáló és a *Farenholt*

romboló. Ezúttal ők okoztak teljes meglepetést a japánoknak. A tüzelés megkezdése után Scott észak felé fordult, ezzel megvalósítva minden tengernagy álmát, a klasszikus T-áthúzást, amikor hajói teljes oldalsortüzet adhatnak le, amelyet a T szárában lévő ellenség csak lövegei felével viszonzozhat. 34 perccel a csata kezdete után a japán erők megkezdték a visszavonulást: a zászlóshajó, az *Aoba* nehézcirkáló súlyosan megsérült, a fedélzetén Goto tengernagy is életét vesztette; a *Furutaka* nehézcirkáló és egy romboló elsüllyedt, a *Kimugasa* nehézcirkáló pedig kisebb károkat szenvedett. Az amerikai *Duncan* rombolót mindkét féltől érték súlyos találatok, melyek következtében 12-én hullámsírba merült. A *Salt Lake City*, a *Boise* és a *Farenholt* megsérült.²⁹ A csata, amely a hadtörténelemben Esperance-foki csata néven került be, szép amerikai taktikai sikert jelentett. Bebizonyosodott, hogy a japánok legyőzhetőek éjszaka. Ráadásul a japán veszteségek tovább növekedtek, amikor 12-én reggel hendersoni gépek elsüllyesztették a *Marukamo*, *Natsugumo* rombolókat, amelyek az elsüllyesztett japán hajók legénységének mentésével volt elfoglalva. Az amerikai győzelem értékét „csak” az csökkentette, hogy a japán partraszállást nem sikerült megakadályozni, csak a bombázást, de azt sem sokáig. Két nappal később a japánok már újra lőtték Hendersont. Október 13-14-én éjjel élte át a repülőter az addigi legsúlyosabb támadást a *Kongo* és a *Haruna* csatacirkálók vezette erőktől: 918 lövedéket lőttek ki, melyek közül 625 páncéltörő és 239 nagy feszítőerejű repeszgránát a csatacirkálókról óriási pusztítást végzett. 13-án reggel Henderson még 90 bevethető repülőgéppel rendelkezett, 24 órával később (2 légitámadás és az éjszakai ágyúzás után) már csak 7 SBD zuhanóbombázó, 29 F4F Wildcat, 4 P-400-as és 2 P-39-es vadászgép maradt használható állapotban. A helyzet kritikussá változott, ezért Nimitz tenger-

nagy sürgette a hajójavitókat, hogy az *Enterprise* hordozó mielőbb a harctérre kerülhessen.³⁰ Október 26-án a Santa Cruz-i csatában az USN elveszítette a *Hornet* hordozót, az *Enterprise* pedig visszakényszerült a javítóműhelybe. Ugyanakkor a japán hordozók is jelentős károkat szenvedtek, így továbbra is a felszíni flották ágyútüze maradt az uralgó Guadalcanal körül.³¹

4. FELŐRLÉS GUADALCANALNÁL

Október 18-án Ghormley helyét az agresszív, rámenős Halsey tengernagy vette át. Minél előbb döntést akart kicsikarni Guadalcanalon,³² akárcsak ellenfele, Hyakutake tábornok, aki a veterán 38. hadosztályt Sano tábornok parancsnoksága alatt akarta a szigetre küldeni. Miközben az amerikai 182. ezred-harccsoport partraszállt a szigeten, november 12-én a légifelderítés összesen 2 hordozót, 4 csatahajót, 5 nehézcirkálót, 30 rombolót és szállítóhajókat észlelt Rabaultól Buinig.

Turner tengernagy parancsnoksága alatt 3 TG (Task Group) tevékenykedett. Az első parancsnoka Scott ellentengernagy volt (3 szállítóhajó, 1 cirkáló, 4 romboló), a másodikat Callaghan ellentengernagy 5 cirkálója és 10 rombolója alkotta – az ő feladata volt Scott és Turner tengernagy (4 szállítóhajó) egységeinek biztosítása. Kinkaid tengernagy az *Enterprise* hordozóval, 2 csatahajóval, 2 cirkálóval és 8 rombolóval Turner távolfedezetét látta el.

A japánok szintén 4 kötelékkel indultak a térségbe: egy általános támogató erővel (mint Kinkaid flottája), 2 bombázó flottával és 1 csapatszállítókból (!) álló hajórajjal. A csapatszállítók kirakodásához szükséges időt úgy próbálták biztosítani, hogy a Rabaul-i repülőgépek és a szárazföldi csapatok Guadalcanalon folyamatosan támadják Hendersont, amit éjjel a két flotta is tűz alá

venne. Scott november 11-én 5 óra 30 perckor kezdte meg a kirakodást Guadalcanalán. Napközben több ízben légitámadást intéztek ellenük, melyek során a *Zeilin*, *Libra*, *Betelgeuse* szállítóhajók megsérültek. Este 6 órakor Scott visszahúzódott, és a súlyosan megsérült *Zeilint* egy rombolóval kénytelen volt visszaküldeni Espiritu Santoba. Este 10-kor Scott hadihajóival csatlakozott a Savonál járőröző Callaghanhez, miközben a szállítóhajói Turnerrel, aki 12-én reggel 1/2 6-kor kezdett kirakodni Lunga Pointnál, folytatták az utánpótlás és a csapatok partra juttatását. 12-én reggel a japánok újabb légitámadást intéztek ezúttal a fedező erők ellen kisebb károkat okozva Callaghan zászlóshajóján, a *San Fransiscón* és a *Buchanan* rombolón. Dél előtt 10 óra 30-kor járőrgépek felfedezték a japán flottát legalább 2 csatahajóval és a 38. hadosztályt szállító konvojt az előbbtől kissé északabbra. 18 óra 15 perckor Turner hajóinak nagy része már 90 %-osan kirakodott, ezért a tengernagy tartva a közeledő japánoktól, elrendelte a visszavonulást, akárcsak augusztusban. A *Betelgeuse* (40%) és a *Libra* (20%) kirakásához még napok kellettek volna. A hajókon így sem maradtak csapatok, mind a 6000 ember szerencsésen partot ért.³³

Az érkező japán bombázó erő két, 14 hüvelykes lövegekkel ellátott csatacirkálóból (*Kirishima*, *Hiei*), 1 könnyűcirkálóból és 15 rombolóból állt. Henderson bombázása volt a cél, ezért nem páncéltörő gránátokkal, hanem repeszgránátokkal voltak felszerelve, amik a páncélozott cirkálók ellen kisebb hatásúak voltak. Velük szemben Callaghan és Scott két nehézcirkálója (8 hüvelykes ágyúk), 1 könnyűcirkálója, 2 légvédelmi cirkálója és 8 rombolója állt. Mint az már az Esperance-foknál bebizonyosodott, az amerikai radarok már felülmúlták a japánok szemcseit, távcsöveit. November 13-án hajnali 1 óra 24 perckor a *Helena* (ismét!) radarja észlelte Abe altengernagy flottáját 27000

yardról Savo és Esperance között. Callaghan tengernagy a *San Fransisco* fedélzetén ugyanúgy gondaraban volt a hajó gyenge radarja miatt, mint előzőleg Scott. Nem ismerte a japánok egzakt pozícióját, így rombolóit előreküldte felderítésre és torpedótámadásra, ha a japánok helyzetét sikerül pontosan megállapítani. A *San Fransisco* hídján a zűrzavar csak fokozódott, amikor 1 óra 48 perckor a japánok közvetlen közléről tüzet nyitottak. Az amerikai hajóoszlop felbomlott: a rombolók torpedózáshoz kezdtek manőverezni, a cirkálók pedig igyekeztek elkerülni a velük való ütközést. Az intenzív, rövid csata alatt előfordult, hogy mindkét fél saját hajóira tüzelt. Az amerikai cirkálók, amelyek elsősorban a *Hiei*-re koncentrálták tüzüket, súlyos veszteségeket szenvedtek: Az *Atlanta* légvédelmi cirkáló több találat után kigyulladt és mozgásképtelenné vált, később elsüllyedt, fedélzetén az akkor már halott Scott tengernaggal. A *Juneau* légvédelmi cirkáló és 4 romboló (*Barton*, *Cushing*, *Laffey* és a *Monssen*) szintén elpusztult. A *San Fransisco* kb. 15 súlyos találatot kapott (jórészt a *Hiei*-től), melyek egyike megölte Callaghan tengernagyot, és halálosan megsebesítette C. Youngot, a hajó kapitányát. A *Portland* nehézcirkáló mozgásképtelenné vált, és 3 romboló is súlyosan megsérült.

A japánok elveszítettek 2 rombolót, másik 4 megsérült, a *Hiei* csatacirkáló, amelyet legalább 85 találat ért, kigyulladt és megbénult. A japánok hajnali 3 óra körül visszavonultak. A Savo-nál lassan köröző *Hiei* november 14-én éjjel süllyedt el, miután a Hendersonról felszálló gépek egész nap támadták.³⁴

Ki győzött – ahogy a hadtörténet nevezi – az 1. éjszakai guadalcanali csatában? Az amerikaiak nagyon súlyos veszteséget szenvedtek, jóformán alig maradt harcképes hajójuk, míg a japánoknak 1 aktív csatacirkálójuk (*Kirishima*), 1 könnyűcirkálójuk és 11 harckész rombolójuk maradt. Am a felada-

tukat – Henderson bombázását – nem sikerült végrehajtaniuk. Döntetlen, vagy kis, taktikai amerikai siker, pürrhoszi vonásokkal. November 14-én egy felderítőgép Új-Georgiánál megpillantotta a 2. japán bombázó flottát: 3 nehéz-, 2 könnyűcirkálót 4 rombolóval. Először torpedónaszádok támadták őket Tulagiból. Bár találatot nem értek el, sikerült visszafordulásra kényszeríteni őket. A visszavonuló japánok ellen súlyos légitámadásokat intéztek a Hendersonról és az *Enterprise* hordozóról felszálló repülőgépek. Egy ellenséges nehézcirkálót (*Kinugasa*) elsüllyesztettek, egy másikat meg rongáltak, akárcsak egy könnyűcirkálót és egy rombolót.

Az *Enterprise* volt az egyetlen amerikai repülőgép-hordozó a térségben, ezért Kincaid, miután a repülőgépeket ideiglenesen áttelepítette Hendersonra, visszavonta az értékes egységet. A japánok, noha tudták, hogy a guadalcanali repteret nem sikerült semlegesíteni, mégsem fordították vissza csapatszállítóikat. Ekkor, amikor működnie kellett volna a „hordozó-frász”-nak, a japánok mindenfajta légifedezet nélkül beküldték a „Rés”-be 11 szállítóhajójukat 12 romboló kíséretében. A hajók szállítmánya az elit 38. hadosztály 10000 katonája, tüzérség, fegyverek és 10000 tonna utánpótlás volt. 150 mérföldnyire Guadalcanaltól, 14-én reggel 1/2 9-kor kezdte el őket követni egy amerikai felderítőrepülő. Hendersonról szinte minden repülőképes gépet bevetettek, és 9 szállítóhajón értek el találatokat, amelyek közül 7 el is süllyedt. A maradék 4 az éjszaka elérte az Esperance-fokot és megkezdte a kirakodást. Óriási balfogás volt mindenféle légikíséret nélkül elindítani a sebezhető szállítóhajókat, főleg, hogy a kirakodást követően nappal vissza is kell térni Rabaulba, az amerikai légierő szeme láttára. Semmi esélyük sem volt, hiszen éppen a japánok mutatták meg 1941 decemberében a jól felszerelt, páncélozott hadihajó-gigá-

2002/XIV. 5–6.

szok sebezhetőségét a légitámadással szemben (erről a *Prince of Wales*, a *Repulse* és a Pearl Harbor-i csatahajók túlélői tudnának többet mondani). Mekkora esélyük lehetett a gyenge, páncélzat nélküli, lomha teherhajóknak?

Időközben az újjászervezett bombázóerő is elindult Henderson felé a *Kirishima* csatacirkálóval, 2 nehéz- és 2 könnyűcirkálóval, 9 romboló kíséretében Kondo altengernagy parancsnoksága alatt. Mivel Callaghan és Scott egységei egy újabb összecsapás során csak maximum mint célpontok szerepelhettek volna, Halsey Kinkaid flottájától Willis A. Lee ellentengernagy parancsnoksága alatt elkülönítette a *Washington* és a *South Dakota* csatahajókat 4 rombolóval, és északra, Guadalcanalhoz küldte őket. November 15-én éjjel 0 óra 1 perckor a *Washington* radarja Savonál hajókat észlelt. 15 perc múlva tüzet nyitott rájuk 18 500 yardos távolságból. A japánok viszonozták a tüzet, és súlyosan megrongálták a *South Dakotát*, amely kivált a harcpontról, és visszavonult. Ekkor irányította lövegeit lokátoros tűzvezetéssel a *Washington* a *Kirishimára*: 7 perc alatt 75 lövésből 9 darab 406 mm-es és kb. 40 darab 127 mm-es gránát találta el a csatacirkálót. A *Kirishima* ennek következtében roncsá változott, amit később a saját legénysége süllyesztett el. A japánok elvesztettek egy rombolót is, amerikai részről pedig 3 romboló merült hullámsírba.³⁵

15-én reggel érte utol a végzet a négy japán szállítóhajót. Három hajó kirakodott, a negyedik már lassan észak felé indult hajnalban. A parti tüzérség 5 órakor 19 500 yardról nyitott tüzet, majd egy öthüvelykes üteg is bekapcsolódott az egyoldalú tűzharcba. A gránátok két hajót felgyújtottak, egyikük orral előre süllyedni kezdett. A pusztítást délutánra a Hendersonról és Espirituról felszálló gépek fejezték be. A parti tüzérség ezután lőni kezdte a nagy fáradtsággal partra hordott utánpótlást, így az összesen 10 000

tonnából alig 5 tonna jutott el a csapatokhoz, a 10 000 katonából pedig alig 4 000 tudott partra szállni.³⁶

A két éjszakai csatát követően az USN erőit a JPN felszíni egységei nem fenyegettek komolyan. Tengeralattjárók és szórványos bombázások Rabaulból jelentették ezután a lehetséges veszélyeket a Guadalcanal környéki vizeken. A japánok nagyobb hadmozdulatokkal nem próbálkoztak a tengeren, csak a „Tokió expressz” „járatai” üzemeltek februárig. November 16. és február 9. között 16 forduló történt, amelyek során 10 romboló süllyedt el és 19 rongálódott meg.³⁷

Ha az USN számára a Pearl Harbort ért támadás katasztrofális volt, a Savo-szigeti csata augusztus 8–9-én tragikus, akkor a november 30-án Tassafaronganál lezajlott csatára talán a szégyenletes, csúfos jelzők illenek. Nyolc japán romboló Tanaka ellentengernagy vezetésével utánpótlást szállított Guadalcanalra. Ellene vonult fel Wright ellentengernagy 6 rombolóval és 5 cirkálóval (*Minneapolis*, *New Orleans*, *Pensacola*, *Northampton* nehéz- és könnyűcirkáló), hogy amúgy „Esperance-stílusban” rajtuk üssön. Papíron minden az USN mellett szólt: radar, tűzerő, a hajók száma és a meglepetés. Amivel viszont Wright tengernagy nem számolt és döntőnek bizonyult, az a japánok elszántsága, éjszakai harcban való jártassága és a félelmetes japán torpedó volt. Tanaka 23 óra körül kezdte meg a kirakodást. Wright tengernagy zászlóshajója, a *Minneapolis* radar alapján észlelte a japánokat, ám a tengernagy nem nyitott tüzet, hogy minél jobban megközelíthesse őket, hogy közletről jobban érvényesüljön a cirkálók ütegeinek pusztító hatása. 23 óra 10 perckor a *Fletcher* romboló 10 torpedót lőtt ki Tanaka rombolói felé. Wright ekkor nyitott tüzet, alig néhány ezer yard távolságból. Hamarosan sikerült súlyos károkat okoznia a *Takanami* rombolónak, amely később fel-

robbant. Tanaka a támadás első jelére azonnal félbehagyta a kirakodást (amit igazán még el sem kezdett), növelte a sebességét és ádáz torpedótámadást indított, pusztító eredménnyel: a *New Orleans* és a *Pensacola* súlyosan megsérült, majd a *Minneapolis* is találatot kapott. A *Northampton* nem adta fel a harcot egészen addig, amíg az *Oyashio* romboló két torpedója el nem találta. A „Nora Maru” – ahogy a legénység tréfásan nevezte – végül hajnali 3 órakor elsüllyedt. Félórás csata után Tanaka visszavonult, mert torpedója már nem maradt, és így a *Honolulu* könnyűcirkáló és a hat amerikai romboló könnyű prédájává válhatott volna.³⁸

Ez volt az utolsó japán siker Guadalcanalnál. Februárban Tanaka evakuálta a szigeten lévő 12000 japánt. Ezzel véget értek a sziget körül fél éve dúló harcok. Az utolsó nagy amerikai hadihajó, amely elsüllyedt Guadalnál, a *Chicago* nehézcirkáló volt, amelyet 1943. január 29-én rabauli gépek 4 torpedója pusztított el.³⁹ Ez szimbólumként is felfogható, mert mutatja, hogy a felszíni hadihajók egymásközti harca, legyen bármilyen heves, a II. világháborúban már csak epizód jellegű. Ezeknek az ütközeteknek az ideje lejárt, de azért akadt rájuk példa. Guadalcanalnál a tengeri csaták újszerűségét mutatta a radar használata az USN részéről, illetve a pusztító erejű Long Lance torpedó a JPN részéről. Sajatosság, hogy az ütközetekre éjszaka került sor, mert nappal a légi erő uralta a tengereket. Lényegében váltakozó sikerű anyagcsata volt, amelyet az amerikaiak bírtak jobban. A veszteségek ellenére erejük folyamatosan növekedett, ezzel szemben a japánok nem csak értékes anyagi javakat, hajókat, hanem mind a hadsereg, a légi erő, mind a haditengerészet csak évek alatt pótolható, nagy tapasztalattal rendelkező embereit veszítette el. Egyre kevesebb idő jutott a japán katonák kiképzésére, így egyre több zöldfülűnek számító katona, pilóta, tengerész volt kénytelen a harctéren

helytállni. Az Egyesült Államokban a harctéri veszteségekhez képest óriási arányokban kerültek ki a kiképzőhelyekről a hadsereg és a tengerészet állományának tagjai.

Út Leytéhez

A klasszikus felszín-felszíni csaták közül is kilógott hagyományosságával az 1943. március 26-i Komandorszkij-szigeteki (Alcut-szigetektől nyugatra). Ebben talán még Nelson sem találhatott volna sok új elemet. Hosogaya altengernagy 4 cirkálóval és 4 rombolóval egy, az Alcut-szigetekre tartó konvoj távolfedezetét látta el. McMorris elmentengernagy 2 cirkálójával és 4 rombolójával vívott csatája taktikailag Dogger Banket vagy Jütlandot idézte. A légi erő vagy a tengeralattjárók semmilyen szerephez nem jutottak, hasonlóan az amerikai radarhoz (rossz volt az idő) és a japán torpedókhöz (nappal volt, tehát a torpedók kilövését észlelni lehetett és időben ki lehetett előlük térni). A háborúban (és talán a történelemben!) utoljára csapott össze két csatasor: oszlop oszlop ellen. Mindkét fél a lőszerkészlet teljes (!) kimerüléséig lőtte egymást, kiábrándító eredménnyel: a *Salt Lake City* nehézcirkáló és egy romboló megsérült, a japán *Nachi* nehézcirkáló kisebb károkat szenvedett. Végül a japánok vonultak vissza és félve egy esetleges légitámadástól, visszafordították a konvojt is („hordozó-frász”).

A japánok, úgy tűnik, tanultak a guadalcanali keserű tapasztalatokból. Az amerikaiak nem vonták le a megfelelő következtetéseket, legalábbis, ha az 1943 júliusi összecsapások eredményéből indulunk ki. 1943. július 5-6-án éjszaka a Kula-öbölben Ainsworth ellentengernagnak sikerült megismételnie Tassafarongat, igaz, kicsiben. 3 cirkálóval és 4 rombolóval rajtaütött Akiyama ellentengernagy 10 rombolóján, akik erre a „szokásos” torpedótámadással felel-

2002/XIV. 5–6.

tek. A mérleg: 2 elsüllyedt japán romboló, amerikai részről pedig a *Helena* könnyűcirkáló merül hullámsírba. Bár a japánok vonultak vissza, azért nehéz lett volna az eredményt az amerikaiak számára győzelemként tálalni.⁴⁰

Július 12–13-án a történelem lehetőséget adott Ainsworth-nak, hogy kiköszörülje a csorbát, ám ő nem élt vele. Kolombangaránál szembetalálkozott Izaki ellentengernagy Vilaba tartó kötelékével, a *Jintsu* könnyűcirkálóval és 9 rombolóval, utóbbiak közül 4 csapatokat szállított. Ainsworth ismét fölényben volt 3 cirkálójával és 10 rombolójával, ám a biztosnak látszó győzelemből sikerült csúfos kudarcot csinálnia. Súlyos találatok következtében a *Jintsu* felrobbant, ám Ainsworth ismét kitette hajóit a japán torpedótámadásnak: 1 amerikai romboló elsüllyedt és mindhárom könnyűcirkálója (*Honolulu*, *St. Louis* és az új-zélandi *Leander*) súlyosan megsérült.⁴¹

A Bougainville-i partraszállást követően Omori ellentengernagy kifutott Rabaulból, hogy 2 nehéz- és 2 könnyűcirkálóval, 6 rombolóval elpusztítsa a partraszállóhajókat az Augusztus császárnő-öbölben. November 2-án éjszaka zajlott le a csata Merrill ellentengernagy TF 39 (Task Force: harci különítmény) kötelékével (4 cirkáló, 8 romboló). Az amerikaiak alaposan kihasználták a radar által biztosított előnyüket és a 2 és fél óras csata során elsüllyesztették a *Sendai* könnyűcirkálót, valamint egy rombolót, miközben a *Haguro* nehézcirkáló súlyos károkat szenvedett. Omori visszavonulásra kényszerült.⁴²

Ha valakinek kétsége maradt volna az amerikai radar döntő szerepét illetően a tengeri háborúra nézve, annak csattanós választ adott A. Burke kapitány a Szent György-foknál 1943. november 25-én, amikor 5 rombolójával mindennemű saját veszteség nélkül (a lőszer azért fogyott) elsüllyesztett 3 japán rombolót, másik kettőt pedig megrongált.⁴³

A felszíni flották utolsó szemtől szembeni összecsapása Leyténél történt 1944. október 24–25-én. 1942 a japán terjeszkedés és annak megállításának éve volt, magas amerikai hajóveszteségekkel; 1943-ban már a szövetségesek indíthattak offenzívákat, végül 1944-ben sikerült megtörni a japán repülőgép-hordozók erejét a Mariana-szigeteknél, mielőtt a döntő csatára sor került volna a Fülöp-szigeteknél (legalább ennyiben igazuk volt a Narancs-terv készítőinek – köztük egy bizonyos Douglas MacArthur nevű vezérkari tisztnek).⁴⁴

5. CÉL: A FÜLÖP-SZIGETEK

A Fülöp-szigetek elleni partraszállás(ok) előkészítését Halsey tengernagy 3. flottájának csapásmérő repülőgép-hordozós ereje, a TF38 szeptember 7-én kezdte el Marc Mitscher tengernagy parancsnoksága alatt. Repülőgépei alig ütköztek ellenállásba. Szeptember 21–22-én a Manila elleni légitámadáskor sikerült a repülőteret súlyosan megrongálni és a kikötőben 3 rombolót, kb. 20 kereskedelmi hajót elsüllyeszteni. Szeptember 24-re a Fülöp-szigeteki légi háború során 1200 japán repülőgépet pusztítottak el 72 saját gép elvesztése árán. A gyenge japán ellenállás miatt a tervezett inváziót decemberről októberre hozták előre. Ehhez a 3. flottának meg kellett bénítania azokat a légitámaszpontokat, ahonnan a partraszállást zavarhatták volna. Október elején súlyos légicsapásokkal megkezdődött Formosa, Luzon, Okinawa semlegesítése: október 8. és 15. között 600 japán repülőgép semmisült meg, míg Mitscher 90 repülője került veszteséglistára. Október 20-án Kinkaid altengernagy 7. flottájának 300 szállítóhajójáról Krueger tábornok 6. hadserege megkezdte a partraszállást Leyténél. A Fülöp-szigeteki légierő maradéka az ellenük indított támadások során vérzett el Mitscher

vadászgépeinek és az erős amerikai légvédelemnek a tüzeiben.⁴⁵

A leytei invázió hírére mozgásba lendült a japán flotta, amelynek hordozóit és repülőit júniusban a Mariana-szigeteknél megtizedelték. Azóta nem tették kockára a japán flotta maradványát. Ezúttal kénytelenek voltak megtenni, mert ha a Fülöp-szigetek az Egyesült Államok kezére kerül, akkor ezzel Japánt elvágják a létfontosságú nyersanyagtól, ergo a hadigépezet megbénul, tehát Japán döntő vereséget szenved. Az azonnali beavatkozást két dolog indokolta: ha a partraszállást nem sikerül időben szétverni, és létrejön egy stabil hídfő, akkor azt az amerikaiak szárazföldi repülőgépek telepítésével bevehetetlenné változtathatják, sőt, horrible dictu, még az anyaországot is bombázzhatják. Mindenfajta ellentámadás csúfos vereséggé fajulna, ha aktív ellenséges légierő tudna tevékenykedni a Fülöp-szigetek térségében (Henderson Field szelleme kísért!). Az azonnali támadás indokát Halsey tengernagy szolgáltatta október közepén. Október 12. és 14. között Halsey lecsapott Formosára és 280 repülőt megsemmisített 76 gépes saját veszteség mellett. 13-án este egy japán légitámadás során a *Canberra* cirkálót torpedótálat érte Formosától 88 mérföldre. Másnap este egy újabb légitorpedó rongálta meg a *Houston* könnyűcirkálót. Halsey ekkor a 4 TG-ből 2-t (az egyikhez tartoztak a csatahajók) visszaküldött kelet felé, egyet pedig Luzon ellen fordított. A maradék egy TG feladata a két sérült cirkáló biztosítása volt, miközben segélykérő üzeneteket sugároztak az éterbe. A japánok be is ugrottak a cselnek és cirkálókat, rombolókat küldtek ki Japánból, hogy végezzenek a „maradék” amerikaiakkal. Azonban Shima tengernagy, miután észlelte a keletre küldött, ugrásra kész amerikai egységeket, habozás nélkül visszafordult Japánba.⁴⁶ Halsey legnagyobb bánatára a döntő csata elmaradt (biztosan megvicasztalódott volna, ha tudja, hogy

csak néhány napot kell várnia). A japán pilóták így is óriási sikerekről beszéltek: 57 elsüllyesztett vagy megrongált hajó, köztük 19 hordozó és 4 csatahajó – Halsey örült volna, ha összesen rendelkezett volna ennyivel.

Toyoda tengernagy, a japán flotta parancsnoka elindította a SHO-hadműveletet, miután megbizonyosodott róla, hogy az amerikaiak célja valóban Leyte. A japán haditerv bonyolultságát az okozta, hogy a flotta elhelyezkedését az olajkészlet szabta meg, így lényegében négy nagyobb flotta-kötélék mozgását kellett összehangolni.⁴⁷

6. AZ UTOLSÓ CSATA

Ozawa tengernagy Japánból induló haderejének az volt a feladata, hogy Halsey 3. flottáját észak felé csalja. Hozzá osztották be erre a célra Japán utolsó repülőgéphordozóit (*Zuikaku* hordozó, *Zuibo*, *Chitose* és *Chiyoda* könnyű-hordozók, összesen 116 repülőgéppel), a *Hyuga*, *Ise* átalakított csatahajókat, 3 könnyűcirkálót (*Isuzu*, *Oyodo*, *Tama*) és 9 rombolót. Miután Ozawa elcsalta Halsey hordozóit és csatahajóit, akkor kellett támadásba lendülnie a San Bernardino-szoroson át Kurita tengernagy Központi Erejének, amihez 3 csatahajó (*Yamato*, *Musashi*, *Nagato*), 10 nehézcirkáló, 2 könnyűcirkáló és 15 romboló tartozott. A Leyte-Samarnál lévő partraszállóhajókat neki kellett gyűrűbe zárnia a délről, a Surigaói-szoros felől érkező Nishimura tengernaggyal, akinek flottája (*Fuso*, *Yamashiro* csatahajó, *Mogami*, *Nachi* nehézcirkálók, *Abukuma* könnyűcirkáló és rombolók) Szingapúrból indult, Bruncinél tankolt. Nishimurát kellett támogatnia Japánból Shima tengernagynak (aki október közepén majdnem „beugrott” Halseynek) 2 cirkálóval (*Aoba* nehézcirkáló, *Kinu* könnyűcirkáló), 1 rombolóval és 5 csapatszálító-rombolóval, miután Minda-

naóról katonákat vett fel, hogy a biztos (?) japán tengeri győzelem után támogassa a Leytén lévő japán erőket. A Luzonon lévő kb. 300 repülőgép feladata (Fukudome altengernagy parancsnoksága alatt) Kurita és Nishimura védelme volt. Velük szemben Halsey 3. flottájának 8 repülőgép-hordozója (*Enterprise, Wasp, Hornet, Lexington, Intrepid, Hancock, Essex, Franklin*), 8 könnyűhordozója (*Cowpens, Cabot, Independence, Princeton, Langley, San Jacinto, Monterey, Belleau Wood*) volt kb. 1000 repülőgéppel, továbbá 6 modern csatahajója (*New Jersey, Iowa, Massachusetts, South Dakota, Washington, Alabama*), 6 nehéz- és 9 könnyűcirkálója, 60 rombolója.

A partraszállókat fedező 7. flotta (Kincaid) támogatóerejét (Oldendorf tengernagy) 6 csatahajó képezte (*Mississippi, Maryland, West Virginia, Tennessee, California, Pennsylvania*) 4 nehéz- és 5 könnyűcirkálóval, 30 rombolóval. Kincaid repülőgép-hordozó csoportját (Sprague tengernagy) 18 kísérő-hordozó (400 repülőgép) és 21 romboló alkotta. 29 tengeralattjáró állt lesben a megközelítési útvonalaknál.⁴⁸

A japán terv nagyon sebezhető volt: mi történik, ha Halsey-t nem sikerül elcsalni Ozawának? Mi történik, ha Fukudome légierejét megsemmisítik? (Ez utóbb kiderült.) Hogyan sikerül összehangolni Ozawa, Kurita, Nishimura, Shima mozgását?

Az USN aránytalanul nagy fölényben volt: tonnatartalom terén 1 330 000: 730 000-hez, legénység terén 140 000: 43 000-hez.⁴⁹ Az amerikaiak rendelkeztek radarral, hajóik zsúfolva voltak légvédelmi lövegekkel, sokkal több és jobb minőségű repülőgépük volt, és ami a győzelmüket biztossá tette, a felderítésük, kódfejtőik révén tisztában voltak a japán tervekkel. Ez végképp kilátástalanná tette a japán flotta számára a küzdelem kimenetelét. Természetesen mindkét fél tudott rontani hibákkal a helyzetén. A japánok számára ezek a hibák a pusztulást változtat-

ták totálissá, míg az USN-nél ez fölösleges veszteségeket jelentett.

Maga a csata október 23-án kezdődött az amerikai tengeralattjárók már ismertetett támadásaival, melyek során az *Aobát* megromgálták Shima erejéből, Kurita köteléke pedig elveszítette az *Atago* és *Maya* nehéz-cirkálókat, a *Takaot* pedig súlyos károkkal vissza kellett küldeni Szingapúrba (utóbbi brit tengeralattjárók süllyesztették el a kikötőben 1945. július 30-án).⁵⁰

24-én Fukudome elkövette azt a bizonyos hibát. Teljes légierejét bevetette Halsey flottája ellen, mondván, a legjobb védekezés a repülőgép-hordozó ellen az, ha megtámadjuk. Ez az elgondolás talán 1942-ben még igaz volt, de 1944-re a helyzet már gyökeresen megváltozott, ahogy az a Mariana-szigeteki „agyaggalamb-lövészetben” kiderült. A koncentrált légvédelmi tűzfüggöny és a vadászgépek elhárító tüzében Fukudome elvesztette gépci nagy részét. Sikerként egyedül a *Princeton* könnyű-hordozó elsüllyesztését tudta felmutatni, azonban botor támadásával megfosztotta Kuritát és Nishimurát a védelemtől, akik ezzel ki lettek szolgáltatva az amerikai légierő kényekedvének.⁵¹

Az egész nap tartó légicsapások a Sibuyan-tengeren végzetesnek bizonyultak a *Musashi* csatahajóra, amelyet 11 (vagy 20) torpedó- és 19 (vagy 17) bombatalálattal elsüllyesztettek úgy, hogy a világ legnagyobb csatahajója óriási lövegeivel egy lövést sem adott le ellenséges hajóra.⁵² A *Yamatót* két bomba találta el, ezek egyike akkora léket ütött a hajón, hogy a beömlő 2000 tonna víz megdöntötte.⁵³ Kurita erejéből szintén megromgálódott a *Nagato* csatahajó, a *Myoko* nehéz-cirkáló (amelyet egy súlyos torpedótalálat után hazaküldtek) és egy további cirkáló. Kurita, akit az elmúlt nap tengeralattjáró-támadásai után a négy hullámban érkező repülőgépek rohama kelőképpen megrendített, visszafordult, abban

a hitben, hogy Ozawának nem sikerült a küldetése, hiszen Halsey hordozói a térségben vannak. Valójában Ozawa elindította repülőit a 3. flotta ellen, de azoknak esélyük sem volt a minden téren fölényben lévő amerikaiakkal szemben. Halsey ennek ellenére nem foglalkozott Ozawával, ugyanis alkalmazkodott a csata körülményeihez. Eddig a csendes-óceáni háborúban a repülőgép-hordozóknak abszolút prioritásuk volt. Most Halsey azonban tisztában volt Ozawa hordozóinak szerepével és erejével (vagy inkább annak hiányával). A San Bernardino-szoros felé közeledő Kurita sokkal komolyabb fenyegetést jelentett a partraszállásra.⁵⁴

A Surigao-szoros őrzése Oldendorf csatahajóinak (amelyek közül a *Tennessee*, *Maryland*, *Pennsylvania* megsérült, a *West Virginia* és a *California* pedig elsüllyedt Pearl Harbornál), cirkálóinak, rombolóinak a feladata volt Nishimurával szemben, akinek a légitámadások aznap egy csatahajóját és egy rombolóját megrongálták. Nishimura 19 óra körül hajózott be a Surigao-szorosba.

Tőle északra Kurita, akit megtéptak a légitámadások, az est közeledtével visszafordult, újra a San Bernardino-szoros felé.⁵⁵ Halsey, aki teljes gőzzel észak felé indult 3 TG-al (a 4-et tankolni küldte) amikor délután visszavonulásra készítette Kuritát, természetesen nem értesült az újabb fordulatról. Teljes sebességgel Ozawa felé dübörgött, hogy végezzen vele. Közben a San Bernardino-szoros teljesen őrizetlenül maradt, így Kuritát csak Samartól keletre veték észre másnap reggel 6 óra 45 perckor. Nishimurának nem volt ekkora szerencséje, sőt még halvány reménye sem. Oldendorf csatahajói és cirkálói csatasorban pöfögtek fel-alá a Surigao-szoros kijáratánál, míg a szorosban torpedónaszádok és rombolók várták a japánokat. Nishimura hajói oszlopban haladtak: élen 4 romboló, aztán a *Yamashiro* (a zászlóshajó), a *Fuso*, végül a *Mogami*

nehézcirkáló.⁵⁶ Először a torpedónaszádok támadtak, sikertelenül. Megzavarni sikerült a japánokat, megrongálni nem. Hajnali 3 órakor 7 amerikai romboló 27 torpedót lőtt ki, amelyek közül kettő eltalálta a *Fusót*, súlyosan megrongálva. További torpedótalálatok elsüllyesztettek 3 rombolót. 3 óra 38 perckor váratlanul hatalmas robbanás történt a *Fuson*, majd kettétörve elsüllyedt. Oldendorf fő erői 3 óra 51 perckor tüzet nyitottak a *Yamashiro* csatahajóra. Összesen a csatahajók 285, a cirkálók 3100 lövést adtak le rá, amíg a hajó 4 óra 20 perckor Nishimurával a fedélzeten alámerült. Az utolsó csatahajósörtüzet a *Mississippi* adta le rá 18 km távolságból. A *Mogami* tíz perccel korábban visszafordult és menekülni próbált, miközben megérkeztek Shima hajói. Megismétlődött, ami Midway-nél: a *Mogami* összeütközött egy társával, ezúttal a *Nachival*. Az *Abukuma* könnyűcirkálót egy torpedónaszád rongálta meg (másnap egy USAAF gép elpusztította). A *Mogamival* másnap a 7. flotta egyik repülőgépe végzett. Nishimura erejéből csak a *Shigure* romboló menekült meg, míg Shima 2 cirkálója és néhány rombolója élte túl az ütközetet.⁵⁷

Közben Kurita áthajózott a San Bernardino-szoroson. Számára a helyzet nem tűnt veszélyesnek: Halsey remélhetőleg északon hajkurássza Ozawát, Kinkaid pedig Nishimura likvidálásával van elfoglalva a szállítóhajóktól délre. Váratlanul a remélt partraszálló flotta helyett repülőgép-hordozók bukkantak fel előtte. A samari csata reggel 6 óra 58 perckor kezdődött, amikor Kurita tüzet nyitott Sprague tengernagy legészakibb TG-jára, ami 6 kísérő-hordozóból állt, melyeket 3 romboló kísért. Ez volt az első és utolsó eset a Csendes-óceánon, hogy csatahajók tüzeltek hordozókra. A csata meglehetősen egyoldalúnak tűnt: csatahajókból álló flotta (melyek között ott van a legnagyobb a világon) 3 rombolóval „védt” gyenge kísérő-hordozók ellen. A vá-

ratlan szerencse megzavarta a japánokat. Koordinálatlanul tüzelni kezdtek mindenre, amin nem felkelő napot ábrázoló zászlót lengetett a szél és a csatasoruk is szétszóródott, felbomlott, ami kiszolgáltatottá tette őket egy ellentámadásnak.

Sprague altengernagy hajói menekülni kezdtek (18 csomó volt a maximális sebességük a *Yamato* 25 csomójával szemben), miközben a rombolók füstfüggöny mögé kezdték rejtetni a repülőgépeiket indító hordozókat. A 18 kísérő-hordozóról felszálló torpedóvetők és vadászgépek mindent ledobtak, ami csak robbanni tudott torpedóktól a mélytengeri aknáig. A 3 amerikai romboló ellentámadást indított, miközben teljes erővel zajlott a légitámadás. Mindhárom US romboló elpusztult a japán hadihajók tüzeiben, de sikerült súlyos károkat okozni a *Kumano* nehézcirkálónak. Kurita ekkor észlelte a 2. kísérő-hordozó TG-t. Túl sok volt számára a hordozó, azt hitte Halsey főerőibe botlott, tehát további, erősebb légitámadások is várhatóak, valamint a csatahajók is a közelben lehetnek. 9 óra 20 perckor Kurita elrendelte a visszavonulást: a legénység elsüllyesztette a mozgásképtelenné vált *Chokai*, *Chikuma*, *Suzuya* nehézcirkálókat. A *Haguro*, *Kumano*, *Tone* súlyos sérüléseket szenvedett. Az amerikaiak elvesztették a 3 rombolón kívül a *Gambier Bay* kísérő-hordozót, valamint a *Fenshaw Bay*, *Kalinin Bay* és a *White Plains* kísérő-hordozók megsérültek.

Délben Kurita számára nyilvánvalóvá vált, hogy a nagy lehetőség elmúlt: a partraszálló hajókat már minden bizonnyal csatahajók védik és ő nem teheti ki Japán utolsó megmaradt hadihajóit az értelmetlen pusztulásnak. Ezért visszaindult a San Bernardino-szorosba.⁵⁸

Északon (Engano-foki csata) időközben Halsey elindította az 1. támadóhullámot reggel 8 órakor az előző délután felfedezett Ozawa ellen. Összesen 527 repülő

támadt 6 hullámban. Az első támadás eredményeként megsemmisült a *Chitose* könnyűhordozó, azután a további légiakciók eredményeként a *Zuikaku*, *Zuiho* és a *Chiyoda* könnyűhordozó is alámerült. A hajókat védő 20 vadászgépet már az első hullám kísérővadászai ártalmatlanná tették. Ezzel befejeződött a japán repülőgép-hordozó erő elpusztítása. A *Tama* könnyűcirkáló megromogódott, később egy tengeralattjáró végzett vele.

Halsey túl későn, csak 10 óra 55 perckor fordult vissza a Sprague-et támadó Kurita ellen, így a délen zajló eseményekre nem tudott hatást gyakorolni. Október 25–26-án a visszavonuló Kuritát a 3. és 7. flotta gépei folyamatosan támadták, melyek eredményeként a *Noshiro* és *Kinu* könnyűcirkálók elsüllyedtek.⁵⁹

Leyte jelentőségét nem pusztán a veszteséglista (lásd a táblázatot!) adja. Az amerikai győzelem azt jelentette, hogy sikerült kiépíteni a hídfőt a Fülöp-szigeteken, amit elfoglalva Japánnak be kell fejeznie a háborút, mert elvágták a nyersanyagleőhelyektől. Leyte a japán hadiflotta, mint támadóképes haderő pusztulását okozta. Egyszerűbben fogalmazva: a japánok mindent egy lapra tettek fel és veszítettek. Ez volt az utolsó tengeri csata, amelyben a csatahajóknak fontos szerep jutott és egymással harcoltak. A történelem színpadáról ezzel az ütközettel léptek le. Figyelembe véve, hogy a résztvevő hajók számát tekintve ez volt az újkori történelem legnagyobb tengeri csatája, a befejezés méltó volt. A jövőt pedig nem Nishimura, a balaklavai könnyűlovassági roham módján végrehajtott akciója, hanem a Sibuyan-tengeri és az Engano-foki ütközetek jelentették. A japán vereséget több tényező okozta: az amerikai légifőlény, amely Fukudome és Ozawa gépeinek pusztulása után abszolúttá vált, a japán haditerv lehetetlensége, amit fokozott az amerikai felderítés eredményessége, valamint az elavult

doktrína szerinti harc, amit a körülmények kényszerítettek a JPN-re. Leyte után a megmaradt japán hadihajók úzótt vaddá váltak, amelyek schol sem voltak biztonságban. Ez pedig annak a haditengerészetnek, amely néhány éve még a világ harmadik legnagyobb flottájával rendelkezett, dicstelen szerep volt.

JEGYZETEK

¹ BAK JÓZSEF – CSONKARÉTI KÁROLY – LÉVAI GÁBOR – SÁRHIDAI GYULA: *Hadihajók*. Budapest, 1984, Zrínyi, 286.

² Uo. 297.

³ Uo. 277–278.

⁴ Uo. 279.

⁵ Uo. 281.

⁶ Uo. 294–296.

⁷ Uo. 283–287.

⁸ Uo. 293.

⁹ Uo. 220.

¹⁰ Uo. 218.

¹¹ Uo. 213–215.

¹² Uo. 216–217.

¹³ QUICK, JOHN: *Dictionary of Weapons & Military Terms*. H. n., 1973, McGraw-Hill Book Company, 99.; vö. az 1. jegyzetben i. m. 192–195.

¹⁴ Bak et al: i. m. 188.

¹⁵ THÜRK, HARRY: *Pearl Harbor*. Budapest, 1976, Zrínyi, 9–11.; vö.: JOHN KEEGAN (szerk.): *Atlasz – Második világháború*. Budapest, 1995, Akadémiai, 67.; vö. A. A. GRECSKO (főszerk.): *A második világháború története. 1939–1945. 4. köt.* Budapest, 1977, Zrínyi, 306., 317.; vö. HOYT, EDWIN P.: *Pearl Harbor*. H. n., 1999, Agora, 252. vö. JAKOVLEV, N. N.: *Pearl Harbor rejtélye*. Budapest, 1978, Kossuth, 33.; vö. PEMSEL, HELMUT: *A History of War at Sea*. H. n., 1979, Naval Institute Press, 125.

¹⁶ SMITH, W. W.: *Midway*. New York, 1966, T. Y. Crowell Company, 6.; vö. Pemsel: i. m. 125.; vö. KEEGAN, JOHN: *A tengeri hadviselés története*. H. n., 1998, Corvina, 167.; vö. Bak et al: i. m. 213–215.; vö. Atlasz – Második világháború 69.; vö. Jakovlev: i. m. 52–55.; vö. Hoyt: i. m. 181–191.

¹⁷ Grecsko: i. m. 563.

¹⁸ COMMAGER, H. S.: *A második világháború története*. Budapest, 1991, Holnap Kiadó, 207–211.; vö.: Pemsel: i. m. 126–127.; vö.: CLAY BLAIR, Jr.: *Silent Victory*. Philadelphia and New York, 1975, J. B. Lippincott Company, 185–186.; vö.: Bak et al: i. m. 273–274.; vö.: A második világháború története 1939–1945. 4. köt. Főszerk. A. A. Grecsko. 541–542.

¹⁹ Pemsel: i. m. 127.; vö.: Clay: i. m. 187.; vö.: TOLAND, JOHN: *The Rising Sun*. New York, 1970, Random House, 283.

²⁰ Benjamin F. Schemmer (ed.): *Almanac of Liberty*. H. n., 1974, MacMillan Publishing Company, 112.

²¹ Clay: i. m. 197.

²² Pemsel: i. m. 126–127.

²³ MILLER, JOHN: *Guadalcanal – The First Offensive*. Washington D. C., 1985, Center of Military History – United States Army. (United States Army in World War II – The War in The Pacific) 5–7.

²⁴ Miller: i. m. 9–17.

²⁵ Clay: i. m. 295–296.; vö.: Miller: i. m. 73–77.

²⁶ Miller: i. m. 79–80.; vö.: Pemsel: i. m. 137.

²⁷ Clay: i. m. 298.

²⁸ Miller: i. m. 83.

²⁹ Pemsel: i. m. 137.; vö.: Almanac of Liberty, 115.; vö.: Miller: i. m. 146–147.

³⁰ Miller: i. m. 148–152.

³¹ Clay: i. m. 330.

³² Miller: i. m. 170.

³³ Uo. 177–183.

³⁴ Uo. 183–185.; vö.: Pemsel: i. m. 138.; vö.: Grecsko: i. m. 5. köt. 607–608.

³⁵ Uo. 608.; vö.: Miller: i. m. 185–186.; vö.: Pemsel: i. m. 139.; vö.: Bak et al: i. m. 64.

³⁶ Miller: i. m. 188.

³⁷ Uo. 230.

³⁸ Toland: i. m. 419–420.; vö.: Pemsel: i. m. 139.

³⁹ Pemsel: i. m. 139.; vö.: Almanac of Liberty 118.

⁴⁰ Pemsel: i. m. 139.

⁴¹ Uo. 140.; vö.: Almanac of Liberty 119.

⁴² Pemsel: i. m. 140.; vö.: Almanac of Liberty 121.

⁴³ Almanac of Liberty 122.

⁴⁴ Louis Morton: i. m. 38.

⁴⁵ Clay: i. m. 744–745.; vö.: CANNON, HAMLIN: *Leyte: The Return to the Philippines*. Washing-

ton D. C., 1954, Office of the Chief of Military History, Department of the Army. 41–43. (United States Army in the World War II – The War in the Pacific); vö.: Pemsel: i. m. 145.

⁴⁶ Cannon: i. m. 44–45.; vö.: Clay: i. m. 745–747.

⁴⁷ Cannon: i. m. 44.; vö.: Macksey, Kenneth: i. m. 218.

⁴⁸ Cannon: i. m. 89–90.; vö.: Pemsel: i. m. 146.

⁴⁹ Pemsel: i. m. 146.

⁵⁰ Clay: i. m. 855.

⁵¹ Macksey: i. m. 221–222., Pemsel: i. m. 146.

⁵² Pemsel: i. m.: 146.; vö.: Bak et al: i. m. 65.

⁵³ Macksey: i. m. 221.

⁵⁴ Cannon: i. m. 90–91.; vö.: Atlasz – Második világháború 164–165.; vö.: Clay: i. m. 758–759.; vö.: Pemsel: i. m. 146.

⁵⁵ Pemsel: i. m. 146.

⁵⁶ Pemsel: i. m. 147.; vö.: Atlasz – Második világháború 165.; vö.: Toland: i. m. 559–560.

⁵⁷ Toland: i. m. 560.; vö.: Bak et al: i. m. 65.; vö.: Clay: i. m. 759.

⁵⁸ Macksey: i. m. 226–229.; vö.: Cannon: i. m. 91.; vö.: Pemsel: i. m. 147.; vö.: Atlasz – Második világháború 165.

⁵⁹ Pemsel: i. m. 147.; vö.: Clay: i. m. 759.

TÁBLÁZAT

Veszteségek Leyténél (1944. október 24–26.)

VESZTESÉG	JAPÁN	USA
Repülőgép-hordozó	1	–
Könnyű repülőgép-hordozó	3	1
Kísérő repülőgép-hordozó	–	2
Csatahajó	3	–
Nehézcirkáló	6	–
Könnyűcirkáló	4	–
Romboló	11	3
Összesített tonnatartalom	300000	35000
Repülőgép	150	100
Halottak száma	10.000	1.500

Forrás: PEMSEL, HELMUT: *A History of War at Sea*. H. n., 1979, Naval Institute Press, 145.

ENGI JÓZSEF

A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata

VI/2. rész *A szellemi és szakipari dolgozók oktatásának és képzésének története az 1970-es évekig*



Hazánkban a második világháború előtt magánszemélyek bonyolították le a gépjárműfuvarozást, akik egymással, de még az államvasutakkal szemben is versenytársak voltak. Ebben a profitérdekelt fuvarozási formában még a szövetkezetek (pl. a MATEOSZ) létrehozása után, sem volt szükség országosan kiképzett forgalmi és kereskedelmi szakemberekre. Lényegesen megváltozott a helyzet a második világháború után. Az állami autóközlekedési vállalatok létesítése és a tervgazdálkodás bevezetése elkerülhetetlenné tette a fuvarozásban résztvevő szervező, irányító, ún. szellemi dolgozók országosan egységes oktatását és képzését is. Egységes képzés nélkül elkerülhetetlen lett volna az egységes közlekedési szemlélet, az egységes vezetés, irányítás és ügyintézés kialakítása. Az alapképzést hamarosan kiterjesztették a fuvaroztatók szállítással foglalkozó dolgozóira is. Ebben a befejező részen ezt a témakört tekintjük át.

A második világháború után az újjáépítés, majd a gazdasági élet fejlődése során egyre nagyobb fuvarfeladatok jelentkeztek. A rohamosan növekvő fuvarfeladatok megoldása érdekében a kapacitást nemcsak a gépkocsik darabszámának, illetve kapacitásának a növelésével, hanem azok észszerűbb, hatékonyabb foglalkoztatásával, jobb

fuvarozásszervezéssel is lehetett növelni. A növekvő fuvarfeladatok egyre több forgalmi és kereskedelmi szakember munkába állítását is szükségessé tették. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium VI. Autóközlekedési Főosztálya már az állami autóközlekedési vállalatok (TEFU) létesítésekor megállapította, hogy egységes vezetés, egységes irányítás és egységes kiképzés nélkül a gépjármű-közlekedés a növekvő fuvarozási és szállítási feladatoknak nem tud eleget tenni. A KPM 1949 és 1953 között a TEFU Központ útján 2-3 hónapos alap- és középfokú tanfolyamokon oktatta a forgalmi adminisztratív dolgozókat. Ezekben a tanfolyamokon a felügyelete alá tartozó teherautó-fuvarozási vállalatok dolgozóin kívül a szakmai felügyelete alá tartozó különböző célfuvarozási vállalatok forgalmi dolgozói is részt vehettek. A vidéki dolgozók részére szállást és étkezést biztosítottak.¹ Ezt követte az 1953-ban létesített Gépjárműforgalmi Tiszti Iskola, amivel lényegében komoly formában megkezdődött a forgalmi és kereskedelmi dolgozók egységes kiképzése. A szakmai tudás javítása érdekében 1954. július 1-től három hónapos oktatói tanfolyamot, 1954. szeptember 1-től pedig újabb kilenc hónapos forgalmi tiszti tanfolyamot indítottak.²

A Gépjárművezetőképző Iskola tevékenységi köre 1956. január 1-től kibővült a KPM Autófelügyelet gépkocsieloadói tanfolyamával, a forgalmi tiszti és tisztviselői, a kalauzi, a művezetői, a MEO- és TMK ellenőri tanfolyamokkal, továbbá még szükség szerint szervezhető egyéb tanfolyamokkal, valamint az autóközlekedéssel kapcsolatos ismeretterjesztő tevékenységgel. Az iskola neve ennek megfelelően KPM Autóközlekedési Tanintézetre változott. Az intézet továbbra is a KPM VI. Autóközlekedési Főigazgatóság felügyelete alatt működött.³

Az Autóközlekedési Tanintézet Forgalmi Tagozata megszervezése után többször is költözött. 1957 nyarán Budapesten, a XIII. ker. Petneházy u. 41. szám alatt volt, ahol még a minimális elvárások is alig-alig voltak biztosítva. Innen költözött a X. Újhelyi út 14. sz. alá, ahol egy három emeletes épületben már mód nyílt a korszerű oktatásra és tanulásra.⁴ A tanfolyamokon az oktatást csaknem kizárólag a KPM és a budapesti AKIG dolgozói végezték, akik kiváló szakemberek voltak, de pedagógiai végzettséggel nem rendelkeztek. 1957-ben elrendelték, hogy a továbbiakban ezeken a tanfolyamokon csak az egyéb feladatoktól mentesített, pedagógiai tudásukat továbbképző dolgozók oktathatnak.⁵

Az 1950-es évek végén már mintegy 2000 olyan munkakör volt az autóközlekedési igazgatóságnál és az autóközlekedési vállalatoknál, amelyek ellátásához előírták a tiszti végzettséget. Ezzel szemben 1959. június 30-ig kb. 900 fő forgalmi tisztet képezett ki a Tanintézet.⁶

Ha figyelembe vesszük a célfuvarozási, közületi és más gépjárműközlekedési vállalatok igényeit is, a lemaradás még 40-50 %-al tovább növelhető. A gépjárműközlekedési vállalatok természetesen minden munkakört betöltöttek, csak nem mindegyiket egyformán kiképzett szakkáderekkel. Ennek volt a következménye a sűrűn előforduló szabály-

talanság, fegyelmezetlenség, panasz és kifogás. A hiányos szakmai felkészültség miatt sok perenkívüli és peres eljárás volt, ami a fuvarozó és a fuvaroztató vállalatoknál sok többletmunkát okozott. Sok probléma, vita volt a kárjegyzőkönyvek helytelen, hiányos kitöltése miatt is. A menetirányító szolgálat területén a szakmai képzetlenség a gépkocsik gazdaságos kihasználását befolyásolta hátrányosan. A fuvaroztatók körében nagy elégedetlenséget váltott ki, ha a fuvarozó vállalat alkalmazottja nem tudott felvilágosítást adni, vagy helytelen felvilágosítást adott.

Annak érdekében, hogy a gépjárműközlekedés minél jobban eleget tudjon tenni az előtte álló feladatoknak, a KPM Autóközlekedési Tanintézet elsőrendű feladatává tették a gépjárműközlekedési vállalatok szakkáderigényének minél előbb történő kielégítését.

A tanintézet a hiányzó szakemberek kiképzését öt év alatt tervezte megoldani. Ennek érdekében az 1959/1960. iskolai évben országos viszonylatban, az iskola akkori kapacitásának megfelelően, az egyéb forgalmi jellegű tanfolyamokon felül a Forgalmi Tiszti Tanfolyamokon kb. 80 fő bentlakásos és kb. 250 fő levelező hallgató kiképzését tervezték. A Tiszti Tanfolyamra csak középiskolai érettségivel, vagy annak megfelelő képzettséggel és legalább egyéves szakmai gyakorlattal rendelkező dolgozók jelentkezhetek. A beiskolázással kapcsolatban azt előírták, hogy érvényesíteni kell a párt Központi Bizottságának 1958. júniusi határozatát, mely szerint a kárderek, illetve a hallgatók kiválasztásánál a rendszer iránti hűséget, a szakmai hozzáértést és rátermettséget egyesítő elvi követelményt kell szem előtt tartani. Az így beiskolázott dolgozók tíz hónapos bentlakásos, vagy 18 hónapos levelező tanfolyamon sajátították el a személy- és áru fuvarozás elméleti és gyakorlati ismereteit.

A Forgalmi Tiszti Tanfolyam tantárgyai voltak:

1. Politikai ismeretek,
2. Személyforgalmi Utasítás és Menetrendszerkesztés,
3. Személykereskedelmi és Bevételellenőrzési Utasítás,
4. GÜSZ és Autóbuszdíjszabás,
5. Teherforgalmi és Menetirányítási Utasítás
6. Teherkereskedelmi és Bevételellenőrzési Utasítás,
7. GÜSZ és Tehergépkocsi Díjszabás
8. Közúti Darabáru fuvarozási Díjszabás,
9. Fuvarozásszervezés és tervezés,
10. Közlekedési Üzeman (szervezés, tervezés, statisztika, elemzés),
11. Közlekedési földrajz,
12. Gépkocsielőadói ismeretek,
13. Anyaggazdálkodási Utasítás,
14. Munkaügyi ismeretek,
15. Légoltalmi és tűzrendészeti ismeretek,
16. Műszaki és TMK ügyvitel, gépkocsi szerkezettan,
17. KRESZ.



Az oktatás a KPM VI. Autóközlekedési Főosztály által jóváhagyott utasítások és jegyzetek alapján történt. A tantárgyakat úgy állították össze, hogy a hallgatók a megfelelő szakképzettség mellett megkapják a gépjármű-közlekedés területén az általános szakmai műveltséget is.

A sikeres vizsgát tett tanfolyamhallgatók bizonyítványt kaptak, ami arra készítette őket, hogy a gépjárműközlekedési vállalatoknál a forgalmi tiszti végzettséget megkövetelő szolgálati beosztásokat, valamint a gépkocsielőadói munkakört betölthessék. A bentlakásos Forgalmi Tiszti Tanfolyam hallgatói ezen felül még gépkocsivezetői képzésben is részesültek, és így hivatásos gépjárművezetői jogosítványt is szereztek. A szaktanárok és az előadók a Tanintézet állományába tartoztak, a vizsgáztatás a KPM VI. Autóközlekedési Főosztály által kijelölt vizs-

gabizottság előtt történt.⁷ A forgalmi tiszti, illetőleg forgalmi tisztviselői tanfolyamról visszatért dolgozókat és kalauzi tanfolyamon végzett kalauzokat a szükséges gyakorlat megszerzése érdekében egy-egy megbízható és gyakorlott dolgozó mellé kellett felügyelet alatti szolgálatra beosztani. A felügyelet alatt szolgálatot teljesítő dolgozó az okmányokat és szolgálati könyveket az önálló szolgálatot teljesítő dolgozóval együttesen írta alá. A felügyelet alatti szolgálat idejének eltelte után, a szolgálati főnök a dolgozót gyakorlati, valamint helyi ismeretekből levizsgáztatta és a vizsga eredményétől függően osztotta be önálló szolgálatra.

Előírták, hogy az autóközlekedési tiszti és az autóközlekedési tisztviselői tanfolyamot végzett dolgozókat (általában) csak forgalmi, vagy kereskedelmi munkakörben szabad foglalkoztatni.

A végrehajtó forgalmi szolgálat területén az alábbi munkakörökben foglalkoztatott dolgozóknak kellett a KPM Autóközlekedési Tanintézete forgalmi tagozatán szerzett forgalmi tiszti képesítéssel rendelkezniük: forgalmi főosztályvezető, forgalmi osztályvezető, fődiszpécser, vállalati menetirányító, forgalomvezető, központi ügyeletes, menetrendkészítő csoportvezető, önálló menetrendkészítő, forgalmi ellenőrzés vezetője, fuvarvállaló irodavezető, autóbuszállomásfőnök, főnökségvezető, szállítási tervelőadó, önálló forgalomfejlesztési előadó, járatí főellenőr, rendelkező forgalmi szolgálattelvő, vezénylési csoportvezető, vezénylő tisztt, oktató tisztt, fuvarozás-szervező, menetlevél-ellenőr, balesetvizsgáló, baleseti ügyintéző, kárügyek intézője, számadásvezető.

Forgalmi tisztviselői képesítéssel kellett rendelkezniük az alábbi munkakörökben foglalkoztatott dolgozóknak:

körzeti menetirányító, beosztott menetrendkészítő, forgalmi ellenőr, autóbuszállomás-vezető, kirendeltségvezető, bányászjáratí ügyintéző, különjáratí ügyintéző, for-

galmi előadó, járáti ellenőr, érkeztető forgalmi szolgálattevő, indító forgalmi szolgálattevő, forgalmi szolgálattevő, menetlevél-ellenőr, panaszügyek intézője, gépkocsi-forgalmi kimutatás készítő. Az előírt képesítés alól csak a főfelügyeleti hatóság adhatott felmentést.⁸

Az Autóközlekedési Vezérgazgatóság a felügyelete alá tartozó vállalatoknál a forgalmi-szellemi munkakört betöltő dolgozók általános és forgalmi szakismereteinek bővítése, valamint a munkakörükben kötelezően előírt elméleti és gyakorlati feladataik végrehajtásának megkönnyítése céljából az időközben megszüntetett Forgalmi Tisztviselői Tanfolyam helyett 1966. január 1-től egyes meghatározott munkakörökre szakvizsgák megszerzését tette lehetővé. A szakvizsgára jelentkezhetett az a forgalmi-szellemi munkakört betöltő dolgozó, akinek a vállalatnál legalább hathónapos folyamatos munkaviszonya volt. A munkakörre előírt szakvizsgát a dolgozónak egy éven belül meg kellett szerezni.

A szakvizsgák a következők voltak:

Forgalmi I., forgalmi II., szállítmányozási és raktározási, díjszabási I., díjszabási II., bevételelőrzési és bevételelszámolási vizsgák. A szakvizsgára jelentkező dolgozók vizsgáztatását a Gépjármű Forgalmi Tisztviselői Tanfolyam bonyolította le.⁹

A KPM felügyelete alá tartozó autóközlekedési vállalatok forgalmi szellemi munkakörökben foglalkoztatott dolgozói, valamint minden gépkocsivezető, segédgépkocsivezető, kalauz és rakodómunkás rendszeres oktatásáról és vizsgáztatásáról a vállalatok keretén belül kellett gondoskodni. A forgalmi- és kereskedelmi osztály vezetője és a csoportvezetők az oktatás tárgyát képező utasításokban, szabályzatokban és jogszabályokban foglalt anyagot önképzés útján voltak kötelesek elsajátítani. Az oktatást olyan szolgálati helyeken, ahol a forgalmi dolgozók száma meghaladta a 150 főt, e

célra kijelölt oktatótisztt, egyéb szolgálati helyeken a szolgálati főnök végezte. Az oktatásra kötelezett dolgozók havonta két alkalommal, esetenként 2-2 óra, rakodómunkások havonta egyszer egy óra oktatásban részesültek. Az oktatáson ténylegesen eltöltött időre, legfeljebb havi 4 órára a dolgozó munkabérből részesült. Az oktatás céljára megfelelően berendezett, oktatási segédlettel kellően felszerelt helyiséget kellett biztosítani. A helyiséget el kellett látni táblával, rajzszerszözökkel, az oktatáshoz szükséges modellekkel, valamint a használatos menetokmány nagyított példányával. A műszaki oktatáshoz szükséges ábrák és metszetek szintén nélkülözhetetlen kellékei voltak az oktató helyiség felszerelésének. Az elméleti oktatást minél gyakrabban filmvetítéssel is ki kellett egészíteni.

Gondoskodni kellett arról is, hogy az oktatótiszteknek valamennyi utasítás és segédlet, továbbá a használatos nyomtatványokból megfelelő készlet álljon rendelkezésükre.

Biztosítani kellett az oktatás és a továbbképzés tervszerűségét és szakszerűségét is. Ennek érdekében a szolgálati főnök, vagy ha van, az oktatótisztt köteles volt december hó 1-ig a következő év I. félévére és június hó 1-ig az év II. félévére oktatási rendet készíteni. Az Oktatási Rendnek tartalmaznia kellett az oktatások idejét, helyét, anyagát, az éves vizsgáztatás idejét és az oktatók nevét. Az Oktatási Rendet a forgalmi és a műszaki szakszolgálat közösen állította össze azt a vállalat igazgatója hagyta jóvá, és a dolgozók tájékoztatása céljából minden szolgálati helyen ki kellett függeszteni. Különkülön oktatási rend készült a forgalmi adminisztratív dolgozók, a gépkocsivezetők és a kalauzok részére. Az oktatási rendet jóváhagyásra az illetékes Autóközlekedési Igazgatósághoz kellett felterjeszteni.

Az oktatásra kötelezett forgalmi dolgozókat az előadott oktatási anyagból éven-

ként kétszer – április és október hó folyamán – vizsgáztatni kellett. A vizsgáztatást a szolgálati főnök, illetve az oktatótisz, műszaki tárgyú vizsgáztatást a műszaki osztály megbízottja végezte.

A vizsga időpontját és eredményét a dolgozó Oktatási nyilvántartásának e célra szolgáló rovatába be kellett jegyezni. Azt a dolgozót, aki a vizsgáztatás alkalmával nem felelt meg, szolgálati beosztásából azonnal le kellett váltani és ugyanarra a szolgálatra csak sikeres pótvizsga után lehetett beosztani.¹⁰

A magyar autóközlekedés gyors fejlődése mind nagyobb számban igényelte a személy- és áruszállítást irányító és ellenőrző szakképzett forgalmi tiszteket. Ennek az igénynek eleget téve az 1967-1968-as tanévtől kizárólag tisztképzés folyt a tanfolyamokon, az alapképzés pedig vállalati hatáskörbe került. Az új típusú gépjárművek forgalomba állítása, az új forgalmi és műszaki telepek üzembehelyezése, az új technológia elsajátítása szükségessé tette a műszaki tisztek képzését is.

A KPM 162871/1971. sz. rendelete alapján 1970. január 1-től az Autóközlekedési Tisztképző Intézet a Volán Tröszt irányítása alá került. Az átszervezés nagyobb lehetőséget biztosított az oktató-nevelő munkában és a gazdálkodás területén való előrehaladásban.

A végzett hallgatók száma 1954-1974 között a forgalmi tagozaton 4158 fő, a műszaki tagozaton 525 fő volt. 1974-ben 750 hallgató folytatta tanulmányait a nappali és levelező forgalmi, valamint a műszaki és a kihelyezett forgalmi tiszti tanfolyamokon.¹¹ Az autóközlekedési dolgozók politikai és általános műveltségét növelte az 1960 őszén megnyílt Közlekedési Munkásakadémia autóközlekedési tagozata is, amin több mint százan vettek részt.¹²

A Volán Tröszt 1975-ben létrehozta a Volán Oktatási Központot (VOK), ahol a tisztképzés mellett vezető továbbképzést,

mester szakmunkás továbbképzést és egyéb tanfolyami képzést magas színvonalon valószínűsített meg. A VOK tanfolyamain végzetek létszámát az alábbi összeállítás tartalmazza:

	1975	1976	1977	1978	1979
Forgalmi tisztek: nappalos	74	80	67	72	64
Forgalmi tisztek: levelező	226	202	237	216	193
Forgalmi tisztek: kihelyezett tanfolyam	79	90	50	47	142
Műszaki tisztek: nappalos	21	27	20	29	24
Műszaki tisztek: levelező tanfolyam	86	94	98	117	131
Technikusi minősítés	-	-	-	25	20



A VOK 1978-ban kidolgozta a forgalmi tisztképzés reformjavaslatát és azt kísérleti jelleggel az 1979/80-as tanévben bevezették. A tanfolyam profilját személy- és teherforgalmi tanfolyamra bontották. Ezzel párhuzamosan a szakemberek speciális továbbképzésének oktatási-nevelési tervét is kidolgozták.

1977-1980 között közel 1300 fő vett részt különböző tanfolyami képzésben és továbbképzésben. Középszintű vezető továbbképző tanfolyamon 1977-ben 49 férfi és 3 nő, 1973-ban 12 tanfolyamon 304 férfi és 39 nő, 1979-ben 11 tanfolyamon 223 férfi és 42 nő vett részt.

A rohamos technikai és - technológiai fejlődést az oktatás terén is követni kellett. Ennek egyik formája a „mester szakmunkás” továbbképzés bevezetése volt, aminek a keretében 11 autószerelő tanfolyamon 322 főt, 2 gépjárművillamosság szerelő és műszerész tanfolyamon 45 főt, 1 karosszériakatos. A tanfolyamon 19 főt képeztek ki. Rakodógéptanfolyamot három típusvizsgá-

2002/XIV. 5-6.

ra szerveztek, 1977-1979 között 91 fő tett sikeres vizsgát. Az anyaggazdálkodás területén dolgozók továbbképzése közép- és felsőfokú tanfolyamokon történt. 1978-1979-ben 50 fő középfokú és 28 fő felsőfokú képesítést szerzett. A gépjármű karbantartás területén a „Diagnosztika II.” tanfolyamon kaptak korszerű ismereteket a dolgozók. 1978 decemberétől 85-en részesültek ilyen továbbképzésben.

Az oktatóisztek részére speciális továbbképzést szerveztek, aminek súlypontja a pedagógiai és módszertani ismeretek elsajátítása volt. A továbbképzésen 60 fő vett részt.¹³ A munkahelyi oktatást és képzést is korszerűsítették. Részletesen szabályozták a foglalkoztatás előfeltételének minősülő szakmai képzettséget, a kiképzés rendszerét és a vizsgáztatást.



A tervgazdálkodás bevezetése szükségessé tette a szállítási tervhálózat kiépítését is. Ez a munka az 1950-es években kezdődött és mintegy négy évig tartott. Ez idő alatt a legtöbb tárcánál az ideiglenes jellegű tervhálózat többszöri változáson ment át, végül az az álláspont győzött, hogy az egyes tárcák központi szállítási előadóit bízták meg tárcaviszonylatban a szállítástervezés és szállítási feladatok összefogásával és a különböző iparigazgatóságok felügyelete alá tartozó vállalatok szállítási szempontból való közvetlen irányításával. Ez természetesen szükségessé tette a minisztériumi szállítási előadói munkával foglalkoztatott dolgozók létszámának növelését is. Így alakultak ki a tárcák sajátosságainak megfelelő szállítási csoportok, osztályok illetve igazgatóságok, amelyek tárcaviszonylatban az elvi irányítást végezték. Hamarosan elérkezett annak az elgondolásnak a megvalósítása, hogy e munkához nem elég csak a szükséges létszám biztosítása, hanem azt minőségileg is meg kell javítani. Ezt a célt szolgálta a Központi

Szállítási Tanács 38/8/1954. sz. határozata, amely kimondta a szállítási előadói munkakör ellátásának szakmai vizsgához kötöttségét azzal, hogy a szállítási előadó e munkakört csak akkor láthatja el, ha hat hónapon belül a Szállítási Képesítő Bizottság előtt eredményesen vizsgázik és erről bizonyítvánnyal rendelkezik. Annak a felismerése, hogy a szállítási dolgozóknak kellő szaktudással kell rendelkezniük, már az 1950-1951. évben a Közlekedési Közönyben megjelent cikksorozattal kezdődött. Ezek a cikkek kifejezetten a fuvaroztató szerveknél, vállalatoknál a szállítási munkával megbízottak szakismeretének bővítését szolgálták. A Központi Szállítási Tanács tanfolyamok szervezésével, könyvek, brosrák, jegyzetek kiadásával is segítette a szállítási dolgozók szaktudásának növelését. Az 1955. év elején jelent meg a Szállítási ismeretek c. jegyzet, a Központi Szállítási Tanács kiadványa, amely a Minisztertanács által a szállítással foglalkoztatott dolgozók részére előírt szakvizsga anyagát tartalmazta. A kiadvány közlekedési áganként a technológiai folyamat szerint tartalmazta a szállítással kapcsolatos tudnivalókat, végig tárgyalta azokat a munkamozzanatokat, amelyek ismerete a fuvaroztatóknak elsődleges fontosságú. A kiadványt a MÁV Díjszabáclárusító Iroda 32 forintért árusította. A Központi Szállítási Tanács határozata alapján a szállítási dolgozóknak a vizsgáztatását 1955. június 1-én kellett megkezdeni. A vizsga letétele a szállítási dolgozók részére kötelező volt, de a vizsgáztatás egyéni jelentkezés alapján történt. Erre a célra a minisztériumok a vizsgáztatás ütemezésében meghatározott időszak előtt az érdekelteket ellátták a „Jelentkezési lap szállítási szakvizsgára” elnevezésű nyomtatvánnyal. A szállítási dolgozók a kitöltött jelentkezési lapot Budapesten a felettes minisztérium szállítási osztályának, vidéken a területileg illetékes megyei tanács vb. igazgatási osztálya keretében működő szállítási elő-

adónak küldték meg. A beküldött jelentkezési lapok alapján történt a vizsgák időpontjának ütemezése, amiről a jelentkezőt legálább két héttel korábban értesítették. A KSZT a vizsgák szervezése és általában a vizsgáztatással kapcsolatos ügyek intézése céljából Szállítási Képesítő Bizottságot állított fel. Az eredményes vizsgát tett dolgozók a Bizottságtól bizonyítványt kaptak. E szakképzettség megszerzését a Munkakönyvben is fel kellett tüntetni. 1956 őszéig a vizsgára kötelezettek mintegy 95 %-a eredményes vizsgát tett. A szakmai képzés fokozása érdekében az egyes tárcák szállítási értekezleteket szerveztek. Már ekkor javasolták, hogy az alapfokú vizsga után szervezzenek közép és felső fokú szállítási vizsgát és tarifóri tanfolyamot is.¹⁴

A továbbképzéssel kapcsolatban Csoltó László hangsúlyozta, hogy a KSZT Titkársága mindig nagy súlyt helyezett arra, hogy a gazdasági tárcáknál megfelelő létszámú szállítási szervezet működjön az illető népgazdasági ág szállításainak helyes megszervezése és megfelelő végrehajtása érdekében. A fuvarozatóknak fontos szerepük van a szállítási munkában. Azokon az érintkezési felületeken, amelyen a fuvarozatók tevékenysége az egyes közlekedési ágak üzemviteléhez kapcsolódik, a munkának különösen szervezetten, az egyes munkamozzanatoknak folyamatosan, zökkenőmentesen kell lebonyolódni, a közlekedés és a vállalatok, üzemek szállítási munkájának fogaskerék-szerűen kell egybekapcsolódni. A gazdasági tárcák teljes mértékben támogatták a szállítási szervezetre és a szállítási dolgozók szakmai tudásának fokozására irányuló törekvéseket. Néhány hiányosság azonban tapasztalható volt. Az egyik az, hogy a gazdasági tárcák, illetve az országos hatáskörű szervek többnyire csak az irányításukhoz közvetlenül tartozó vállalatoknál törődtek a szállítási szervezetekkel és az ezzel összefüggő szakmai oktatással. Azok a vállalatok és üzemek,

amelyek irányítását valamely városi, járási vagy megyei tanács látta el, már többnyire kívül estek a minisztériumok gondoskodási körén. Ezen a területen még távolról sem volt minden rendben a szállítási szervezeteket és az oktatást illetően. A tanácsi vállalatok és üzemek többségénél még nem volt kellően szabályozva a szállítási előadói ügykör, és az sem volt szabályozva, hogy az a dolgozó, aki ezt a munkakört ellátta, a megfelelő szakvizsgát köteles letenni. A mezőgazdasági termelősövetkezetekben pedig nem volt szállítási szervezet, így szó sem lehetett a szállítási szakképzettség biztosításáról. Utóbbi probléma rendezése a Földművelésügyi Minisztériumra várt.¹⁵

A szállítási dolgozóknak ekkor már két fokozatú képesítésük volt. Az alsó fokú képesítést azoknak a szállítási dolgozóknak kellett megszerezni, akik munkakörükben csak egy-egy részfeladatot láttak el, nem önállóan végezték a munkájukat. Felsőfokú képesítést kellett szerezni azoknak a szállítási dolgozóknak, akik önállóan, vezető beosztásban dolgoztak. Ezt a rendelkezést a KSZT 1961-ben hozta.¹⁶

Sokszor hangsúlyozták, hogy a közlekedés jó megszervezésének alapfeltétele a jól képzett szakember. A kormányzat felhatalmazta az ágazati minisztert, hogy ágazatában határozza meg a munkaköri képesítést és gondoskodjon az ágazati feladatokat ellátó szakemberek továbbképzéséről. Ezt a kötelezettséget tanácsi szinten a tanácsok végrehajtó bizottságai szakigazgatási szerveink irányításáról szóló 1023/1967. /VIII. 8./ Korm. számú rendelet írta elő.

Az első, továbbképzésnek számító értekezletet a megyei, fővárosi közlekedési szakigazgatási szervek részére a KPM Tanácsi Közlekedési Főosztálya 1964. december 4-én tartotta. Ennek az országos értekezletnek „Az út-, hídkataszter készítésével kapcsolatos feladatok” és a „Tanácsi szakigazgatási szervek irányító, tevékenységének értékelése

és a további feladatok” volt a napirendi pontja. 1965-ben az út és hídfenntartás volt a továbbképzés témája.

1966-ban elsőrendű kérdésként szerepelt a tanácsi úthálózat fejlesztés feladata, 1967-ben a fő téma a közlekedéspolitikai célok ismertetése volt. 1968-ban a továbbképzés elmaradt, 1969-ben Parádon 2x5 napos továbbképzésen 38, illetve 37 személy vett részt. Megvitatták a hatáskörök leadásával kapcsolatos kérdéseket. Egyöntetű panaszként hangzott el, hogy járási szinten a feladatok elvégzéséhez nincs megfelelő szakember biztosítva. 1970-ben szintén Parádon 2x6 napos tanfolyamot szerveztek, amelyen 37-37 személy vett részt. Tíz előadás hangzott el és 187 kérdésre kaptak választ a résztvevők.¹⁷

Napirenden volt a gépjármű ügyintézők képzése és továbbképzése is. Erre azért volt szültség, mert az 1970-es évek közepén már az, autóbuszok 60%-át, a tehergépkocsik mintegy 75%-át közútelek üzemeltették. Az üzemeltetés körülményei az idők folyamán sokat változtak. A gépjármű ügyintéző egyre inkább olyan szakembernek minősült, akinek sokrétű ismeretekkel kellett rendelkeznie. Ennek megfelelően az ügyintézők alapképzése is jelentős változáson ment keresztül. A korszerűsítés következtében kialakult óratervez az alábbi volt:

Tantárgy	Elmélet	Gyakorlat
		(óra)
Gépjármű üzemeltetési és üzemviteli ismeretek	82	13
Műszaki igazgatási ismeretek	56	-
Munkaügyi ismeretek	16	-
Politikai és vezetési ismeretek	16	-
Összesen:	170	13

A gépjármű ügyintéző tanfolyamokon általános volt az esti képzés.

A gépjármű ügyintézők továbbképzése 1972-ben kezdődött. A továbbképzés tanfolyami keretek között történt és mindig egy-egy téma köré csoportosultak az előadások. Az első tanfolyam felújító jelleggel azoknak az ismereteknek az elsajátítását biztosította, amelyek a jogszabályok változása miatt váltak szükségessé. Továbbképző tanfolyamot szerveztek az energia takarékosággal összefüggő gépjármű ügyintézői feladatokról. Egy másik tanfolyam témája a korszerű gépjárműüzemeltetés volt. 1978-80-ban 14 tanfolyamon 2566 fő, 1980-81-ben 20 tanfolyamon 3400 fő vett részt.¹⁸



Középiskolai szinten 1955-ben Budapesten kezdődött az autóközlekedési szakemberek képzése. Az első érettségiző osztály ballagási ünnepségéről 1959-ben a Közlekedési Közlöny is beszámolt:

„Az Autóközlekedési Technikum IV. osztályának növendékei 1959. május 16-án, szombaton, 20 órakor tartották ballagási ünnepélyüket, amin megjelent a KPM képviselőjében Badacsonyi György, a KPM Személyzeti és Munkaügyi Főosztályának vezetője, Feledy Béla., a KPM VI. Autóközlekedési Főosztályán a műszaki osztály vezetője, Szentaskó Antal, az Autófenntartó Ipari Tröszt igazgatója, az autóközlekedési vállalatok számos dolgozója, az iskola tanári kara, I-III. osztályos növendékei és nagy számban a szülők, valamint a rokonok.

A tanteremből induló és a folyosókat diák minőségben utoljára bejáró tanulók lampionokkal és vándortarisznyával a vállalkon, osztályfőnökeik vezetésével az iskola udvarán gyülekeztek a Technikum nemzeti és vörös zászlói alatt. Az ünnepségen elsőként Kázmér Tibor, az Autóközlekedési

Technikum igazgatója mondott beszédet. Többek között figyelmeztette a fiatalokat, hogy eddigi tanulmányaikra: az érettségi vizsgával teszik majd fel a pontot. Ezért

egyelőre minden ballagó vén diáknak a ballagás után is a legkeményebb tanulás a feladata. Befejezésül szakmájuk szeretetére, megbecsülésére, a szocialista népgazdaság odaadó szolgálatára intette az életbe kilépő diákokat.

Feledy Béla üdvözölte és átvette az iskolától az idén végzett technikusokat sokat az autóközlekedési szakma, az autóközlekedési vállalatok számára. Nagy hatású beszédében rámutatott: miként az egész autóközlekedés, éppúgy a most végzett fiatalok előtt is ragyogó jövő áll. A második ötéves terv időszakában autóközlekedésünk kapacitása többszörösére növekszik. Ilyen fejlődéshez a jól képzett szakemberek nagy tömegére van szükség, ugyanakkor az ilyen fejlődés az egyéni boldogulás előtt is szélesre tárja a kapukat. Ezután közvetlen hangon volt iskolájuk, tanáraik megbecsülésére az új munkahelyen a régi szakmunkások iránti tiszteletre és nagy szerénységre intette a fiatalokat. Még hosszú évek telnek el - mondotta -, amíg az itt tanultak szorgalmas gyakorlati munka révén valódi tudássá válnak a végzett tanulók fejében. Végül köszönetet mondott a technikum igazgatójának, tanári karának, KISZ szervezetének, a Szülői Munkaközösségnek - más oldalról a szülőknek az áldozatos nevelő munkáért és ígéretet tett arra, hogy szeretettel, féltő gondnal vezetik be a szakma nehézségeibe az új technikusokat...

A szépen megrendezett ünnepséget a Technikum közelében autón lebonyolított „ballagás” fejezte be. Az ünnepség rendezése dr. Csendes Béláné igazgatóhelyettes és Csapó Sándorné szülői munkaközösségi elnök gondosságát dicsérte. Az ünnepség után vidám majális keretében még sokáig együtt maradtak a tanárok, szülők és diákok. ... „

Az autóközlekedési technikumban ekkor 34 tanuló végzett. Ez a szám végtelenül kicsi volt ahhoz képest, amennyire szüksége volt az autóközlekedési szakmának. Ekkor még egyedül ez a technikum foglalkozott az

országban autóközlekedési technikusok képzésével. A szakemberek hangsúlyozták, hogy a középkader szintű autós szakemberek képzését sürgősen meg kell oldani, mert csak úgy biztosítható az, hogy a sok százmilliót érő autóállomány jó kezekben legyen és az autóközlekedés még eredményesebben segítse a népgazdaságot.¹⁹

Az Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézet Autóközlekedési kutatások 1964 c. könyvében foglalkozott az autóközlekedés oktatási intézményeinek fejlesztési irányjaival is. A tanulmány hangsúlyozza, hogy a közúti közlekedés fejlődése várhatóan intenzív ütemű marad, ami a munkaerőszükséglet tekintetében fokozott igényt támaszt. Másrészt a közúti fuvarozás végrehajtásában egyre nagyobb szerephez jutnak a forgalomirányítás és szervezés haladó módszerei. Ebből a két előfeltételből következik, hogy a jövőben a szakképzés területén számolni lehet:

1. A munkaerőszükséglet és utánpótlás mennyiségi növekedésével,

2. A szakmai kiképzés színvonalának fokozásával.

Tisztában kell lenni azzal is, hogy a speciális autóközlekedési szakképzés fejlesztésére vonatkozó elképzeléseknek be kell illeszkedniük az iskolai képzés távlati tervei közé.

A kiképzési folyamat vázlatát az 1. ábra szemlélteti.

A szakképzés fejlesztésével kapcsolatban két alapelvet tartottak szem előtt:

1. A különböző szintű oktatási intézményeket kerek egészé fogják össze, a kiképzési ismeretanyag lépcsőzetesen illeszkedik egymáshoz. Csak ilyen eljárással biztosítható a zavartalan tanulmányi átmenet a magasabb színvonalú kiképzést nyújtó oktatási intézményhez.

2. A kiképzés nem lehet egyoldalú. A gyakorlati élet elmélyült és alapos szakismeretek mellett általános szakmai műveltséget

kíván. Ez az oka annak, hogy az elsősorban műszaki ismeretekre hivatott intézmények tanulmányi programját forgalmi-kereskedelmi ismeretekkel javasoljuk kibővíteni. Ugyanezt az eljárást alkalmaztuk fordított esetben is.

A szakmai képesítés szempontjából az előképzettséget biztosító oktatási intézményeket két csoportra oszthatjuk:

Az első csoportba:

1. az autóközlekedési szakközépiskolák
2. az autóközlekedési felsőfokú technikumok,

a második csoportba:

1. a gimnáziumok és
2. az egyetemek tartoznak.

Az autóközlekedésnek a kiképzés tartami részére, színvonalára vonatkozó igényeit az első csoportba sorolt oktatási intézményeknél lehet elsősorban érvényesíteni:

- a) a már működő két technikum közül az egyiket közgazdasági, a másikat műszaki jellegű szakközépiskolává kell átalakítani,
- b) gondoskodni kell forgalmi-kereskedelmi kiképzést nyújtó szakközépiskolák szervezéséről,

- c) a felsőfokú technikum tanulmányi programját ki kell bővíteni és új tanszakok

szervezésével a kiképzési profilt az igényeknek megfelelően szélesíteni kell.

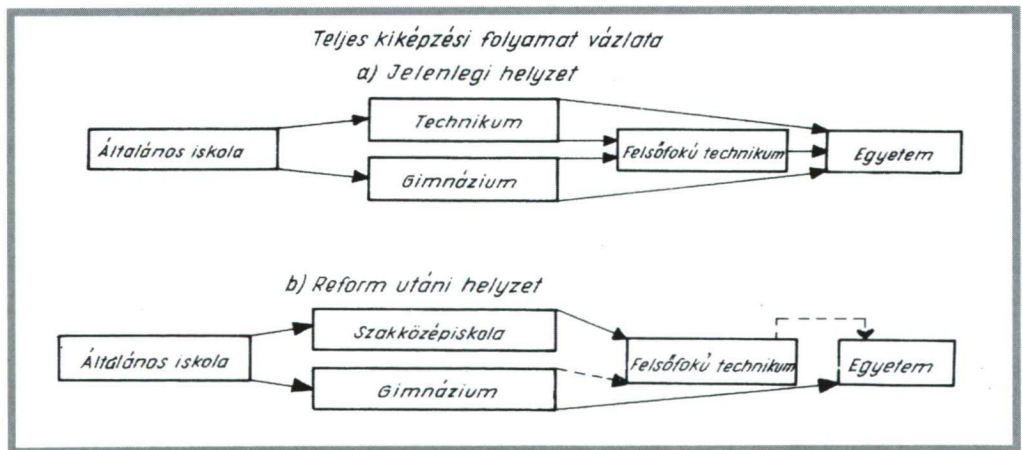
Biztosra vehető, hogy az autóbussz-közlekedési szakközépiskolák kiképzési kapacitása nem lesz elegendő a szakember-szükséglet fedezésére. Fel kell készülni arra, hogy a szükséglet egy részét gimnáziumi érettségi bizonyítvánnyal rendelkező munkavállalókkal kell kielégíteni.

Az egyetemi kiképzés általában nem lehet tekintettel arra, hogy a végzett hallgatók a gazdasági élet melyik területén kerülnek ténylegesen alkalmazásra. Mind a gimnáziumi, mind az egyetemi végzettség után kívánatos annak a speciális ismeretanyagnak az elsajátítása, amely az érdekelteket a részükre kijelölt munkakör ellátására képesíti. ezt a kiegészítő szakmai ismeretanyagot a szakvizsgák hivatottak megadni.

A működő oktatási intézmények át-szervezésével kapcsolatos javaslatok:

1. a jelenlegi technikumokat szakközépiskolákká,
2. a felsőfokú technikumot autóközlekedési főiskolává javasolták átalakítani.

Az elemzés szerint az oktatás új konstrukciójába a tisztképző intézet a jelenlegi kiképzési profiljába nem illik bele. Ennek az



1. ÁBRA A VÁZLAT CSAK A FORGALMI-KERESKEDELMI SZAKSZOLGÁLAT TERÜLETÉN ELHELYEZKEDŐK KIKÉPZÉSÉRE VONATKOZIK

intézménynek a működéséről azonban a jövőben sem lehet lemondani. Miután a forgalmi-kereskedelmi szakterületen a vezető állásnak minősíthető munkakörök betöltését szervezett kiképzés nem előzte meg, a megoldás önként kínálkozott. A tisztképző tanfolyamot autóközlekedési főtisztképző intézetté kell átszervezni, tanulmányi programját olyan tárgyakból összcállítva, amelyek az új rendeltetésre azt alkalmassá teszik.²⁰ A KPM és a megyei tanács VB felügyelete alá tartozó közlekedési és távközlési szakközépiszkolák 1969-ben az alábbi városokban voltak:

Közlekedési szakközépiszkola, autóforgalmi igazgat: Budapest, Miskolc, Győr, Zalaegerszeg.

Gépjárműtechnikai szakközépiszkola: Budapest (2 iskolában), Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs, Győr, Veszprém, Fót, Nyíregyháza., Székesfehérvár, Szombathely.

Volt még vasútforgalmi, vasútépészeti, út- és vasútépítési, vasúti távközlő- és biztosítóberendezési, postaforgalmi, közgazdasági és hajózási szakközépiszkola.²¹

A következő években további városokban is létesítettek egy-egy iskolában közlekedési szakközépiszkolai osztályokat.

A közlekedés- és postaügyi miniszter 1971-ben részletesen szabályozta a közlekedés, posta és hírközlés ágazataihoz tartozó szakmákat, az ágazathoz tartozó szakmákban szervezett vállalati tanfolyamok térítési és egyéb díjait, a szakmunkásképzés óraterveit.²² A közúti közlekedés vonatkozásában a 300 sz. Autószerelő, 305 sz. Karosszéria lakatos és 602 sz. gépjárművillamossági szerelő tanfolyamok óraterve az alábbi volt:

Tanfolyamok időtartama

	Tanfolyamok (heti/összes óraszám)			
	34. hét	300. sz.	305. sz.	602. sz.
Politikai ismeretek	1/34	1/34	1/34	
Matematika	2/68	2/68	2/68	
Fizika	1/34	1/34	1/34	

Kémia	1/34	-	1/34
Szakrajz	3/102	2/68	2/68
Anyag- és gyártásismeret	2/68	3/102	2/68
Elektrotechnika	1/34	1/34	2/68
Szakmai ismeretek	-	-	3/102
Üzemgazdaságtan	0,5/17	-	0,5/17
Szerkezettan és szerelési ismeretek	3,5/119	3/102	-
Ipari elektronikai alapfogalmak	-	-	0,5/17
Előzetes termelési gyakorlat			
Általános iskolát végzetek	120 hét	120 hét	120 hét
Középiszkolát végzetek	68 hét	42 hét	68 hét
Irányított termelési gyakorlat	39/1326	40/1360	39/1326
Kiegészítő szakmai oktatás	2/68	2/68	2/68



A magyar közlekedési üzemmérnök-képzés vasúti üzemmérnök-képzéssel kezdődött. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium vasúti főosztálya 1951-ben kezdeményezte és kiharcolta, hogy kizárólag saját céljait szolgáló főiskolája legyen. Az új egyetemet a Népköztársaság Elnöki Tanácsának 19/1951. számú (*Magyar Közlöny*, 1951. évi 96. szám) törvényerejű rendelete mint két szakos (vasútépítés és vasúti üzemeltetés) műszaki egyetemet hívta létre a KPM szakfelügyelete alatt. Az egyetem 1951 őszén Szegeden kezdte az első évfolyamot. Szeged mint fejlett egyetemi város alkalmas volt arra, hogy egy újonnan született egyetem bölcsője legyen, ebből a szempontból a szervezéssel megbízott Oktatási Minisztérium választása helyes volt, de szakmai szempontból ez még nem volt elmondható. Szegeden a szükséges, kellő színvonalú szakkaderek nem voltak biztosíthatók, Budapest pedig távol volt. A MÁV helyi szervei az adminisztratív személyzetet biztosították.

A közúti közlekedés története

Az Elnöki Tanács 1951. évi 28. számú határozatával (Magyar Közlöny 1951. október 7-i. 145. szám) az egyetemet az első év befejeztével Szolnokra helyezte át. Ezt az elhatározást elsősorban kultúrpolitikai elgondolás idézhette elő, de Budapest közelsége miatt szakoktatókkal is könnyebb volt az egyetemet ellátni. Új talán kissé túlméretezett palotát kapott volna az egyetem, Szolnok pedig egy egyetemi városrészt. Az építkezés 1952-ben megindult, de 1953-ban a beruházások csökkentése miatt lekerült a napirendről. A kormányzat foglalkozni kezdett az egyetemi oktatás túlzott szakosításnak mérséklésével, az egyetemek összevonásával, így azzal is, hogy a szolnoki közlekedési műszaki egyetemet beolvasztják valamelyik budapesti műszaki egyetem keretébe. A budapesti Építőipari Műszaki Egyetem következetes álláspontját elfogadva, a vasútépítő szakot ekkor visszacsatolták, a hallgatókat Szolnokról Budapestre telepítették át. Szolnokon ekkor csak egy kar, az üzemeltető mérnökképzés maradt. 1953. július 1-ével a szolnoki Közlekedési Műszaki Egyetem az Oktatási Minisztérium felügyelete alá került. 1954-ben a Vontatási és Vasútépítési, 1955-ben a Közlekedésgazdaságtani, 1956-ban a Gépjárműszerkezzetani Tanszék megszervezésére került sor. Már 1953-ban felvetődött, hogy ha a feltételek biztosítva lesznek, a kart Budapestre helyezik. Ezt a tervet 1955-ben elfogadták. A műszaki felsőoktatás átszervezésére vonatkozó 31. számú törvényerejű rendelet a közlekedési Üzem mérnöki Kart a budapesti Építőipari Műszaki Egyetem harmadik karává szervezte át, és ezt a szervezeti formát még az 1957. augusztus 1-re határidőzött teljes Budapestre telepítés előtt 1956. szeptember 1-ével érvénybe léptette. Ugyanekkor történt intézkedés az egyetem nevének Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemre történő megváltoztatásáról és az elsőéves hallgatók Budapestre helyezéséről. A kormányrende-

let végérvényesen két szakot: vasúti és gépjármű üzemeltetési szakot rendszeresített. 1954-ben a közlekedési üzem mérnöki karon megindult a levelező oktatás is.

A Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karán a MT 1035/1956/V.19./sz. határozata alapján 1956-ban megkezdődött a gazdasági üzem mérnök képzés. Az oktatás az első években két szakon, a közlekedési és az építési szakon majd az 1974–1975-ös tanévtől amikor az építési szak átkerült az Építésmérnöki Karra, a gazdasági mérnöki szakoktatás az általános közlekedési és a járműtechnikai ágazaton történt. A döntően közlekedés területén dolgozó mérnökök átfogó közgazdasági szemléletre és gazdasági ismeretekre tettek szert ezen oktatási forma keretében, amit egyre hatékonyabban tudtak alkalmazni mindennapi munkájukban.²³

A Közlekedési Üzem mérnöki Kar fennállásának első tíz évében 320 diplomás került kibocsátásra, akik közül mintegy 2/3-an vasútüzemi szakosak voltak. 1960-ban az első évfolyamon mintegy 80-90 fő, az esti és levelező tagozaton 60-70 fő volt a hallgatók száma, a beiskolázottaknak ekkor már több mint a fele gépjárműüzemi szakos hallgató volt.²⁴ 1967. év végéig a nappali tagozaton 428 vasúti és 376 gépjárműtagozatos, az esti és levelező tagozaton 62 vasúti és 56 gépjárműtagozatos hallgató kapott diplomát. A KPM területén ekkor mintegy 550 közlekedésmérnök dolgozott, 350 fő a vasútnál és 200 fő a KPM autóközlekedésnél. A szervezett autóközlekedés tekintélyes része nem a KPM tárcához, hanem más főhatóságokhoz, illetve tanácsokhoz tartozott, ahol a közlekedésmérnökök forgalmi és műszaki üzemeltetési munkakörben, többen vezető állásban dolgoztak. Több mint ötven közlekedésmérnök oktatóként szolgálta a közlekedési szakemberképzés ügyét.²⁵

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Közlekedéstudományi Egyesület 1966. június 7-én országos oktatási ankétot

rendezett Budapesten, a KPM Vasúti Főosztály kultúrtermében az oktatási reformmal összefüggő szakoktatási problémákról.

Az elnöki megnyitó előadást dr. Csanádi György miniszter tartotta. Elmondta, hogy most először hívtuk össze közös tanácskozára a Művelődésügyi Minisztérium, a Munkaügyi Minisztérium, az Országos Tervhivatal vezetőit, a KPM-el különböző szinteken együttműködő oktatási intézmények képviselőit és a szakemberképzés szempontjából leginkább érdekelt közlekedési-hírközlési dolgozókat. A közlekedési tárca nagy jelentőséget tanúsít az oktatási kérdéseknek. A szállítási és hírközlési feladatok megoldásában, a javítóiparban, valamint a közlekedésepítésben elért eredményekben benne van az oktatók munkája is. A tudomány és a technika fejlődése világszerte, így hazánkban is időszerűvé tette az oktatás fejlesztését, korszerűsítését.

Az ankét vitaindító előadását Horn Dezső, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese tartotta. Összefoglalta az oktatási reform célkitűzéseit, majd oktatási szintenként vázolta a KPM előtt álló feladatokat. A tárca területén – az építőipart kivéve – 1966-ban 45 000 szakmunkás dolgozott. Az elméleti oktatás megoldása a Munkaügyi Minisztérium feladata, a gyakorlati oktatás megoldása a közlekedési tárcaé volt. A tárca területén sok helyen elavultak, vagy hiányosak voltak a gyakorlati oktatás tárgyi feltételei. Több helyen a személyi feltételek sem voltak megfelelőek. Oktatással csak olyan személyeket szabad megbízni, akik lépést tartanak a fejlődéssel. A tárca középfokú szakembereinek képzését ekkor a KPM felügyelete alá tartozó hét ipari: autóközlekedési, útépítési, híd- és vízműépítési, vasútgépészeti pályafenntartási és távközlési, kettő forgalmi: vasútforgalmi és postaforgalmi és egy közgazdasági technikum szolgálta. Ezek a technikumok évente mintegy 1200 nappali és 2000 esti-levelező hallgatót

vettek fel. A technikumokon kívül a tárca felügyelete alatt 2, tanácsai felügyelet alatt 13, a Munkaügyi Minisztérium felügyelete alatt 5 szakközépiskola nyújt olyan szakmákban képesítést, amelyek elsősorban a KPM területén hasznosíthatók. Az oktatási reform keretében a technikumok és a szakközépiskolák új típusú szakközépiskolákká alakultak át. A meglévő iskolákon kívül a KPM további helyeken is tervezett szakközépiskolákat indítani oly módon, hogy a tantermeket a tanácsok, a tanműhelyt pedig a tárca biztosítja. 1966-ban már három felsőfokú technikum működött a tárca területén: Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum Szegeden, Felsőfokú Gépjárműközlekedési Technikum és Felsőfokú Távközlési Technikum Budapesten. Már ekkor tervezték a hajózásnál, a vasúti műszaki szakoknál, az út- és műtárgyépítésnél és fenntartásnál, valamint a posta műszak és forgalom területét felölélő felsőfokú technikumok szervezését. A KPM célul tűzte ki a felsőfokú technikumok főiskolává történő átszervezését.

A Közgazdaságtudományi Egyetemen 1964-től nappali, esti és levelező oktatással közlekedési szak is működött.

A tárca területén a dolgozók összlétszámának mintegy 5%-a tanult tovább. Az ilyen címen kiadott pótszabadság kb. 770 dolgozó teljes évi munkaidejének felelt meg, Más tárcákhoz viszonyítva a KPM-nél kiemelkedően nagyarányú volt a tanfolyami képzés. A közlekedés és a hírközlés sajátosságai indokolták és indokolják ezeknek a tanfolyamoknak a létét.²⁶



Az 1960-as évek elején az új oktatási reform eredményeként megkezdődött a felsőfokú technikumok rendszerének a kiépítése. A gyors ütemben fejlődő gépjármű-közlekedés szakemberszükségletének enyhítése, illetve kielégítése céljából létrehoztak a Felsőfokú Gépjárműközlekedési Technikumot.

A Technikum műszaki-üzemeltetési és forgalmi-kereskedelmi szakkal rendelkező tanzéki rendszerben működő felsőoktatási intézmény volt. Az intézmény tanszékei és tantárgyai az alábbiak voltak:

1. Általános tanszék

TANTÁRGYAK:

Marxizmus-leninizmus,
Idegen nyelv,
Testnevelés,
Matematika,
Fizika,
Elektrotechnika,
Ábrázoló geometria.

2. Forgalmi és kereskedelmi tanszék.

TANTÁRGYAK:

Közlekedési ismeretek,
Közlekedési és gazdasági földrajz,
Forgalmi ismeretek,
Kereskedelmi ismeretek,
Fuvarjog és díjszabás,
Személyszállítás,
Áruismeret és csomagolóstechnika,
Szállítmányozás.

3. Gépjármű és technológiai tanszék

TANTÁRGYAK:

Belsőégésű motorok,
Gépjárműszerkezetek,
Gépjárművizsgálatok,
Gépjárművek villamos berendezései,
Anyagismeret és technológia,
Gépjárműjavítás és technológiája,
Munkavédelem.

4. Közlekedésüzemi és gazdasági tanszék

TANTÁRGYAK:

Tervgazdálkodás,
Közlekedésgazdaságtan,
Üzemszervezés,
Üzemgazdaságtan,
Könyvvitel és pénzügytan,
Jogi ismeretek – Statisztika.

5. Mechanikai gépelemek tanszék

TANTÁRGYAK:

Mechanika,
Gépelemek,
Gépraajz,
Általános géptan,
Anyagmozgató gépek,
Méréstechnika.

A hallgatók félévenként vizsgáztak, illetve eleget kellett tenni az aláírás követelményének. Egy félévben általában hat vizsga volt. A vizsgákon kívül a negyedik félév végén a műszaki üzemeltetési szakon matematika és mechanika, a forgalmi-kereskedelmi szakon matematika és gépjárműszerkezetek tárgyából alapszigorlatot kellett tenni minden hallgatónak. A hatodik félév végén, esti és levelező tagozaton a hetedik félév végén mindkét szakon végszigorlatok letételével fejezték be tanulmányaikat a hallgatók. A végszigorlatokra Állami Vizsgáztató Bizottság előtt került sor.

A végszigorlatok tárgyai voltak:

Műszaki üzemeltetési szakon: marxizmus-leninizmus, gépjárműszerkezetek, gépjárműjavítás technológiája.

Forgalmi-kereskedelmi szakon: marxizmus-leninizmus, forgalmi ismeretek, fuvarjog és díjszabás, üzemszervezés, üzemgazdaságtan.

Mindkét szakon gyakorlati oktatás is volt. A nappalos hallgatók az utolsó tanulmányi évben a hivatásos személy- és gépjárművezetői jogosítványt is kötelesek voltak megszerezni. Az oktatás a nappali tagozaton 1962 októberében kezdődött. A műszaki üzemeltetési szakra 40, a forgalmi-kereskedelmi szakra 30 hallgatót vettek fel. Az esti és levelező tagozaton 1963 februárjában kezdődött a tanulmányi munka. Az esti tagozat műszaki szakra 30, a levelező tagozat műszaki szakra 30, a levelező tagozat forgalmi szakra 30 pályázót vettek fel. Az 1963/64-es tanév hasonló keretszámokkal

indult, a későbbiekben a keretszámokat a szükségleteknek megfelelően alakították. Esti és levelező tagozatra azok a dolgozók jelentkezhetek, akik a 22. életévüket betöltötték, de 45 évnél nem idősebbek és legalább öt éves szakmai gyakorlattal rendelkeztek. A technikum közvetlen felügyeletét a közlekedés- és postaügyi miniszter, általános felügyeletét a felügyeletet gyakorló miniszterrel egyetértésben a művelődésügyi miniszter látta el. A technikum az oktatás színvonalának emelése érdekében szoros kapcsolatot tartott a képzés szakirányának megfelelő intézményekkel és üzemekkel, a KPM illetékes főosztályával, az Autóközlekedési Vezérgazgatósággal, az Autófenntartó Ipari Tröszttel, az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemmel és az Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézzel.

A Technikum az 1963/64. tanévtől az Autóközlekedési Vezérgazgatóság irányítása alatt működött. Nappali tagozatra a középiskolák utolsó éves tanulói, régebben érettségizettek közül pedig a 35 évnél fiatalabbak jelentkezhetek. A műszaki üzemeltetési szakon végzett hallgatók az autóközlekedési és autójavító vállalatok műszaki szakszolgálatánál szaktechnikusi, vezető technikus, üzemvezető és egyes üzemmérnöki munkakörök betöltésére, a forgalmi-kereskedelmi szakon végzett hallgatók a forgalmi-kereskedelmi szakszolgálatnál a felsőbb irányító munkakörök és egyes üzemmérnöki munkakörök betöltésére nyertek képesítést.

A Felsőfokú Gépjárműközlekedési Technikum az 1965/66. tanév felvételi vizsgáira jelentkezők részére előkészítő tanfolyamot szervezett. A tanfolyamra 1964. december 15-ig lehetett jelentkezni. Az önköltséges tanfolyam részvételi díja 450 Ft volt, 1965 január elején kezdődött és hat hónapig tartott. Az oktatás hetenként három alkalommal az esti órákban történt.²⁷



A KPM kezdeményezésére a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Kar dékánjának vezetésével megvizsgálták a Közlekedésmérnöki Karon végzett oktatás tapasztalatait és javaslatot tettek a szak oktatási célkitűzéseinek, tantervének és tananyagának továbbfejlesztésére is. A bizottság 1968 elején fejezte be a elmerést. Az értékelő jelentés főbb megállapításait és javaslatait a Közlekedési Közlöny is közölte.²⁸

A jelentésben az elhelyezkedéssel és a továbbfejlesztéssel kapcsolatban az alábbi szerepel:

„A közlekedésmérnökök elhelyezkedése, pontosabban beilleszkedése a közlekedési üzembe – úgyszólván a legutóbbi időkig – számos nehézség, zavaró körülmény közepette valósult meg. A nehézségek elsősorban azokkal az objektív problémákkal voltak kapcsolatban, amelyek tulajdonképpen magának a szaknak a hazai szervezését indokolták, hogy ti. a közlekedés üzemvitelének tudományosan megalapozott módszerei még nem, vagy csak alig honosodtak meg. A közlekedésmérnöki munkaköröket sem tudták még a megfelelő pontossággal körülhatárolni. Tulajdonképpen a közlekedésmérnöki munkaköröket maguknak az új közlekedési (üzem) mérnököknek kellett kialakítaniuk, a közlekedésmérnöki tevékenységnek kellett meghonosítaniuk és elterjeszteniük hazánkban!

Számottevő erőfeszítésbe került, különösen az első években a közlekedés üzemében jelentkező egyes szubjektív ellenállás leküzdése is, főleg azokon a szakterületeken, amelyekben korábban mérnökök egyáltalán nem, vagy csak alig dolgoztak. Ezért sokan ott is hagyták eredeti munkahelyüket sőt némelyek még a közlekedést is...”

A közlekedésmérnöki szak továbbfejlesztésével kapcsolatban az alábbi célkitűzéseket fogalmazták meg:

„A közlekedés számára olyan szocialista szellemű, széles látókörű, korszerű műszaki

és gazdasági, üzemtani, továbbá irányítás- és vezetéseméleti ismeretekkel rendelkező mérnökök képzése a cél, akik egyetemi tanulmányaik alapján alkalmasak:

- a közlekedés műszaki fejlesztési és kutatási feladatainak ellátására,

- a közlekedés automatizálási lehetőségeinek kidolgozására,

- a közlekedéstechnológia fejlesztésére,
- a beruházások műszaki-gazdasági előkészítésére,

- a közlekedési ágazatok távlati tervezésére,

- a közlekedési (elsősorban vasúti, közúti, városi közlekedési) ágazatok koordinálására,

- a szállítási folyamathoz kapcsolódó hírközlési és anyagmozgatási, valamint javítási rendszerek és technológiák fejlesztésére....

Az autóközlekedési ágazatot végzettek az általános közlekedésmérnöki feladatok ellátásán túlmenően felkészültek:

- a műszaki és forgalmi technológiai folyamatok iratnyitására, tervezésére és fejlesztési elveinek kialakítására,

- létesítmények és eszközök optimális üzemeltetésére,

- a járművekkel és utakkal szemben támasztott korszerű követelmények meghatározására,

- a szállítási szükségleteknek megfelelő típusösszetételű járműállomány meghatározása,

- az egyes járműtípusok alkalmazási területének kidolgozására,

- a közúti szállítási technológia, valamint a forgalomtechnika fejlesztése....”

Az Egyetem ekkor már 12 éve bocsátott ki közlekedésmérnököket és a felmérés összegezéséből az is kitűnik, hogy a közlekedésmérnökök ekkor már fontos tényezői voltak a magyar közlekedésnek, különösen a vasúti és gépjárműközlekedés működésének, további fejlődésének. A VOLÁN Au-

tóközlekedés c. lapban 1972-ben jelent meg a gépjárműüzemlésmérnökökről készült szociológiai tanulmány kivonatos ismertetése. A tanulmány szerint

„A gépjárműüzemlésmérnöki kar 1958-ban bocsátott ki először diplomásokat, 1969-ig 540-en végeztek a kar nappali és esti tagozatán. Az üzemlésmérnökök 71%-a küldte vissza a 14 oldalas kérdőívet, minck alapján:

- a BME közlekedésmérnöki karára jelentkezők többsége nem jelölte meg a jelentkezési lapon, hogy melyik szakot választja,

- a „tudatos pályaválasztók” közül többen hagyták el a közlekedést, mint a nem tudatos pályaválasztók

- a közlekedés területén dolgozó minden ötödik mérnök az igénybevételevel kapcsolatban azt válaszolta, hogy „elfelejttem azt is, amit tudok”

- a mérnökök 70%-a kezdett a közlekedés területén dolgozni, a felméréskor csak 56%-uk volt ott. A kezdeti időben főként azok léptek ki, akik feleslegesnek érezték magukat a munkahelyükön, de olyanok is voltak, akik úgy érezték, hogy munkájuk nem nyújt fejlődési lehetőséget. A vállalatok gyakran nincsenek tisztában az üzemlésmérnökök „küldetésével”, irreális elvárásokat támasztanak velük szemben. Sokszor mintha képzett díszletek lennének, javítják a vállalat szakember statisztikáját, a vezetés enged a kor és a „divat” követelményeinek, „beszerez” néhány egyetemet végzetten. Öt mérnök közül négy nem kapott megfelelő segítséget munkatársaitól, minden ötödik úgy érezte: akadályozták munkájában! A kezdő mérnökök sem szakmailag, sem kollégálisan nem kapták munkahelyüktől azt, amit vártak. S hogy miért? Röviden úgy fogalmaztak: nem az életkorral, hanem a felkészültséggel van a baj!”

A gépjármű üzemlésmérnökök 40%-ának véleménye szerint 480 perces munkaidéj-

ből kevesebb mint 100 percet, 74%-uk két és fél óránál kevesebbet foglalkozik érdemleges mérnöki munkával. A mérnökök háromnegyed része munkaidejének csak egyharmadában dolgozik megfelelő szintű feladaton. A mérnökök nagy része került igénytelen, nívtalan, szellemileg elfásult, a műszaki fejlődést csak kívülről szemlélő környezetbe. A bérrrel a mérnökök 32%-a, az elismeréssel 41%-uk volt elégedetlen.

A mérnökök nehézségeik forrásaként elsősorban az alacsony színvonalú vezetést jelölték meg. Előrehaladásukat segítő tényezőként 25%-uk a „támogatást”, 13%-uk a „tudást” és 13%-uk a „helyezkedést” jelölte meg. A közlekedésben dolgozó beosztottak 63 %-a, a csoportvezetők 69-a tartotta főlőslegesnek egyetemi végzettségét a feladatokhoz képest.²⁹



Az oktatási reform során kialakított továbbfejlesztési célkitűzések keretében került sor a felsőfokú technikumok műszaki főiskolává történő átszervezésére. Az újonnan szervezett főiskolák üzemmérnököket, a BME-n okleveles közlekedésmérnököket képeztek.

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa és a Minisztertanács döntése alapján került sor Győrben a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola közlekedési, közlekedésépítési, járműgyártási és távközlési karral történő alapítására. A kormány arról is határozott, hogy addig is, amíg a győri főiskola elkészül, Budapesten a közlekedésépítési kar három szakán kezdődjön meg az oktatás. A határozat értelmében Budapest belvárosában, a Szerb utca egyik erre alkalmassá tett épületében szakonként 40-40, összesen 120 elsőéves hallgatóval 1968 őszén megkezdődött a nappali tagozatos főiskolai hallgatók oktatása. Ezt a munkát megelőzve kezdődött meg a győri beruházás előkészítése és a beruházás elkezdése (2. ábra).

A nagyszabású munkát irányító Művelődésügyi Minisztériumnak, valamint a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumnak Győr város tanácsa a legnagyobb igyekezettel sietett segítségére. A Gazdasági Bizottság 415 millió forintot bocsátott a beruházók rendelkezésére, a győri városi tanács pedig 74,4 millió forinttal járult hozzá az építkezéshez. A tekintélyes költségű beruházás lebonyolítására a MÁV jól bevált beruházási felügyelői rendszerében külön beruházó felügyelőket alakítottak. A főiskola építését a sajtó is élénk figyelemmel kísérte³⁰ (3. ábra)

A győri főiskola ünnepélyes megnyitása 1974-ben volt.³¹ Áttelepült Szegedről a vasúti közlekedési tagozat vasútüzemi, valamint a vasúti biztosítóberendezési és irányítástechnikai szak, Budapestről pedig a közlekedésépítő karról a vasútgépészeti szak. A második tanévtől a főiskola 14 szaka közül 9 már Győrben volt (4-5. ábra).

A felsőoktatási reformjavaslatok keretében időközben a hagyományos kari-tanszéki rendszer helyett – külföldi tapasztalatok alapján – hazánkban elsőként ezt a főiskolát működtették intézeti és osztályrendszerben. Az új szervezeti rendszer lényege az, hogy a műszaki fejlesztési, a tudományos és nemzetközi ügyeket, amelyekkel korábban a tanszékek foglalkoztak, az intézet központi irányításba vonta. Az osztályokat pedig az oktató és nevelő munka mindent megelőző feladatainak zavartalan elvégzésével bízta meg. A főiskolán olyan intézeteket szerveztek, amelyek lehetővé tették a közlekedésben és a hírközlésben működő szakmai csoportok egy szervezetbe vonását. Így például a közlekedési és postai üzemi intézet a vasútüzemi, gépjárműüzemi és postai üzemi, valamint üzemgazdasági és szervezési osztályokra tagozódott.

Győrben a közlekedés és a távközlés addig nem létezett központját, hazánk legkorszerűbb felsőoktatási intézményét alakították ki. A főiskola később gróf Széchenyi

Az Oktatási Beruházási Felügyelőség Győr város tanácsa segítségével és a tervezéssel megbízott Középülettervező Vállalat 4-es számú irodájával, (vezetői: Mányoki László megbízott igazgató, Tallós Elemér irodavezető és Höfer Miklós főtervező), valamint a kivitelező vállalatokkal már 1969-ben munkához látott.

A főiskola helyéül a révfalui Duna-híd melletti 7-8 hektárnyi területet jelölték ki. Az új oktatási intézmény tehát a város központjában, a vasútállomástól negyedóra, a belvárostól pedig 6-7 perc járásra, könnyen, gyorsan megközelíthető. Olyan reprezentatív helyen emelkedik majd, hogy a 700 éves város szép környezetébe szervesen beilleszkedhessen. A beruházást irányító két tárca és a városi tanács nemcsak azért állapodott meg ebben a központi elhelyezésben, hogy a monumentális épülecsoport díszítse, gazdagítsa a városképet, hanem azért is, hogy a főiskola előadótermeit tanítási szünetekben konferenciák céljára is igénybevehessék.

A tanépületek mellett 1340-1350 diák részére kollégiumokat építenek, ezek egy részét nyáron turistaszállásként átengedik majd az idegenforgalomnak. Modern sportcsarnoka szintén a városhoz kapcsolja a főiskolai negyedet, hogy alkalomadtán Győr valamennyi sportegyesülete rendezhessen itt versenyt.

A kijelölt, gyéren lakott területen körülbelül 40, az 1955-ös szigetközi árvízben megrongálódott öreg épület állt. A városi tanács, a lakók érdekeinek szem előtt tartásával, saját anyagi hozzájárulásából, például gyorsasággal már szanálta a házakat, új lakásokban helyezte el lakóikat. A még meglévő, néhány lebontásra váró épület már nem zavarja a munkát. A tanács, a főiskolai telep mellett húzódó Duna-parti sávot, külön 4,5 millió forint költséggel szintén kisajátította, hogy könnyítse a felvonulást és az építők munkáját, később pedig szép parkkal szegélyezhessék itt a főiskolai negyedet.

A tavaly befejezett szanálás után nyomban megkezdődött a terep rendezése, feltöltése, a Dunából kikörtört jó minőségű anyaggal. Az idei első negyedévben ez a munka csaknem teljesen befejeződött és a másodikban hozzáfoghattak az előkészítésekhez. A harmadik negyedévben a jelek szerint semmi akadályja sem lesz az épületalapozások megkezdésének. A kivitelezés további ütemtervét úgy állítják össze, hogy 1973 nyarára elkészüljön egy tanulmányi épüleategység s ősszel megkezdődhetnek benne a tanítás. A többiek pedig évente sorjában következnek s 1976 őszére az egész főiskolai együttesnek készen kell állnia.

A főiskolai komplexumot négy, egyenként 6-7 emeletes tanulmányi épület köré csoportosítják. Tehát minden kar önálló épületet kap. Külön központi épületbe telepítik az igazgatást, egy-két általános tanszékekkel, továbbá a könyvtárral és a műszaki dokumentációs központtal együtt. Mögöttük három laboratóriumi csarnok helyezkedik el. Mind a tanulmányi épületeket, mind pedig a csarnokokat modern építészeti technológia szerint 18 méter hosszú, 240 méter széles, feszített födémekkel fedik le. A födémeket egyes épületek közötti lépcsőtornyok váza hordozza. Így érik el, hogy sem a tanulmányi helyiségekben, sem a laboratóriumokban sehol egyetlen oszlop sem foglalja a helyet. Ebben a tiszta alaprajzi elrendezésben szerkezeti változtatás nélkül, a szükségleteknek megfelelően áthelyezhető falakkal alakíthatják a termeket, amint a helyzet kívánja. A változtatható válaszfalakra semmiféle szerelvényt nem terveznek.

A lépcsőtornyokban helyezik el a lifteket és a közműszerelvényeket. (Az egész épületrendszert a Nádorvárosi erőmű fűti majd távhővel.) A földszinten lesznek az előadótermek, az első-második emeletre kerülnek a rajztermek, a III-VII. emeletet a különböző tanszékek foglalják el. A tömegforgalom tehát az alsó szinteken bonyolódik le. A fizikai és a kémiai előadótermek a laboratóriumi csarnokokban lesznek. A nagy előadótermeket vetítőfülkés, audiovizuális oktatóberendezéssel szerelik fel.

A főiskolai épülettömbhöz 2000 személyes konyhát és 350 személy kiszolgálására méretezett éttermet terveztek. Így a változó órárendek szerint 2-2,5 óra alatt az egész diáksereget kiszolgálhatják. Az étteremhez klub- és eszpresszóhelyiség csatlakozik.

A négy kollégiumi épület mindegyikében kettő, egyenként kétágas szoba alkot egy-egy lakóegységet. Minden egységhez, tehát négy személy részére, külön mosdót és zuhanyozót építenek. Emeletenként általában 25 szobát terveznek, s a bennük lakó 50 hallgatónak egy-egy jól szellőző melegítő konyhát, valamint társalgót.

A főiskolai komplexumot a már említett tornacsarnok egészíti ki.

E vázlatos leírásból is kitűnik, hogy a kormányzat, valamint az oktatási és a közlekedési tárca, nemkülönben Győr városa is milyen nagy súlyt helyez rá, hogy a közlekedési koncepció végrehajtásában fontos rendeltetési közlekedési és távközlési szakemberek alapos kiképzést kapjanak és kényelmes, gondatlan körülmények között tanulhassanak.

2. ÁBRA SZÁSZ FERENC ÍRÁSÁBÓL MEGTUDHATJUK, HOGY MILYEN LESZ A GYŐRI FŐISKOLA (MEGJELENT A VASÚT CÍMŰ FOLYÓIRAT 1971/6. SZÁMÁBAN)

István nevét vette fel, a közelmúltban pedig egyetemi rangra emelkedett.

A közlekedés, ezen belül a közúti közlekedés területén folyó különböző szintű oktatás és képzés további átszervezését, szakosodását, fejlesztését részben terjedelmi okokból, részben azért sem tudjuk bemutatni, mert minden oktatási intézménynek terjedelmes története van, vagy feldolgozása még várat magára. Bízunk azonban abban, hogy

ez a vázlatos összeállítás érzékelteti a korabeli szakemberképzés sokszínűségét, és a tisztelt olvasók között lesznek olyanok is, akik folytatják a témát.

JEGYZETEK

¹ Közlekedési Közlöny, 1954/I. sz. I. 3.

² Közlekedési Közlöny, 1954/30. sz. VII. 25.

³ Közlekedési Közlöny, 1956/6. sz. II. 5.

⁴ Közlekedési Közlöny, 1957/30. sz. VII. 28.

ZSEMBERY ISTVÁN

JÓL HALAD A GYŐRI KÖZLEKEDÉSI ÉS TÁVKÖZLÉSI MŰSZAKI FŐISKOLA ÉPÍTÉSE

Győrben tervszerűen halad a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola építése. Alig telt el egy esztendő azóta, hogy dr. Csanádi György, közlekedés- és postaügyi miniszter az első épület alapkövét lerakta, az építők máris a IV. emeletnél tartanak, annak ellenére, hogy az alapozási munkáknál műszaki akadályokba ütköztek. Mint ismeretes, Győrben — különösen a Duna közelében — bonyolult technológiai feszültséget igénylő körülmények között lehet csak a magas talajvízszint miatt alapozni.

Az első tanulmányi épülethez tartozó 468 férőhelyes diákszálló a győri

házigyárban készült elemekből épül. Az alapozástól a fogadó szintig — mint általában a házigyári építkezéseknél szokásos —, ez a létesítmény is monolit vasbeton szerkezetű. A vasbetonszerelőknek és ácsoknak megfeszített erővel kellett dolgozni, különben az elemeket szerelő brigádnak nem tudtak volna határidőre munkaterületet adni. Munkájukkal hozzájárultak ahhoz, hogy a házigyári szerelő brigád a IV. emelet szerelését már befejezhette. A diákszálló szemmel láthatóan napról napra nő. Máris jól érzékelhető a Duna felé eső homlokzatnak a környezetbe való tetszetős beilleszkedése. Itt a házigyá-

ri elemek szerelését november végére már befejezték, a belső munkákat télen is lehet folytatni.

Az első laboratóriumi épület földszint feletti 18 m feszítvolságú elemeit már elhelyezték, most a II. szint szerelését végzik. Ez a létesítmény is a tél beállta előtt tető alá kerül.

A 2 ezer adagos étterem-konyha szerkezet építése a tetőszigeteléssel együtt befejeződött. A válaszfalak falazása és a nyílászáró-szerkezetek elhelyezése folyamatban van. A téli folyamán itt is lehetőség nyílik a munkák folytatására.

A megyei és a városi vezetők szívügyüknek tekintik a főiskola építését. Többször is hangoztatták, hogy milyen nagy jelentősége van annak, hogy ez a főiskola a 700 éves városukba kerülhetett.

A beruházást bonyolító KPM Oktatási Beruházási Felügyelőség a Győr megyei Állami Építőipari Vállalat vezetőjével, valamint a városi és megyei vezetőkkel szoros kapcsolatot tart fenn. Kölcsönösen tájékoztatják egymást a munkák előrehaladásáról.

A beruházásért felelős Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium megkülönböztetett gonddalal kezel a főiskola építését és figyelemmel kíséri azt a Művelődésügyi Minisztérium is.

3. ÁBRA A FŐISKOLA NAGY ÜTEMŰ ÉPÍTÉSÉT MINDENKI FIGYELEMMEL KÍSÉRTÉ

Az első tanfolyamszerű szakember-képzés 1953. november 1-én kezdődött. A különböző tanfolyamok Budapesten különböző helyeken voltak, nagy részüket a XIII. ker. Petneházy u. 41. sz. alatti helyiségekben bonyolították le.

⁵ *Közlekedési Közlöny*, 1957/3. sz. I. 20.

⁶ A KPM Autóközlekedési Tanintézet keretében az 1950-es évek végéig az alábbi forgalmi jellegű tanfolyamok voltak: Gépjárműforgalmi Tiszti Tanfolyam, Forgalmi Tisztviselői Tanfolyam, Szállítmányozási Tanfolyam, Forgalmi Műszaki Tisztviselői Tanfolyam, Gépjárműkalauz-képző Tanfolyam, Árukezelői Tanfolyam. *Közlekedési Közlöny*, 1959/36. sz. IX. 6.)

⁷ *Közlekedési Közlöny*, 1959/36. sz. IX. 6. GÜSZ = Gépjármű Üzletszabályzat.

Eleinte a forgalmi tiszti tanfolyamra nem tudtak csak érettségivel rendelkezőket beiskoláztatni, ezért a létszám biztosítása érdekében eltekin-

tettek attól. Ez viszont a színvonal visszaesését eredményezte,

⁸ Forgalmi Utasítás a KPM felügyelete alá tartozó autóközlekedési vállalatok számára. Budapest, 1959.

⁹ *Közlekedési Közlöny*, 1965/43. sz. X. 24.

¹⁰ Teherforgalmi és Kereskedelmi Ügyviteli és Eljárási Utasítás. KÖZDOK; Budapest, 1969. A személyforgalom és kereskedelem eljárási és ügyviteli utasítása. Budapest, 1970.

¹¹ A Volán Tröszt és Vállalatok statisztikai évkönyve: 1974. Budapest, 1975.

¹² *Közlekedési Közlöny*, 1960/47. sz. XI. 20.

¹³ A Volán Tröszt és Vállalatok statisztikai évkönyve: 1979. Budapest, 1980,

¹⁴ *Közlekedési Közlöny*, 1955/10 sz. III. 6., 18. sz. V. 1. és 1960/23. sz. VI. 5.

¹⁵ *Közlekedési Közlöny*, 1962/12. sz. III. 25.

¹⁶ *Közlekedési Közlöny*, 1962/4. sz. I. 28.

¹⁷ *Közlekedési Közlöny*, 1970/32. sz. VIII. 9

¹⁸ *Közlekedési Közlöny*, 1982/31. sz. VIII. 1. Cseh Lajos: Gépjármű ügyintézők képzése és továbbképzése.

¹⁹ *Közlekedési Közlöny*, 1959/21. sz. V. 24.

²⁰ Autóközlekedési kutatások, 1964. Budapest, 1965. Papp Endre: *Az autóközlekedés oktatási intézményeinek fejlesztési terve.*

²¹ *Közlekedésügyi Értesítő*, 1969/5. sz. III. 3.

²² *Közlekedésügyi Értesítő*, A közlekedés- és postaügyi miniszter 1/1971. (Közl. Ért. 1.) KPM utasítása a szakmunkásképzés egyes kérdéséről. (I. 6.)

²³ *Közlekedési Közlöny*, 1966/31. sz. VII, 29. és 1982/23. sz. VI. 6.

²⁴ *Közlekedési Közlöny*, 1961/43. sz. X. 22.

²⁵ *Közlekedési Közlöny*, 1968/25. sz. VI. 23. A Budapesti Műszaki Egyetem Továbbképző Intézete rendszeresen megszervezte a KPM által igényelt továbbképző tanfolyamokat. Ilyenek voltak például: az 1968/69. tanév őszi félévében 36 féle tanfolyam közül választhatnak alapképzettségiüknek megfelelőt a jelentkezők. Az autóközlekedéssel kapcsolatos tanfolyamok voltak:

Az autóközlekedés műszaki fejlesztésének kérdései az új gazdasági mechanizmusban. 45 óra előadás, 15 óra konzultáció,

Energiagazdálkodás a gépjármű-közlekedésben. 10 óra

Gépjárművel félvezető gyújtás-áramkörei. 10 óra előadás, 2 óra konzultáció gyakorlat.

Közúti közlekedés műszaki szakértők továbbképzése. 96 óra.

Előadásmód és beszédtechnika vezetők és oktatók részére. 10 óra. (*Közlekedésügyi Értesítő*, 1968/21. sz. VII. 27.)

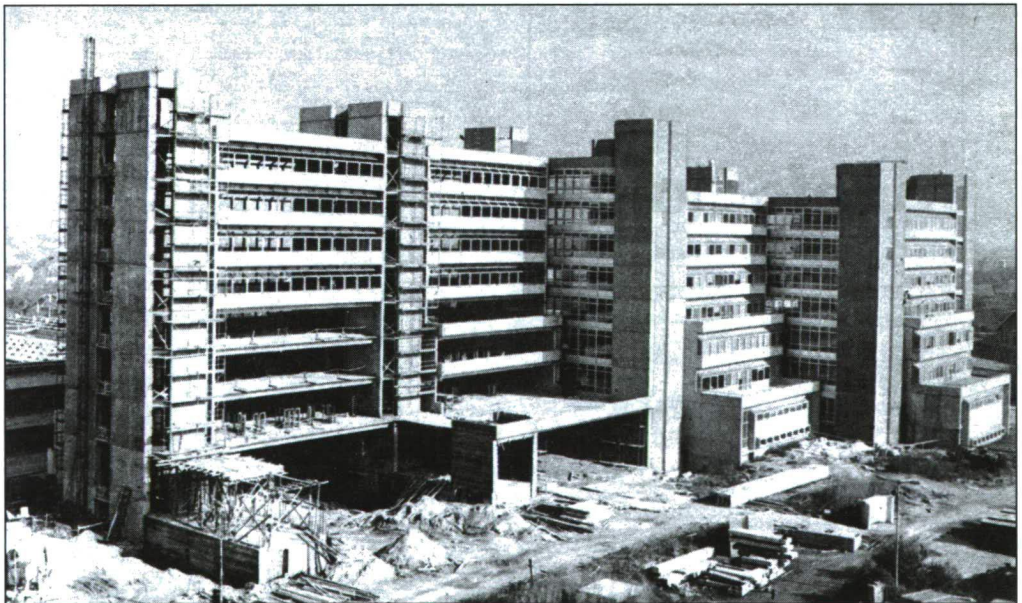
Az 1970. évi őszi félévben 29 tanfolyamot szerveztek, ezek közül a gépjárműközlekedéssel volt kapcsolatos: Gépjárművek lengésvizsgálata. 12 óra. Belsőégésű motorok mechanikai hatásfoka és munkafolyamata meghatározásának elméleti és gyakorlati problémái. 10 óra.

Könnyűszerkezetű járművek méretezése. 15 óra. Válogatott fejezetek a járműjavítás területéről. 8 óra.

Járműalkatrészek javítása ráolvasztott műanyagbevonattal. 24 óra előadás, 6 óra gyakorlat.

Új és felújított gépjármű alkatrészek alkalmazásának műszaki gazdasági kritériumai. 8 óra.

Autóközlekedési telepek műszaki ellátási színvonaltervezésének időszerű kérdései. 20 óra. A nomogramos ökonometria gyakorlati alkalmazásai a gépjárművek üzemeltetésénél. 16 óra. (*Közlekedésügyi Értesítő*, 1970/16. sz. VIII. 26.)



4. ÁBRA A GYŐRI FŐISKOLA ÚJ ÉPÜLETCSOPORTJA (VASÚT, 1976/1. SZ.)



5. ÁBRA A „HONFOGLALÁS” LÉPÉSRŐL LÉPÉSRE TÖRTÉNT. AZ ÁTADOTT ÉPÜLETRÉSZEKET AZONANAL BIRTOKBA VETTÉK A HALLGATÓK (VASÚT, 1976/1. SZ.)

Szintén a KPM kérésére az 1971. tanév első félévében 25 tanfolyamot szerveztek, ezek közül a közúti közlekedéssel volt kapcsolat:

Közutak téli védelme. 20 óra,

Könnyűszerkezetű járművek méretezése. 30 óra,

A gépjárműközlekedés időszerű gazdasági kérdései. 24 óra.

A gépjármű üzemeltetés aktuális és perspektív problémái. 20 óra.

Korszerű darabárufuvarozási technológia mint a közlekedéspolitikai konvenció kísérleti laboratóriuma. 8 óra.

Az autóközlekedés néhány üzemgazdaságtani problémája. 22 óra.

A nagyüzemi gépjármű-karbantartás időszerű kérdései. 12 óra.

A gépjárműközlekedés és javítás kémiai kérdései. 52 óra előadás, 6 óra konzultáció. (*Közlekedésügyi Értesítő*, 1971/2. sz. I. 26.)

A Budapesti Műszaki Egyetem az 1972/73. tanévben az Építési és Közlekedési Szakon indított gazdasági mérnöki képzést. A Közlekedési szakon az általános közlekedési ágazaton, az út- és pályafenntartó és közlekedéspítési ágazaton indult a képzés. (*Közlekedésügyi Értesítő*, 1972/8. sz.

A BME felvételt hirdetett az 1973. februárban induló szakmérnöki szakokra. Összesen 39 szakon hirdették meg a képzést. A Közlekedésmérnöki Karon az alábbi szakokon:

- Közlekedési automatika,
- Közlekedéskibernetika és automatika
- Nagyüzemi dízel és villamosvontatás,
- Építőgépek,
- Jármű- (kocsiszekrény) szerkesztés,
- Repülés,
- Közúti közlekedési rendszertervezés és forgalomtechnika.

A tanulmányi idő kettő év volt. A szakmérnök képzésre felvételüket kérhették azok, akik műszaki egyetemet, vagy természettudományi karon szerzett és a továbbképzés szakjellegének megfelelő oklevéllel rendelkeztek, mérnöki munkakört láttak el és az oklevél megszerzésétől számított két éves mérnöki gyakorlattal rendelkeztek. (*Közlekedésügyi Értesítő*, 1972/13. sz. VI. 27.)

A BME felvételt hirdetett az 1974. februárban összesen 29 szakon induló szakmérnöki szakokra az előbbieken leírt azonos feltételekkel.

A Közlekedésmérnöki Karon az alábbi szakokon:

- Gépjármű,

2002/XIV. 5–6.

– Közlekedésmatematikai és számítástechnikai,

– Vasúti és közúti járműjavító,

– Repülőgépeszeti szak.

Közlekedésügyi Értesítő, 1973/8. sz. VI. 30.

A Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karán 1978. februárban autógépész szakmérnöképzés indult. A tanulmányi idő két év volt. A szakmérnöképzést diplomával rendelkező mérnökök részére indították, az alábbi tantárgyakat oktatták:

Matematika, fizika, számítástechnika, ergonómia és környezetvédelem, gazdaságtan, gép-szerkesztés, gépjármű mechanika, gépjárműszerkezetek, gyártás, karbantartás, javítás, kocsitestek, biztonságtechnika és beszámoló a hazai kutatási eredményekről. *Közlekedési Közlöny*, 1977/44. sz. X. 30.

²⁶ *Közlekedési Közlöny*, 1966/24. sz. VI. 12.

²⁷ *Közlekedési Közlöny*, 1963/13. sz. III. 31.

²⁸ *Közlekedési Közlöny*, 1968/25. sz. VII. 23.

²⁹ *Volán Autóközlekedés*, 1972. március

³⁰ A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola pályázati felhívásai rendszeresen megjelentek a Közlekedésügyi Értesítőben és a Volán Tröszt Értesítőben is. Az alábbiakból ezekből idézzük: *Közlekedésügyi Értesítő*, 1972/6. sz. IV. 7.

Kivonat:

„A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola pályázatot hirdet a Közlekedési Karán (Budapest), a Gépjárműközlekedési Tagozatán (Budapest), a Távközlési Tagozatán (Budapest), A vasúti Közlekedési Tagozatán (Szeged) levő tanszékein és Műszaki-oktató Szakán (Győr) betöltendő oktatói állásokra.

Pályázhatnak a tudományágnak megfelelő egyetemi végzettségű szakemberek, közülük előnyben részesülnek az alapoklevélen túl további képesítéssel (pl. szakmérnöki), a tudományos fokozattal, az ipari, tudományos és felsőoktatási gyakorlattal rendelkezők.

A főiskola 1973-tól szakaszosan Győrbe költözik, ahol az áttelepülést vállaló oktatóknak a vonatkozó jogszabályok szerint lakást biztosítanak. A betöltendő állásokra részletesebb információt adtak, itt csak tanszék/állások száma formában idézzük:

Hídépítési Tanszék/3, Gépjármű üzem-
vezési tanszék/1, Gépjárművek Tanszék/2, Mate-

matikai-fizika Tanszék/3, Műszaki Alaptárgyak Tanszék/2, Útépítési Tanszék/3, Vasútépítési Tanszék/1, Vasútgépész Tanszék /5, Vasúti Biztosító- és Távközlő Berendezések Tanszék/6, Vasúti Üzem-szervezési Tanszék/1, Műszaki-oktató Szak/1 fő főiskolai tanársegéd, tanár, docens, adjunktus.

Előírás volt az is, hogy az állásokat betöltőnek irányítóan, illetve irányítás mellett részt kell venni a tanszék oktató-nevelő és tudományos-kutató munkájában és az ezekhez kapcsolódó egyéb (pl. szervezői, társadalmi) tevékenységében.

A pályázatokkal kapcsolatos érdeklődőknek felvilágosítással, űrlapokkal a Főiskola Főigazgatói Hivatala áll rendelkezésre. (Budapest, V. Szerb utca 23.) Dr. Hegedűs Gyula s. k. főigazgató”

Közlekedésügyi Értesítő, 1972/20. sz. XI. 17.

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola Gépjárműközlekedési Tagozata (Budapest X. Újhegyi u. 14.) az 1973/74. tanév felvételi vizsgáira előkészítő tanfolyamot indít a nappali és levelező tagozaton Gépjárműüzemi és Autógépész szakokra, valamint nappali tagozaton Gépjárműüzemi és Autógépész szakokra, valamint nappali tagozaton a Hajózási Szak Tengerésztszti ágazatára jelentkezők részére. Az előkészítő tanfolyam tantárgyai: matematika és fizika. A tanfolyam díja 650.– Ft.

Jelentkezési határidő 1972. november 25. Jelentkezési lap a Tagozat Igazgatási Tanulmányi Osztályán kapható. *Közlekedésügyi értesítő*, 1973/3. sz. III. 7.

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola az alábbi tanszékeken összesen 38 főiskolai oktató állást hirdetett: Hídépítési, Gépjármű Üzem-szervezési, Gépjárművek, Közlekedési Üzem-gazdaságtan, Marxizmus-Leninizmus, Matematika-fizika, Műszaki Alaptantárgyak, Útépítési, Vasútépítési, Vasútgépész, Vasúti Üzem-szervezési, Vezetékes Távközlési, Vezetéknélküli Távközlési Tanszékekre, Nyelvi lektorátus és Közlekedés-építési karra. *Közlekedésügyi Értesítő*, 1974/3. sz. III. 11.

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola pályázatot hirdet a Közlekedésépítési Karán (Budapest), a Gépjárműközlekedési Tagozatán (Budapest), A Távközlési Tagozatán (Budapest) és a Vasúti Közlekedési tagozatán (Győr) betöltendő 69 főiskolai oktató állásra. A Főiskola fo-

kozatosan Győrbe költözik, ahol az oktatóknak lakást biztosítanak. *Közlekedésügyi Értesítő*, 1975/1. sz. II. 4.

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola pályázatot hirdetett a Közlekedésépítés karán (Budapest), a Távközlési Tagozatán (Budapest), a Gépjárműközlekedési Tagozatán (Győr) levő tanszékein betöltendő 72 oktató állására. A részletes tudnivalókon kívül a hirdetésben az is szerepel, hogy a Főiskola fokozatosan Győrbe költözik, így a budapesti munkahellyel meghirdetett oktatói állások is 1-3 év múlva győri munkahelyek lesznek, ahol a Főiskola az oktatóknak lakást biztosít. *Közlekedésügyi Értesítő*, 1976/2. sz. III. 8.

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola (9026 Győr, Ságvári Endre u. 25., 1056 Budapest, V. Szerb utca 23.) pályázatot hirdet a Közlekedés-építési Karán (Budapest), a Közlekedés és Postaüzemi Intézetnél (Győr), a Közlekedésgépészeti Intézetnél (Győr), a Távközlési és Automatizálási Intézetnél (Győr), a Matematikai és Számítástechnikai Osztályánál (Győr), a Műszaki Tanárképző Osztályánál (Győr), a Testnevelési Osztályánál (Győr), a Marxizmus-Leninizmus Oktatási Osztályánál (Győr), az Idegennyelvi Lektorátusnál (Győr) betöltendő összesen 83 oktató állásra. *Közlekedésügyi Értesítő*, 1977/1. sz. II. 10.

A Közlekedésügyi és Távközlési Műszaki Főiskola ekkor már 9026 Győr, Ságvári Endre u. 25. címre kéri a jelentkezési lapokat és a pályázatokat. Ekkor 92 oktató állást hirdettek meg. A Győrtől távol lakó és Győrben letelepedni kívánó oktatók részére a Főiskola lakást biztosít.

³¹ A felsőoktatási intézmények nappali tagozatán a közúti közlekedéssel kapcsolatos szakokon végző hallgatók:

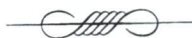
	1969/70	1970/71	1971/72	1973/74
<i>A végző hallgatók száma (fő)</i>				
BUDAPESTI MŰSZAKI EGYETEM				
Gépészmérnöki kar, autógépész ágazat				
	23			
Építészmérnöki kar, Közlekedésépítő szak	47	52	45	
Közlekedésmérnöki Kar				
Gépjárműüzemi szak	33	25	25	24
Anyagmozgatási gépész ágazat	-	20	25	19
Autógépész ágazat	-	24	27	24
Közlekedéstechnikai ágazat	-	-	-	24
Közlekedési rendszerszervező ágazat				22
FELSŐFOKÚ TECHNIKUM				
Forgalmi-kereskedelmi szak	25	38		
Műszaki üzemeltetési szak	41	38		
KÖZLEKEDÉSI ÉS TÁVKÖZLÉSI MŰSZAKI FŐISKOLA				
Gépjármű forgalmi-kereskedelmi szak				36
Gépjármű műszaki üzemeltetési szak			37	35
Autógépész szak				43

A tájékoztatás minden évben a Közlekedésügyi Értesítőben jelent meg. (1972/73-ban ilyen információ nincs.)

PUSZTAI JÁNOS

Fejezetek a szentesi repülés történetéből (1909–1959)

A város találkozásai a repüléstechnikával (1909–1930)



Az 1909-et megelőző időszakból a városban nem találtam felvillanó szikrákat sem, melyek a repülésmeléttel foglalkozó kutatókról vagy a gyakorlati repüléssel kísérletezőkről adhatnának számot. Szentesnek a repülő kultúra fejlődésében két évtizeddel később, 1935-ben jött el az ideje. A katonai repülőeszközök folyamatos fejlődésével, terjedésével jelentek meg időnként léggömbök, majd később a merevszárnyú repülőgépek is. Ezek mind gyakrabban mutatkoztak a város fölött napokig adva témát a lapoknak. Az ifjúság köréből sincs ismeretünk szervezett vagy egyéni repülőmodell építésről.

A *Szentesi Lapok* 1909. június 18-i száma adja hírrül, hogy *Hajdú József*, a szentesi származású, de Kecskeméten tanító gimnáziumi tanár fölfedezte a szárnyak és ballon nélküli repülőgépet. A Pesti Hírlapban közétett, – nehezen követhető – írásában kifejti, hogy már egy amerikai mérnök ugyan nyilvánosságra hozta az övéhez rendkívül hasonlító találmányát, de az a centrifugális erőt alkalmazza hajtóerőül, míg az ő repülő szerkezete a robbanóanyagok energiájából adódó, azok „exploziójánál föllépő egyoldalú nyomások hasznosításával tervezi” a szárnyak nélküli repülést megvalósítani. Mint a feltaláló leírja, gondolatának eredetisége az amerikai mérnököt illeti, de a kiviteli módzat dicsősége az övé. A figyelmet felkeltő írás a találmány lényegét, szellemi értékét

nyilvánvalóan óvatosságból hallgatja el. A közöltekből kihámozhatóan, a mai ismereteinkből következtetve Hajdú József – nagy valószínűséggel, – az irányítható rakéta repülésének elméletéhez járult hozzá gondolataival.

Néhány héttel később, augusztus 13-án Török Lajos Nagykirályság 20. sz. tanyája mellett, a kukoricásban leszállt az örkényi táborból indult Donau nevű léghajó Mitschdörfer Rudolf és Zborovszky Gyula főhadnaggyal. A leszálláskor 10 korona kár keletkezett, amire kártérítési igényt adott be a föld tulajdonosa.

A lakosság figyelme mindinkább kezdett a repülésre – a kor kibontakozó csústechnikájára – irányulni, ami abból is lemérhető, hogy a Budapesten 1910. június 5-én rendezett nemzetközi repülőversenyre kedvezményes utazást hírdetett a Magyar kir. Államvasútak Igazgatósága, melyet Szentesről 37-cn vettek igénybe.¹ A repülés iránti érdeklődést nemcsak a korabeli mozifilmek, hanem a tudományos ismeretterjesztő előadások is fokozták. Elterjedt a városban, hogy a nemzetközi verseny magyar győztese Székely Mihály fiatal gépészmérnök, egy szentesi gazdálkodó gyermeke. A tévedésre csak két évvel később derült fény, amikor Szarvason tartott repülőbemutatót.

A következő, figyelmet érdemlő repülés 1911-hez kapcsolódik. Székely Mihály gépészmérnök, aviatikus a Szentesről kapott

meghívólevélre, egykori osztálytársával dr. Szakál Antallal közli, hogy a szarvasi légiútját követően hajlandó „Az Újság” névre keresztelt gépével átrepülni a városba, és ott bemutatót tartani október 23-án vagy 29-én, ezer korona tiszteletdíjért. Dr. Cicatricis Lajos főispán elnöklétével szervezőbizottság alakult.

Csallány Gábor múzeum igazgató, a szentesi repülő bemutató megpendítője és mozgatórugója, néhány várakozással teli hét után kényszerült bejelenteni, hogy Székely Mihály helyett – mert ebben az időszakban Bécsújhelyen tökéletesíti repülőtudását, – kárpótlásul más aviatikust kér a géprepülők szervezetétől, új pilótát keres, aki legkésőbb november 5-ére elvállalja a repülőbemutatót. Közben egy aviatikus részvénytársaság is ajánlkozott, mint írták – „ha a feltételek kedvezőek a repülés rendezésére”, megtisztelőnek találnák a város meghívását. Egyéb-ként összesen hét jelentkező volt, így Lányi Antal hadnagy, a Balaton átrepülője, Prodán Guidó, Takács Béla, Babos és Kollányi aviatikusok, de a helyi szervezők ekkor már tárgyaltak a rákosi repülők egyikével, Kvasz András békéscsabai illetőségű gépépítő pilótával, a „Scarely-díj nyertesével, a csabai és miskolci repüléséről híres aviatikus”-sával – írja a *Szentes és Vidéke* lap egykori hírlapírója, – az ő kedvezőbb ajánlatát fogadták el a szervezők. Gépe, a monoplán korábban Zsélyi Aladáré volt, amellyel a Tolnai-díjat megnyerte, majd nemsokkal később összerögte. Ez a légiparipa kijavított, majd teljesen áttervezett változata adta a Kvasz-II.-t, amellyel Szentesen fölszállni készült és repült is az ifjú pilóta. A gép tervezőmérnöke Kvasz András pilótatársa, barátja, Reiter Béla mérnök-aviatikus volt. Budapestről csütörtökön (2-án) már megérkeztek Kvasz András társai, hogy segítkezzenek Csallány Gábornak a repülőtér berendezésében. Reiter Béla vezette a lelkes csapatot.

A pilóta előző nap már a városban volt

és dr. Massány Ernő, a MAeSZ (Magyar Aero Szövetség) ügyvezető igazgató és Zsélyi Aladár társaságában érkezett. Másnap a magyar ősrépülés több, jeles nagysága is Szentesre utazott a bemutató megtekintésére, pedig a Meteor(ológia) esős, szeles időt prognosztizált a jeles napra, bár Kvasz András az itteni repülésével akarta eddigi rekordjait megjavítani – tette hozzá bölcösen – „ha az idő kedvező lesz.” A történelmi pillanatot, – 1911. november 5-ét, ezt a zord vasárnapot – „amikor első alkalommal emelkedik merevszárnyú repülőgép Szentes földjéről annak légtérébe, 3–4000 főre becsült (Szentes, Csongrád, Kiskunfélegyháza, Szegvár, Mindszent, Hódmezővásárhely, Kunszentmárton, Orosháza, stb.) nézősereg várta a Felső-csordajáráson², de a tomboló szél majdnem meghiúsította azt. Nagy kurázsira vall, hogy Kvasz András a veszélyes idő ellenére is megpróbálkozott a „repülés szépségét bemutatni”. Négyszer szállt föl és 5–6 méter magasságban – ahol a surlódás miatt a szél ereje gyengébb – nyolcasokat írt le a levegőben a nézők előtt, majd egy alkalommal megkerülte az ámuló tömeget is. A viharos erejű szélhez viszonyított pehelykönnyű repülőgépet könnyen a földhöz csaphatta volna, Kvasz jelmondata szerinti szándéka a „szerencse le” volt, amíg csak repült. Kilencvenegy éves korában szállt át az égi járatra, ahogyan az elmúlást repülő berkekben kifejezni szokás. (Belépőjegyek ára: 4 személyes páholy 20 korona, az ülőhelyek I. osztályon 3 korona, a II. osztályon 2 korona, a III. osztályon 1 korona volt. Az állóhely felnőtteknek 50 fillér, diákoknak, rokkantaknak csupán 25 fillért kellett fizetni.)

Színhagyományként öröködt meg a lakos közönség körében, hogy Kvasz András a „repülőgépét ízikszárból építette, hogy minél könnyebb legyen” és azt „csak a ráfeszített vászon meg a rengeteg drót tartotta össze.” Azok, akik a hangár-sátorban meg-

2002/XIV. 5-6.

tekintették a főlészállni készülő gépet, – elmondásuk és leírásuk szerint – „valóban semmi reményt nem fűztek annak repülő-képességéhez.”³

A mindent kiszínezni képes szájhagyomány olyan eseményre is emlékezett(?), ami meg sem történt. Számtalan jelenlévő(?) mesélte kései elbeszélésében, hogy a nagyszerű pilóta Csallány Gábort is – mint azt korábbi nyilatkozatában ígérte – elvitte repülni, aki ijedtében olyan – egyébként természetes – dolgot cselekedett, amit nem szokás nyilvánosság előtt tenni és beszélni sem illik róla.

Sándy Hugó gimnáziumi tanár, szemtanú közreadta azt a főlvetelt a *Lobogó* 1964. október 19-i számában, amely Csallány Gábor múzeumigazgatót valóban a repülőgép ülésében mutatja, de a földön, ahol a légsavart fogja Kvasz András. A kép különlegességét még az is emeli, hogy a repülés, a repülőgép és a pilóta fényképezését tiltotta a rendőrség. Csak külön engedély birtokában lehetett fényképezni a hivatásosoknak is, ha ők is lerótták a kiszabott illetéket.

A krónikások – bár a nézők csalódását is megírva, belátták a kor repüléstechnikai korlátait, – reálisan jegyezték meg, hogy a pilóta legalább a „repülés fogalmát” igyekezett „megadni”. Másnap – amikor a viharos szél – délidőben megjelent Kvasz András gépével a város fölött, először mintegy 800-1000 méteren, de a piactéri (ma a város Kossuth nevét viselő főterére) református nagytemplom fölött már 500 méterre ereszkedett, és ott körözött, majd a Kisérnek fordult – mintegy kárpótolva az előző napi hiányérzetéért a nézőket. A Kurcán kétszer is átrepülve visszatért a hangárjához. Ez a főlészállás „már tanúságot tett Kvasz mellett” – írja a *Szentesi Lap* hírszerkesztője. „A gép erőteljes berregése lehallatszott az utcákra, és sok nézőt csődített ki az üzletekből és a házakból, akik gyönyörködve nézték a repülőgép egyenletes, nyugodt silkását a levegő-

ben”- veti papírra lírai gondolatait a *Szentes és Vidéke* című lap krónikása. Ekkor jelentette be Kvasz András, hogy egy héttel később, november 12-én Szentesről szülővárosába, Békéscsabára repül. Műszerek nélkül, egy játék irányítúval, Sándy Hugó tanár rajzolta térképvázlattal vágott neki az útnak. Felsőzárás közben az egyik futóművéről lecsett a kerék, ennek ellenére a célállomáson nagyobb baj nélkül szállt le. Szentesről háromnegyed tízkor indult, és délben már szülővárosában, Békéscsabán volt. Útvonala Szentes–Orosháza–Mezőtúr (eltévedt)–Szarvas–Békéscsaba. Az út kb. 150–160 km amit közel 100 km/óra sebességgel repült végig. Az útvonalon, – ahogyan ezt tréfásan mondani szokás – csak a földi irányításra (markáns tereppontok, út-, és vasútvonal, kémények, tornyok célravezetésével, stb.) hagyatkozhatott merész vállalkozásakor. A nagyszerű pilóta táviratot küldött szerencsés megérkezéséről.

Kvasz András 1912 májusában levelet küldött Szentesre, hogy kormánytámogatással túl van a párizsi tanulmányúton, a törökországi és a szolnoki bemutatón. Most új gépet épít, és szeretné azt szentesi közönségének is megmutatni úgy, hogy Budapestről Szentesre repül. A gép rövidesen elkészül és mielőtt útrakelne értesítést küld. Az ígért levél, – ki tudja miért? – nem érkezett meg Szentesre.

A gyűrűs napfogyatkozás évében, még a Titanic katasztrófájának híre előtt, az alföldi kisváros nyugalma két katonai léghajó csendes átrepülésének látványa ajzotta föl. Az esemény 1912. április 8-án, húsvét másnapján délben történt. Az utaskosárban hárman voltak, és az egyikőjük jól láthatóan katonai egyenruhát viselt. A léghajók délkeleti irányban, megközelítően 2000 méter magasságban szeltek át és hagyták el a város légerét. Kecskemét felől, érkeztek és az utat várostól–városig egy óra alatt tették meg. A délután háromnegyed egykor átsikló légha-

jó a német Bitterfeld I-gyel azonosítható, amely április 7-én indult a Berlin melletti Bitterfeldről rekordkísérleti céllal, és Pozsony, Komárom, Kecskemét, Szentes, Mezőhegyes, Arad, Hátszeg érintésével a Déván túli, Russorban szállt le 1100 kilométer megtétele után. Pilótája Hans Gericke 1. dragonos czredbeli hadnagy, a német lég-hajózás bajnoka és (utasa) Ernst Hinckl tüzér hadnagy volt.

Király gyakorlat volt a térségben (ezt a hadgyakorlatot a király vagy valamelyik főherceg irányítja), 1912. szeptember 8–12-c között Mezőhegyes főhadiszállással, melynek egyik északi határállomása Szentes volt. Kilencedikén délután fél ötkor Szeged irányába egy hadirepülőgép haladt át a város fölött mintegy 800 méter magasságban, hogy kikémlelje, vannak-e „ellenséges csapatok” a városban és környékén. Igen sok nézője akadt a repülésnek.

Egy hónappal később, október 12-én délelőtt 11 óra tájban két katonai repülőgép jelent meg a város fölött, és nagy sebességgel haladtak déli irányba. Távcsovön tisztán ki lehetett venni, hogy a gépeken katonatisztek ülnek.

Az 1913 májusában Újvidéken tartott repülőversenyre Uzalecz Emil alezredes, a magyar repülő osztagok parancsnoka és a helyi rendezők meghívták Csongrád megye és a megyeszékhely – Szentes – teljes tisztikarát. Újabb repülés-érintés, város fölötti átrepülés 1913. november 20-án történt Vadrinecz, prágai aviatikus bukaresti célrepülése során, menetrendszerű pontossággal, déli 12 órakor mintegy 2000 méteren átrepült Szentes fölött. Érkezését előre jelezte az útvonalán lévő városokkal az esetleges segítség és mentés megkönnyítése érdekében.⁴

Az első nagy világgégés közepén, 1916 januárjában a honvédelmi miniszter köriratban kereste meg a városokat – így Szentest is – „hogy tudnának-e repülőtérenk alkalmas területet a kincstárnak megvásárlásra föl-

ajánlani. A város vezetése fél éves tanakodás után, nyilvánvalóan félve attól, hogy háborus érdekből, ellenszolgáltatás nélkül, veszi azt igénybe a minisztérium. A közgyűlés úgy döntött, hogy a tulajdonát képező józsef-szállási legelőnek csak egy részét kínálja föl megvásárlásra.⁵

Az érdeklődés élénkülését mutatja a városban, hogy 1916 márciusában a tudományos előadások sorában például Német László főgimnáziumi tanár, a vármegyeháza zsúfolásig megtelt közgyűlési termében a kor csúcstechnikájáról, a repülőgépről tartott tudományos előadást. A lakosság védelme érdekében 1917-ben megjelenő újságokban megkezdődött a polgárok oktatása a légitámadások hatásának lehetséges enyhítése, elhárítása érdekében. Ugyanott buzdítják a különböző fegyvernemi tiszteket és tisztjelölteket 20–35 éves korhatáron belül, hogy jelentkezzenek légjáró tanfolyamra, magyarán pilótaképzésre.

Következő repülésről már 1919-ből van tudomásunk. Az egyik, egy békés célú katonai eseménysorozat a szegedi repülőkhöz fűződik. A repülőtéri állomány ellátása mind nehezebb feladatnak bizonyult, mert a zsír és a hús, ha egyáltalán kapni lehetett, megfizethetetlen volt. Egy vásárhelyi pilóta a kapcsolatai révén esetenként átrepült Szentesre az ismerős családhoz, akiknek a tanyája mellett le- és föl tudott szállni, és az életmentő portékát megfizethető áron meg tudta vásárolni. Esetenként 100–120 kg-os feldolgozott sertést szállított el. A háború első évétől csak fokozódott a városok ellátási gondja. Nyilván Szentes is védte élelmiszerbázisát: a város a 2080/1919. 02. 07-i közgyűlési határozatával megtiltotta a „vidékre való értékesítést”. Amint a tiltott dolog a hatóság tudomására jutott, emberei már lesben álltak, hogy elcsípjék a húskivittelt kivitelező pilótát, a menetrend szerint érkező géppel. Már készen állt minden, a pilóta éppen gépbe ülni készült, amikor körbefog-

ták a rendőrök és a népőrség tagjai. Tetten érték, a húst elkobozni, a pilótát letartóztatni készültek, amikor a repülőgép vezetője egy székely góbét idéző csalafintasággal igyekezett bizonyítani, hogy géphiba és üzemenyaghiány miatt kényszerült leszállni. „Néz-zék, nem indul”, – s hogy állítását igazolja, a légcsavart néhányszor körbeforgatta, majd beült a gépbe, indított, és elszelelt. A feldü-börgő motordübgörgésétől és a légcsavarszélőtől meglepett „pandúrok” riadtan hátráltak. Ezt kihasználva, azok díszsorfala között szállt föl és repült el Szeged irányába a pilóta. „Így történt, hogy a kövér disznót elrabolta a sas” – írták a korabeli lapok. A sohasem csodaváró szegedi pilótákat mégiscsak az égből jött manna táplálta.

A tanácsköztársaságot támadó királyi román csapatok ellen, Szentes térségében is gyakran kerültek bevetésre a Martinek Vince parancsnoksága alatt álló kecskeméti 5. „vörös” repülőszázad felderítői. A Brandenburg és az Anatra gépekkel felszerelt század a földérintését követően támadta – az I. Hadtestparancsnokság alárendeltségében – a Szentes–Csongrád–Martfű–Szolnok–Török-szentmiklós vonalában elhelyezkedett román csapatokat. A repülők segítségével lehetett meghiúsítani 1919 júniusában a Szentes–Csongrád térségében indított román áttörési kísérletet is. A tiszai offenzíva hadműveleteiben is jelentős szerepet kapott az 5. repülőszázad. Géppártól az ötös kötelékig minden alakzatban és erővel támadtak hajnali szürkülettől napnyugtáig. A hadsereg-parancsnokság folyamatos földérintést kért a tiszai offenzíva minden mozzanatáról. Tizenkettőtől harminchat kilós bombákig és géppuskatűzzel támadták repülőgépeikről a földi erőket a Kucori csárdánál, a Csongrádról Szentesre bevezető Széchenyi út mindkét oldalán épített román géppuskafészeket. A Kurca két partján lévő állásokat is tűz alatt tartották a repülő század támadó gépei, majd a város déli és délnyugati részén be-

ásott gyalogságot bombázták sikerrel, érzékeny veszteséget okozva a betolakodóknak, a várost a Pertucui kapitány parancsnoksága alatt megszálló 107. román zászlóaljnak.

A sikeres légitámadásoknak nagy szerepe volt – meghatározóan az élőerőben és hadianyagban elszenvedett érzékeny veszteség miatt is – a kivonulást előkészítő diplomáciai tárgyalások román elfogadásában, – állapította meg a a Vörös Hadsereg 2. hadosztályának parancsnoka, aki a tiszai offenzívát vezényelte.

Egy évi megszállás után a Nemzeti Hadsereg átlépve a Clemenceau-féle demarkációs vonalat, 1920. március 2-án, amint a román királyi csapatok elhagyták a várost, bevonult Szentesre. A repülőbombázás során megsérült szentesi hídfőt, vasúti töltést és a román csapatok szándékos hídrongálását a 3. vasútépítő század kétszáz katonája rendbehozta, és az augusztusi szentelést követően a megújított hídát augusztus 29-én Horthy Miklós kormányzó felavatta és véglegesen átadta a forgalomnak.

A kereskedelmi miniszter pályázatot hirdetett – melyet minden napilap, folyóirat közölt – a „repülőgépet tökéletesítő találmányokra” A repülést általában, vagy annak valamely ágát tökéletesítő műszaki újítás, berendezés feltalálásának pályázatát várták.

Budapesten, a Rákos mezőn, a Magyar Aero Szövetség és a Macfort közös rendezésű repülőversenyt szervezett 1920. november 7-én, melyre kedvezményes utazást biztosított az államvasutak igazgatósága. A megyéből egy különvonat indult a versenyre Szentesen át. A városból egy hadirokkantakból és hadiárvból álló csoport is résztvett a nagy számú diákkorú érdeklődővel közösen. A MOVE (Magyar Országos Véderő Egylet) Szentesen már 1920. július 18-án – nemsokkal a románok kivonulása után – megalakult. Az alapító okiratban első helyen sürgette „jelentősebb katonai erő telepítését a városba” és azon belül a légiáró csapat,

huszár vagy hídász alakulat jelenlétét. Egyetértően támogatta ezt a MOVE-kérelmet a már korábban létrejött Területvédő Liga, a Honszeretet Egyesület csoportja és az Ébredő Magyarok Egyesülete is. A kérő levelet a kormányzónak, a miniszterelnöknek és a honvédelmi miniszternek küldték meg. A Hadróa Nemzeti Szövetségének (Hadirokkantak, -özvegyek, -árvák Nemzeti Szövetsége) szentesi csoportja az 1924. augusztus 3-ára szervezett zászlószentelő ünnepségére a koronát egy repülőnap rendezésével tervezte föltenni. Az ünnepség fővédnöke József főherceg valamint Nagy Imre altábornagy (a szövetség elnöke) Mészáros Andorné és Vay Gizella voltak. Az abból származó bevételt a hadiárvák segélyezésére kívánták fordítani. A belügyminiszter, félve az esetleges balesettől (feltehetően a Trianon parancsolta repülési tilalom lehetett a valódi ok) „egyszer és mindenkorra betiltotta” a repülő és ejtőernyős bemutatókat. A szigorú miniszter – nyilván József főherceg közbenjárására (is) – beadta a derekát, mivel a rendezők „a Magyar Légiforgalmi Részvénytársaságot kérték föl” és feloldotta korábbi tilalmát, ezzel 1924. szeptember 7-én délutánra, a Felső-csordajárás területére (ahol Kvasz András is repült) engedélyezte a repülőnapot. A labdarúgó mérkőzéssel kombinált légibemutató fő attrakciójának az ejtőernyős ugrást és az utas repültetést szánták. A légiparádé a program szerint az MLRT Budapest–Bécs útvonalán közlekedő Fokker F–3 utasszállító gépe segítségével fog megvalósulni, amelyből az ejtőernyős ugrik (nevet nem közölnek sem a meghívók, sem a lapok) és amellyel az utasrepültetés is történni fog. A sajtótájékoztatón elhangzott, hogy az ejtőernyős 2000 méter magasból veti alá magát az irtózatos mélységbe. Az ejtőernyőt most vásárolták Párizsból 40 millió koronáért, és csak ez az egy van az országban(?), mert a meglévőket a megszállás végén „összepakolták és magukkal vitték

a románok”. Egyébként ez az ejtőernyő 20–25 használatra alkalmas. Kinyitva 9 méter a kupola átmérője és másodpercenként 4–5 méteres sebességgel cserkedik alá. Az ernyő kioldója a géphez van rögzítve és 30–40 méter zuhanás után oldja ki a repülő ember mentőövét, az ejtőernyőt. A repülőgép 5 utas szállítására ad lehetőséget, plusz a pilóta. A zárt utastérben, a gép törzsében kényelmes bőrkanapén foglalhatnak helyet az elhúzható függönyű ablakok mellett azok, akik a sétaútra vállalkoznak. A gép repülési sebessége 140 km/óra. „A pilóta helye kimondottan mostoha... Az utastértől elválasztott, csak szélvédős ülésből” vezetik a gépet, „kitéve őket ezzel az időjárás viszonyosságának és a motor forróolaj »köpéscinek«”.⁶ – Egy tízperces sétarepülés 250 000 koronába került.⁷ A bemutatón óriási tömeg vett részt, de csak nagyon kevesen repültek. Arról nincs adatunk, hogy az ejtőernyős bemutató megtörtént volna. Ekkor még nagyon kevesen voltak az országban is, akik ejtőernyős ugrásra vállalkoztak.⁸

A belügyminiszter az alispán útján közölte a lakossággal, engedélyt adott arra, hogy egy Párizsból induló francia pilóta, bizonyos Pelletier Doysy kapitány Európa legkeletibb pontjába tartva átrepüljön Szentés fölé. A célfeladat teljesítésére igyekvő pilóta a városunkat érintő útszakaszát 1927. augusztus 25-én délben tette meg. Mint azt megtudhattuk a belügyminiszteri tájékoztatóból, a pilóta sem rádiót, sem fényképezőgépet nem hozhatott magával az ország fölé.⁹ A kereskedelmi miniszter újból értesíti a várost, hogy engedélyt adott egy francia, az F. AJZR jelzésű, hat személyes utasszállítónak arra, hogy a Belgrádba repülése során – az ország fölött többször is átrepülve – érthesse Szentés légerét is. 1930 októberében három napon át reklámrepülőgépek jelentek meg a város fölött, és a harmincperces keringésük során a Schmoll-paszta át (cipőkrém) és a Franck-kávét (pótkávét)

reklámozták. Korunkból nézve már fölsejlik a jövő, érik a föltétele a szentes–hékédi repülőtér kialakulásának, ugyanis Szentes város részt vállalt a Kolozsvárról Szegedre települt egyetem meteorológiai kutatásainak költségeihez 1927 januárjában. Ellenszolgáltatásul csak a prognózisok és a vihar-előrejelzések aktuális, illetve rendszeres megküldését kérte a város, ami elengedhetetlen föltétele a biztonságos repülésnek is. Ugyanekkor adták át a későbbi repülőtérre vezető, – mostmár szilárd burkolatú, – szelevényi utat is. Egy meteorológiai mérő és jelentő hely létrehozására újabb tárgyalások kezdődtek meg Szentesen az egyetem megbízott professzorával. Bejelentés történt laktnyaépítésre, a levették otthonának, a Horthy Háznak a létrehozására és megalakult a mentő egyesület. Erős cserkész csapatok működtek a városban. Szentesen figyelemre méltó erőt képviselt a Revíziós Liga.

Az 1920-ban aláírt trianoni kényszerbékét – mely tiltotta a katonai repülést – időszak mind nyilvánvalóbbá tette, hogy a magyarság „légjárása” évről évre messzebb kerül az európai színvonaltól. A technikai lehetőség meg a szükség parancsolta kényszer hatására fokozatosan kialakul a repülés motoros és vitorlázórepülő ága, a sportrepülés, amely e katonai előképzés egyik (még) rejtett formájává (is) lett. Hazánkban 1928-ban, más forrásból 1929-ben, de mindkét esetben a MOVERO jóvoltából emelkedett motornélküli repülőgép a levegőbe a Farkashegyen.

FELHASZNÁLT IRODALOM

CSANÁDI–NAGYVÁRADI–WINKLER: *A magyar repülés története*. Budapest, 1974, Műszaki Könyvkiadó.

PATAKY IVÁN–ROZSOS LÁSZLÓ–SÁRHIDAI GYULA: *Légiháború Magyarországon felett*. I–II. Budapest, 1992, Zrínyi.

JEREB GÁBOR: *Magyar vitorlázó repülőgépek*. Budapest, 1988, Műszaki.

SZABÓ JÓZSEF: *Repülési lexikon I–II*. Budapest, 1991, Akadémiai Kiadó.

SIMÓNÉ, AVAROSI ÉVA: *Subanó Fama-darak*. 1989, Háttér, Repülő könyvek.

CSIKVÁRI ANTAL (szerk.): *Csongrád vármegye*. Budapest, 1938–1939, A vármegyei szociográfiák Kiadó Hivatala.

POLGÁR LÁSZLÓ: *A magyar sport- és polgári repülés érmei*. 1989, Magyar Éremgyűjtők Egyesülete.

PUSZTAI JÁNOS: *A szentesi repülés története*. In Az MHSZ Szentes Városi Vezetőség és klubjainak története.

BATTA SÁNDOR: *Szentesi repülőtér története*. kézirat 2000.

CSERHALMI IMRE: *Ki fog repülni?* Budapest, 1986, Kossuth Kk.

Ki kicsoda a magyar repülésben? Budapest, 1995, Viktória Kft.

GERGELY FERENC: *A magyar cserkészlet története. 1910–1948*. Budapest, 1989, Göncöl Kiadó.

FARKAS JENŐ: *A m. kir. vitéz nagybányai Horthy István Honvéd Repülő Akadémia évkönyve 1944*. augusztus 20. Tatabánya, 1994, Alfadat-Press Nyomdaipari Kft

MACHALEK ISTVÁN: *Békés kék egén*. Békéscsaba, 1992, A MHSZ Békés Megyei Kvasz András Repülő-, és Ejtőernyősklub.

JUHÁSZ GYULA (szerk.): *Magyarország külpolitikája a II. világháború kitörésének időszakában. 1939–1940*. Budapest, 1962, Akadémia Kiadó.

FÜLÖP MIHÁLY: *A befejezetlen béke. A Külügyminiszterek Tanácskozása és a magyar békeszerződés (1947)*. Héttorony Kiadó.

Magyar Szárnyak, 2000/28. sz.

Magyar Szárnyak, 2001/29. sz.

FOLYÓIRATOK

Hadtörténelmi Közlemények, 1979–1989/3. szám.

Alföldi Friss Újság, 1928–1930. évf.

Alföldi Újság 1918–1930 évi számai.

Csongrádmegyei Hírlap 1984. szept. 4-i és 12-i száma.

Lobogó, 1964. augusztus 19., 34. sz.

Nagyalföld, 1992. július 10. sz.

LRI Magazin, 1993, 8. sz.

MVRE Infó, 1996. október 12. sz.

Magyar Szárnyak 1939, 1940, 1941, 1942, 1943. év számai.

Szentes és Vidéke 1909–1917, 1919. évf..

Szentesi Ellenőr 1914 és 1919 évf.

Szentesi Újság 1910, 1920, 1921. évf.

Szentesi Lap 1909–1917. évf.

Szentesi Napló 1938, 1939, 1940, 1941, 1942, 1943. évi számok.

Magyar Népakarat 1944. év számai.

Csongrád Megyei Hírlap 1922, 1923, 1924. év számai.

Magyar Repülés 1949. április 25-i, május 25-i száma.

Repülés 1950–1961, illetve 1979 áprilisi és májusi számai és az 1980. január 1-i száma.

Délmagyarország 1912. április 13. sz.

Friss Hírek 1919. január 30.

Szegedi Kis Újság 1946. június 9.

Top Gun 1995/ 6. sz., 1996/13. sz., 1999/ 5. sz.

JEGYZETEK

¹ Ez a 37 fő önmagában csekély létszám egy közel harmincezer lélekszámú, mezőgazdasággal foglalkozó városból. Ebben az évszakban elsősorban arra kell figyelemmel lennünk, hogy a rendezvény a nagy nyári munkák elején szerveződött. Mivel a repülőverseny a fővárosban volt, a hosszú utazási idő, a belépődíj, a kedvezményes költségek ellenére is meghaladta a repülést látni vágyók többségének lehetőségeit. Szentes lakosságának meghatározó része akkor a szegényebb népességhez tartozott.

² Az előzetes elgondolások szerint az Alsócsordajárás volt a kijelölt terep, de azt a nehezebb megközelíthetősége miatt elvetették. Így került sor a Felsőcsordajárásra. Ez a terület volt az egy-

kori, a régi repülőtér a korábban katonai lőtér szomszédságában a magyartési vagy az akkori nevében a szelevényi út és a vasút közötti 100 hold, amely 1936-tól 1959-ig, illetve ideiglenes leszállóhelyül 1991-ig szolgálta a város érdekeit.

³ Szerző megjegyzése: a gép építésénél esetenként használt bambusznádat vélhetően egyesek koricaszárnak.

⁴ „Emléktárgyat Kvasz Andrásnak” címmel jelent meg egy – finoman fogalmazva is epésnek induló írás a Szentesi Lap 1911. november 19-i számában, mert Csallány Gábor múzeumigazgató néhány gyűjtőitvet bocsájtott ki azért, hogy „Szentes közönsége szerény adományával” hozzájárulhasson a híres pilóta névnapj ajándékához. Méltatlan volt a lapszerkesztők gúnyolódása. Kvasz András, a kor technikai lehetőségének elvárható szintjén teljesített. Csallány Gábor szervező is jól tudta ezt. Ezzel az egyáltalán nem különleges figyelmességgel kívánták megerősíteni köszönetüket a kedvezőtlen időjárás ellenére is bemutatott repülésért, az életveszélyt jelentő látványért, amivel kiérdemelte a „város kedvenc pilótája” megnevezést. Mindezt kiteljesítette a nagyszerű pilóta emberi figyelmessége, kedvessége. Ekkorra már köztudottá vált az is, hogy Kvasz András azért nem kapott támogatást a Magyar Aero Club tízezer koronás párizsi ösztöndíjából, „mert keresett a repüléssel” és „nem beszél a francia nyelvet”. Csak itt említem meg, hogy azok, akik megkapták, maguk is ugyanezt a módszert alkalmazták a bemutatórepüléseken. Az elmaradt ösztöndíjért is szeretne volna kárpótolni a város „kedvenc” pilótáját. Kérem tekintsék ezt a lábjegyzeti véleményt a méltatlan utód méltányos észrevételének.

⁵ Józsefszállás Szentes város központjától – Kossuth tér – 60°-ra, légvonalban 20 km-re lévő, ma is legelőnek használt, csatornázott terület, közel Békés megye határához. Megközelíthető Eperjes község és Cserebökény irányából. Szentesre nem irányzott elő katonai, honvédelmi fejlesztést az 1911-ben elfogadott, törvényerőre emelt tervezet, a véderő-reform. A világháború idején, az 1914–1918 közötti időszakban, a szentesi férfiak döntő része a 101. gyalogezredben teljesített katonai szolgálatot az orosz fronton. A városban a 21. honvéd pótzászlóalj állomásozott Szobonya Dénes alezredes parancsnokságával. A legközelebbi repülőtér Szegeden volt.

⁶ Bakos: i. m. 137.

⁷ Szerző megjegyzése: egy nyolcoldalas újság akkor 4000 koronába került.

⁸ Ismereteim szerint abban az időben csak a Szegeden szolgálatot teljesítő Kovács Endre repülő főhadnagy, Korányi Lajos volt századírnok és az ejtőernyőzést artista mutatványként is kezelő, a bevételt megélhetésére fordító, az 1924 nyarán induló Perlei Lajos tartalékos repülő főhadnagy tudta volna teljesíteni. A Hadrőát a belügyminiszter 1929 elején feloszlatta, és helytte létre-

hozták a Hadiözvegyek és Hadiárvák Országos Nemzeti Szervezetét, a HONSZ-t.

⁹ Ekkor már nem a SZKEB, a (Szövetségek Katonai Ellenőrző Bizottsága) felügyelte hazánk légterét. A párizsi egyezményt követően a Légügyi Ellenőrző Bizottság megszűnt és a magyar kormány magára vállalta a légi tevékenység nyilvántartását „a katonai repülés tilalmának fenntartása mellett”, illetve annak évenkénti jelentését a Népszövetségnek.

Folytatjuk

M E S S Z E L Á T Ó

ALÁCS ATTILA

Sába királynő országa – Jemen

(2. rész)



Az „arabok” az iszlám előtt

„A természeti viszonyokhoz hasonlóan az emberi kultúra is nagyon változó. Még Dél-Arábiában a monszun áztatta termékeny fennsíkon a belterjes művelés anyagi jólétet és állami szervezetet hozott létre, addig északon a puszta beduinjai hasukon fekvő aludtak és szíjjal szorították össze hasukat, hogy ne érezzék az éhség mardosását.” (Germanus Gyula)

Sem az ország történetét felvilágosító felirat, sem szájhagyomány nem ékesítik ki azon adatokat, melyeket e nemzet régi történeti kapcsolatairól egyéb népek irodalmából meríthetünk.

Dél-Arábia mintegy fél millió km² kiterjedésű, kedvező életkörülményeket biztosító, változatosan tagolt terület, ahol viszonylag korán létrejöttek rabszolgatartó államalakulatok. Lakóik a dél-arab, ősi szemita (sábai himjarita) nyelvet beszéltek. Az e

nyelvet beszélő arabok városlakó földművelők, kézművesek, kereskedők voltak, akik Jemenben és Hadramautban éltek.

Az ősi törzsi rendszerek

Dél-Arábiában a törzseknek két különböző típusa alakult ki: az alföldi törzsek és a



A JEMENI FÉRFIAK KEDVENC DÉLUTÁNI ELFOGLALTSÁGA A KATRÁGÁS...

felföldi törzsek. Az alföldi törzsek a hegyvidékek völgyeiben és a sivataggal szomszédos területeken éltek. A rendszertelen és kiszámíthatatlan monszun nem biztosított elegendő csapadékmennyiséget egy intenzív termelési alapú mezőgazdaság ellátásához és annak nyereséges fenntartásához. A körülmények a hirtelen lezúduló, nagymennyiségű víz feltartóztatását, gátak közé szorítását, mérsékelt, takarékos vízgazdálkodást, csatornarendszerek építését és – nem utolsósorban – óriási szervezettséget igényeltek. Az alföldi törzsek nagy létszámúak voltak tényleges állami szervezettséggel. A felföldi törzsek a hegyvidékeken és a belső platókon éltek. Ezek a területeken a természetes környezet sokkal biztonságosabb, kiszámíthatóbb volt. A termőterületek korlátozott méretűek ugyan, de az aránylag magas csapadékmennyiség bőséges, magas színvonalú földművelő kultúrát teremtett.

A társadalmi szervezet is eltérő képet mutat az alföldi és a felföldi törzsek egymás közötti viszonyában. „Az alföldi törzseknél a társadalmi szervezet fontos vonása, hogy a törzs sokkal inkább a családi kapcsolatokra épül, mint a területi birtoklásra. Ezzel szemben a felföldi törzseket kizárólag a földbirtoklás rendszere határozta meg. Ennek is pusztán a természeti körülmények alkotta szélsőségek az okozója, ugyanis az alföldi törzsek sokkalta kiszolgáltatottabbak bármilyen környezeti változásnak, mert a terület, ahol éltek, védtelenebb, sebezhetőbb egy esetleges külső támadással szemben, ellenében a hegyvidékeken élő törzsekkel.

Nem is meglepő, hogy az alföldön élő törzsek jól kiépített, 400×400 méteres kőfallal körülvett városokban éltek, és 200 km² területen végeztek öntözéses termelő gazdálkodást. A népsűrűség igen meglepő, 1000 fő/km². A felföldiek törzsei viszont föderációban/konföderációban éltek egymás mellett, nagy, kb. 3000-5000 km²-es területeken, alacsony, alig 10 000-20 000-en.

Ezek az adatok is jól mutatják: kis terület, nagy populáció erős állami szervezettséggel; nagy terület, kis lakosság jól strukturált törzsi szervezettséggel.

Az Arábiában élő arabok, így a délen lakó jemeniták legjellemzőbb tulajdonsága az *individualizmus* :- számukra a közösség a törzs; ezen kívül minden és mindenki ellenség, portya-tárgy. Ezt a kiegészítő gazdaságot a sivatagi élet kíméletlenül szélsőséges körülményei alkották ilyenné. „A sivatag, ahol a harci szellem, állandó lelkiállapot, a potyázás az igazi férfifoglalatosságok egyike: a legelőkért és vízért való éles harc a sivatagi népet hadban álló törzsekre választotta szét.

Ilyen életkörülmények között nem csoda, ha a szokásjogok is igen nagy abszurditást tükröznek a nem törzsbelleikkel, idegennel szemben. Ha valaki túléli a reá leselkedő veszedelmet az arabiai homoktenger kietlen, élet-halál törvényei között, nem esik áldozatul rablásnak, vagy nem lesz portya tárgya, hanem épségben megérkezik egy törzs szállásterületére, az az egyén vagy egyének a legnagyobb vendégszeretet élvezik széles e világon. Furcsa mód, ha egy beduinhoz idegen vetődik, és annak vendégszeretetét élvezi, talán neki is feltűnhet, hogy a sivatagban ez a legszentebb dolog – a vendégszeretet. Szent és sérthetetlen!

A dél-arab államok

A Krisztus előtti II–I. évezred fordulóján a túlélők (bákija) egyik ága, az igazi arabok (aribá) utódai, akiket később jemenitáknak nevezünk a Hedzsász-hegység, a Rub al-Káli sivatag valamint a Vörös-tenger közé eső, nagykiterjedésű térségben fejlett rabszolgatartó államok sorát hozták létre. Az első ilyen államalakulat a mínai-sábai volt. Gazdagságukat biztosította fejlett mezőgazdálkodási kultúrájuk, messze földön



TARIM, A HITTUDÓSOK VÁROSA. FALAI KÖZÖTT VAGY KÉTSZÁZ MECSETBEN IMÁDKOZNAK ALLAHHOZ. AZ AL-MUDHAR MECSET VÁLYOGMINARETJE 30 MÉTER MAGAS

keresett luxuscikkeik, és stratégiai kereskedelmi helyzetük Egyiptom, Etiópia és India között. A mínai nép még Krisztus születése táján is létezett. Lakói ugyanazt a nyelvet beszélték, mint a sábaiak, a kettő között csak nyelvjárársbeli különbség volt.

A Sábai királyság Kr. e. 950-től 115-ig állott fenn. A sábai királyság és a mínai királyság története szorosan összefonódott

mintegy 300 éven keresztül, majd 650-től Sábai örökölte a mínai királyságot, ezt követően pedig korlátlan ura lett Dél-Arábiának. Az első korszakban 950–650-ig a papkirályok uralkodtak az ország felett, címük Mukarrib Saba volt. E korszak idején 17 király viselte ezt a címet, és az állam szervezettsége folytán óriási erőket tudott mozgósítani. A VIII. század elején, Kr. e. 732-ben kezdtek építeni 1200 méter tengerszint felett magasságban a máríbi nagygátat, amely nem csak a mezőgazdasági kultúra magas fejlettségéről tanúskodik, hanem arról is, hogy a jemeniták a kereskedelmen és a földművelésen kívül a műszaki tudományokban is nagyon magas szinten álltak.

Kr.e. 650-től kezdődött a Sábai királyság második periódusa, ami egészen Kr.e. 115-ig tartott. Sába a minai királyság megöröklésével hatalmas terület birtokosa lett, ám a törzsi és társadalmi sok-

színűség a papkirályi hatalom gyengülését majd a végét jelentette.

Az uralkodókat megfosztják papkirályi tisztségüktől és felveszik a király (málik) címet: Málik as-sába. A királyság fővárosa Máríb, amely körül Kr.e. 700 idején elkészül a gát (Szadd Máríb).

Ahogy az uralmi rendszer bonyolultabbá vált, úgy a társadalom is egyre szövevé-

nyesebb képet mutatott: törzsi arisztokráciából, a tőle függő rétegektől, idegenekből és rabszolgákból állott. A föld a király, az arisztokraták és a templomok kezében volt, melyhez nagyszámú templomi szolgáló tartozott. Megerősödött a királyi hatalom: döntéseit már nem korlátozta a vének tanácsa, s a földet sem a közgyűlés osztotta fel, hanem a király adományozott földterületeket. Hatalma örökletessé vált.

Sába nemzetközi kereskedelme fokozódott. Nemcsak az itt termesztett illatszereket és egzotikumokat vitték ki, hanem az Indiából és Kelet-Afrikából tengeri úton érkező árucikkeket is itt rakták át a rendszeresen

induló tevekaravánokra, s a modernizált kuttakkal ellátott ósrégi karavánutakon eljutottak a föníciai, filiszteusok lakta és egyiptomi városokba.

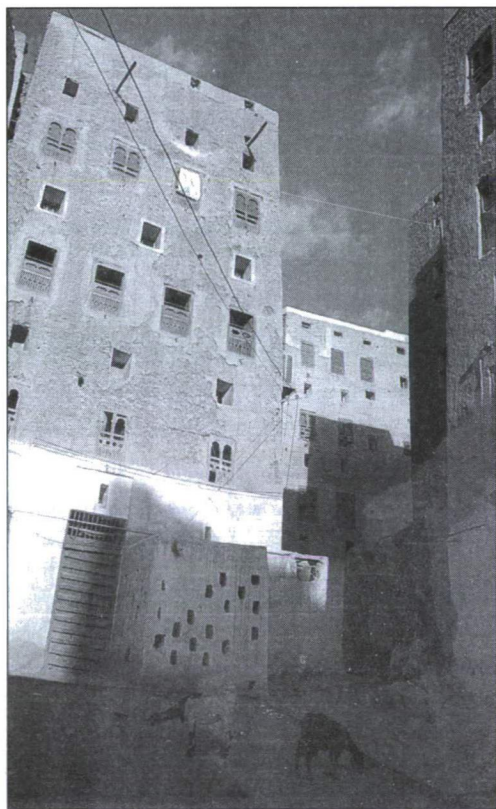
A Sába királyság Kr. e. 115-ig létezett: nincs adat, hogy mi okozhatta a királyi uralom végét, de a Himjarita királyság örökölte a Sábai trónt ami, minden bizonnyal, a Sábai dinasztia kihalását jelenthette. A Kr. e. 2. évszázad óta itt virágzott a *szabusok, minusok, katabánok és hadramútiak* birodalma, amelyeknek állami életéről a délarab felirati emlékek tanúskodnak.

A Himjarita királyság Kr.e. 115-től Kr.u. 300-ig állt fenn. Valószínű, hogy a himjarita dinasztia királyai Katabán uralkodói voltak, közeli rokonai a sábaiaknak, ezért a himjariták mint a legfiatalabb ág, örökölték a minai-sábai hatalmat. A hatalom uralmának megváltozása békés úton ment végbe, mert a kultúra, a földművelés, a kereskedelem változatlanul magas színvonalú volt időszámításunk kezdete idején. A főváros az Ádenből és Muzából, valamint a Hadramaut völgyéből induló utak találkozási pontján fekvő Záfár.

A himjarita dinasztia uralkodásának kezdetén rendkívül fontos esemény a délarabok egy részének átkelése a Babel Mane nyugati oldalára, Kelet-Afrikába, az ősi Etiópiába.

Az egyetemes építőművészet csodálatos alkotásai keletkeztek Szánaában. A városlakók jemeniták, de főleg himjariták, a beduinok állandósuló betöréseinek megakadályozására megerősített palotákat, várakat építettek. A „várak földjén” is kiemelkedő impozáns építmény volt Gluemdán vára, amely a Kr.e. 1. században épült. Granetből, a márványból emelt Ghumdán várának citadellája 20 emelet magas volt, és a király udvartartása a 20. emeleten volt.

Az első himjarita korszakkal véget is ér a dél arab birodalmak virágkora. Az egyiptomi és a római birodalom tehetősebb pol-



SHIBAM, A SIVATAGI „MANHATTAN” ÓVÁROSÁBAN MINTEGY 5000 LAKOS ZSÚFOLÓDOTT ÖSSZE. SZÁMUK AZONBAN CSÖKKEN, HÚSZ ÉVE MÉG HÉTEZREN VOLTAK

2002/XIV. 5–6.

gárai egyre fokozottabban keresték a keleti termékeket, ami a dél-araboknál a termékek árának megemelkedését jelentette. Ennek következménye, hogy II. Ptolemaiosz (Kr. e. 285–246) mindent megtett azért, hogy a dél-arab kereskedelmi monopóliumot megtörje. Első, ezirányú intézkedése során rendbe hozatta és megnyitotta a tizenhét évszázaddal korábban Szeszosztrisiz fáraó által megépített, Nílus–Vörös-tengeri csatornát. Ezzel az egyiptomi hajók a Földközi-tengeréről és a Nílusról közvetlenül eljuthattak Indiáig, ami a sábai himjarita kereskedelem végének kezdetét jelentette. Róma miután a Kr. e. I. században megszerezte Egyiptomot, hasonló kereskedelmi politikát folytatott, s hamarosan arra is rájöttek, hogy azon termékek közül, amelyeket kizárólag arab termékeknek hittek, több nem arab eredetű volt. A görög és római kereskedők Etiópiából, Szomáliából és Indiából közvetlenül hozták áruikat, ami Dél-Arábiában fokozatos gazdasági, politikai hanyatláshoz vezetett.

Kr. u. 300 körül a dél-arab uralkodók a „Saba, Rajdán, Hadramut, Jamamát király” címet vették fel, amelyhez hamarosan újabb cím járult: „és a hegyekbeli és tihámai arabok királya” (Jamamát vagy Jamamak ekkor a déli, Tiháma a nyugati partokat jelentette Dél-Arábiában). Kr. u. 340 körül az ismét megerősödő abesszin birodalom megtámadta és elfoglalta Dél-Arábiát, s négy évtizeden keresztül megszerezte a hatalmat felette. 378-ban a himjarita uralkodóknak függetlenségüket sikerül visszaszerezniük, és 525-ig meg is tartják azt. Ez a korszak a második himjarita uralom időszak, amelyben 9 király uralkodott.

A királyi cím elnevezése ekkor „tubbá” – ismertebb királyaik: Sammar Jaras, akiről a monda azt tartja, hogy a Dél-Arábiától északra eső területeket egészen Szamarkandig meghódította, a másik pedig a Perziát „meghódító” Abu-Karib Aszad Kámil

(384–423), kinek emléke már csak azért is él az arab kalandregényekben, mert ő volt az, aki felvette a zsidó vallást, s ezzel bebocsátotta Dél-Arábiába a kereszténységet és a judaizmust. Szintén a második Himjarita királyság alatt terjedt el a monoteizmus. A kereszténység és a judaizmus már igen korán gyökeret eresztett Dél-Arábiában, hiszen 356-ban II. Constantinus császár (340–361) megbízásából hivatalos egyházi küldöttség érkezett a dél-arabok felett uralkodó Abesszin helytartóhoz egy ariánus barát, Indus Theophilus-vezetésével. A keresztények Szíria felől vándoroltak be nagyobb arányban a 3. század kezdetétől.

A judaizmus minden bizonnyal előbb jelent meg és terjedt el Dél-Arábiában, mint a kereszténység. A zsidó vallás terjedésének



A HAJDANI DÉL-JEMEN LEGFONTOSABB TÖMEGKÖZLEKEDÉSI ESZKÖZE MA IS AZ IKARUSZ AUTÓBUSZ

oka kapcsolatban állt a római-zsidó háborút (66–70) követő zsidóüldözésekkel, bár a nevek alapján a dél-arab zsidók inkább judaizált arabok (örmények) voltak, mint Jeruzsálemből menekült héberek. Az V. század fordulójára a zsidó vallás olyan erőssé vált, hogy az utolsó himjarita király, Aszad Kámil dédunokája, Dhu-Nuvász már zsidó vallású volt.

A két vallás semmiféleképpen sem férhetett meg egymás mellett, aminek következményeképpen viszályaik erőszakos ellenségeskedéssé fajultak. Dhu-Nuvász és befolyásos környezete a helyi keresztényeket az abesszin keresztények gyűlölt uralmával azonosította, és 523 októberében Nadzsrán keresztényei között véres mészárlást rendezett. Dhu-Thalabán túlélte a mészárlást, és a hagyomány szerint Konstantinápolyba menekült I. Justinus bizánci császárhoz (518–527), aki az összes keresztények védelmezőjének tekintette magát, és követek útján rávette Kaleb ela asbeha abesszin négust a fegyveres beavatkozásra. A négus állítólag 70 000 katonát küldött Dhu-Nuvász ellen egy bizonyos Aráját nevű parancsnok vezetése alatt. 523 decemberében az abesszin csapatok győztek, s fokozatosan uralmuk alá hajtották az egész országot. Az utolsó összecsapásra 525-ben került sor, ami a teljes megsemmisítő vereséggel végződött – „Nuvász megsarkantyúzta a lovát, beugratott a tengerbe és soha többé nem látták” –, így ért véget Dél-Arábia függetlensége, s szűnt meg a második himjarita királyság.

525-től kezdetét vette a második abesszin uralom időszaka. Segíteni jöttek dél-arab hitsorsosaiknak, s hódítóként maradtak felettük mintegy fél évszázadig (525–575): azt a területet tartották uralmuk alatt, amelyről „őseik” származtak. Abrahah, az akszun alkirály új fővárosnak Szanaát tette meg, amelyben a kor egyik legcsodálatosabb katedrálisát építtette fel (az arab írók *al-Kálisz*nak nevezték a görög *eklézsia* szó után).

Az új katedrálissal nemcsak a délarabok, hanem minden arab számára olyan szentélyt akart építeni, amely elvonja őket a pogány vallástól, és annak mekkai szentélyétől, a Kába-kő tiszteletétől. Mekka és az arab pogányok meghódításához a casus bellit a Kába-kultusz két hívének, két Fukajm törzsbeli pogány arabnak a katedrális megszenteltetését szolgálta. 570-ben (vagy 571-ben) Abrahah büntető hadjáratot vezetett Mekka ellen. Az abesszin seregben lévő elefántok nagy hatást gyakoroltak a hedzsázi arabokra, akik addig még sohasem láttak ilyen állatot. Az abesszin hadsereget azonban himlő pusztította el.

Abrahah délarab uralmának nemcsak ez volt az egyetlen megpróbáltatása, ugyanis 542 körül átszakadt a máribi gát. Az utolsó gátszakadás mindent elpusztító legendája azonban a gazdasági és társadalmi okok összességének számbavételét helyettesítő kényelmes arab hagyomány, hiszen eszerint nem a másoktól elszenvedett politikai és gazdasági vereségsorozat vezetett a bukáshoz, hanem a Sors.

A „gátszakadást” három évszázaddal megelőző természeti csapás több nagy dél-arab törzset északra vetett, így többek közt a későbbi eseményekben nagy szerepet játszó Gaszán, Kakhm, Tajji és Kinda törzseket.

A dél-arabok nagyrésze rendkívül terhesnek érezte az abesszin uralmat. A felszabadító „mozgalom” vezére a himjarita királyi család egyik sarja, Szaif ibn dhi Jazan lett, aki előbb Bizáncnál próbálkozott, majd a lakhmida királynál tett kísérletet Hirában, aki bemutatta hűbérurának, a szaszanida királynak Ktésziphonban. Miután a délarabok többségéről (pogányokról és zsidókról) köztudott volt, hogy perzsa-pártiak, az uralkodó Vahraz parancsnoksága alatt mindössze 800 katonát küldött az abesszinok kiverésére 575-ben. A győzelem után közös perzsa-himjarita adminisztrációt vezettek be élén Szaif ibn dhi Jazannal, aki Ghumdán

2002/XIV. 5-6.

ősi kastélyából kormányozta országát. Jemenből azonban perzsa satrapia lett: a dél jemeniek tehát csak gazdát cseréltek.

600-tól kezdve valóságos perzsa tartománynak látjuk a hajdani hatalmas Sába birodalmát. A nemzeti fejedelmek háttérbe szorulnak a perzsa helytartó mögött, aki Dél-Arábia fölött a tényleges uralmat gyakorolta. 628-ban azonban új fejezet kezdődött a dél arabok rendkívül mozgalmas történetében: Báhán, Jemen ötödik perzsa satrapája felvette az iszlám vallást.

A déli arabság soha nem érzett nemzeti közösséget az északi arabsággal. Az arabság e két rétegének nem voltak közös hagyományai. A bibliai genealógiák és egyéb tudósítások is különbséget tesznek közöttük. Együtt történeti életet sosem folytattak. Életmódjukban, műveltségükben teljesen eltér-



SZANAA BAZÁRNEGYEDE, A SZUK LEGFÖLJEBB PÉNTEKEN ÉS A DÉLI IMA IDEJÉRE CSÖNDESEDIK EL.

nek egymástól. Ezért joggal szoktunk hozzá, hogy az iszlám előtti időkben Jemen nemzeteit a tulajdonképpeni arabság köréből kirekesszük, és az arabokról szólván területük déli határának körülbelül a 18. szélességi fokot tekintjük. E különválást időszámításunk első századában egy fontos esemény szakította meg, az egyetlen, mely nem veszett ki az arab nemzet történeti tudatából. A Közép-Arábia sivatagjaiban kóborló törzsekre sokkal mélyebbre ható következményekkel járt, semhogy bármilyen kurta történelmi emlékezetükből nyom nélkül eltűnhetett volna, hiszen ezen esemény folytán új elemek ékelődtek a beduinok konzervatív társadalmába, új tényezők ékelődtek évezredek át változatlan viszonyaik közé.

A sivatag népvándorlásának nevezhetők. Akár, mint maguk az arabok beszélik, egy pusztító áradás következtében, ami a kereskedő nép életfeltételeit felzavarta, akár, mint mások hiszik, országuk túlnépesedésének okából, az első évszázadban Arábia lakosságának tetemes része kivándorolt régi lakóhelyéről. Észak felé vették útjukat. Nagy részük állandóan megtelepedett Közép- és Észak-Arábiában, és az itt tanyázó törzsek számát gyarapította; mások még tovább is vándoroltak, egy ideig a Jordán keleti partján, innen továbbvándorolva pedig a Hauránban vetették meg lábukat, és e területen ősi dél-arab kultúrájuk nyomait azon építészeti emlékekben örökítik meg, amelyek maradványai (ghasszanida építészet) a modern műtörténetnek érdekes problémát nyújtottak. Itt sem állapodnak meg mindnyájan; egy részük Mezopotámiába, másik részük Észak-Syriába folytatja vándorútját. Az ottan tanyázó népek közt sikerült nekik is hatalomra vergődni, amott mint a szaszánidák vazallusai (a II. század közepe táján) a *lakhmida* arab dinasztíát (székvárosa Hira), itt Bizánc oltalma alatt a *ghasszanidák* birodalmát (székvárosa Palmyra) megalkotni, és az iszlám hódításáig fenntartani.

A déli arabok kivándorlása egyrészt a sivatag statisztikai viszonyaiban, másrészt az arabság hatalmi helyzetén nagy változásokat idézett elő. Hozzátehetjük, hogy nagy befolyással volt az arab nép művelődési állapotára is. A hirai és palmyrai udvarok a perzsa és görög műveltség hatása alatt állottak, és e körből nem csekély művelődési elem szivárgott át a sivatag lakói közé is.

A Közép-Arábiában megtelepedő dél-arab törzsek (*kahtaniták*; Kahtán a biblia Joktán) ugyan teljesen beolvadtak Arábiának, mint mondani szokták, *modarita* népességébe; felvették az arab beszéd azon módját, mely e vidékek dialektusait a dél-arabbal szemben külön nyelvegyéniséggé tette; teljesen beleélték magukat azon élet- és világfelfogásba, amellyel mint az észak-arab törzsek jellemével a következőkben megismerkedünk. Mindamellett az arab nép lelkében mindig elevenen működött és egé-

szen a mai napig is törhetetlenül él a tudat a Dél-Arábiából bevándorolt törzsek nemzeti különállásáról, a modariták és kahtanidák különbözőségéről.

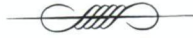
E tudat a pogányság idején túl a khalifátus korszakában heves villongásoknak lett okozója az északi és déli arab törzsek között. Még Spanyolországba is – és mindenfelé, ahová az arab hódítás terjedt – elkísérte őket az északiak és déliek párharca, a hegemoniáért való versengése. De, ha északi arabokról szólunk, a déli arabokat, akik amazok területén megtelepedtek, már szintén beleértjük ezen, geográfiai alapon nyugvó elnevezésbe.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- BENKE JÓZSEF: *Az arabok története*. Alexandria kiadó.
Nagy Képes Világtörténet. Budapest, Magyar Irodalmi Intézet és Könyvnyomda.

ZSÖMBÖR ATTILA

A Tokaj-hegylajai borvidék

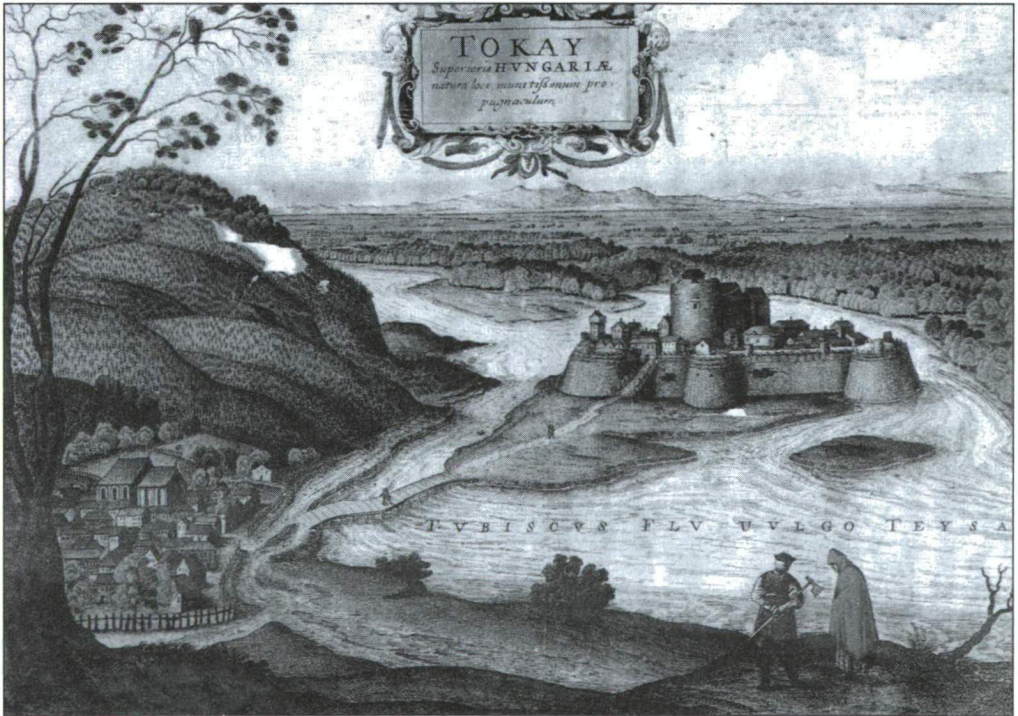


Bevezetés és földrajzi leírás

Régóta érdeklődöm a gasztronómia és azon belül a borászat iránt, ezért esett a választásom Magyarország és a világ méltán egyik leghíresebb borvidékének történelmi szempontú bemutatására. Tokaj-Hegylaja a legjellegzetesebb borvidékünk. A Tokaj, Sátorlajújhely és Abaujszántó között elhelyezkedő 28 községet magában foglaló Tokaj-Hegylaja majd minden dűlője más-más

karakterű és zamatú bort terem, mégis van egy közös vonásuk az itt termő boroknak, amit a magyar borász – kóstolja bár több száz kilométerre innen – tokaji jellegnek nevez. Ezt a jelleget nem lehet szavakkal kellőképpen meghatározni, de aki megízlelte, sohasem felejt el.

A vidék őstörténete lényegileg az itt levő vulkánok geológiai kialakulásával kezdődik. Ez a nagy átalakulás a geológiai harmadkorban játszódott le. A vulkáni kitö-



TOKAJ VÁRÁNAK LÁTKÉPE 1660-BÓL. A KÉPEN JÓL KIVEHETŐEN LÁTSZANAK A HEGYOLDALBAN MŰVELT HATALMAS SZŐLŐÜLTETVÉNYEK

rés után a málladék tenger alá került részéből képződött a riolittufa, amely a régi löszpincék boltívezésénél igen jól használható. A trachitriolit kőzetmálladék és a régen sárgaföldnek nevezett lösz ideális talaja a hegyaljai szőlőknek.

A tengerek helyén alakult ki a borvidék. Keletről, északról és nyugatról a Kárpátok vonulata védi, s csak dél felé nyitott, akár egy természet alkotta melegház. Ennek köszönhető, hogy még az ember előtt megjelent itt az első szőlőtő, amelynek emlékét a Vitis Tokayensis erdőbényei lelete őrzi.

Tokaj-Hegyalja történelme

Természetes tehát, hogy amikor az első szervezett emberi település céljára kiszemelték a vízben, erdőben és sziklabarlangokban gazdag vidéket, a szőlő az első kultúrába vont növények között szerepelt. Mikor volt ez? Pontosán nem tudjuk. Hérodotosz a gétákat, gallonokat is említi, mint a vidék lakóit, de jártak erre a kelták és dákok is, akik – mint az általános történeti részben már említettük – ismerték a szőlőművelést. Plinius szerint a Tisza felső vidéke – így Tokaj-Hegyalja is – a magyarokkal rokon szarmaták birtoka volt, akiknek földjét a rómaiak sohasem tudták meghódítani, hanem csak a limeseken épített település- és erdőrendszerrel tartották távol őket. Feltehető viszont, hogy Pannonia és Dacia bortermelése közvetve serkentőleg hatott Hegyalja ilyen irányú fejlődésére. Bél Mátyás szerint a magyarok előtt Tokaj környékére mind nagyobb számban költöztek szláv telepesek. Egy vélemény szerint a borvidék névadó községének, Tokajnak a neve is szláv eredetű. A *sztokaj* szó ugyanis a szláv nevekben két folyó találkozását jelenti. Mások cáfolják ezt a feltevést, mondván, hogy régi írásokban Tokajt: Tokota, Tochal, Tokoyd, Tucota néven emlegetik, ami más szótőre

vezethető vissza. Nem a mi feladatunk eldönteni, hogy a vitában kinek van igaza. Biztos, hogy a magyarok bejövetelkor Hegyalja, s ezen belül különösen a tokaji nagy Kopaszhegy, jelentős szerepet játszott. Miként azt Anonymus is megírja, és ahogy a szájhagyományok is díszes meseköntösbe öltöztetve megőrizték, Árpád túljutva a Kárpátokon az átkelés viszontagságait kipihiendő, tábort ütött. A Tisza és Bodrog vidék kikémlésére Ondot, Ketelt s az ifjú, de bátor lovasnak ismert Tuzol, kun vitézt küldte ki mindegyik mellé kellő számú lovas katonát adva. Elképzelték a felderítők öröme, amikor a tokaji hegyet elérve látták, hogy a hegyoldalon ápolt szőlőskertek díszlenek, s a két folyó találkozásánál nagyobb település simul a hegy lábához. Tarcal vitéz – aki a névtelen jegyző Tursolnak, sőt Turszolnak is nevez – elragadtatással szemlélte a helyet, s mindjárt kérte a maga számára. De megtetszhetett a többieknek is, mert mindegyik hasonló kívánsággal hozakodott elő. Ond vezér azonnal igazságot tett kihirdetvén, hogy aki elsőnek ér fel lovával a Kopaszhegy tetejére, birtokába veheti a hegyet és a lábánál elterülő Hymös udvart, ahogy Anonymus szerint a magyarok Tokajt nevezték. Az évszázados csendet a vitézek mokány lovainak robaja verte fel, s megindult a verseny az új hazában talált szőlőhegyért. A győztes Tarcal lett, akinek nevét a meséken és legendákon kívül őrzi a hegy északnyugati lábánál elterülő község is. Az új birtokos azonnal visszavágtatott Árpád táborába jelenteni a látottakat, s kérni Ond vezért – a szőlőhegy birtoklására vonatkozó – ígéretének fejedelmi megerősítését. Ezen időtől kezdve Tarcal neve több ízben fordul elő a Honfoglalás történetében, nemegyszer már Tarcal vezérnek említik. Ezer év távlatából nehéz eldönteni, hogy hírnevét a későbbiekben vitézségével vagy a birtokán termelt jó borral alapozta-e meg.

Az Árpád vezette főhad a Takta vizénél

2002/XIV. 5–6.

tábort ütött, ami egészen a jobbra húzódó hegyekig nyúlt. A vezér a szerencsi hegyről szemlélte meg a vidéket, s a nép ajkán élő mondák szerint: „Ma ad a Gondviselés Szerencsét e Tállyon” – szavakkal fordult kíséretéhez. Innen kapta volna a nevét a „ma ad” emlékeként Mád, a „szerencsét” alapján Szerencs és a „tállyon” szó alapján Tállya. Nagyon mesészerű és történetileg biztosan nem is hiteles ez a legenda, de jellemző, hogy a néphagyomány ezen helységek eredetét a Honfoglalás körüli időkre teszi. Az viszont már Anonymus megállapítása, hogy Árpád és környezete, miután mindenfelől jó híreket vett, „nagy áldomást ivának” s „naponként megrészezszenek”. Valószínűleg ekkor kerültek először közelebbi kapcsolatba a tokaji borral őseink, így a Kárpát-medencéről nyert első benyomás nem lehetett rossz, és érthető Árpád elhatározása, miszerint Salánhoz küldte Ond vezért.

A Tokaj-Hegyalját magában foglaló Borsod megye neve is ebben az időben keletkezett, midőn Böngár fiát, Borsot küldte ki Árpád a gazdag terület északi határának védelmére. Az itt talált szőlőkultúra méltó gondozóira talált a magyarokban is. Történelmi tények és legendák a vidék központjának egyaránt Tokajt említik.

A Honfoglalás majd a honalapítás után Tokaj nevével 1074-ben találkozunk ismét, amidőn a Salamon király és Géza között vívott ütközet után a legyőzött Géza a tokaji várba menekült. Ezt követően 1110-ben kerül a történelemkönyv lapjaira a Kopasz-hegy túlsó oldalán levő Tarcal, ahol Könyves Kálmán királynak volt borospincéje. Az itt tartott országgyűlésen hirdette ki híres törvényét is a felvilágosult uralkodó: „*De strigis, quianon sunt...*”, vagyis boszorkányok nem lévén, üldözésük is betiltatik. Ebből a századból jelentősebb feljegyzések még nincsenek a borvidék történelméről, az egyházi uradalmak, így a közjegyzői tisztet betöltő káptalanok akkoriban föltehetőleg

még nem lehettek itt. Tovább haladva az időben egy 1216-ból kelt írás szerint Honorius pápa az egri káptalant a szerencsi tized birtoklásában megerősítette. Hegyalja más helysége a tizedjegyzékben nem található. Szerencs jelentősége Árpád vezér táborverése óta egyre növekedett. Névadójának is honfoglaló vezérünket tartják. Egy 1219-ből származó okmány Serrach néven említi, s több hasonló név után egy tizedlajstromban Zerench szerepel.

A tatárdúlás Tokaj-Hegyalját sem kímélte. Batu kán csapataival átkelt a Tiszán, s 1241. április 14–20. között elfoglalta Tokajt, lakosait kardélre hányta, és egykorú feljegyzések szerint még a szőlőket is megsemmisítették. Öreg írás tanúsága szerint „1241-ig esztendőben a Tállyai várnál s Erősségnél a Pusztító vad Tatárokkal ütközet tartott”. A veszedelem elmúlása után a Tisza és Bodrog nádasai s a környező hegyek őserdeibe menekült lakosság hozzákezdett az elpusztított szőlők újjáélesztéséhez. IV. Béla király a turóci prépostság 1252-ben kelt alapítólevelében a szerzeteseknek Olaszliszka környékén adományozott szőlőt. Hazánk második alapítója látta, hogy a meggyérült lakosság nem tudja régi állapotába visszaállítani a virágzó szőlőskerteket, akkora volt a pusztulás és oly kevés az ember, ezért Olaszországból hozatott be telepeseket, akiknek emlékét ma is őrzi Olaszliszka és Bodrogolaszi neve. Ám ezekben a községekben már az olasz telepések előtt is volt szőlő, miként azt az 1248-ban kiállított szepesi prépostsági adománylevelél bizonyítja, amely a lizskaolasi földről intézkedik. Ez ugyanis Kálmán királyról szállott IV. Bélára, s említést tesz egy szőlőről és egy Patakon lévő kúriáról. A községet az olaszok betelepítése előtt Liskamezőnek (Terra Liskensisnek) nevezték. Az olasz telepéseknek köszönhető Itália egy-két új szőlőfajtájának behozatala is. Így a Bakator nevét bocca d'oro, míg a Furmint nevet a Campofornio, esetleg a

„formiai” magyarra fonetizálásának tartják. Az első olasz telepesek nyilván nagyon jól érezték magukat, mert Nagy Lajos idejében, 1350-ben újabb csoportok érkeztek hazánkban, akik egy része Tokaj-Hegyaljára, másik része a Nagyvárad melletti Olasziba került. Tokaj-Hegyalja egyébként német és francia telepesekkel is gazdagodott államiságunk első évszázadaiban.

Ebben az időben nagy lendületet vett Tokaj-Hegyalja szőlőtermelése. Az egri püspökség okmányai szerint 1386-ban Tokaj-Hegyalja 10000 aranyat fizetett szőlődézsma fejében. Ebben a században került ki Tarcal a királyi birtokok sorából, ugyanis a történeti leírás elején említett Tarcal (Turzol) vitéz Ond vezér lányával kötött házassága gyermektelen maradt, s így az visszaszállt a fejedlemre, majd a királyra. 1398-ban a nagy ajándékozó, Zsigmond király – akit sokan inkább az *adósságcsináló* jelzővel illetnek – elajándékozta. Nem sokáig volt magánkézen Tarcal, mert a XV. században már ismét királyi birtok.

Bár – mint láttuk – Tokaj-Hegyalja több részén termeltek ez idő tájt szőlőt, de a bor minősége nem volt országos híré. Ezt valószínűsíti a sajószentpéteriek boraik kiárulása ügyében kelt végzése 1403-ból. Eszerint idegen bort tilos volt bevinni a községbe, mert ellenkező esetben: *„A hordót mindiarost kyronattiuk és az város közepeth az fenekéth kivágattiuk és az bort a földvel megemésztettiuk”*. Kivételt képezett a „Zerémi” és Somogyi, mondván: *„ezek mindenütt kedvesek, mi sem akarjuk megaláztatni”*. Ha a tokaji híre akárcsak a száz kilométernél is közelebb fekvő Sajószentpéterig eljutott volna, valószínűleg bevették volna a kivételezettek közé. Itt tehát érdemes egy kicsit elgondolkoznunk a minőség és fajta kapcsolatáról. A talaj, éghajlat, termelési mód akkor sem lehetett más, de a bakator, góhér, gersely, romonya nem volt alkalmas arra, hogy belőlük az aszúhoz hasonló bor készül-

jön. A század vége felé viszont már – feltehetően az olasz telepesek által behozott vesszők elterjedése eredményeként –, pontosabban 1494-ben Istvánffy Miklós említést tesz a tokaji bor jóságáról.

A mennyiségi termeléssel ugyancsak nem lehetett baj, mert Mátyás király 1490-ben bekövetkezett halála után Albert lengyel herceg seregeivel ostrom alá veszi Tokaj várát, de hadisiker helyett 2000 hordó bor zsákmánnyal kell beérnie. Igen fejlett bortermelésnek kellett lennie Tokajban, ha majdnem 3000 hektoliter bort lehetett zsákmányolni. A napjainkban is ismert, híres tokaji *„Hétszőlő”* neve is ebből az időből, 1502-ből származik, mert akkor a *„Mézes-mál”* hegyen levő szőlőnek hét gazdája volt.

A magyar történelem egyik legviharosabb időszaka, a XVI. század Tokaj-Hegyalja történetét sok borús, de sok derűs eseménnyel is tarkította. A század elején már ország-, sőt Európa-szerte híre járt, hogy Tokaj-Hegyalján egyes fürtökből valószínűsítő arany csepeg, amelynek bora leginkább a folyékony aranyhoz hasonlítható, s íze is valami fantasztikus, esetleg isteni eredetre enged következtetni.

Paracelsus is hallott a tokaji bor és szőlő arannyal való társításáról, s a mohácsi vészt megelőző években európai körútja során (1525-től ugyanis a baseli egyetem gyógyászati professzora) Tokajba is ellátogatott. Kirándulása elég rosszul kezdődött: nem sokkal a határ átlépése után (mint írja) *„tatar rablók”* megtámadták és megöléssel fenyegették, ám amikor a pörére vetkőztetett svájci alkimista nyomorék testét megláták, annyira megrémültek, hogy mindenét visszaadták, s bántatlanul távozni engedték. Tokaj-Hegyalján Paracelsus hosszasan kísérletezett a legendás szőlőkkel, borokkal. Aranyat ugyan nem sikerült előállítania belőlük, de arra a megállapításra jutott, hogy *„a hegyaljai szőlő ezért a legnagyobb és leggyönyörűbb növény, mert ott a vegetáliák a mineráliákkal*

2002/XIV. 5–6.

társulnak, s a napfény, mint aranyfonál megy át a tőkén és gyökereken át a kőzetbe”. Paracelsus homályosan megfogalmazott, de sokat ígérő megállapítása évszázadokon át újból és újból tápot adott a tokaji bor aranytartalmáról szóló legendáknak. A törökök előretörése sem változtatott az ősi magyar betegségen, a belviszályon. Ekkor zömmel Szapolyai Jánosé a vidék. A Szapolyai és Ferdinánd között dúló harc olyan területeket is hadszíntérré változtatott, ahová a lófarkas zászlós ellenség még nem jutott el. Így 1528-ban Bornemissza Simon szüret idején megtámadja Tokajt, és elrabolja összes borukat. Ugyanez megismétlődik 1564-ben Zay Ferenc és Balassa Menyhért vezetésével. 1565-ben János Zsigmond királytól Miksa császár hadai foglalták el Tokajt, és 4000 hordó bort találtak a pincékben. Ez óriási mennyiség, különösen akkor, ha figyelembe vesszük, hogy szüretkor egy fosztogatást már átélt a város.

Az 1560-as évek táján találkozhatunk először az aszúszőlő elnevezéssel Fabricius Balázs latin-magyar szójegyzékében. I. Ferdinánd király neve több ízben is fölbukkan Hegyalja történelmében. 1550-ben ő engedélyezte, hogy Zemplén vármegye címerébe a korona fölé egy szőlőfürtöt rajzoljanak. Gyakran kellett királyi határozatot hozni a szőlők birtoklásával kapcsolatban is.

Ebben az időszakban már minden nagybirtokos vagy gazdagabb község igyekezett szőlőbirtokhoz jutni Tokaj-Hegyalján. Természetesen a kornak megfelelően, ilyenkor a hatalom és erő döntötte el legtöbbször a vitát, és sok, háborúban elesett szőlősgazda árváinak lába alól húzták ki a hatalmaskodók a rég áhított szőlőt. Jellemző például a király 1557-ben kelt rendelete, amelyben megparancsolja Alaghy János regéckei várnagynak, hogy a kassai kórházhoz tartozó két tállyai szőlőt adja vissza. 1592-ben például Fejes Péterné panaszt tesz az uralkodónál zombori kúriája és több szőlője elidegenítése miatt. A

XVI. század vége felé, két okból is, hirtelen megnövekszik a tokaji bor iránti bel- és külföldi kereslet. Egyik oka, hogy a mohácsi vész után előretörő törökök az ország minden jelentősebb borvidékét elfoglalták Sopron és Hegyalja kivételével, s a megszállt területeken, ha nem is pusztították el a szőlőket, a borkereskedelmet megtiltották. A magyar bor iránti keresletet így az osztrák császári és főúri udvarokban csak ennek a két vidéknek a terméséből lehetett kielégíteni.

Örvendetesebb a másik ok: a tokaji bor minőségének a javulása. Feltehetően erre az időszakra már annyira elterjedtek a Hegyaljának világhírnevet szerző fajták, hogy – ha nem is tudatosan készítették, de évjáráttól függően – már aszúhoz hasonló bort is szűrték a hegyaljai pincékben. A tridenti zsinaton 1562-ben aratott siker csak nyitánya volt a továbbiaknak. A bort kezdetben még nagyrészt a termelők maguk szállították külföldre. Kiváló szőlősgazda és borkereskedő hírében állott Dobó Ferenc, az egri hős fia. Egy-egy lengyelországi vásárra 300 hordónál is több bort vitt eladni. Amikor 1602-ben meghalt, Rudolf császár külön futárt küldött Sárospatakra, hogy az udvar számára Dobó borait megszerezze.

Szinte új fejezetet jelent Tokaj-hegyalja borkereskedelmében a lengyelországi kapcsolatok elmélyülése. A Dunajec, Poprád és Visztula mind gyakrabban ringattak tokaji borral töltött hordókat szállító bárkákat. A XVII. századbeli feljegyzésekben gyakran lehet olvasni, hogy „*Gácsországban*” nincs olyan előkelő ház, ahol a vendégszerető házigazda jó tokaji borral meg ne kínálná a vendéget. Az egyre nagyobb számban megjelenő lengyel borkereskedők külön tokaji borszakértőt alkalmaztak, aki a vásárláskor hordónként megízlelte a bort, s ha kimondta a varázsigének tartott „*cos*”-t, a bor meg volt véve. E szócska az „*ut vinum habeat colorem, odorem et saporem*” mondás alap-

„...még a régi öregöktű' hallottam...”

ján született, a C a *colort*, vagyis a színt, az O az *odort*, vagyis az ízt, az S pedig a *saport*, vagyis zamatot jelenti latinul.

A századforduló után súlyos csapás érte a borvidéket. 1604-ben Básta – a talán legvadabb császári zsoldosvezér – csapatai elfoglalták Tokajt, s a földdel tették egyenlővé. Ekkor pusztultak el az ősi tokaji szőlőkultúrára vonatkozó történelmi feljegyzések is. 1609-től már ismét találunk levéltári adatokat, melyekben egy bírósági határozat állapítja meg Halász Benedek verebesi szőlőjének értékét másfélszáz forintban, Zúgó-hegyen levő szőlőjét pedig 170 forintra becsülik.

1631-ben II. Ferdinánd vásárljogot ad Tállya városának, és a regéci ütközetben tanúsított magatartásukért borkimérés létesítését engedélyezi. Tállya városának 1633-ban már városi jogai voltak, s csak formaságból, a földesúri jog elismeréseként két hordó bort kellett fizetnie adóba. 1638-ban III. Ferdinánd Tarcal városának szabadalomlevelet ad, melyben Tokajhoz hasonló jogokat biztosít.

Ilyen történelmi előzmények után érte meg Hegyalja az 1650-es éveket, amelyeket sok feljegyzés a tokaji aszú születési idejeként emleget. A felfedezés a neves protestáns krónikairó, Sepsi Laczkó Máté nevéhez fűződik. Műve az 1520–1624 közötti időket öleli fel. (De nem ezzel a művével írta be nevét elsősorban a történelembe.) Sepsi Laczkó Máté Lórántffy Mihály bizalmi embere volt, s mint ilyen, később Lórántffy Zsuzsanna udvari *conciolatora* (papja) lett. I. Rákóczi György halála után, 1648-ban Lórántffy Zsuzsanna Sárospatakra költözött, s itt lepte meg az udvari prédikátor 1650 húsvétján az Orémus szőlő terméséből készített borral. A tokaji aszú történetében óriási jelentőségű volt ez az évtized, amit bizonyít, hogy az 1655. évi országgyűlés 79. cikkelyével kötelezőleg elrendelte az aszúszőlő különválasztását a tokaji borvidé-

ken. Az utóbbi évek kutatásai nyomán az a hit, hogy Sepsi volt az első aszúkészítő, megdőlt, hiszen Zemplén vármegye gazdag anyagában kutatva sikerült egy 1571-ből származó osztálylevelet találni, amelynek hála nemcsak az aszúkészítés kezdetei tehetőek évtizedekkel korábbi időpontra, hanem a készítés körülményeit is lényegesen új megvilágításba helyezi.

Az 1571-ben elhalálozott Garay Máté tokaji nagybirtokos gyermekei, János és Anna atyjuk „*szép istenes és kegyes intése*” szerint testvériesen megosztottak az örökségen. A vagyonmegosztás tanúk előtt és körültekintő szerződés megírásával készült „Datum T Tokaini”, a nevezett év május 15-én. A szerződés számunkra fontos 8. passzusa így szól:

„Az Vitézlő Garay János bátyámuramhoz mutatom oly szép atyafiaságomat, hogy az Tokai Pinczében lévő, Hetven Hordó és öttvenkét áttalag Asszú szőlő borokhoz nem tartom semminemű jussomat és elő kegyelmének adom mind egészben.” – Jelenlegi ismereteink szerint ez a legkorábbi dokumentáció, amely egy konkrétan megnevezett aszúkészletre vonatkozik.

A török elleni védelem címén itt állomásozó császári csapatok pusztítása csak annyiban különbözött a törökökétől, hogy állandó jellegű volt. 1663-ban például Rabatta generális olyan mértékben sarcolta a tállyai szőlősgazdákat, hogy a borukat féltő tállyaiak a katonaságot megtámadták, s maga a tábornok is alig tudott elmenekülni. A fosztogató császáriak már odáig mentek zsarolásaikkal, hogy 1674-ben Spork tábornok csak úgy engedte el a sarcot, ha neki „15 hordó mézesmály főbort” adnak. A főbor valószínűleg aszú lehetett. Egyébként ekkor az aszú már az európai borpiac koronázatlan fejedelmének számított.

1675-ben kamarai utasítás ismét elrendeli, hogy a királyi szőlőkben a szüreti megbízottak amennyi aszúszőlőt csak talál-

2002/XIV. 5-6.

nak – a többtől különválogatva –, belőlük külön bort (aszút) készítsenek. Mint mézre a darázs, úgy jöttek a jó borra a katonák. A baj még csak fokozódott a Thököly-felkelés során, amikor egymást váltották a császáriak, Thököly csapatai és a törökök. 1676-ban pl. nemcsak kifosztották a tarcali szőlősgazdákat, hanem még a magtáraikat is felgyújtották. Két évre rá, 1678-ban Kara Hasszán aga 800 loval támadt Hegyaljára, s akit nem gyilkolt le, rabláncra fűzte. Miként Babocsay Izsák tarcali jegyző emlegeti *Fata Tarcaliensia* című írásában: gyakran csak főborral lehetett a pusztító seregek vezéreit kiengesztelni. Érthető ilyen körülmények után, hogy a szőlőtermelő lakosság fokozatosan elszegényedett, hisz munkája eredményét ellenszolgáltatás nélkül elrabolták, sőt a rabló nemegyszer napok múlva immáron adóvégrehajtóként jelentkezett. Így tett 1688-ban Karaffa is, midőn az összes tarcali adóhátralékos borát lefoglalta, és Eperjesre vitette.

Az 1697 júniusában kitört, Thökölyt támogató kuruc felkelés a sátoraljaújhelyi vásáron kezdődött, és azáltal vált országos üggyé, hogy Tokaj várát Tokaji Ferenc csapatai elfoglalták. A Rákóczi-szabadságharc kezdetén Esze Tamás talpasai gyülekeznek a tokaji szőlők között. Az 1704-beli sikerek után – ami Tokaj várának elfoglalásával kezdődött – a fejedelem sok jobbágyat szabadított fel, s adott neki különféle *donatiokat*. A Rákóczi-szabadságharc pénzügyi bázisa is a Tokaji aszú volt. II. Rákóczi Ferenc a szabadság zászlaját magasba tartó fejedelem, Hegyalja legnagyobb szőlőbirtokosa volt, s ez is hozzájárult ahhoz, hogy felismerte a borvidék gazdasági jelentőségét. A fejedelem a Tokaj-hegyaljai községeket nemcsak eddigi jogaikban erősítette meg, hanem Hegyalját bejárva személyesen igyekezett orvosolni a szőlőművelők panaszait. 1707. július 16-án pl. tarcali birtokát látogatta meg, 1710. augusztus 24-én II. Rákóczi

Ferenc 150 hordó tokaji bort küldött a porosz királynak. A tokaji bor nagy becsét bizonyítja, hogy I. József (1705–1711) király rendelkezése szerint a kincstári szőlők-ből egy-egy fenntartandó a király valamint a királynő részére. A szabadságharc alatt Nagy Péter cár asztalára is elkerült Rákóczi ajándékként a tokaji bor.

A szatmári béke után (1711. IV. 24.) a tokaji után sóvárgó osztrák főurak torkai minden mennyiségű bort elnyeltek. A cári udvar, nélkülözve a kedvelt tokajit, megkísérelte átplántálni orosz földre Tokaj aranyvesszeit. Bár magyar szakembereket, sőt szőlőműveseket is vittek ki, a tokaji minőséget nem sikerült még csak meg se közelíteni. Jellemző azonban a tokaji varázserejére, hogy a kudarc nem vette el az orosz fejedelmek kedvét, Anna Ivanovna cárnő 1733-ban létrehozta a Magyar Borok Bizottságát. Ettől az időponttól kezdve a cári udvar állandó *faktort* (megbízottat) tartott Tokaj-Hegyalján, aki szünet után felvásárolta a borokat. Az orosz megbízott nemegyszer olyan mennyiségű bort vásárolt fel, hogy a bécsi kamarai tisztviselők arról panaszkodtak, öfelsege számára nem találtak jó bort, mert az oroszok felvásárolták.

Egy 1746-ban kelt feljegyzés szerint az orosz udvar nemcsak bort vásárolt, hanem Visnevskij generális Zoltán Istvántól a Melegoldalon két szőlőt vett bérbe 15 évre 950 forintért, a tarcali Zábróczy Jánostól 300 Ft-ért, Körmöczy Simontól a tokaji Soltáron 450 Ft-ért szintén 15 évre, majd 1747-ben Bajusz Borbálától a tokaji Veresen 500 Ft-ért 20 évre, és Tottjus Mártontól a tokaji Szappanoson 20 évre 100 Ft-ért. A szőlők bérét állaguk, fekvésük és terjedelmük alapján állapították meg, s a cári udvar fizette. A munkálatokat később Zsolobov csendőrfőparancsnok, 1770-től pedig Rarog ezredes irányította.

Hegyalja borkereskedelmi forgalma is jelentősen fellendült. 1749-ben bevezették a

„...még a régi öregoktű' hallottam...”

még határon túl is híres havi vásárokat, amelyek közül különösen az „októberi vásár” volt jelentős, Tokaj-Hegyalján ugyanis – mondhatnánk minden esetben – a bort hordóval együtt adták el, s így októberben a pontos terméskilátások ismeretében egészítették ki hordókészletüket a borvidék szőlősgazdáival.

A tokaji bor a XVIII. század közepére már világhírnévre tett szert. Fejedelmek, az állami és kulturális élet nagyjai versengtek, hogy ki tud több és jobb tokaji bort beszerezni. XV. Lajos e szavakkal kínálta tokaji aszúval Madame Pompadourt: *„C'est le roi des vins et le vin des rois.”* (Ez a borok királya és a királyok bora.) Voltaire, aki 1749-től 1753-ig élt Berlinben mint Nagy Frigyes barátja, párizsi barátainak ezt írja a királyról: *„Minden szerencse betetőzéséül Tokaji van a pincéjében, melyet az ember csak Ave-val üdvözölhet.”* Egy lakomán, midőn Nagy Frigyes jóízűen iszogatta a tokaji aszút, Noel udvarmester így biztatta uralkodóját: *„nyugodtan fogyassza a tokajit felség, mert a paradicsomból sem az ivás, hanem az evés miatt kergették ki az első emberpárt”.*

Voltaire Franciaországba visszatérve továbbra is nagy híve maradt a tokaji bornak. Galánthai Fekete János gróf elküldte irodalmi alkotásait Voltaire-nek 10 üveg tokaji bor kíséretében. Voltaire válaszában 1767. október 23-án megköszöni a küldeményt, s a szemforgatás elretentő példájaként azt írja, hogy Fekete francia versei és prózája után a tokaji bort szereti legjobban. Egyúttal további írásra biztatja a gróft, valószínűleg annak reményében, hogy az mindig borküldeménnyel párosul. Nem is csalódott, mert jött a vers, de jött a tokaji is. Így Voltaire 1768. november 4-i levelében ismét megköszöni a sok bort mondván, hogy őt Fekete német abbénak nézi, hogy ennyi borral tiszteli meg, majd 1769. február 3-án kelt köszönő levelében szinte restelkedik, hogy a magyar gróf annyi tokajival

kényezteti el, miközben így nyilatkozik: *„az emberiség három legnagyobb ajándéka az irodalom, a bor, a szerelem”.* Más alkalommal ezt írja a kedvelt borról: *„A sötétsárga Tokaji az agy minden rostját mozgásba hozza és amint a francia pezsgőben a könnyű gáz, gyöngyözve emelkedik a pohár széle felé, úgy a Tokaji a szellem és jókedv sziporkáinak valóságos tűzijátékát varázsolja elő a lélek mélyéből”.* Békcódájában ekképpen emlékezik meg a Tokajiról: *„Majd ha a magyar gazda a boldog béke oltalma alatt művelheti ismét az áldott tokaji szőlőt...”*

A Tokajiról nagyon sokan írtak. Valamennyit lehetetlenség akárcsak említeni is. Elégedjünk meg egy idézettel Antoine Bertine egyik költeményéből:

„Oh, Tokaj! Emberkéz illő jutalma az emberfeletti küzdelemért! Fenséges kelyhek igazán méltó aránya italod!”¹¹

Sokan keresték és kutatták a tokaji bor sikerének titkát. Az alkímisták fantáziáját sem hagyta nyugodni az aranyszőlő. Beszéltek olyan fűrtökről, melyeknek aranyszemcséktől ragyog egyik-másik bogyója. Mária Terézia sok mendemonda tisztázása céljából vegyvizsgálatra szólította fel 1779-ben a bécsi egyetemet, s ekkor mondták ki a végső szót, miszerint *„a fénylő részek nem aranyszemek, de a nap hevétől kiizzasztott és mézgává sűrített nedv”.* Mirabeau-ról feljegyezték, hogy 1791-ben parlamenti beszéde előtt hazaküldött egy pohár Tokaji aszúért. A század végéről származó írásban Ősi Fülöp Gábor írja: *„A' nagyhasú vagy pohos embereket a' most említett esztendőkbéli (az 1788., 1790., 1793. évek termése) sok spiritusú tokaji borok megfrissítik és őket a munkára alkalmatossá teszik”.* Íme egy javaslat kövéreknek: biztosan szívesebben vennék, mint a tablettás fogyasztószeret, pl. a preludint.

Az 1848-as szabadságharc történetének lapjain szintén találunk hegyaljai vonatkozásokat. Kossuth Lajos is egy hegyaljai községnek, Monoknak a szülötte. A fiatal

2002/XIV. 5–6.

honvéd hadsereg Tokaj–Tarcál határában vívta azt az ütközetét a császári seregekkel, amely bevezetője volt a dicső tavaszi hadjáratnak.

1880-ban a filoxéra-vész elérte Hegyalját is. A szőlők kipusztulása következtében a szépen fejlődő Tokaj, Tarcál, Mád, Tállya városok lakói nem bírták a településekre kirótt terheket fizetni, és megkezdődött a hanyatlás. A lakosság egy része nemcsak Hegyaljáról, hanem még az országból is kivándorolt, és sok amerikai magyar kereste Kalifornia tűző napja alatt az aranyló szőlőfürtöket, amelyek megízlelése után szomorúan állapította meg, hogy Tokaj–Hegyaljának nincsen párja. Az 1885-ben Frankfurtnban, Wirth Max által írt műben még az olvasható, hogy: „*A tokaji aszú Európában elnyerte a borok királya címet, s lábadozók, valamint aggyastjánok erősítésére mint a borok koronája érvényesül*”. 1891-ben a filoxéra pusztítása már oly nagymérvű, hogy jóformán nem szüreteltek Tokaj-hegyalján. Ezzel le is zárult egy korszak Hegyalja életében.

A filoxéra pusztítása olyan nagymérvű volt az egész országban, hogy a problémát csak állami segítséggel lehetett megoldani. A kormányzati szervek minden lehetséges támogatást megadtak a szőlősgazdáknak. Ez többé-kevésbé sikerült is. A bortermelés újult erővel indult meg, s néhány év alatt utolérte korábbi önmagát. Az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlása aztán rányomta a bélyegét a tokaji és a többi magyar borok exportjára, hiszen jelentős piacokat veszítettünk. Emiatt a kormányzat a bortermelés drasztikus csökkentésére törekedett. Az 1936-os bortörvény még azt is lehetővé tette, hogy a piaci egyensúly javítása érdekében bizonyos borkészleteket zár alá helyezzenek. Nem csoda, hogy itt-ott olcsóbb volt a bor, mint a szódavíz.

Kedvezőtlen politikai, társadalmi, gazdaságszervezési és ökológiai körülmények szerencsétlen egybeesése miatt a bortermelés

és az ötvenes évek közepére ismét katasztrofálisan lecsökkent. Ekkor a magyar borászat nemcsak gazdaságilag, hanem erkölcsileg is mélypontra zuhant. Itókának, koccintónak nevezett műborokat készítettek a pincészetek. A második és a harmadik ötéves terv hatalmas anyagi áldozatok árán megpróbálta felvirágoztatni a magyarországi borkészítést, de csak a 80-as évek elejére történt látványos javulás. Újabb probléma jelentkezett a 90-es évek kezdetén a Szovjetunió felbomlásával, hiszen elvesztettük a többséget alkotó keleti piacokat.

Azóta a szükséges privatizáción átesett magyar borászat a magánkezekben újra szárnyra kapott, s a tokaji borokkal együtt ismét a világ élvonalába küzdötte magát.

A leghíresebb Tokaji, a tokaji aszú készítése régen és ma

Az aszúbor készítése ősi hagyományokat idéző, érdekes munka. Az összegyűjtött aszúbogyókat hajdan zsákokba tették, és lábbal megtaposták. Hosszú időn át folyt meg-megújuló vita arról, hogy szakítani kellene már a lábbal taposás ősi módszerével, a tapasztalás azonban újból és újból bebizonyította, hogy a sok évszázados eljárás a jó. Az aszúbogyókat ugyanis egységes, tesztaszzerű anyaggá kell pépesíteni, de úgy, hogy a bennük levő magvak össze ne törjenek. Ezt a finom munkát a zúzógép nem tudta elvégezni. Később – hosszú kísérletezés után – mégis sikerült a Tokaj-hegyaljai szakembereknek egy húsdarálóhoz hasonló gépet szerkeszteniük. Napjainkban már természetesen nem lábbal történik az aszútészta készítése: a műveletet speciális gép végzi, mely a magot nem zúzza széjjel; fokozatosan és finoman megdarálja az aszúszemeket. Érdekes folyamat ez. Egyszerre csak egészen kicsi – egy-két liternyi – mennyiségeket taposnak vagy dolgoznak meg géppel mindaddig,

„....még a régi öregoktű' hallottam...”

amíg az aszúszemek – az épségben hagyott magok kivételével – egynemű péppé nem válnak. A tokaji hagyomány úgy tartja: akkor jó ez az aszútészta, ha egy maréknyit tenyérbe véve belőle a tészta kiszorul ujjaink közül, s végül csak a magokat markoljuk meg. Ennek előfeltétel az ún. „nemesrothadás”, csakis ennek tulajdonítható, hogy a feldolgozás folyamán a bogyók héja „eltűnik”, és maga is az aszútészta részévé válik. A nemesrothadáson át nem esett bogyókkal ezt nem lehet elérni.

A tokaji bor készítésének további szakzaiban alapvetően fontos fogalom a *puttony* és a *gönci hordó*. A puttony, amely a képeken oly igen jól illik a szüretelő legények és leányok vállára, eredetileg azt a célt szolgálta, hogy az összegyűjtött szőlőt benne hordják a szedőktől a kádakhoz. Ezen kívül azonban mértékegységként is használatos. A borkészítés következő lépése ugyanis az aszútészta felöntése musttal vagy borral. A tokaji aszúbor ízét, minőségét igen nagy mértékben befolyásolja, hogy miképpen állapítják meg a nagy cukortartalmú aszútészta és must arányát: vagyis, hogy egy gönci hordó (136 l) mustra hány puttony aszúbogyó jut. Igen édes aszúbor készítésénél öt, kivételes esetben hat puttony aszútettek, de van két-, három-, négyputtonyos tokaji aszú is. A leggyakoribb 3-4-5 puttonyos aszúbor, 1-2 puttonyost ritkán készítenek. Azonos aszútészta és alapbor aránya mellett is lehetnek eltérések a készülő aszú-

bor cukor- és alkoholfokában a termelési hely és az évjárat szerint. A talaj, a mikroklíma, a termelési év napfényemennyisége befolyásolja mind az aszútészta, mind az alapbor minőségét. Napjainkban a tokaji borokat a hagyományos eljárás megőrzése mellett oly módon készítik, hogy az alkohol- és cukortartalom bizonyos megadott határok között maradjon.

Az aszútészta felöntését rendszerint kádakban végezték. A kellő várakozási idő után megindult az erjedés, és a törköly a must felszínére emelkedett. Ekkor az egészet újból összekeverték, speciális zsákokba merték, majd ismét megtaposták. Az így keletkező folyadékot, az aszúmustot öntötték aztán a gönci hordókba, hogy a pincék mélyén nemes tokaji aszúborra erjedjen.

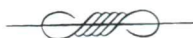
BIBLIOGRÁFIA

- HAJÓS GYÖNGYI (szerk.): *Borok könyve*. Budapest, 1995, Kossuth Kiadó.
- KATONA JÓZSEF – DÖMÖTÖR JÓZSEF: *Magyar borok – borvidékek*. Budapest, 1963, Mezőgazdasági Kiadó.
- TÖRÖK SÁNDOR – MERCZ ÁRPÁD: *Magyar borkultúra*. Budapest, 1997, Mezőgazda Kiadó.
- ALKONYI LÁSZLÓ: Újkeletű hagyományok, évszázados betegségek. *Borbarát*, 1999/2. 25–32.
- ALKONYI LÁSZLÓ: Poharat Tokajnak. *Borbarát*, 2000/1. 69–71.
- ALKONYI LÁSZLÓ: Tokaj Hétszőlő. *Borbarát*, 2000/3. 60–64.
- ZELENÁK ISTVÁN: Az első „aszú szőlő bor”. *Borbarát*, 2000/4. 58–63.

CZOTTER GÁBOR

Egy mozdonyvezető emlékei a 424-esről

(2. rész)*



424,262

Vezérei rég pihennek künn a csendes temetőben: Benei Sanyi, Matajesz Béla, Kiszely Jancsi. A „nurmis” kadétidőmben ismerkedtem meg velük, sokszor megcsodáltam a csillogó-villogó masinájukat, de valahogy egyszer sem vezényeltek hozzájuk. Legtöbbször a 424,292-esen szolgáltam.

Amikor már csak nosztalgiavonatok továbbításával foglalkozott a gép, néhányszor a felügyeletemre bízta, a helyben járást csináltam vele a „Füstiben”.

A hegyeshalmi fűtőháznál a mozdony-szín fűtését egy fűtőgéppé alakított „Truman” (MÁV 411 sor.) szolgáltatta. A fűtési szezon alatt legalább egy kazánmosást igényelt a „Truci”, 1994 februárjában már nagyon esedékes volt a kazánmosás, de a fagyos, zord időjárás miatt nem lehetett kioltani. Főnökhelyettes reszortosunk együtt járt az Északi akkori vezető mérnökével, és ketten megoldották a problémát.

Bár az Északi mérnöke vonakodott kölcsönadni a 262-es „Nurmit”, de végül is beleegyezett, hogy egy hétig Hegyeshalomban lehet a gép. De csak azért, mert reszortosunk megígérte, hogy melyik masiniszta hozza el a gépet, és viszi is vissza...

– A Czotter Gábort küldöm érte!

– Rendben, akkor áll a zászló...

Havazott, fagyos-szeles goromba idő

volt, örültem, hogy nem kell szolgálatba mennem, kettős pihenőnapot kaptam. Este a tévét néztem, mikor a mozdonyfelvigyázó jött személyesen értesíteni, és jött vele a Kovács Lajos mozdonyvezető kolléga.

– Gábor, azt kéri a főnök, hogy holnap úgy készülj, az EC 63-as gyorsal induljatok, mert el kell hozni Balassagyarmatról a 424,262-es gépet! A Lajos lesz a fűtőd, egyedül ő vállalta, hogy veled elmegy a gépért. A pestiek kikötése volt, hogy feltétlenül te menj érte, másnak nem adják oda.

– Nem bánom, de a két „P” napot majd megbeszéljük, hová helyeztél át!

– Azon ne fájjon a fejed, akkor kapod meg, amikor kéred.

A főnök azzal tisztában volt, hogy lehet rám számítani, mint már jó néhányszor, de hogy a többiekre – akiknek van gőzös vizsgája –, mennyire nem lehet, arra nem gondolt. Mindegyiknek rögtön minden kínjába lett, beteget akartak jelenteni, amikor a gőzöst említették nekik. A Lajosnak sem tetszett, de becsültem benne azt, hogy velem vállalta a szolgálatot: – Ha a Czotter lesz a vezér, akkor rendben, de mással nem mennek el!

Elindultunk a Bartók EuroCityvel Budapestre, de a késések miatt csak éjfél után, másnap értünk Gyarmatra. A Keletiben intézkednem kellett, hogy Aszódon okvetlen megvárjon bennünket a Gyarmatra induló vonat.

* A visszaemlékezés első részét a Belvedere Meridionale 2002/3-4. számában közöltük.

A laktanyában szusszantunk egyet, és reggel korán nekiálltam a gépet útra készíteni... Még a tüzet is én készítettem elő, és amikor mindennek kész voltam, kértem a kijáratot. Felszállt hozzánk egy odavalósi kolléga, hogy pilótaként elkísér bennünket Aszódig.

– Jól van, gyere csak! „Hátuljával előre” megyünk, én tüzelek, Lajos, te meg a kazán vízállására ügyelsz!

Erősen fagyott, de szép, tiszta, csendes idő volt. Simán Aszódra értünk. Elköszönt a gyarmati kolléga és átadtam a lapátot a Lajosnak, meg olyan tüzet, mint a gyúródeszka, – egyenletes, vékony volt, és „harapni lehetett volna! Hát Lajoskának régen volt kezében tüzelőlapát és az igazsághoz tartozott, hogy a 424-esen nem tudott tüzelni...

– Te Lajos, már megint „lyukas” a tűz.

Nyolc légkör kazánnyomással értünk fel Gödöllőre, utána megsuhintottam a tüzet, rögtön emelkedet a nyomás. – Lajos, figyelj egy kicsit jobban a dolgokra, nem ugrálhatok el folyton a szabályzó mellől!

Eléggé sokára, de csak bejutottunk a „fradista” fűtőházba. Vízet okvetlen venni kellett és lekenni az összes csapágyat.

Még jó, hogy nem hajtottam be a vízdarut, csak kipróbáltam! Hát abból olyan ronda agyagos-sáros víz folyt, hogy bűn lett volna a szerkocsiba cseszteni. Hagytam, hadd folyják a víz, hátha tisztul, de nem tisztult. A csapágyak kenésével már majdnem végeztem, amikor a nézőközönség között megjelent a fűtőházfőnök úr, a Turjanszky László. Érdeklődött, honnan jöttünk, hová tartunk, van-e valami problémánk.

– Hegyesbe megyünk, csak kezelni jöttem be, de az a gond, hogy ezt a vizet nem tehetem a szerkocsiba.

– Ne is, vezérem! Zárja is el a darut! És odaszólt a körülállóknak: – Emberek, szereljék össze a villanymotoros tűzoltófecskendőt, és nyomassák tele a masinát!

A főnök úr megvárta, amíg megindul a víz, majd szívélyesen elköszönt mindenkitől, nekünk a további jó utat kívánva. Hálásan köszöntem a segítségét...

Miután kenőanyaggal is bőven elláttak bennünket, kértem a kijáratot. De előtte felhívtam az illetékes mozdonyirányítót: – Szevasztko, ez a Lali elég sok szenet elpazarolt, és vagy száznyolcvan kilométer még előttünk van. Szóljatok Komáromnak, hogy négy csille szenet készítsenek a szerelőhöz!

– Rendben, Gábor, gyertek csak, intézzük!

Lajoskám reklamált, hogy hát miért megyünk be Komáromba szerelni, mennyi időbe kerül az, mikor érünk már haza?!

– Lajos, ne szerepelj, majd hazaérünk, mikor hazaérünk! Nézd meg, már mennyi szén elfogyott! És Komáromtól még nyolcvanöt kilométer a táv. Nekem drót alatt nem ugrálsz ki a szerkocsira rámolni, ránk sötétült, én sem hagyhatom el a szabályzót. Semmi perc alatt felkapjuk azt a négy csillét, ha kell, átvesszük a vizet, és tűz tovább!

Komáromban a felvigyázó jött, hogy ha lehet, ne vegyünk vizet, mert csak városi víz van és az sok pénzbe kerül, meg hát lassan is folyik. Nem vettünk vizet, több mint félig volt a szerkocsi. Húsz perc sem kellett, állt a kijárat Komárom személynáladvaron. Meg sem álltunk Hegyesig! A hazai pályán a kelletnél többet is húztam a sípot... Győr állomás összes szolgálatban lévő dolgozója minket nézett és hallott. Az állomáson végigszólt a síp!

Hegyshalomba már Levéltől behallatszott a sípszó. Amikor a fordítóra jártam, rá, láttam ám, hogy egy kisebb és egy nagyobb gyerek szalad felém a rendezőn keresztül. Hát az én csemetéim voltak!

– Apu, apu, hallottuk ám, hogy jössz a Nurmival! Felülhetünk?

Csatornára, daruhoz álltam. A Lajost útra bocsátottam.

– Na, látod, milyen gyorsan ideértünk

2002/XIV. 5-6.

Komáromból?! Köszönöm a közreműködésedet, menj, fürödj, mehatsz haza! Én majd elrendezem a tüzet, a tüzet, a vizet, a fűvátást, mindent. – Lajos elment, a fickók feljöttek. – Na, kadétkáim, az egyik a jobb oldali, a másik a bal oldali székre ül, és nézitek, hogy mit csinállok. Semmihez ne nyúljatok, mert hátha éppen túl forró!

Hozzáfogtam tüzet pucolni... A csőfal alján valahogy vékony volt a tűz, de egyébként a tűzszekrényben benne voltak a budai hegyek, a Vértes, a Gerecse jól összesülve. Amikor mindennel végeztem: – Na, fiacskáim, elmegyünk, leeresztem a salakot. Mind egyik elindulhatott, megállhatott a masinával, és a sípot is meghúzhatták. Amíg Hegyesben volt a gép, többnyire én teljesítettem szolgálatot rajta. Akkor, vasárnap este tértem vezénnyelve rá, de a nappalos kollégám – egykori kadétom – kért, hogy ha lehet, délben váltsam le.

– Semmi akadály, tizenkettőre itt leszek.

Szélcsendes, derűs délután volt, a hőmérő is alig volt fagyponthoz. Fellájitottam „hívceimet”: ha akartok, kijöhetnek hozzám, furikázhatunk a Nurmival. Megszerezhettek a mozdonyvezetői szakvizsgát! A mozdonyvizint nem kellett fűteni, csupán azért voltam a gépen, hogy felügyeljek rá. Jött a nagylányom, a két fiam, de jött a Kassai Tibi is (a Jóska bácsi fia) és jött a Tibi fia is, két kis haverjával. A mozdonyfelvigyázó haver volt, vele már megbeszéltem, hogy „vizsgamenet” lesz. A kb. egy kilométer hosszú szerelővágányon néhányszor végigmentünk oda-vissza. Mindegyik vezette a Nurmit! A Marika vizsgázott a legjobban – ötösre, a többiek négyesre és a Tibi hármasra. – Tibor, induláskor megköszönytetted a masinát, úgyhogy csak hármas! Szabályos oklevelet is kaptak tőlem a vizsgáról, nem tudom, őrzik-e még.

Másnap találkoztam a főnökkel: – Te, Gabi, a tegnap délután mi volt az a füttykon-

cert, jövés-menés a gőzössel? (A csendes időben odahallatszott hozzá.)

– Hát, Pityum, a hívceimet mozdonyoztattam...

– Jól van, majd idővel eldicsekedhetnek veled, hogy mehettek gőzmozdonyon.

Úgy-c, hogy milyen jó volt a régi főnök!

Már le volt fixálva, hogy mikor kell visszavinni a masinát, de nem Gyarmatra, csak Pestre, a „Füstibe”. Táviratot kaptam, hogy meghalt anyám húga, a keresztanyám.

A felvigyázóknak szoltam, hogy temetésre kéne mennem. A főnök is hallotta.

– ...Gabi csak annyit csinálj meg, készítsd el útra. Lukácsi Jósának letelt a szabadság, majd ő visszaviszi. (A Jóska öregebb mozdonyvezető volt, mint én.) Rendre tettem a gépet: – Fiúk, kész a masina, csak a szabályzót kell húzni rajta, és tüzelni! A Jósának is a Lajos volt a „tűzmestere”!

Sikeresen hazavitték a Nurmit.

Még be sem álltak vele a mozdonyszínpadra, már ott voltak az „illetékesek”. Első kérdésük:

– Hát a Czotter Gabi hol van, hol a Gábor? – A Jóska kellő magyarázattal szolgált nekik...

– Uraim, a gépet a Gábor készítette útra, semmi gond nem lesz vele út közben, de tessék, vizsgálják át, nézzék, addig be sem írom a kazánkönyvbe!”

1997 nyarán – négy hónapon át – az Északiban szolgáltam, mint gőzös masinista. Filmforgatás volt, és nosztalgiavonatokkal is jártam. Akkor még egészen volt a 262-es Nurmi, de már igen siralmas állapotban. Valami idétlen második világháborús film készült, a masina híven tükrözte a hadiállapotot...

Visszajöttem Hegyesbe, már közelített nagyon a tél, amikor egy délutáni érkezés után rajtamarsztaltak a RO-LA vonaton. Addig maradnom kellett, amíg meg nem érkezett az ÖBB mozdony, mert fűteni kel-

lett a sofőrök kocsiját. Ez idő alatt sok mindenem elgondolkoztam, eszembe jutott a selejtezés, ami a 262-esre várt. Akkor, ott, a „Szilin”, megírtam a verset, a *Gyertyafénykeringő* dallamára: „Egy szürkés-kormos Nurmi áll a fűtőház előtt...”

Fájó szívvel kívánok örök jó éjszakát!

424,264

Ezt a masinát sem tudom elfeledni sajnos, pedig de szeretném kitörölni az emlékeimből!

1973 késő ősze volt. Ez a gép akkori-ban került Hegyeshalomra Ferencvárosból. Fradiban a halasi vonalon járt személy-ingafordában. Jól karbantartott, tipp-topp mozdonny volt. Még akkor is nagyon jó állapotban volt, mikor kértem a hegyesi főnök-helyettest, hogy a két selejtes masinát (egy 424-est és egy 411-est) a 264-essel vihessem Rákosrendezőre. A 424,239-es gépre voltam vezényelve, de az egy ócska masina volt, kétszeri fővizsga-elhalasztással. A bal lövettyű ejtette a vizet, „orrán-száján” fűjt a gőz, tömörtelen volt rajta minden és a kilométeróra sem volt rajta. Mondtam a helyettesnek, hogy Hegyeshalomtól nem a szomszédban van Rákosrendező, a két „dögöt” hadd vigyem egy normális mozdonnyal. A 239-es elcsürrögne itthon az átállítós fordában, míg vissza nem jövök.

Az elutasító válasz az volt, hogy a besoztott öreg vezértől nem lehet elvenni a gépet, hogy képzeli ezt a Gábor, megy a 239-essel és kész! Így mentem a 239-essel, vittem a két megfékezhetetlen ócskaságot. A „Trucinak” már Győrben lángolt a bal kettes szerkocsicsapágya. Két fiatal kadét volt mellettem, ők jobban be voltak gyulladva, mint a csapágy. – Csak semmi pánik, fiúk, majd elrendezem én ezt! Vettünk vizet, és kínoisan, de eldöcögtünk Biatorbágyig. Útközben Bicskén meg kellett állnunk vízért, és a tüzet is elkészítettem, a „beteg” csapágyat is lekezelttem. Már bőven elmúlt éjfél, amikor

Torbágyon két tehervonat megelőzött bennünket és végre indulhattunk. Aztán Budaörs előtt megtörtént a baleset.

Már fáradtam. A csillagtalan sötét éjszakában hirtelen lehűlt a levegő. Törökbalintnál a sárga térközjelzőt meghaladva derékig kint lógtam az oldalablakon, lassan közelítettem a következő jelzőhöz, tudtam, hogy az a Budaörs bejárati előjelzője lesz! A szemem könnyezett, az orrom folyt, de erőltetetten figyeltem! A jobbra ívelő kanyarban láttam Budaörs bejárati jelzőjét. Vörös volt, és hozzám közelebb is egy vörös fényt!!! Csak lassan ereszkedtem – vonat van előttem! Egyszer csak azt láttam, hogy a sötétben egy még sötétebb köralak van előttem. Gyorsfék, kiegészítő fék és üvöltés: – kaspaszkodjatok, ütközünk! Tekertem „hátra” a kormányemelyűt, hogy ellengőzzel is fékezsek, de csak „középig” jutottam, a ráütközés megtörtént! Az elől haladó tehervonatot a bejáratnál feltartóztatta Budaörs, az azt követő tehervonat felzárkózott rá, de annak a végét nem láttam és a kadétjaim sem látták, mert nem világított a zárlámpája! Minimális sebességgel ráütköztem a vonatra, és azt gondoltam, nem lett semmi baj.

Leszálltam a gépről, megnéztem a mozdony elejét, az előttem lévő vonat utolsó kocsiját, és mivel semmi rendellenességet nem láttam, nyugodtan visszábbmentem úgy harminc métert a három mozdonnyal. Igen ám, csak hogy a vonat folytatólagos légfékkel be volt fékezve, és a ráütközés következtében az ívben a végén három üres kocsi „kiemelkedett” a rakottak között és mindegyik egy tengellyel siklott („mellélépett a sínnek”)! Szerencsére a fővezeték féktömlőkapcsolat is megszakadt, és azt érzelve a mozdony légáramlás-érzékelője. Jött hátra a Szili mozdony vezetője, és az egész tolatócsapat, mert a Komárom–Kelenföld között közlekedő tolatós tehervonatra ütköztem rá. Ők mondták, hogy baj van, nem tudnak továbbmenni, kell a segélyszereplvény.

Ezért a balesetért nagyon súlyosan elmarasztaltak engem, súlyosan megbüntettek. Sacra hatezer forintomba került, az építkezés kellős közepén állva, akkoriban ez nem csekélység volt.

A balesetvizsgálók „bebizonyították”, hogy igenis világított a tolatós tehervonat zárlámpája. Megmérték az akkumulátorfeszültséget és volt benne 1,2 Volt. (Vajon a „szakértő” mit mívelt annak idején a fizikaórán? Mert 1,2 Volt a 6 Voltos égőt föl nem izzítja!) Mindegy, abban a rendszerben mindenhez meg kellett találni a bűnbakot. A vád súlyosabb része az volt, hogy a 424,239-es masinán *nem volt kilométeróra!* Ez ellen már nem tudtam mit felhozni mentségül. De, mondtam is a kiváló „vébéósoknak”, hogy kilométeróra nélkül is lassan közlekedtem, kb. tíz kilométer/órával, különben letörölte volna a vonatot a pályáról. De nem ért volna ez a vád, ha a 424,264-essel megyek. Azon jó volt a sebességmérő!

...Nagysokára, mikor a 424,264-est vidékre vezényelték, akkor odaírtak rá. Már nem számított, hogy nem az öreg beosztott gazdája hajtja. Akkorra már rendesen lenyargalták a masinát, nem csoda, hisz az öreg „vezér elvtárs” folyton folyvást vízzel ment vele! Szabadnapjaimban, amikor otthon voltam, hallottam, hogy na, most megy a 424,264-es! Hallatszott, ahogy „vitte a vizet”, a kémény suhogott, nem volt kiütés. Az utolsó alkalommal, amikor rajta szolgáltam éjszakásban, a beosztott személyzetet váltottam. Hegyestől Győrig elvittek egy tehervonatot, onnan gépmenet Komáromba, a fűtőháznál otthagyták a gépet, és azt sem írták a kazánkönyvbe, hogy „befelhősült”.

Se víz, se szén, se kenőanyag nem volt a gépen.

A „külsős” felvigyázó várt bennünket, mondta, hogy nemrég álltak be, siettek a hegyesi személyvonathoz, hogy időben hazaérjenek! A kiszereletlenség egyáltalán nem

izgatott. Komáromból Almásfüzitőre lett volna vonatunk, de még javában akkor szedték össze az elegyet. Nos, ha nemrég állt még a gép! – volt egy „rossz, nyavalyás” szokásom –, körbetapogattam a masinát, szemrevételeztem, hogy a kerekci, rúdjai, egyebei megvannak-e? Megvolt rajta minden, a kazán, tűzszekrény, vízállás is mindenben volt, csak az keltett gyanút, hogy a jobb és a bal második főtengely módfelelt meleg volt. (Kéz alig állta!!!) Nem resteltem, leszedtem mindkét ellenágyat, és megdöbbenve tapasztaltam, hogy mindkét főtengelyágy ki volt olvasztva. Az ellenágyban kevés szurokféle kencefice, a kenőpárna összesülve, megolvadt csapágyfém-szemcsék a párnában és az ellenágy alján. Végigtapogattam, elemlámpával végignéztam a csapokat. A csapok be voltak rágódva. Mondtam a komáromi felvigyázónak, hogy én ezzel a géppel egy centit se mozdulok: – Hol a javítási tömb, beírom a javítást, a többit intézzék az illetékesek!

Hegyeshalomban a Tolnai Lajos bácsi, a „mosolygós felvigyázó” volt szolgálatban. Könyörgött a telefonba: – Gábor, valahogy hát gépmenetben hozzátok haza a masinát! – Lajos bátyám, kedves, értsen meg, én ezzel a géppel meg nem mozdulok. Tudom, hogy mit kellene csinálni, és csinálnám is, ha én lettem volna a tettes. De én ezen a gépen egyszer sem voltam, még akkor sem, mikor nagyon kértem, nahát, intézkedjenek azok, akik kinyuvasztották a gőzgépet. – Ha én ezzel a masinával innen kimozdulnék, a főnök irgalmatlanul rám vasalná a csapok berágódását. Oldja meg a problémát a dicső embereivel a főnök! Önköltségben hazamegyünk.

...Aztán volt ám otthon nagy felháborodás! Íme a főnök:

– „Coterelvtárs”, ennyire nem ért a mozdonyhoz?! Miért nem tudta hazahozni?

– Főnök elvtárs, én értek a gőzöshöz, jobban, mint gondolná, jobban, mint a „kö-

rösztygerökei”, no, és éppen miattuk nem vagyok hajlandó a hátamat tartani, egy szikrányit sem vagyok hajlandó kockáztatni miattuk se most, se a jövőben. Most legalább meggyőződhet róla, hogy az emberei hogyan bánnak még az elit géppel is.

Dühöngött a szeretetre nem méltó főnököm, de csak annyira tudott „betartani”, hogy a háromszáz forint karácsonyi jutalom pénzéből kihúzott.

Aztán egy „bevaló” mozdonyvezető elvtárs elment Komáromba a gépért, ámde vele ment a legjobb fűtő. A fűtő tette rendbe a masina alját, ő tette futóképessé, mert a vezér elvtársnak fogalma sem volt róla, mi ilyenkor a teendő. 20-30 kilométer/óra sebességgel hazadöcögtek Hegyeshalomba. Aztán feladták a leckét a mozdonylakatosoknak. A kerékpárt kisüllyesztetni, a csapágycat újraönteni, felfűrni, felszabályozni, majd vissza-, összerakni az egész gépet. És ez volt a könnyebbik része a dolognak! A fő gondot a csapok berágódása okozta. No, de a fűtőház esztergályosa –Tóth Laci bácsi – tervezett egy szerkentyűt, amivel a csapokat be-szabályozták, becsiszolták. A masina több mint három napot állt, de minden kárban van valami haszon! Ez idő alatt kimosták a kazánt, kimosták a szerkocsit.

Bár nekem mosódna ki az emlékeimből ez a gép...

424,283

Nevezetes masina, ez volt az egyik, amelyikkel az országot jártam, a „hidászok” daruszerelvényét cincáltam. Hogy honnan került Hegyeshalomba, már nem tudom, de tőlünk került Komáromba, – örömmel ismertem fel a Zékány-Máthé-féle képeslapon.

1976 októberében már megvolt a 250 feletti szolgálati óráim, amikor váltást kaptam a 283-ason. Megbízható, jó „Nurmi” volt ez a gép, kifogástalan állapotban adtam át Budapest-Ferencvárosban. Még egy hét

sem telt el, és már kinyuvasztották a gépet!... A hegyesi fűtőház vezetője – a túlszolgálati időm ellenére is –, kénytelen volt értesítőt küldeni értem.

Az egyik gózdaru vezetője is telefonált Hegyesnek, hogy gond van a mozdonyokkal. Hol van a Czotter Gabi, jöjjön vissza, amint csak tud. (A Horváth Pista bácsi művezető a gutaütés határán állt, mire Fradiból Kisvárdára értek, mert közben volt vágányzárás munkájuk, és gyalázatos módon lekéstek róla, a masina illetve a személyzete miatt.

Jött az értesítő: – Gábor, készüljön, üljön fel a *Wiener Walzer* gyorsra, és amilyen gyorsan csak tud, menjen Kisvárdára!

Délben indultam, öreg este lett mire odaértem. A sötét állomáson a fekete masinát alig találtam meg, az öreg fűtő-segédkezelő, Asztalos János bácsi kucorgott rajta.

– Adj’ isten jó estét, János bátyám! Hát csak maga van ezen a sötét jósággon?

A többiek (a másik fűtő és a két vezér) nem voltak a „fedélzeten”.

– Jaj, Gabikám, az isten megáldjon, csakhogy itt vagy! Ez a kutyaiütő banda most is csavarog! A rosseb tudja, hol vannak! De a gép itt van „fekve maradvá”.

És sorolta a hibákat: a turbó nem megy, kikészült. A légszivattyú nem megy. A szomszéd állomásról már kézfékkal jöttünk ide. De hiába menne a légsűrítő, a „folytatólagos” fékezőszelep rossz. (Ezen a gépen kivételesen Knorr-6-os fékezőszelep volt.) Hitelesítettem a vízállásokat, megvizsgáltam a tűzszekrényt, szerencsére ezen a téren rend volt. Zseblámpával nagyjából körbenéztem a gépet.

– Vajon a kerekek rudazatja meg van-e még egyáltalán? Na, csak kerüljön a szemem elé a díszes társaság!

Úgy éjfél magasságában előszédeltgett a három főszer.

– Azt a „szencségtelen poncius-pilátusotokat”! Hogy néz ki ez a gép?! Túlzottan

2002/XIV. 5–6.

fáradt, álmos vagyok ahhoz, hogy leszedjem rólatok a szenteltvizet. Nem érdekel, hogy, s miként egyeztek meg, de nekem reggelig tűz-gőz-víz legyen a masinában. Most pedig János bácsi és én megyünk aludni. Reggel hét órára itt vagyunk, és visszük a gépet be Nyíregyházára a fűtőházba. Látom, nem értetek rá kiszerezni sem a szerkocsit, – még szerencse hogy valamennyi szén még van rajta! Ha nem csal a szemmértékem, kilenc csille szén kellene rá. Megértettétek, amit mondtam?!

– Iiiiigenis, fővezér úr!

– Mc-me-menjetek aludni!

Reggel, világosban, ha lehet, még siralmasabb látványt nyújtotta a masina. Nem „Nurmi” volt, hanem csak szürke számár.

Hat órakor már fent voltunk, mentem tiszteletemet tenni a művezető Pista bácsinál. A daru kezelője, Frici, is vele volt. Kitoró lelkesedéssel fogadtak.

– Meg vagyunk mentve, itt a Gábor!

Mondtam, hogy mi a szándékom, – a masinát be kell vinnem Nyíregyházára.

– Gond egy szál sem! A daruk majd „önjáróval” kimennek a munkahelyre, amikor össze kell állítanom a szerelvényt, arra érkez vissza!

– Arra feltétlenül itt leszek.

Megkísértem elindítani a légszivattyút, de nem ment. Az idő hajtott, kézfífékkel bementünk Nyíregyházára. Beléptem a mozdonyfelvigyázóhoz, bemutatkoztam, és mondtam, mi járatban vagyok. Csodák-csodájára felismertek, ismerősen csengett a nevem. Keletis villanymozdony-vezető kadétként sokszor mentem a Tokaj expresszsel, később „szilis” vezérként is jártam Nyíregyházán.

Feladtam a javítást. Két jó szakembert rendeltek mellém, és négyen dolgoztunk, mint a rabszolgák. Legelőször a világítási turbót kicseréltük, – kaptam egy újat, főjavítottat. A légsűrítőt azért nem tudtam Várdán beindítani, mert száraz volt a kenőprés, a

melléknésnek meg nem volt azonnal hatása. A fűtőházban addig vesződtem a kompresszorral, mígnem Doxa-módra szuperált. A Knorr-6 fékezőszelepet megcsinálta az egyik lakatos, sőt a nyomásszabályzót is kipucolta.

A bal oldali fáradtgőzlovattyú ejtette a vizet. Kisavazták a lövettyúházat, és kapott új betétet. Ezek után az „alját” néztem át. Majdnem fele laza volt a kötvascsavaroknak, és laza volt egy főtengelyágy-húzóék is. Ezt rendeztem, János bácsi pedig víztelenítette az ellenágyakat, és utántöltötte olajjal. Ezután a rudazat következett. A rudazatágyakkal nem volt probléma, mert én azt annak idején úgy elrendeztem, hogy akár Jerikóig is elment volna azzal a beállítással. De a bal ellenforgattyúrúd bronzperselye laza volt. Hogy miért – rögvést rájöttem –, mert száraz volt a kenőszeleccéje. Amikor lekentem a rudazat „patentjait” Várdán, feltűnt, hogy egyik-másik szinte üres volt, üres volt a bal ellenforgattyúé is. Gyanítottam, hogy előzőleg én kentem le utoljára. A két kenés között sok volt a kilométer, és szegény persely nem bírta a szárazságot. A lakatosok rögzítették a bronzperselyt.

Na, most már üzemkész a masina. Mentünk szerelni. Olyan keveréket adtak fel, amilyent még a gyorsvonati gépre sem: lengyel–komlói–oroszlányi.

Tíz csillével vettünk fel, de a tizedik is lengyel volt.

A tüzet én készítettem el, a kazánt is én fűvattam le. (Bőven volt benne kazániszap!) Közben jött a „salakos-elejhúzó”. Majdnem hanyatt esett, amikor kinyitotta a füstszekrény-ajtót. Félig volt pernyével! Végül a daruhoz álltam, alig hogy behajtottam a darut, jött a mozdonyfelvigyázó és egy rezortos, akit én ugyan nem ismertem, de ő ismert engem.

– Gábor, már érdeklődtek Kisvárdáról, és mondtuk, hogy minden rendben, időben ott leszek! Ha kell még valami, akár „apró-

anyag”, írd fel nyugodtan, van mindenünk! A Czotter Gabinak van minden! Mikor vizsgáztál te gőzösről?

– A villanyvizsgám után másfél évvel. A Hámánból kerültem Szombathelyre, és onnan pedig Hegyesbe. Kicsi a világ! Nem hittem volna, hogy valamikor Nurmival jövök Nyíregyházára.

A víz megfolyt, és elmentem vételezni: fadugó, vízállásüveg, tömítőgyűrű, villanyégő, azbesztszinór, kesztyű, gypot, stb. és mindenfajta kenőolajat, még egy vödör gázolajat is. A darunál szegény öreg Asztalos János bácsi (isten nyugosztalja!) nekiállt, seprűvel pucolta a kazánt. A gázolajat azért kértem, mert kevertem hozzá kompresszorolajat és „kisuvickoltam” vele a gépet. A rudazatot még külön, száraz gypottal is áttöröltem. „Kirittentyenttük” a masinát.

Megköszöntem a szíves vendéglátást, elköszöntem, kijártam, és bőven-időben visszatértem Várdára.

A darusok azt hitték, hogy másik mozdonyral mentem értük. Pista bácsiék elismerően konstataáltak, hogy: – A „rendszer” alapján ez tényleg a mi masinánk, csak meglátasz rajta, hogy nem akárki a vezére. Gábor, reméljük, maradsz velünk egész héten! Sok lesz a munkánk.

Maradtam és nem bántam meg. Összecsomagoltuk a darukat, és Kisvárdáról irány Kisújszállás!

424,287

Volt még egy Nurmi, amelyiknek már csak a rendszáma eredeti, de még megy, ámbár pakuratüzelésű. Számához fűződik egy gyászos emlék. A 424,287-es Fehérvárról került Hegyeshalomba, itt annak rendje és módja szerint kinyuvasztották, de ez csak bosszantó volt. A gyászt az okozta, hogy egy fiatal mozdonyvezető kolléga a felső vezeték alatt felment a tetejére, és a huszonöt ezer Volt halálra sújtotta! Hegyeshalmi legény volt, a rendező pályaudvar forgalmi irodája

mögött, a bécsi jobb vágányon történt a balcsét.

Megtörtént, és soha nem lehet elfelejteni!

424,292

Ez volt a másik „országjáró” masinám! Sok kedves emlék fűződik hozzá. De sok verejtékem is hullott rajta! Amikor meglátam az albumban, „vén fejem kábult, a szívem kitárult”. A harmadik gőzös szolgálatomra jelentkeztem fűtőgyakornoknak. Vártam a vezéremet, a tűzmesteremet az Északi Fűtőház felvigyázójánál. A „beíróban” üldögéltem, s közben bejött egy magas, csinos, jóképű férfi. Oszlánszky Sándor volt, a kijelölt mozdonyvezetőm lajosmizsei személyvonat-fordulóra.

Gyálon megálltunk, és azt mondta: – Gabikám, ez a tüzelés így nem jó! Gyere, cseréljünk helyet! Húzd neki, és közben figyelj rám! – Sanyi tüzelt és magyarázott.

– Figyeld, hogy mikor és mennyit rakok rá, és figyeld a kémény füstjét! A füst mindent elárul. Nem szabad, hogy a nyomás tizennégy „légkör” fölé menjen. Az erőpocskolás, szénpazarlás. Víz mindig biztonságos mennyiségben legyen a kazánban, annyi, hogyha megemelkedik a nyomás, feltétlen le tud szívadni.

Gyón megállóhelyen visszacseréltünk. Lajosmizséig egyszer sem dörgött a szelep. Sanyi benézett a tűzre.

– Remek! Látom, megy ez neked! No, majd a tűzpucolást is megmutatom! Mit szólnál hozzá, ha elmennénk Kecskemétre a géppel?

– Sanyi bácsi, mi a mennykőt nézegetnénk éjnek éjjelén Kecskeméten? Miattam mehetünk, ott még úgysem voltam.

– Ide figyelj, még egyszer ne mondjam, ne „sanyibácsizz” engem! Nyugodtan tegezhetsz, kolléga vagy. És nem is nézelődni mennénk, hanem megfordulnánk, hogy kémmennyel előre jöjjünk vissza. Kiszerezljük a

2002/XIV. 5-6.

gépet, és vételeznék egy kis plusz olajat is. Jóban vagyok az ottaniakkal. Itt Lajosmizsén, az öreg tűzrevigyzó tata azt mondta, hogy nem kell szemet rámolni. No, menjünk akkor?

– Sándorkám, intézkedj, megyünk. Ré-szemről áll a zászló!

– Gabikám, közeledünk Kecskeméthez, készülj a tűzpucoláshoz! Csak hosszában, a két szélére dobjál szemet! A többit majd mondom, és úgy csináld!

Csináltam és jól!

Mire a fűtőházban megfordultunk, kész volt a tűz! „Alja”, „eleje” belocsolva, „alját” (salakot) leengedtem.

És csak néztem, ámultam, hogy a Sanyit milyen szívélyesen fogadta a salakos, a külsős, és a vezénylő mozdonyfelvigyzó, a szénfeladók, és clókerült a két öreg fordáslakatos.

– Sanyikám, van valami javítás?

– Köszönöm, nincs. Szerelni, fordulni jöttem, és a „kadétomat” hoztam, „vonalismeretre”. Őkelme villanymozdony-vezető, de úgy látszik, hogy a 424-es jobban tetszik neki, mint a Ward-Leó!

– Helyesen szoltál, vezérem, – és bemutatkoztam a „mozdonyorvosló” mestereknek.

Csak ekkor kapcsoltam, eszméltem, hogy nem holmi akárki mellé szálltam fel a Nurmira. Az Oszlászky Sándor masiniszta a javából, ha „idegen pályán” is így ismerik és fogadják. Szénkeveréket is olyat kaptunk, amelyet kért a Sanyi. Visszafelé a Nyugatiig csak egyszer vágott le a biztonsági szelep. Kőbánya teheren áthaladva szólt a Sanyi, hogy készüljek a tűzpucoláshoz. A Nyugati-ban a kémény nem füstölöghet, az „alját” leereszteni nem szabad. Csináltam, a Sanyi figyelte.

– Tökéletes! Gabikám, te „vágod a témát”!

Amikor lejelentkeztünk, a felvételi irodában éppen ott volt a főnök és az egész

„vezérkar”. A felvigyzók óvatosan kérdezték, hogy: – Na, Sanyi, hogy mentetek?

– Hogyan? Remekül! A Gábor tud tüzelni. 424-es masinára, bármilyen vonat elé nyugodtan odaírhatjátok.

Erre mindenki, és a főnök (Szakos Pista bácsi is) felkapta a fejét. – Mi az, a Gábor a harmadik fűtői szolgálatát már egyedül csinálta? Ez igen! – Sanyi elismerése nagyban növelte az ázsiómat.

Az öltözőben kérdeztem Sanyit:

– Hogyhogy ennyire megbíztál bennem, a szabályzót is átadtad. Honnan tudtad, hogy tudok gőzöst vezetni?

A Sándor pajkos mosollyal nézett rám:

– Te, az ilyen pletykás népség között – mármint a mozdonyszolgálatos kollégák közt – semmi sem marad titokban. Valószínű, még a főnök is tud róla, hogy tavaly nyáron meghajtottad a Susa Jóska masináját. Én meg láttam is. Gödön én álltam félre előlekek tehervonattal. Félelmetes, de ugyanakkor csodálatos, gyönyörű látvány volt, ahogy átzúgtál az állomáson. Később kérdeztem a Jóskát, hogy ki volt az a srác, aki akkor nála vezetett. A Jóska mondta, hogy kicsoda, és azt is, hogy remekül utaztál, úgy, hogy nyugodtan rád bíztam a szabályzót. Szerintem is remekül húztad. Vezetni sokkal jobban tudsz, mint tüzelni, de ne félj, még egy kis gyakorlat, és fog menni a tüzelés is! Mindig úgy csináld, ahogy mondtam, ahogy visszafelé jöttünk. Nincs mese, rutin kell a lapáthoz, szítóvashoz is. A fűtő munkáját befolyásolja a mozdony állapota, a vezér keze, a szénkeverék, a vonat az időjárás, stb. Gyakorlat teszi a mestert, a „tűzmestert” is! Gabikám, igen örülök, hogy eljöttél velem!

– Én köszönöm a szolgálatot! Jó volt, nagyszerű volt!

Legszívesebben megpusziltam volna kedves vezéremet.



Aztán fűtőkadét időmben még sokszor tüzeltem a 292-esen. Amikor Hegyeshalomba kerültem, már itt volt a gép, ide állomásították, az oroszvári átállító fordában járt. Rendre panaszkodtak rá, hogy nem megy, nem „gőzöl”, ez egy ócska masina.

– Micsoda? Ez nektek ócska mozdony? Pesten úgy ment ez, mint a sárkány. A tizenkét „Mitropa” meg se kottyant neki. Gőzölt, mint az álom!

Egyszer végre rákerültem. Rajkáról egy elég nagy vonat hoztam Hegyesbe. A beosztott fűtő tüzelt. Mondtam neki, hogy nem csak koszos, de gyalázatos állapotban van ez a gép, mint akinek se ura, se gazdája! Gyalázat így elhanyagolni egy Nurmit!

Rossz volt hallani a kéménykiütést. Nem „sántított”, a tolattyúk jól álltak, de mégis mi baja lehet? Menetközben kimentem a kémény mellé, s hallgattam a csúnya hangját. És ahogy néztem, a füst sem úgy távozott ahogy kellene. Hegyesbe leakadtunk, arra már a tüzet én megcsináltam, és be a fűtőházba. (Azért én csináltam a tüzet, hogy ne füstölögjön, be tudjak nézni a fűstszekevénybe.) Az „alját” leeresztettem, kihúztam a pernyét az „elejéből”, utána szereltünk. Csatornára, daruhoz álltam. Felmentem a kéményhez, kinyitottam a szikrafogókat. Elég volt, ahogy elemlámpával belevilágítottam a kéményekbe: – Hát ezért nem gőzöl a jószág!

Fogtam a szerszámokat és bebújtam a – tűzben álló gép! – fűstszekevényébe! Az első kónusz (fúvó) hossziránt nem, de keresztbe balra, vagy öt centivel el volt dőlve, a tömítése alapon kifújva. Odszóltam a lakatos csoportvezetőnek, idősebb Zechmeister Kálmánnak, akit még a győri műhelyes időmben ismertem már, akkor jó barátságban voltam vele:

– Kálmánom, a kónusz alá kellene egy ilyen gyűrű. – Odavittem neki a rosszat. – Keresett és adott egyet, s miközben a kónusszal vesződtem, odajött a géphez:

– Sikerül Gabi? Kell-e még valami?

– Ez rendben lesz, de szólj a kazánkövacsoknak, hogy keverjenek egy vödör samottszarot! – Samottpor és vízüveg keveréke. – A jobb beömlőcső sárzsákja szinte üres.

Kálmán vótársa, a Fehér Gyuri, rögvest hozta a „sarat”.

– Elég lesz, Gabi? – kérdezte a Gyuri.

– Ide elég, de ahogy nézem, nem ártana a bal oldalit is megcsinálni.

– Add a vödört, hozok abba is!

Eközben lementem a csatornába a gép alá! Laza kötvascsavarok, lötyögő tengely-ágy-húzóékek. Előbb az „eleje” legyen meg, aztán rendezem ezt is.

Becsuktam a fűstszekevényajtót, mentem a kötvasak csavarjait meghúzkodni. Az utolsót húztam, amikor jött a főnök ordítva: – „Coterelvtárs”, mit piszmoz itt maga, már régen ki kellett volna járni! Keresik a gépet, már régen Móváron kéne lenni!

Kimásztam a csatornából, közben a főnök a Kálmánra ripakodott rá: – Mi az, mit csinált ez itt?

Nos, a Kálmán barátom nem olyan ember, akivel – csak úgy – lehet hőzöngeni! Rendreutasító-kioktató hangnemben válaszolt a főnöknek: – „Ez” itt azt csinálta, amit kellett! Megtömítette alapon és beállította az első kónuszt, és kikente a beömlők sárzsákját. Én nem küldhetem be a lakatos a tüzes masina elejébe, de maga sem. A Gábor bebújt, és megcsinálta, amit muszáj volt!

A gép alól kijöve így szóltam: – Jó napot kívánok, főnök elvtárs! A tengely-ágy-húzóékekkel és a rudazattal még nem végeztem. Gyorsan megcsinálom és kijárok!

– Hogyan néz ki maga? Nem csinál semmit, azonnal járjon ki! Mosonmagyaróvárra gépmenet, onnan oroszvári tehervonatot!

A baromi hőségben megizzadva, módfelett koszosan, nem lehettem szívderítő látvány: – Kijárok, főnök elvtárs! A masinám zörög, lötyög, lafog minden, de úgy

2002/XIV. 5–6.

látszik, ez Hegyeshalomban nem számít. Az se számít, hogy néha órákat várakoztatják a vonatot. És azt is hozzátettem csendesen, hogy csatorna nélkül nem megyek a gép alá, nem fogok laposkúszásban javítást végezni.

Móvár felé gépmenetben már feltűnt, hogy valahogy másképp viselkedik a masina. És az 1600 tonnás vonattal merőben másképpen „beszért” a kémény, mint előzőleg! De még mindig nem tetszett a hangja. Gőzölt a gép, a szelep is levágott, de mégis! – nem úgy húz, ahogy kellene és tompa a kéménykiütés. Utasítottam a fűtőt, hogy a hengerolajos présnek tekerjen be. Útközben többször megismételtem vele. (Ez azt jelenti, hogy a tolatyútk, dugattyútk – szóval a hengerek –, kenését keveseltem. „Betekerni a présnek” azt jelenti, hogy az automata hajtás mellett a racsnis kézikarral gyorsítani a kenőprés működését.)

Az automata présmeghajtás beállítása jó volt, ezért gondoltam, hogy az elemek beállítása túl kevés adagolásra lett visszavéve. Jól gondoltam.

Amikor Hegyeshalom állomáson haladtam át, már keményen pattogott a kémény hangja, – zengett, mint a nagyharang. És húzott a masina, mint a sróf!

Lejelentkezéskor már a Tolnai Lajos bácsi, a „mosolygó felvigyázó” fogadott. A nappalos mozdonyfelvigyázótól hallotta, hogy mi baja volt a főnöknek a Gáborral.

– Felvigyázó uram, tisztelettel lejelentkezek...

– Köszönöm! Gábor, holnap megint nappalra, oroszvári átállítás!

– Vettem, rendben van, de Lajos bácsi, ha lehet megint a 292-esre! – és kiértékeltek a nap eseményeit

– Jól van, Gabi, nehogy már megijedj a saját árnyékodtól! A gépeknek huszonnégy óránként egy-egy óra jár a fűtőházban tartózkodni – szerelni, kezelni. Az nem számít, ha a masina fél napot állt pőfögve, a vonattal indulásra várva, csak a fűtőházba ne legyen

egy óránál tovább. Amíg ilyen a fűtőház vezetősege, nem fog javulni a helyzet. Ha kinyiffan a gép, valakit megbüntetnek és kész. A karbantartásra, javításra akkor sem szánnak több időt.

– Elég szomorú ez Lajos bácsi! Szombathelyen sem volt valami rózsás a helyzet, de itt! Alig pár hónapja, hogy itt vagyok, de megvan a magánvéleményem a gépekről, a személyzetükről, a vezetőségről! De nem érdekes, a 292-esből mozdonyt akarok csinálni. Kedves gépem volt nekem ez Pesten.

– A 292-esre jössz Gabi, legalább veled lesz a gyerek! (Lajos bácsi fia – a Lajoska – fűtőkadét volt még akkor.)

Reggel a „kadétom” nem jött, mert elaludt, majd csak egy későbbi vonattal érkezett. Viszont a gép ott állt a fűtőházban, – darunál, csatornán. (A Lajos bácsi úgy intézte, hogy reggelre bent legyen a gép.)

A kazánt, a vízállásmutató készülékeket megvizsgáltam, utána neki a nagy munkának. A szerkocsit kézfékkal lefékeztem, „hátra” az emeltyűt, és gőzerővel „rányomtam” a mozdonyt. Fellazítottam a hajtó- és csatlóágyakat. Le a csatornába, – felhúztam a fő-tengelyágy húzóékeket, s utána beállítottam a rudazatágyakat. Már majdnem végeztem, amikor jött a főnökhelyettes.

– Mit csinál itt maga, Gábor?

– Összeraktam a gépet, még mielőtt szétdőlt volna. Csak egy gép van itt a fűtőházban, amelyikre azt lehet rá mondani, hogy egyben van. A 424,005-ös, mert a Tolnai András bácsi meg a Szabó Lajos melléállnak, ráteszik a kezüket. Nem való Hegyeshalomnak 424-es!

– Ki kellett volna már járni, Gábor!

– Még lekenem a „patentokat”, megigazítom a tüzet, mert ez nem tűz, amit csináltak, és ha itt lesz a fűtő, azonnal kijárok!

Otthagytam a főnökhelyettest, mentem a „Ceki” Kálmánhoz.

– Te, Kálmán, valahogy nem okés a kenés



a masinának, állítsátok be a „meleg”-prést, –
 $\frac{3}{4}$ adagolásra a tolattyúknak, hengereknek.

– Mi az, hogy nem „okés a kenyés”?
 Majd mindjárt „okés” lesz! De nehogy túl-
 vételezés legyen hengerolajból, mert akkor
 mi szorulunk.

– Csináljátok csak! Ne izgulj nem lesz
 túlvételezés!

(Jóban voltam a „szénolvasókkal”, min-
 dig tudtam plusz olajat szerezni. Főleg a
 Szabónénál, a Margit néninél. – Margit néni
 aranyos, egy kis „kraftot” ennek a masiná-
 nak, – jaj, hogy csókolom az aranyos arcoc-
 káját! Sokszor megpuszítottam a kedves kis
 nénikét, mert mindig jól megmérte az olajat,
 annak köszönhetően, hogy elhunyt apám-
 nak „kollégája” volt.

Elkészítettem a gépet, lejártam a fordí-
 tótól, mire jött a Lajoska. Panaszkodott,
 hogy a kislány babája egész éjjel sírdogált, és
 ezért nem hallotta meg a vekkercsörgést.

– Semmi hézag, „Luisz”, legalább nyu-
 godtan rendbe vágtam a masinát.

Mosonszolzokra mentünk gépmenet,
 kb. kétezer tonnás oroszvári kilépő ércvona-
 tért.

– Jó apádnak mondtam, hogy moz-
 donyt akarok csiszolni ebből a gépből, már
 tegnap elkezdtem, de a főnök nem engedte
 befejezni, de most igazán rendbetettem.

Dél felé járt az idő, amikor megindul-
 tunk.

– „Luisz” húzd neki, majd én tüzelek!
 A tüzet én csináltam meg, és kíváncsi va-
 gyok, hogy megy a gép...

Ment, mint a sárkány.

– Gábor bácsi, mit csináltál ezzel a
 géppel? Ez eddig alig vánszorgott, és nem is
 gőzölt!

– Lajoskám, ráfogom a lövettyút, hadd
 nyomja a vizet a kazánba, és mondd meg,
 hol zúgassam le a szelepet.

Hegyeshalom állomáson úgy vágódtunk át, mint a „tornádó”. A Lali húzta, én meg mögöttem a jobb oldalon. Ebédre tértek vissza a fűtőháziak, köztük a főnök is, amikor átvágtunk az állomáson. Láthatták és hallhatták, hogy megy az a 424-es, amelyikre a Czotter Gábor rátette a kezét. A kanyarban, a kanáris híd után levágott a biztonsági szelep.

– Gabi bácsi, csodálatosan megy ez a masina! De most mi lesz? Még a főnök is látta, hogy én vezetek! Baj lesz ebből.

– Gond egy szál se! Még szerencséje a főnöknek, hogy ma reggel nem jött oda hozzám. Csak a helyettes zaklatott, hogy ki kellene járni. A főnököt leküldtem volna a gép alá. Utána meg fel a vezetőállásra. Megnézhette volna, hogy milyen tüzet csinált az éjszakai dolgozó, és azt is megnézhette volna, hogy üresek voltak a kenőprések. Ez egyrészt jó volt, mert „Ceki” Kálmán bátyádék tudtak állítani a „meleg”-prés adagolásán, de az már nem volt jó, hogy a légszivattyú kenőprése is üres volt. Az éjszakaiak úgy hagyták ott nekünk a gépet, mint „eb a szaharát”. Még jó, hogy szénrel kiserelték, de a vizet, azt már nem vettek fel a darunál. A kazánt sem fűvatták le, mert, miután lekentem a masinát, lefűvattam a kazánt. Nahát, ha a főnök kedves emberei így bánhatnak a géppel, akkor a főnök nekem ne pofázzon, hogy a kadétnak átadom a szabályzót.

Rajkán megálltunk, vártunk az engedélyre! És a kis kadétnak elmagyaráztam, megmutattam, hogy a gépet hogyan kell „útra készre vágni”.

Néhány szolgálattal odébb a Winkler László kollégám, barátom hajtotta a 292-est, és intett, mutatta, hogy szuper jól megy a masina.

Szerényen megjegyzem, hogy a hegyesi fűtőháznál egyetlen masiniszta volt olyan kvalitású, mint én – a Winkler László – „alias” „Mylord Brett Sinclair. A Minden

leben két kanál tévéfilmsorozat egyik főszereplője, Roger Moore után kapta főlegem ezt a becenevet. A szóke, kékszemű kollégám kifogástalanul tudta az utasításokat, és kifogástalanul értett a mozdonyhoz – illetve a mozdonyokhoz! –, mert dízel- és villanygépeken is a hivatása magaslatán állt. Akármennyire is próbálta „nyesni”, „szívadni” a vezetőség, nem tudtak belekötöni, mert mindenkor – pontról pontra – az utasítások szerint teljesítette szolgálatát.



...*Nem való Hegyeshalomnak 424-es!* – ezen megjegyzésemre megkaptam a választ, a retorziót.

Egy szerencsés kimenetelű utolérésem balesetem megfelelő indok volt arra, hogy lerúgjanak a 424-esről, kirúgjanak az oroszvári fordából.

Nappali szolgálatot teljesítettem a 411-essel R-III. tartalék, Hegyeshalom, éjszakai szolgálat: személy-ingavonat 324-essel, Hegyes' és Rajka között. Nurmira, a 424,292-esre csak akkor ülhettem – de akkor feltétlenül –, amikor a többiek irtóztak a feladattól, az elvégzendő munkától, és akkor, amikor kikötötték, hogy a mozdonyra mozdonyvezetőt is adjanak, nevezetesen a Czotter Gábort. Ugyanis, amikor egy kicsit „rázósabb” útról volt szó, a „krémje” gyorsan visszavonulót fűjt. Így csinált Hegyes' és Győr között tolató teherfordát a „Coterelvtárs”. Nyugodtan tért nyugovóra a vezetőség, mert tudták, hogy – éjszakánként – nem akárci kezében van a „tolató” masinája.

És amikor vidéken „anyagolni” kellett, – főleg, amikor a „dozátoros” önsúritó szerelvényt kellett „kitározni”, – hát oda feltétlen én kellettem. A vasútépítők vezetője – a Hollói úr – és a pályafenntartás részéről a pályamesterek csak akkor voltak nyugodtak, ha a „dozátor” szerelvényen én voltam. Komáromba, Almásfüzitőre, Nyergesújfalura, Lábatlanra, Tokodra, Dorogra ill. Tatára,

Tatabánya alsóra és Tatabánya felsőre mehettem a 292-es Nurmival. Fűtőket, olyanokat írtak mellem, akiktől mindegyik „kollégám” tartott. Én csak irtóztam tőlük, egyik-másikat nem szántam volna a tűzbe hajítani! Egyik barom fűtő majdnem befejeztette velem a mozdonyvezetői pályát. Kis híján kiforrázta a bal szememet. Szereltünk és a szénlocsoláshoz a jobb lövetyűről adtam a vizet. A „szájába rágtam”, szóljon, ha el kell zárni a vizet. Nem szólt, csak ledobta a tömlőt, és a forró, nagynyomású, lúgos víz sugár homlokon talált! Ordítottam egy nagyot, elzártam a lövetyűt, és rohantam a szénolvasóhoz repceolajért. A hideg olajjal kentem be a megégett fejbőrömet. Egy hétfőig fáj, de hál’ istennek, nem lett maradandó nyoma.

Ide tartozik egy olyan szolgálat, amit már bátran megírhatok, most már nem adhatnak érte fegyelmet. A vasútépítők vágányzár munkához két M62-es gépet kértek a „dozátoros” szerelvények üritéséhez. Hogy-hogyan nem? – mentem én egyedül, gőzössel.

Az építésvezető pályamester ott is vakaródzott, ahol nem is viszkedett. – Egy géppel a két szerelvényt nem tudjuk kiüriteni a vágányzár tartama alatt. Ki volt az a hülye, aki elfelejtett gépet adni?! – Meguntam a siránkozását! – Tessék idefigyelni! Igaz, hogy ez nem „Zergej”, de nem ám, ez gőzös, és egyedül vagyok! De a légszivattyúja úgy működik, mint a géppuska. (Én tömítettem meg a dugattyúrúdjai tömszelencéjét.) Összecsatoljuk a két szerelvényt, s egy úttal kiüritjük mind a kettőt.

– Hogyan? Hogyan tudná megtenni? Ez képtelenség! Sokszor még egy szerelvényt sem tudnak feltölteni gőzössel!

– Mester úr, ezt bízza én rám illetve a masinára! Azt megmondom, hogy az összekapcsolt két szerelvény folytatólagos fékjét kiiktatom. A rendelkezésemre álló fékezőerő csak a mozdony kiegészítő fékje és az

ellengőz lesz. Lépésnél nagyobb sebességgel nem fogok menni, de, akkor is, a „lassan” ill. „megállj” jelzést időben adják az emberei.

– Vezér uram, ha maga ezt megcsinálja, öt liter bor várja a „restibe”!

– A rosszabb igya a „resti” lőre borát. A munka legyen meg... Nekem nem kell a bor!

Ment a munka, kiüritettük a vágányra a bazaltot. A kiírt idő előtt félórával befejeződött a vágányzár. A 2300 tonna körüli szerelvényt kivitettem a vonalra, kiüritettük, és szépen visszatoltam. Bátran merem állítani, hogy ez – országos viszonylatban – olyan teljesítmény volt, amilyent se előtte, se utána nem csinált meg senki – még „korszerű” vontatójárművel sem.

A vasúton minden hír gyorsan terjed, és terjed mindenfelé. Ennek a híre is elterjedt! És ezért kérték – hogyha lehet, a Czotter Gabi jöjjön a „dozátorra”.

A „hegyesi vezérkar” persze nagyon nyugodt volt akkor, amikor én vidéken voltam. Nem kritizálta senki a fűtőház masináit, és nem utalta javításba a hiányosságokat. (Azt eleve sejtettem, hogy Szombathely „leadjá majd dróton”: – vigyázat, mert nagy a pofája a pesti suhancnak!) A vidéki munkánk vége lett, és gondot jelentett, hogy engem hová vezényeljenek.

Rögvest megoldódott! Kapóra jött, hogy a hidászok a darus szerelvényükre Hegyestől kértek mozdonyt.

Ekkor a 424,292-essel megkezdtem az országjárást. A balgák azt hitték, hogy no, most aztán jól „megszívattuk” a „Coterelvtársat”. Igen! „Megszívattak” azzal, hogy minél messzebb lehetek a főnökségtől és minél messzebb a „gyönyörű” családomtól. (Ha annak idején az anyám nem rúgott volna ki az ősi házból, már akkor elvált, „legényember” lettem volna. Csömörletes helyre nősültem be Hegyeshalomban, és csak huszonöt év után tudtam változtatni sanyarú, megalázó helyzetemen, amikor –

2002/XIV. 5-6.

kétszeri nekirugaszkodásra – végre elváltam.)

A daruszerelvényt cincálva – végre minden nyugót magam mögött hagyva –, a Nurminak éltem, ami ugyan kemény erőfeszítést kívánt, de bírtam, – győztem ifjú büszke erővel. Jártam az országot, és nekem nem kellett „pilóta”, nem kellett „navigátor”, – vonalismeret nélkül is oda vittem a darukat, ahová csak kellett. (Jól néztem volna ki, ha lépten-nyomon „pilótát” kértem volna. A fejemben volt az ország vasúti térképe, és előttem a menetrendkönyv, ez nekem elég volt.)

Ha már ilyen messzire elkalandoztunk, hadd tegyek egy kis kitérőt:

Egy szomorú évfordulóra emlékezve írtam négy éve a *Mozdonyvezetők Lapjának*, hogy 1968-ban az 1810-es szombathelyi „színházgyorsnak” a balesete nem következett volna be, ha a motorvezető az én győri „leós” mesterem – Szász Károly – lett volna.

Azon az éjszakán Nagytétény-Diósd állomás bejárati előjelzője nem állt az 1810-esnek, viszont a bejárati és a kijárati jelző zöld fénnel „szabadot” mutatott. (Azt a nyavalyás előjelzőt sose kezelték, mert messziről lehetett látni a főjelzőt.) A vonatvezető be is írta a menetlevélre a „rendes” áthaladást. Ám a motorvezető – Bene Jóska bácsi – gyorsfékezett, mert azt látta, hogy foglalt előtte a pálya. A rutinos nyugdíj előtt álló masiniszta, „bemérte” a távolságot, és biztos volt abban, hogy nem lesz ütközés. Nem is menekültek a vezérállásról. Ugyanis a bejárati váltón kisiklott a gyors, a motorkocsi felborult, hárman meghaltak: a Jóska bácsi, a vonatvezető és a fűtőkazán kezelője. Ugyanis, az első ABB motornak aláváltott a bakter.

Karcsi bácsinál azért nem történt volna ilyen baleset, mert amikor nála vezettem, úgy kellett mennem, mintha ő lenne a „jobb” oldalon. A 3/b gyorsal elmentem a bejárati előjelző mellett, mire Karcsi bácsi rám szólt:

– Gábor, milyen volt az „eleje”?

– Nem állt, de a „hátluja” (a főjelző) szabad.

– Nem érdekes, fékezzen rá!

Nyolcvanról húszra kellett csökkentenem a sebességet. Karcsi bácsi rászólt a vonatvezetőre:

– Vezető úr, írja be a menetlevélre! Hanyag jelzőkezelés, „plusz” két perc.

Ha ugyanazon a helyen három alkalommal trehányul kezelték a jelzőt, a harmadik után Karcsi bácsi már írta az eseménykönyvet. Volt rá példa, hogy az illető bakter bizonyos időtartamra váltópucolói beosztást kapott. Karcsi bácsi Nagytétény-Diósd előtt is „leültette” volna a gyorsot. Ha járt volna azon a vonalon, hamar megtanulták volna az utasítászerű jelzőkezelést. Nagytétényen minden jelző úgy állt, ahogy a gyors előtt közlekedő tehervonatnak beállították. A tehervonat azért nem haladt át az 1810-es előtt, mert a mozdonyvezetője megállt és reklamált, hogy nem megy tovább, mert nincs vonalismerete, „pilótát” kért. Adódott ez a rendkívüli megállás, és ez okozta a balesetet. Nem történt volna meg a baleset akkor sem, ha én lettem volna a tehervonat mozdonyvezetője, mert én „szabad” áthaladásnál nem álltam volna meg. Egyébként ő utasítás szerint végezte a dolgát. Ha egyszer bizonytalan a vonat közlekedése, nem vállalkozhat a továbbhaladásra.

Egy alkalommal én is a daruvonattal a bakonyi vonalon jártam. Eléggé sokára értünk Veszprém külsőre, sokat kellett várni Várpalotán és Hajmáskéren is. Veszprém külsőn daruhoz álltam, és a tűzzel foglaltoskodtam. Közben jött a forgalmi szolgálattevő.

– Vezér uram, nagy gond van! Sem toló-, sem előfogati gépet nem tudunk adni. Éjfélnél előbb nem tudnak indulni. (Százvalahány tonna – nem emlékszem már pontosan, hogy mennyire volt „túlsúlyos” a szerelvényünk.)

– Szolgálattevő uram, az mennyire biz-

tos, hogy éjfélre lesz tologép?

– Hát, ki tudja!? De, arra talán visszaér a „toló”!

– Tessék idefigyelni! Úgy intézzék, hogy még a talpfák is kizöldellenek előttem! Amikor végeztem a géppel, sípolok egy „fékauf”-ot! Utána úgy mozdítson meg innét, hogy Szentgálig ne kelljen megállnom. A többi az én dolgom.

– Máris intézkedek, vezér úr, megtisztítjuk az utat.

Elhangzott a „fékauf” („féket ereszd meg!”) sípjelzés. Pillanatok alatt sűrű köd ereszkedett az állomásra. A Bakony „fővárosában” ilyesmi gyakran előfordul.

– A fene egye meg, te Kálmán, ez nem hiányzott, hogy a sistergő mennykő váгна a Balatonba! Eközben a Laci kapaszkodott fel a gépre.

– Jöttem segíteni! Tüzelek, rámolok, segíték a Kálmának, Gabi, te csak húzzad! Az istenért, ilyen ocsmány időben te ne ugrálj el a szabályzó mellől, neked csak a vezetésre kelljen figyelned! Lesz gőz, víz, ne félj, hiszen te tanítottál!

Megindultunk, és szenes masinának még sosem nyitottam ki annyira a szabályzót, mint akkor. A két emberem felváltva tüzelt – remekül! Herenden levágott a biztonsági szelep, rá kellett fognom a jobb lövettyűt is, hogy ne zúgjon. Vidáman felértünk Szentgálra, és onnan lefelé, Ajkán álltunk meg. Daruhoz álltam.

– Gyerekek, veszünk vizet, körbenézzük a masinát! Gyerekek, ötösre vizsgáztunk. Gőz-víz volt, és a masina is rendben. Mindem elismerésem a tietek!

Álmélkodott ám a két kislány („lapposvidéki”) legény, hogy nem akármilyen volt ez a hegymászás.

– De nem ám! Képzeljétek el azokat a kollégákat, akik nap mint nap ezen a vonalon gyötrődtek személy- és gyorsvonatokkal! Szaktudás nélkül nem ment ám volna a Nurmi.

Ajkától Cellig szintén „zöld” utat kaptunk. Ajka után megszűnt a köd, felsütött a holdvilág. Megmutattam a fiúknak a Nagy-Somlyót. – Most a Marcalon megyünk át! – Az ott a Ság-hegy, én most hazaértem!

Celldömök személyben leakadtunk, és be a fűtőházba.

– Gyerekek, a kezdésig horpasztunk egy kicsit!

Már besötétedett, mire délután a darukat összeszedtük.

– Lacikám, a gépnek van minden, a „tűzrevigyázó” őrzi a fűtőházban, én most elmegyek a hűgómékhoz.

Tudtam, hogy megszületett a hűgóm kislány babája, de még nem láttam a picit. Éppen akkor fürdették, amikor beállítottam hozzájuk... Azóta már mennyi víz lefolyt a Marcalon! Az a baba már egy másfél éves kislány anyukája.

Celldömökön „összezsomagoltunk” – és irány Vonyarcvashegyre. Két napos, vágányzárás munkája volt a daruknak Gyenediásnál. Délután volt már, amikor Vonyarcról elindultunk Tapolca irányába. A célállomás Városföld volt Szeged és Kiskunfélegyháza között félúton.

Azért mentem Tapolca felé, mert már mindenünk fogytán volt. A Balaton déli partján Fehérvárig semmink sem lett volna elég. (Akkoriban már nagyon számítani kellett, hogy hol tudok szerelni, kezelni, vételezni, vizet venni.)

Tapolcán leakadtam, be a fűtőházba, egyenesen a szényszerelő alá. Mondtam a szénfeladóknak, hogy a daruk mozdonyával vagyok itt, s kérdeztem, milyen keveréket adnak? Sorolták. – Hát erre a gépre ez nem lesz jó. Nekem gyorsvonati keverék kell.

– Sajnos önhatalmúlag nem adhatunk mást, mint ami a kiszabás.

Bosszantott, hogy már megint a szénnel van a gond. Akkoriban a két gőzdaru egyben segélynyújtó készenlét is volt. Ha bárhol baleset történik, akkor minden más

2002/XIV. 5-6.

munkát abbahagyni, „repülni” a darukkal a helyszínre. (Viszont silány szénnel nem lehet „repülni”.)

– Várjunk akkor egy kicsit, rögtön intézkedem!

Mentem, hogy szólok a felvigyázónak, mi a probléma, és telefonálok a minisztériumi főmozdonyirányítónak. A fűtőház udvarán szembe jött velem egy feltűnően jóvágású, stramm kinézetű civil, és nekem felém lett valami, ismerős volt ez az úr.

Illendően köszöntem neki, s ő megállított.

– Jó estét vezérem, hová igyeckszik, van valami gond? (Valószínűleg meglátszott rajtam a felindultság.)

– Igen, valaki illetékest keresnek, mert a gépemre valami jobb szén kellene... a daruk mozdonyával jöttem be szerelni, kezelni, mert nem akármilyen út előtt állok, és útközben nem állhatok meg szénért, mert akkor nem érek időben Városházra.

– Jó, értem. Jöjjön csak velem, vezérem!

Ráköszönt a szenesekre. Már a köszönet is nagyon jól hangzott. A visszaköszönet is.

– Emberek, erre a masinára, olyan szemet adjanak fel, amilyent a vezér úr kér!

– Igenis, helyettes úr.

Megköszöntem az intézkedést, és megindult a szerelés.

Lengyel – komlói – felsőgallai keverék kilenc csillével. Kenőanyaggal is bőven elláttak bennünket... Indulásra várva azon töprengtem, vajon ki ez a „helyettes úr”, akinek egy szavára minden elrendeződött. Eszembe jutott, hogy a szombathelyi időmben, 1972 nyarán, egyszer már találkoztam vele a tapolcai fűtőháznál. A 424,241-es gépet én vittem hozzájuk részlegvizsgára, én adtam fel a javítást. Szinte egy fővizsgát csináltak a rendkívül rozzant állapotú masinának. Amikor elkészült, mentem érte. Nagyon meg voltam elégedve vele, de a szombathelyi reszortos kukacoskodott. A vitás kérdésben

az én szavam lett a mérvadó, a helyettes úr nekem adott igazat.

Akkor még nem tudtam, 1976-ban sem, sokáig nem, hogy a tapolcai fűtőház főnökhelyettese (későbbi főnöke) Csermák József, aki az 1952-es helsinki olimpián sporttörténelmet írt két izmos kezével. A világon első volt, aki hatvan méteren túlra „suhintotta” a kalapácsot.

Másrésről is emlékezetes volt az a városföldi út. Tapolcától a Laci fűtőjének rendeltem el a tüzelést. (Eleget henyeált, most már dolgozzon! A Kálmánt pihenni küldtem.) Balatonkenesétől felfelé menet nekem kellett kézbe venni a lapátot, mert olyan fűtő volt, hogy én a 424-esnek még a közelébe sem engedtem volna.

Előzetesen a „magasságos irányítással” megbeszéltem, hogy Fehérvárott lehetőség szerint áthaladok, de Martonvásáron okvetlen vizet veszek, tüzet pucolok, rámolok! Kelenföldtől Ceglédig „drót alatt” megy a vonat, és ott nincs rámolás.

– Minden oké, vezér úr, odafigyelünk a menetre!

Fehérváron nem állt a „haladó”, kitérőbe, de darus vágányra vitt. Nos, ha már meg kellett állnom, tele vettem a szerkocsit vízzel. De jó, hogy vettem vizet! Martonban feljött a forgalmista a gépre, hogy sajnos nincs víz, mert bedöglött a szivattyú motorja. Megint egy telefon az „irányításnak”: – Indulásra kész vagyok, de nem tudtam vizet venni Martonvásáron. Intézkedjenek, hogy a fővárosi állomásokon a lehető leggyorsabban átporolják, és Vecsés készüljön rá, megállok vízért!

Kőbánya-Kispest, a „vasgyár” megállított: engedélyre vár!

– Micsoda? No, hol az a telefon? Mire kértem a gépre, már állt a „kijárat”.

Szerencsésen és időben megérkeztünk Városházra.

Karácsony hetében lett vége a daruzásnak. A szerelvényt elvittem Dunakeszire,

onnan gépmenet Hegyesbe. Vissza az Északi Fűtőházba, – szerel, kezel, fordul, kijár – és „tűz” az egyes vonalon. 22-én késő este indultunk, 23-án hajnalban félreálltam a géppel Hegyeshalomban Abban az évben ez volt az utolsó szolgálatom.

A főnök nem mondta ám, pedig de mondhatta volna:

– No, hát köszönjük, „Coterelvtárs”, a négy hónap alatt derekasan helyt állt.



A 424,292-essel kezdtem, és vele fejeztem be az országjárást. Amikor három hónapra leállt kazánmosásra, addig a 283-ast hajtottam. Akadtak „rázós”, hosszú útjaim is. Volt úgy, hogy kilenc éjszakán át forgott alattam a kerék. A darukiszolgálást a váltótársam csinálta, de a daruk továbbítása az én feladatomból volt. Napközben aludtam, már amennyit tudtam. A kilencedik éjszaka után már nagyon ki voltam készülve. Hétvége volt. Mondtam az embereimnek Kispest állomáson, hogy a daruk itt maradnak, mi pedig a *Wiener Walzer* gyorsvonattal hazamegyünk, a masinát pedig beviszem az Északi-kiba.

Kispest forgalmistája mondta, hogy alighanem bajok lesznek azzal a délutáni fűtőházba menéssel. Kádár János különvonatja fog közlekedni, az alatt minden megáll.

– Akkor nem érjük el a Wienert, és csak holnap hajnalban érünk haza. Telefonálhatok?

– Tessék.

A minisztériumi fő-mozdonyirányító a biztonsági szolgálat főnökét adta. Gőzöm nem volt arról, hogy ki az illető.

– Kérem, valahogy intézzék el, hogy a mozdonyommal és három fáradt emberemmel időben a fűtőházba érjek.

– Sajnos, nem megy, sajnálom, nem tudok segíteni.

– Kérem szépen, akkor szóljanak Kádár elvtársnak, hogy egy munkásembere,

egy mozdonyvezető kilenc éjjelen át hajtotta a mozdonyt, és szeretne végre pihenni, időben hazaérni, a fáradt embereivel együtt!

– Nyugodjon meg, „vezér elvtárs”, valamint elkövetünk.

Négyen a masinán startra készen várakoztunk. A váltótársam már sűrűn, nagyokat ásított.

– Lala, te szállj le, és busszal menj a Keletibe! Akármilyen lesz, legalább te érsz haza időben.

Egyszer csak a forgalmista kiszaladt az irodából, és: – vezér úr, indítsa a légszivattyút, megvan az engedély, állítom a „kijáratot” és mehetnek!

Kőbánya teherpályaudvaron kitérőbe vittek, megállítottak. A szolgálattelvő szólt, hogy rögtön indul a különvonat, utána mehetünk. Láttam, amint Kádár megérkezett, és a kíséretével felszállt az „Ezüst Nyíl” motorvonatra. Utána egyenest mehettem az „A” fordítókorongig. Már várt bennünket a tűzre vigyázó, a külsős felvigyázó és egy fiatal reszortos.

– Vezérem, rendben van a gép? – kérdezte a reszortos.

– Igen, rendben. Szén is van rajta bőven. Holnap este úgy is én jövök rá, majd kiszerelem a szerkocsit.

– Írjon be a kazánkönyvbe, és mehetnek! Még van negyven percünk. A 30-as busszal húsz perc a Keleti.

– Köszönöm, tudom, egykor sokat jártam a 30-assal,

– Vezér uram, csak nem maga a Czotter Gábor?

– De igen, itt vizsgáztam ennél a fűtőháznál gőzösről.

– Örülök, hogy találkoztunk! Siessenek csak, a masinát mi elrendezzük.

Az utolsó időkben én is beosztott gépet kaptam, a 424,172-cst. Balesetes, dögöltt pára volt, de a főműhelyben rendbe tették, ám a sebességét levették hetvenöt kilométer/óra.

2002/XIV. 5–6.

A főnök így szólt: – „Coterelvtárs”, menjen Pestre a gépével, és csinálja meg a futópróbáját!

A próbán megzavartam százal a gépet. Bírta! Itthon sokat dolgoztam rajta, míg nem mindennel elkészültem, úgy ahogy kellett. Bárki megnézhetette a mozdonyomat. Pályafutásom során ezzel a géppel vittem a legnehezebb vonatot, Hegyeshalomból Csornára 2414 tonnás tehervonatot 50/50 kilométer/órás sebességgel. Egyben tartottam a gépet, a kenése is „oké” volt. Azóta is így emlegetik: „Gábor, okés a kenyés!”

A főnök egyszer kérdezte: – Na, „Coterelvtárs”, hogyan megy az a mozdony?

– Úgy, hogy akár a Wiener Walzert is elvinném velem!

...Hiába piszkált a főnök, a kollégáktól annál több elismerést kaptam.

424,323

Istenem, lassan harmincöt éve lesz – a pontos dátumra már nem emlékszem –, mozdonyvezető „kadét” voltam a győri fűtőháznál. Egy reggel műszakkezdésre mentünk be a mozdonyszínbe, és meglepetésünkre bent állt egy Nurmi. A hatalmas gép szinte betöltötte a kis fűtőházat. (Csak akkora volt a győri mozdonyszín, hogy három 424-essel teljesen tele lett volna.) Elbűvölve néztem a masina jó hangzású „rendszerét”: 424,323. A műhelyben négyen voltunk fiatal „kadétek”, kíváncsian körbenéztük a vadonatújnak látszó gépet. A többiek még nem is láttak addig pakurás Nurmirt, csak én. Az öregeknek közömbös volt a masina jelenléte, csak egyik idősebb, de fölöttébb bárdolatlan lakatos tett rá megjegyzést: – „Mi a sz...nak van itt ez a kramanc, hogy ezzel is nekünk legyen dolgunk!?”

Megvetően végignéztam az alacsony, tömzsi, kopaszodó, vörös hajú, vörös bajszú emberen, és magamban azt gondoltam: a szaktudása, tehetsége lenne akkora, mint a munkakerülő készsége és butasága. Magára

ezen a gépen nem bízának semmit, hiszen egy Truman hengerfedelével sem boldogult. (En állítottam be a tömítőgyűrűt, és raktam fel a hengerfedeleket.)

A társaimhoz szóltam: – gyertek fel a „konyhára”, ilyen masina vezérállásán még én sem voltam. Nem győztünk csodálkozni: – ajha, mennyi cső, mennyi állítókerék, és milyen furcsa „tüzelőajtó”. – Közben megjelent a masina gazdája.

– Jó reggelt, fiúk! No, mi a helyzet, mit néznek?

– Jó reggelt kívánunk! – és én mint „rangidős” bemutatkoztam – mozdonyvezető-tanulók vagyunk, megnéztük a masinát, nem nyúltunk semmihez, csak nézelődtünk. Maga a vezére ennek a szép Nurminak?

– Igen! Németh László vagyok! – és kezdet fogott velünk a vezér.

– Nos, hát van rajta mit nézni – mondta Laci bácsi –, ez még nekem is új, ilyen tüzelőberendezése csak ennek van, most próbáljuk, hogy mennyire válik be.

Eközben már keresett bennünket a művezető, Szekér Jóska bácsi. – Na, legyenek, gyertek csak le, ne hátráltassátok a vezér urat a munkájában, és nektek is lesz munka rögtön. Itt a villanygép revízióra!

Elköszöntünk, és „megszálltuk” a Ward-Leonard villanymozdonyt.

Én sokszor nyolc órától 16.30-ig dolgoztam, mert csak így tudtam Cellből Győrbe munkába járni, és ha délutánoként a Laci bácsi bejött a Nurmival, hát én okvetlen ott sündörögtem körülötte. Gyönyörködtem a masinában, és néztem, mit csinál a vezér úr, és ő szívesen magyarázott, mutatott mindent. Még azt is megmutatta, hogy az újszerű, ötporlasztós készülék adagolásán hogyan lehet állítani.

– Elvileg ez képes arra, hogyha az „NY” betűig nyitva a szabályzó, és maximális az emeltyű által beállított töltés, a lövetyű rá van fogva, akkor is levágtatja a biztonsági szelepet. Ekkora „tűzereje” van az öt por-

lasztónak! Ezt próbáljuk, ezért „nyúzzuk” a masinát, hogy a gyakorlatban mennyire működik.

Délutánonként fél három után, ritkán volt munkám, így elég sok oktatáson részt vehettem! Megháláltam azzal, hogy Laci bácsinak fehérgyapotot szereztem, különböző olajakat szerszámokat adtam kölcsön.

Főleg a gyapotnak örült, mert nekik kevés volt. (Amíg a Laci bácsi a gép karbantartásával foglalkozott, a fűtő úr törülgette, pucolta a masinát.)

A próbát végző munkacsapat vezető-mérnökével is beszélgettem. Mondta, hogy a mérési eredmények nagyon biztatóak, be fog válni az új tüzelőberendezés. Szerencsések vagyunk, hogy ilyen kiváló masinisztránk van.

A terhelési próbákon „Kandó”-t alkalmaztak fékmozdonyként. Rendszerint – a későbbi „lcós” mesterem, Szász Karsci bácsi, volt a Kandóval. Öreg vezér léteére még ő is csodálkozott rajta, hogy mire képes a 424-es. Laci bácsi még ötvenes „sebességfokozatánál” is kihúzta szinkronból a Kandót. (50 km/óra felett volt a sebesség, a Kandó reku-perált, azaz visszatermelt!) A szögemelyű 75-ös állásánál a Kandó már nagyon erős volt, ott már nem tudta legyőzni a gőzös.

A 323-as utolsó nagy próbája az volt, hogy Gyórszentivánban tizenegy darab négytengelyes személykocsiból és a mérőkocsiból összcállítottak egy szerelvényt, és azal indult a Nurmi Hegyeshalom felé.

Győrött, aki csak szolgálatban volt, mindenki egy különös robajra lett figyelmes. Mi is kiszaladtunk a mozdonyzsinóból, vajon mi ez a hang.

A győri személypályaudvar második vágányán – mint egy fényes, fekete rakéta –, vágódott át a Nurmi a vonattal. Laci bácsi húzta neki, a masina nyújtotta a derekát, zengett a kémény, dübörgött a tűz, a lángok ki-kicsaptak a nyitott légszekrényből. Lenyűgöző, csodálatos volt. Nahát ilyen robo-

gást még nem ért meg az öreg állomás. Azóta sem... – nyugodtan ideírhatom.

Remekelt a Nurmi, a próbán elérte egy Nohab teljesítményét!

A próbák után nem tudtam elköszönni Laci bácsitól, de nem felejtettük el egymást a mai napig sem. Győrött a második találkozásunk alkalmával rákérdezett: – Nagyon ismerősen hangzott a neved, hová valósi vagy?

– Alsósági gyerek vagyok, Celldömölk-höz közel, a Ság-hegy alján lakok.

– Csak nem a Czotter Gabi bácsi fia vagy, aki Cellben volt a szertárnál?

– De igen, az vagyok.

– Istenem, de sajnáltam szegény Gabi bácsit, hogy meghalt. Istenem, de aranyos ember volt. Én is celli mozdonyvezető voltam, onnan kerültem Szombathelyre. Sokszor szereltem apádnál.

Már Pesten szolgáltam, ott voltam „kadt”, amikor egyik reggel Cellből Szombathelyre utaztam az 1330-as személyvonattal. Hat óra körül volt az indulása, az 1807-es gyors érkezése után. Hideg, fagyos idő volt, de lehúztam az ablakot, és néztem, hogy mikor jön a „fehévári gyors”. Jött is időben, és két Nurmi húzta, az első, az előfogat szenes, a vonógép pakurás. Ide kívánczik, hogy a „gőzfűtéses időkben” téli, zord időjárás esetén Szombathelytől vagy Celltől Veszprém külsőig két masina hordta a gyorsokat, páros–páratlan viszonylatban egyaránt.

Gyanúsán nagy sebességgel vágódott be Cellbe az 1807-es. Tudtam, hogy daruhoz kell állnia, és a szenes gépen rámolni kell. De a vonat elsüvített előttem. Úristen, mi baj, nem állt meg a gyorsvonat! – A vonógépen Németh Laci bácsi volt, a gép-számot a szerkocsiról olvastam le: 424,323. – Nem áll meg a gyors, a kijárat jelző pedig vörös! – Aztán megállt az 1807-es, még jóval a kijárat jelző előtt, Laci bácsi gyorsfékkel letette. Az előfogati gép fékezőszelep

hiba miatt nem tudott fékezni. Amikor Laci bácsi észlelte, hogy baj van, s kinyitotta a D–2-es fékezőszelepet, gyorsfékezett, arra már majdnem késő volt.

Minden tisztelet és elismerés a celldömölki állomás akkori személyzetének, élükön Tuczay István állomásfőnök-helyettesnek. A személyzet azonnal felismerte a rendkívüli veszélyhelyzetet, és szakszerűen reagált. A kijáratit jelzőt „sárga-zöldre” állították, nehogy jelzőmeghaladása legyen a gyorsnak. A tolatásvezető, a gépkísérő rohantak a mozdonyokhoz. Tuczay Pista bácsi és a forgalmi szolgálattevők az utasokat intették nyugalomra, és visszairányították őket a rendes felszállási helyhez. (A rengeteg felszálló utas ugyanis megindult a távolabb megálló gyorsvonat után.) A kocsirendezők a leszálló utasoknak segítettek. A hangosbemondó tájékoztatta az utazóközönséget, hogy a Budapestre közlekedő gyorsvonat műszaki hiba miatt nem tudtak a kellő helyen megállni. „Kérjük a kedves utasokat, maradjanak a kijelölt helyen, a vágány mellett vigyázzanak, a gyorsvonat vissza fog tolatni. Szíves türelmüket, elnézésüket kérjük!”

Az előfogat gépet leakasztották, „betesékelték” a fűtőházba. Laci bácsit felhatalmazták a visszatolásra. (Jobbról, balról két-két dolgozó kísérte, biztosította a visszatolást. A gép daruhoz állt.)

...Mire minden elrendeződött, harminckét perc késéssel megindult a gyorsvonat. De az olyan indulás volt, hogy olyat se előtte, se utána nem láttam, olyat még én sem produkáltam! Közvetlen közelről néztem az indulást, Laci bácsi mozdulatait. Rányította a szabályzót, a gép megmozdult, de még egyet sem „szólt” a kémény, visszazárt, majd ismét rányitott. A masina eleje szinte fölemelkedett a pályatestről, a derekát nekinyújtotta, és zengett, harangozott a kémény! A Nurmi úgy megrántotta a nyolc négytengelyes kocsit, hogy a kijáratnál már vissza kellett zárni. (Akármennyire késett a

vonat, a negyvenes kitérő mindenképpen negyven kilométer/óra!) Aztán utána hogy húzta a Laci bácsi...

A vonat már az alsósági kismező határában járt, de még mindig hallani lehetett a kéménykiütést. Magamban azon imádkoztam: – Uram, Jézusom, nehogy még valami közbejőjön a Laci bácsinak! Szerencsésen érjen fel Pestre!

Az eset után sokára találkoztam Laci bácsival. Kérdeztem, hogy mi volt a baja akkor az előfogati gépnek.

– Az, hogy a mozdony fékezőszelepe „menet” állásban megszorult, nem lehetett „fékező” állásba húzni. A mafla kollega a fékezőszeleppel vacakolt, ahelyett, hogy adta volna a „vérszíjjelzést”. Nem lett volna gond, simán megálltam volna a darunál.

Ekkor megemlítettem neki azt a csodálatos, intenzív indulást.

– Nem is volt az olyan nagyon intenzív! Ajkán a fővágányról sokkal nagyobb erővel húztam ki.

Volt némi elképzelésem róla, hogyan vágatott az „acéltáltos”. Laci bácsi Kelenföldön már „rendes” volt, az 1807-es menetrend szerint érkezett a Délibe.

Abban az időben a beharangozott nagy dízelesítés ugyancsak akadozott. Egyre-másra „kifeküdtek” az M40-es „Púposok” és az M62-es „Szergejek”, vissza kellett állítani a Nurmikat a Szombathely–Budapest gyorsfordában. Igen ám, csak hogy a menetidő „dízeles” volt. Kétszer is volt szerencsém, hogy a 424,323-as masinával – Németh Laci bácsi fővezérlete alatt –, bebizonyítsam, hogy a Nurmi is ér annyit, mint egy rozoga „Zergej”. Egyszer az 1812-es személyvonatot, másszor az 1804-es gráci gyorsot vittem. Laci bácsi megindult a Déliből, aztán az alagút után átadta a szabályzót: – No, gyere, Gabi, húzzad neki!... – És én húztam, egészen Celldömölkig!

Amikor az 1804-essel mentünk, Márkó után elkezdett cseperegni az eső! „Köszö-

rült”, „kapart” is a Nurmi, mint a radai rosseb! Laci bácsi átvette a szabályzót. Neki sem fogadott szót a masina.

– Adja vissza, Laci bácsi, elveszem én ennek a kedvét a köszörüléstől!

A homokolással nem mentünk semmi-re, a visszazárás meg azt eredményezte, hogy „leült” a vonat.

Ekkor azt csináltam, amit a Szilivel lehetett ilyenkor. Nem zártam vissza a szabályzón, hanem a kiegészítő („jancsi”) fékkel „csípkedtem” a masinát. Ekkor nem „köszörült”, csak erőlködött, ami viszont „jól állt neki”, zengett-ugatott a kémény.

A fékezés hatására a kerékabroncsok felmelegedtek, az első kapcsoltkerék felszártotta a sánt, a második kapcsoltkerék, – amelyikre a hajtórúd van felszerelve –, már tudott kapaszkodni.

Rendesen értünk fel Szentgálra.

– Nahát, kis Czotter, sokat megértem már, de ilyet még nem. Most eresszed, ami belefér!

– Laci bácsi, Ajkán daruhoz álljunk?

– Daruhoz hát! Ámbár Cellig elég lenne a vizünk, de biztos, ami biztos! „Arany-szabály”, hogy, ahol csak lehet, a vízkészletet ki kell egészíteni!

Nagysokára, amikor már szombathelyi masiniszta volta, ismét húzhattam a 323-as szabályzóját. Közel sem volt már a régi a masina, de még mindig jól ment.

A hossza próba után hazatért a masina Szombathelyre. A fő kazánbiztos elrendelte a kazánmosást. Személyesen akart meggyőződni a kazán állapotáról.

– Ezt a kazánt nem is kell mosni, ez tökéletesen tiszta! Löttyintsétek ki, ha egyszer már leállt a gép, és minden további nélkül be lehet gyújtani.

Éppen oktatás volt a szombathelyi fűtőháznál, mindenkinek meg kellett nézni, hogyan kell kinézni egy mozdonykazánnak.

Laci bácsit és a fűtőjét kormánykitüntetésre terjesztették fel, bőven volt rá érde-

mük. De a fűtőház főnökhelyettese bekeményített: – Németh László és a fűtője nem kaphatnak kormánykitüntetést, mert nem tagjai az MSZMP-nek! – Nem is kaptak.

Pedig, hej, a mozdony nem attól megy, hogy megmutatjuk neki a párttagkönyvet. Ez az eljárás jellemző volt a villamos vontatásra is. A pártelvtárs mozdonyvezetőt felülítették a Szilire, és az első útján csak két állomás „megállj!” állású kijelzője mellett „suhant el” a gyorsvonattal. Igaz, a többi jelző „szabad” volt... Amikor Nyársapát és Cegléd között a *Puskín* nemzetközi gyorsvonat belerohant az előtte álló tehervonatba, annak is a „piros könyv” volt az oka. A mozdonyvezérnek nem nevezhető „kádert” Szilire ültették, ámbár buta volt hozzá, gyorsfordában járaták, mert akkora és olyan vörös pártkönyve volt, mint Budán a fele Vérmező, és úgy gondolta, hogy órá még a főjelző vörös – „megállj!” – jelzése sem érvényes.

A 424,323-as gőzgéphez közvetve, de hozzátartozik a 424,160-as. Ezzel a géppel volt hivatásom során a „legrázósabb” szolgálatom. Álljon itt néhány történet erről a gépről is!



1971-ben az Északi Fűtőháznál határtalan ambícióval igyekeztem helyt állni – bizonyítani, hogy nem a semmiért kaptam a jeles gőzös masiniszta „diplomát”. November vége volt, amikor egy délután lejelentkeztem a szolgálatból. Kértem a következő vezénylést! A mozdonyfelvigyázó így szólt: – Te, Gábor, nincs emberem, maradj itt, holnap reggelre a készenléti gépre kellenél fűtőnek! Az Oszlánszky Sanyival leszel!

– Felvigyázó uram, maradok, nem kell a „P” nap, írjon a Sanyihoz. – És mentem aludni a laktanyába.

(Ajha, még most is, ha a „Füsti” laktanyájára gondolok, elfog a „hónvágy”! Sokszor pihentem ki ott a fáradalmimat, és

készültem a következő útra. Zavartalanul, háborítatlanul, kényelmesen, nyugodtan heverészhettem, aludhattam, álmodozhattam.)

...Akkor még álmodoztam egy szépséges kékszemű, szőke, göndör hajú, csini kis leányzóról, a Botlik Jutkáról... A kötőznivaló bolond szívem nem vette tudomásul, hogy engem, – az olajos-koszos gőzös masinistát „dobta” az aranyhajú hölgyemény.

Reggel elkészítettük a személyzeti vonatfordulót, rendbe vágtuk a gépet. (Már nem emlékszem, melyik 424-es volt.) A beíróban éppen befejeztük a reggelit, a felvigyázónál csengett a telefon. – Igen, rendben van, máris küldöm őket, pont itt van a gazdája!

– Sanyi, Gabi, most szóltak ide a főműhelyből, hogy készen van a 424,160-as! Vigyék el futópróbára, és ha beválik, hozzátok haza!

A Sanyi lelkesedett, hogy végre kész a beosztás, plusz a masinája is átalakítva pakurásra. – Gyere, Gabi, a kertek alatt gyalog

átsétálunk! – Az én lelkesedésem alábbhagyott, mivelhogy pakurás a gép. Aztán, útközben egyszer csak megszólaltam: – Te, Sándorkám, van egy súlyos probléma! Én nem tudok tüzelni pakurás Nurmin!

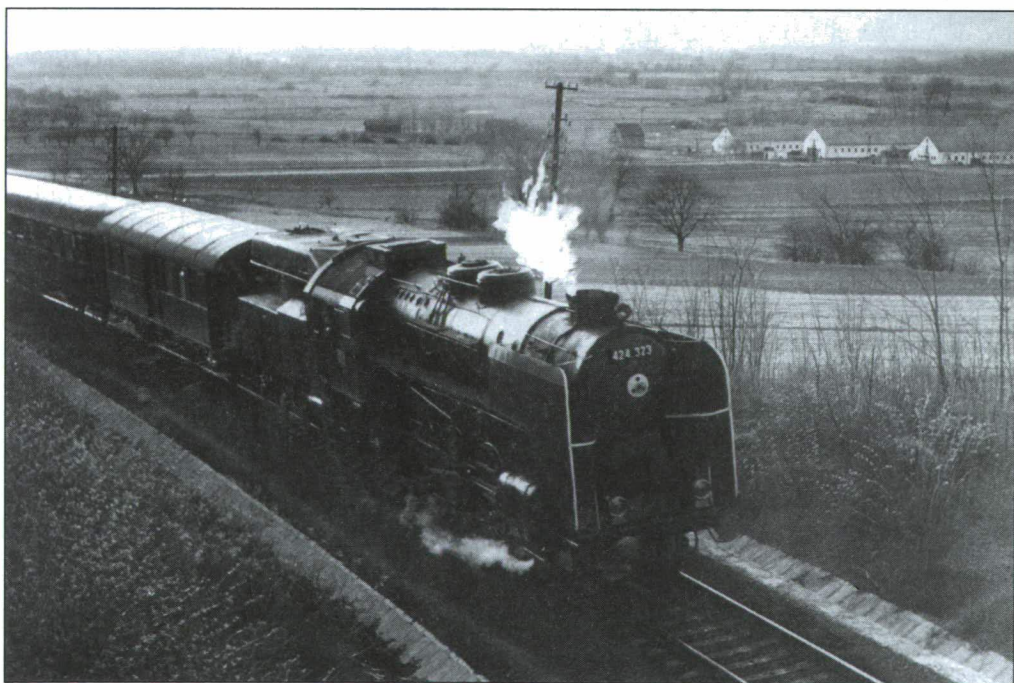
– Nem számít, ne is törődj velem, és se tudok! Nem ám keseregsz!

– Na, Sanyikám, jól nézünk mi ki!

– Jól hát! Lesznek olyan átadók, akik értenek hozzá! Majd tüzelek én, ezen nekem is tanulni kell a tüzelést – ilyen fajta gép egy sincs minálunk –, ez ötporlasztós! Úgy is nekem kell majd betanítanom az embereimet.

Egyből vidámabb lettem! – Sanyikám, akkor ez olyan masina, mint a szombathelyi 424,323-as!

A műhely udvarán méltóságteljesen várt bennünket a ragyogó masina. Különlegesen fényes feketére festve, piros csíkozással díszítve, a csillag is piros volt, és nem vörös. A rudazat kifényesítve, az ablakok sárgaréz keretét tán még meg is szidolozták.



– Na, Gabi, tiéd a masina!

A Sanyi megnézte a tűzszekrényt, hitelesítette a vízállásokat, a többi rám bízta, és ment az átadókhoz, a haverokhoz... ott is „haver” volt neki mindenki, ezen már nem is csodálkoztam. A mesteremberektől kértem kölcsön szerszámokat, kannákat, olajat stb. Nagyon készségesek voltak. Vizsgáltam, kentem a gépet, a rudazatágyakat beállítottam... – csináltam mindent, amit kellett.

Pakurával tele volt szerelve, vízzel is televettem a szerkocsit. – Na, kész minden! Még egyszer körbегyönyörködtem a Nurmít, utána begyújtottam a tüzet, és clindítottam a légszivattyút. Jött a Sanyi és három mozdonyátadó. „Hátuljával” mentünk Vác felé. Dunakeszin álltam meg, a masinát átvizsgáltuk. Minden „oké”, rendben van minden. A Sanyi és az átadók elismerően néztek rám.

Vácig úgy 50-60 kilométer/óra sebességgel „döcögtem”. Vácra megint körbenéztük a gépet. Tökéletes!

Visszafelé aztán: – Na, Gabikám, most aztán „creszd el”, hadd menjen a paripa, ahogy csak bír! Nem kellett nekem biztatás, de jólesett Sanyitól. Suhant a Nurmí, mint egy fekete úrhajó. Dunakeszin valósággal átrepültünk. Tetszett a „repülés” a mozdonyátadóknak is. Az egyik öreg mester meg is jegyezte: – hát, fiatal barátom, meglátszott, hogy nem először fogott szabályzót, Nagyszerűen vezetett. Délután volt már, amikor a fűtőházban megálltam az „A” fordítókorong előtt. Elzártam a légszivattyút, mert akik csak ott voltak, mindenki a masinát nézte, csodálta, még a tisztviselő hölgyek is. Két hölgy kint állt az iroda előtt, az egyik odaszólt a többieknek.

– Lányok, gyérünk, nézzük meg, a Gabi meg a Sanyi hoztak egy új mozdonyt! – És nézték, gyönyörködtek. Egyszer csak egy idősebb hölgy: – Te Erzsi, ne bolondozz velünk, hiszen ez a mi mozdonyunk. 424,160, ott van az oldalán.

– Persze, hogy a mienk – nevetett a Sanyi –, csak ezentúl nem szén kell neki, hanem pakura.

Nemsokára jött a reszortvezető, feljött hozzánk a gépre. Jelentkeztünk nála... – Sándor, hogy szuperált a gép, jól ment, „gőzöl”?

– Igen! Nagyon jól megy, jól tüzel, jól gőzöl! Tökéletes!

– Biztosan jól megy a masina? – és még mindig kaján mosollyal nézett ránk a kedves, szimpatikus reszortos, Kertész Pál.

– Egészen biztos, remekül megy! – válaszoltunk mindketten.

– Láttam! Dunakeszin úgy süvöltettek át, mint a rakéta. Ott voltam az állomáson, a szegény „földi halandót” figyelembe sem vették! Sándor, ki húzta a szabályzót?

Sanyi kissé meghökkenve: – Hát a fiatal úr!

– Jelesre vizsgázott, akkor tessék, gyakorolja a szakmát! Mindent ő csinált, elkészítette a gépet, kifogástalanul. Én pedig tanultam, hogyan kell kezelni ezt az újfajta tüzelőberendezést. Majd betanítom rá a többieket is.

– Jól van! „Fiatal úr”, te meg majd gyere be az irodába, megjött a vizsgabizonyítványod, vedd át! Most menjetek hamar a konyhára, mára megérdemeltétek az ebédet! Utána majd ráértek felszerszámozni a gépet, a lámpákat felszerelni a gépet, a lámpákat felszerelni, és próbáljátok ki a világítást!

Ekkor jutott csak eszünkbe, hogy éhesek vagyunk.

A következő alkalommal az a felügyelő, aki elvette a „P” napomat: – Na Gabi, úgy-e érdemes volt itt maradnod a Sanyi-val? Hallottam, nagyszerűen megzavartad az új masinát.



Még mindig a 424,160! A pontos dátumot, már elfelejtettem, de 1971 karácsonyá-

2002/XIV. 5–6.

hoz közel járt az idő. Megkaptam a vezénylést: két forduló ingavonattal, Budapest-Nyugati és Hetényegyháza között. A gép a 424,160-as, és két idősebb, rutinos segédkezelőt írtak mellém. Már előre „dörzsöltem a tenyerem”: mehetek a csodamasinával!

Mentünk is vidáman, a nyolc kocsiból álló szerelvényt könnyen vitte a gőzgép! A baj Örkény előtt kezdődött. Ki-ki hagytak a porlasztók, akadozott a tüzelés. Örkénynél már a középső („kisporlasztó”) nem működött. A másik négy („nagyporlasztó”) akadozva ugyan, de még tüzelt. A nyílt vonalon egyszer csak „kialudt a tűz”, a két „tűzmeszter” hiába kínlódott velem, nem tudták „begyújtani”.

– Meg kellene állnom, de nem állok meg a nyílt pályán.

Ránéztem a vízállásra, úgy döntöttem, hogy Táborfálváig elmegyek. Megrántom a vonatot és begurulok az állomásra. Daruház állok, és van annyi tartózkodásunk, hogy valamit kitaláljunk. Amikor lezártam a szabályzót, „pöcök” alá esett a kazán vízszintje.

– Gyorsan elzárni a fűtést, légszivattyút és a turbót!

Még volt 8,5 atmoszféra kazánnyomás, amikor „beestem” a daruhoz, és a vízállásüvegben csak 3-4 centiméter víz volt az úranya felett, a „pöcök” alatt.

Próbáltam begyújtani a tüzet! A „rakétakifúvatóval” visszaverettem az olajat, majd próbáltam a porlasztóknak rásegíteni vele, de hiába. Az emberek azon idegeskedtek, hogy nehogy eldurranjon a flexibilis cső. (A tartály és a rakéta közötti gumitömlő-kapcsolat.) Volt hosszúszerű azbesztkesztyű, felhúztam, és drótkéfével megdörzsöltem a fűvókát, de az sem vezetett eredménnyre. A téli hideg ellenére hirtelen melegem lett. Uramisten, itt állunk a végtelen róna egyik állomásán, a –14 C? fagyos időben. A vonat tele utassal! A kazán vize a nívó alatt, a tűzszekrény samottozása rózsaszín-tűzés, minden elzárva. Itt percekben belül minden

elfagy. Szétfagy a masina, szétfagy a vonatfűtés! A felelősség tonnányi súlya nehezedett rám, másodpercekre, szinte megbénított! – Na, Czotter Gábor, te vagy a vezér, egyedül neked kell döntenie és cselekednie, de gyorsan! Most nincs itt a Németh Laci bácsi... – Ahogy ezt végig gondoltam, mint ha villám cikázott volna át rajtam! – Hol az a „szencséges” kulcs, amit kaptunk?

Eberekim értetlenül néztek rám, nem tudták elképzelni, miféle kulcsot keresek, amikor itt leginkább a Szent Péter kulcsa van kéznél. De, mire megszólaltak volna, már a kezemben volt a bűvös kis szerszám, a porlasztók állítókulcsa. (A főműhelyesektől kapta a Sanyi, és emlékeztem rá, hová tette, és emlékeztem Laci bácsi tanítására.) A porlasztók gőz- és olajadagolását a maximumra állítottam, figyelve arra, hogy alkalmasint majd az eredetire visszaállítsam. Először próbáltam a „kisporlasztót” a kifúvató rásegítésével. Néhány puskalövésnyi durranás után begyújtott a középső porlasztó, majd egyenletesen duruzsolt. Már meg vagyunk mentve! Ha csak ez működik, már akkor tudunk tovább menni. A tűz égett, és hárman „szuggeráltuk” a kazánfeszmerőt. Egyszer csak – mint egy állapotos anyatetű – megindult a mutató fölfelé! – Hadd menjen a nyomás 10 bar fölé! Kevés a víziünk, de semmi vész, ez még bírja addig! Ahogy ment fel a kazánnyomás, egyre jobban dolgozott a tűz. – Rá a bal lövetyűt, hadd nyomja a vizet! – Amikor a „pöcök” fölé emelkedett a víz: – fűtés, turbó, légszivattyú, mehet minden! – Közben megérkezett az ellenvonat, közeledett az indulási időnk. Egyik emberem hátra ment, végignézni a kocsi fűtését.

12 fölé emelkedett a kazánnyomás, próbáltam a négyet, a „nagyporlasztót”. Először nem akarta az igazságot, de egyszer csak, néhány pukkanás után, megereszett egy olyan gépágyú-sorozatot, hogy beleremegett a hatalmas gép. A kémény vagy

huszonöt méter magasra verte fel a sűrű, fekete füstöt. „Beüzemeltem” a nagyporlasztót is! A másik emberem szól, hogy jön ám a forgalmista, már majdnem a géphez ért, amikor berobbant a tűz. Vihargyorsan menekült vissza az irodába. Kb. 12 perc késéssel végre indulás! Húztam, ahogy csak lehetett Hetényig. Minimális késéssel érkezünk. Ha jól emlékszem, a vonatvezető „rendesre” írta az érkezést. Miután a „nagy dübörgés” megvolt, és nem ismétlődött meg, a vonatvezető óvatosan érdeklődött, tudunk-e indulni? – Tudunk! Sípokol egyet, és mehetünk. – Ha lehet, ne írjon késést, mert géphiba volt!

Hetényegyházán mentem a forgalomba: – Szolgáltatévő uram, a gép lekad, körüljárunk, húzva megyünk vissza, mert rossz a távközlés. (A telefon a vezérlőkocsi és a mozdony között.)

– Jó, jó, kérem semmi akadály, intézzük!

Fordított állásban húzva indultunk vissza. Biztos, ami biztos, a gépen legyek, ha valami netán adódna.

Semmi gond nem volt hazáig. Dudorászva robotgunk, lépten-nyomon szól a biztonsági szelep. Mondtam, hogy a tüzet el ne zárjuk, a „kisporlasztó” folyamatosan működjön. A fűtést nyomassák, amennyire csak lehet, vigye a gőzt, kevesebbet zúgjon a szelep. Nyitott szabályzónál $\frac{3}{4}$ -ig legyen a vízállásüvegben a víz. Ócsán daruhoz állunk.

Útközben azon gondolkodtam, vajon, mi okozhatta a „tűzhiányt”. Na, csak érjünk be a fűtőházba, utánanézek, mi volt a kinja ennek a „kátrányfőzőnek”! Ejnye, vezér úr, ez nem volt szép tőled! – korholtam magamat. Amikor megy a gép, száguld, rohan, akkor csoda masina, szuperszonikus Nurmi, amikor meg „egy kis gond” van vele, akkor csak közönséges kátrányfőző? Ejnye, ez nem szép!

A Nyugatiban leszálltak az utasok, töb-

bek közt egy időskorú társaság is, – kucsma félrecsapva, kabát begombolatlan. Az egyik, egy nagybajuszú öreg – demizsonnal a kezében –, felszólt a gépre: – Hallja-e, masiniszta úr, jól gyüttünk! Jó meleg volt a vonat. Isten áldja!

– Örülök, hogy jól utaztak, látom volt „üzemanyag” is!

Gondoltam magamban: – papa, ha tudná, nekem milyen melegem volt néhány órával ezelőtt!

Értette az öreg, hogy mire céloztam, megemeltette a demizsont! – Hát, tuggya, köllött, a melegbe’ megszomgyazik az ember.

– Egészségükre! Minden jót kívánok!

A fűtőházban beálltam az olajszerelő alá. Fogtam az elemlámpát, kerestem egy hosszú botot és fel a szerkocsira. Az olajhófkával nem lehetett gond, 70-75 fokos volt a tartályban, a „rakéta”-hevítés is rendszeren rá volt nyitva. Kinyitottam a fedelet, kiemeltem a „Davy-szítát”, a bottal belekavartam a pakurába, és már tettem is vissza a szítát.

Tojásnagyságú meg attól nagyobb sárgás-fehér gombócok úszkáltak az olajban! Attól dugultak el a porlasztók! Jött az olajfeladó: – Mehet a pakura?

– Nem! Várjon egy kicsit! Hol az a tartály, amiből legutóbb szerelt ez a gép?

– Az már kiürült, hála istennek! Miért maguknak is bajuk volt a tűzzel?

– Volt ám, nem is csekély!

– Panaszkodott a többi vezér is, hogy nem akart égni a „cefre”! Ez már új tartálykocsi, legutóbb a Palotai vezér úr szerelt, nézte, ez már jó olaj. Szerelhetnek nyugodtan!

– Akkor indítsa, hadd jöjjön!

Főnt voltam, amíg telefolyt a tartály...

Nem csoda, hogy a mi tüzelőberendezésünk kapitulált, amikor a „békaszájú” porlasztók is küszködtek.

Szerel, kezel, félreáll – vissza –, és beállítottam a porlasztókat. A tűzfelgyázó-

2002/XIV. 5–6.

nak a lelkére kötöttem, hogy gondja legyen a tartályfűtésre, és ha begyűjti a tüzet, mindegyik porlasztót működtesse.

Rájöttem, hogy mi lehetett a problémánk fő oka! Amíg állt a gép, visszavettek a pakuratartály fűtésén, lehűlt a rossz minőségű pakura, és parafin gombócok keletkeztek! Amikor elkezdtek a szolgálatot, felmelegítették már, de a „gombócok” maradtak.

Mi is „félreálltunk”, chettünk végre, és szusszantunk egy kicsit a hajnali kijárásig. A második fordulóban már ment minden, „mint a karikacsapás”, gond egy szál sem volt!

Délelőtt időben végeztem, még simán elértem az 1804-es gráci gyorsot, és hazamentem Cellbe. Hamar túltettem rajta, hogy milyen veszedelemben voltunk. Másnap az 1815-ös személlyel indultam vissza éjjeli szolgálatra, időben és kényelmesen ballagtam jelentkezni, amikor a főnök két reszortossal kijött elélem az irodájából.

– Gábor, jöjjön csak be!

– Tisztelettel jelentkezek! Tessék, parancsoljon, főnök elvtárs!

– Gábor, az istenért mondja, mi volt magukkal Táborfalván, tegnapelőtt, mi volt az a „robbogás”?

Elmondtam az esetet, tővéről-hegyére...

– Látjátok – fordult a főnök a reszortosokhoz – Az a mafla, ütődött szolgálattévő telekürtölte a környéket, azt se tudta mit beszél! Az igazgatóságon, de már a fél ország fűtőházainál úgy tudták, hogy a mozdonyszemélyzet fel akarta robbantani a masinát! Mi meg agyonra-vissza vizsgáltuk a gépet, persze, hogy nem találtunk robbanásveszélyre utaló jelet. Gábor, itt hármunknak esküdjön meg, mindvégig volt víz az üvegcsőben?!

– Esküszöm! Amikor sikerült begyűjtanom, még három centi volt az úranya felett! „Szárzság” kizárva.

– És a porlasztókat ugyanúgy visszaállí-

totta, ahogy voltak? Nem történt változás?

– A második fordulót már az eredeti beállítással csináltuk. Az első fordulóban kb. egy tonnával több olajat eltűzeltünk a kelle-ténél, de hát...

– Ott egye meg a fene az olajat, az nem érdekes. Az a fontos, hogy nem történt semmi baj. Gratulálok, ügyes volt, Gábor!

A reszortosok mondták a főnöknek, hogy még egy ilyen eset nem fog előfordul-ni. – Nem csak a Gábornak, a Patakiéknak, Palotaiéknak, Szekereséknak is volt gondjuk. Ezentúl megvizsgálunk minden olajkül-deményt, és ha még ilyen „trágyalét” küldenek, meggy vissza oda, ahonnan jött. Nincs pardon!

Ide tartozik az is, hogy miért okozott olyan nagy riadalmat a forgalmista híreszte-lése. Ha szakértő ilyet hall, hogy „fel akarták robbantani a gépet” – az feltétlenül a kazán-törvény megsértésére gondol. (A kazántör-vény megalkotója Jedlik Ányos – a világhírű pap, tudós, feltaláló – volt, és a törvénye örökérvényű.) Volt rá példa néhányszor, hogy a mozdonyszemélyzet hazardírozott, avagy trehány, feledékeny, felelőtlen volt, és kilágyították a tűszekrényt. A víz nélküli, vagyis hűtés nélküli („szárz”) tűszekrény-lemez a magas hőtől kilágyult (elgyengült), a gőz nyomásának nem tudott ellenállni, és a gőz ereje szétszórta a mozdonyt.

Na de, ez merőben más, mint amikor a pakura tüze „berobban” a masina „gyomrá-ban”. Ami azt illeti, a tüzelőberendezés helytelen, szakszerűtlen kezelése is eléggé nagy grimbuszt eredményezhet, de megkö-zelítően sem akkorát, mint a kazánrobba-nás!

424,343

1971. november vége felé – a tinta még meg sem száradt az oklevelemen – készenléti szolgálatra jelentkeztem az Északi Fűtőház-ban. Már kora délután a felvigyázóknál tip-ródtam.

– Ül le nyugodtan, Gabi, várjál, jön be a géped szerelni!

Nem ültem sokáig. Jött be egy segédkezelő a fűtővel, hogy ki kellene járni, de nincs mozdonyvezetőjük. Ismét Budapest-Nyugati–Hetényegyháza személyvonati fordulóról volt szó. A felvigyázó egyet káromkodott, egyet telefonált, de eredménytelenül, s majd: – Gábor, fogd a táskát, és menjetek, te maradsz a gépen mind a két fordulóra!

–Értettem!

– Jöjjön csak mester úr – a szólt a segédkezelő – minden el van készítve, minden van a masina, csak a szabályzót kell húzni!

Így aztán nem is vizsgáltam a gépet. Néztem, hogy a kémény megvan, kerekek megvannak, szerkocsi megvan, indítottam a légszivattyút, sippantottam, hogy kérem a fordítóállást.

Utasítás szerint jártam rá a fordítóra, de megállni nem tudtam rajta. A fordító után kb. másfél méter csonkavágány volt, a sínek végére háromszög alakú „sarkantyúk” hegesztve. Azok a kis műtyürkék nem tudták megállítani a 143 tonnát, az első futókerék átugrott rajtuk – le a földre!

Meglepett, hogy nem fékez a masina, de villámgyorsan zártam az üresjáratit váltót, tekertem hátra az emeltyűt, hogy ellengőzzel megállok, de késő volt! Próbáltam, hogy visszaugratok, nem sikerült. De ekkorra már aki csak a fűtőháznál volt, mindenki ott volt! A kétségbeesés kerülgetett, amikor feljött a gépre a Persa Jenő bácsi, nohabos mozdonyvezető – de a svéd gép előtt Nurmival járta a záhonyi gyorsfordítót. Éppen szolgálatból jelentkezett volna le, de látta, hogy baj van, és azt is látta, hogy mit kell tenni. Szólt a segélykocsi-lakatosoknak, hogy hozzanak négy fakockát, amiket hidraulikus emelő alá



2002/XIV. 5–6.

tesznek. A Jenő bácsi annyira előre járt a masinával, hogy a második futókerék elérte a „sarkantyúkat”.

– Rakjátok a kockákat a két futó közé! (Az első futókerékpár és a csonkasín vége közé szépen oda lehetett tenni az alátétfákat!)

– Nos, Gabi, szálljatok le a gépről, mindenki hagyja el a fordító környékét! Biztos, ami biztos, de reméljük, nem lesz baj!

Nem is lett! Jenő bácsi rányitotta a szabályzót, ugatott négy hatalmasat a kérmény, a masina eleje felemelkedett, és visszazökkent a fordítóra. Igen ám, csakhogy megfélemtelen volt a mozdony, a Jenő bácsi majdhogynem hátrafelé ment le a sínról, de erre számított, és ellengőzzel megállt.

424,351

Pakurás Nurmi volt a javából. Az Északiban az egyik vezére Szekeres Pista bácsi volt.

1971. október volt, szép őszi délután. Felügyelet alatt vezettem már, – ez is előírás volt a „jogosítvány” megszerzéséhez. Mentem én, lelkiismeretesen, de nem ám vezetni, hanem valamelyik szenes 424-esre a fűtőnek segíteni, – tüzelni helyette. (Mit kellett volna akkor már nekem a vezetésből tanulni?) Éppen a Demjén Feri bácsihoz készültem a 424,248-asra, ennek a kedves vezér úrnak néhányszor tüzeltem a fűtőkadét időmben.

Mentem feljelentkezni, és a felvigyázóktól a főnök jött velem szembe. Köszöntöttük egymást, és:

– Gábor, hova készülödik?

– A 248-asra felügyelet alá...

– Nem oda megy! Jöjjön! – és visszafordult velem a mozdonyfelvigyázókhoz.

– A Gábort írjátok a Szekeres Pistához! Máris megvan a három ember az ingavonathoz.

Gábor harmadik embernek megy a Sze-

keres Pistához, de maga lesz a vezér! Húzhatja, tolhatja a vonatot, kedvére húzhatja a szabályzót a két fordulóban. Rendben?

– Igenis, főnök elvtárs, nagyon köszönöm!

Akkor már sokszor figyeltem a Pista bácsi gépét, és most ilyen beosztásban rákerülhettem. „Verebet, sőt fecskét lehetett volna fogatni velem”!

Két személyszállító ingavonati forduló Budapest Nyugati és Hetényegyháza között. A csillogó csodamasina légszivattyúja már pöfögött, amikor felmentem rá.

– Pista bácsi, tisztelettel jelentkezek, a főnök elvtárs küldött a felügyelete alá vezetni!

– Nagyszerű, gyere csak Gábor!

A fűtőházból már én jártam ki, a Nyugatiban én jártam rá a vonatra. Fékpróba után Pista bácsi és a segédkezelő felmentek a motorszíni mozdonyfelvigyázóhoz, rám bízta a gépet. A tűz kioltva, légszűrő elzárva, gőz-víz van, a vezéri széken üldögélve az ablakon kikönyökölve nézelődtem. A szomszéd vágányon „Szili”-vel állt egy személyvonat, a vezér kolléga idegen volt. Tisztelegtünk egymásnak, és láttam rajta – a tekinteten –, gyönyörködik a „masinában”. Tovább nézelődtem, és egyszer csak a gép előtt Jutka lépett fel a peronra. Felpattantam, a kapaszkodó vasat markolva lépcsőzés nélkül ugrottam le a gépről.

– Jutka, édes Jutkám, jaj, de boldog vagyok! – Mentem elé, öleltem, csókoltam volna, de megtorpantam. Olajos fekete a kezem, füstös a képes felem, a gangárn ruha füstös olajos rajtam. Zavaromban csak a kezemet törölgettem az egykor fehér színű gyapottal. „Te gyönyörűm egész nyáron, de mennyit kerestelek, hányszor körbejártam ezt a pályaudvart!”

– Hiába kerestél, még csak az országban sem voltam...

– De, csakhogy végre itt vagy! Édes szerelmem, hogyan találtál rám?

– Csupán véletlenül. Ezen a „Nohabon” vagy? Nagyon fekete ez a Nohab, ez nekem gyanús, nem gondolod?

– Fekete hát, mert ez nem Nohab, hanem ez Nurmi! – mutattam büszkén a fényes „acéltársra”! – Készülök rá, mert meg akarom szerezni a gőzmozdonyvezetői „jogosítványt”!

Itt jegyzem meg, hogy már az előző nyáron nagyon biztatott a Jutka, hogy ne csak villanygépet, Nohabot is vezessek. Mondtam neki, hogy nem olyan egyszerű hivatásosan Nohabot vezetni. Ahhoz hatósági vizsga kell! Passzióból („feketén”) vezethetem, mert tudok vele menni, valamelyik haverhoz felülök rá, és tekerhetem a kontrollert. Ha csak rajtam múlna, minden további nélkül letenném a hatósági vizsgát.

– No, szia, megyek, mert még itthagya a vonat!

A szomszéd vágányon Monoron át Ceglédre közlekedő vonat állt a Szilivel. Kísértem a Jutkát a vonathoz, nézte a sziliskolléga a csinos, aranyászke tündért. A vonat közepe táján megálltunk, még szerettem volna egy kicsit beszélgetni a Jutkával, ... mondaná meg milyen címre írhatnék neki levelet stb. de jött egy nyugdíjas korú nőszemély, puszi-puszi a Jutkával, és csicseregget neki egy sort... – Gyere szálljunk fel!

A találkozásuk úgy zajlott, mintha én a világon sem lettem volna. Az éltes boszorka még a köszönésemet sem fogadta. Engem faképnél hagyva felszálltak. Siettem vissza a Nurmira. Az ablakban állva néztem, ahogy elindult a Szili. Tisztelgésre lendült a kolléga keze. Az én kezem is. A Jutka az ablaknál ült, szemben a banyával, és még csak felém sem nézett, nem hogy intett volna...

Elment a vonat, elment a Judit! (Azóta sem láttam, semmit sem tudok róla.) A szabályzóra támaszkodva nyögtem, mintha a masina értené: – elment a szépség... nem szeret már! De te szeretsz ugye? Megsimogattam a „bűvös fogantyút”, és a „Nurmi”

az ovális bal szemével mintha kacsintott volna!

– Na, gyere, hadd nézzelek!... – begyújtottam neki a tüzet és elindítottam a légsűrítőt.

Pista bácsiék visszatértek, rövidesen indulás... Szabályzó nyit, a vonat indul... és a tűz duruzsolásától, a kémény „zenéjétől” elszállt a bánatom. A cigányprímás nem húzza úgy a vonót, mint ahogy én akkor a szabályzót.

Az első forduló után kiszereztem a gépet, Pista bácsi „kifizette” az olajat, és így szólt: – Gabi, bemegyek az öltözőbe, addig állj félre a masinával, és majd megyek én is.

– Rendben, menjen csak!

A kazánt lefűvattam, álltam be az „A” csillagfűtőházba, közben a segédkezelő a szekrényzárással bajlódott.

– Várjon, egy pillanat, majd segíték! – Nekem sikerült, a kéziféket behúztam, és, mint aki jól végezte dolgát, mentünk a laktanyába. Nemsokára jött a vezérünk:

– Te, Gabi, te Gabi! Még ilyet! Hogyan hagytad ott a gépet?! Még szerencse, hogy felmentem rá! Szerencse, hogy én, és nem a főnök, vagy valami reszortos. Ugrott volna a balesetmentességi prémium. A szabályzó rögzítetlen, üresjáratú váltó zárva, az emeltyű „hátra”, még jó, hogy a kézifék be volt húzva, a hengercsapok nyitva. Jegyezd meg, így még véletlenül sem szabad hagyni a gőzmozdonyt! Képzeld el, ha egy kicsit is átfúj a szabályzószelep, a hengerek megtelnek gőzzel, és a gép elindul maga szerint, amikor senki nincs rajta. Botrányos dolog lehet belőle, még rágondolni is rossz! Azért vagy itt, hogy tanulj, hát ezt jól tanuld meg: ha leállsz a mozdonyal, akkor a szabályzót jól becsattantani, rögzíteni, üresjáratot nyitni, kormányemeltyűt középre zárni, hengercsapokat nyitni és a kéziféket jól behúzni!

– Pista bácsi, köszönöm a tanítást, többé ilyen nem fordul elő. Ne haragudjon!

Nem is fordult elő, a mai napig sem!

2002/XIV. 5–6.

424,352

Többszörösen is nevezetes masina! Ez volt az első pakurás Nurmi, amelyikkel megismerkedtem. „Szenes” korában nem is találkoztam vele. Ez a legmagasabb pályaszámú gép, amelyiknek a szabályzóját húztam. Ezt láttam kigyulladni, begyújtás közben lángba borult a szombathelyi mozdonyszínpénben.

Még középiskolás diák voltam Kőszegen, amikor egy alkalommal „eltávozt” kaptam, és utazhattam haza Cellbe. A szombathelyi állomáson az 1801-es gyors előtt egy furcsa Nurmi pöfögött. Furcsa volt a szerkocsija. Félénken megközelítettem, nézgettem. A vezér kenőkanálával a kezében a géppel foglalatostkodott, a kíváncsiság odavitt hozzá. Illedelmesen köszöntem, és kérdeztem, hogy miért van a szén lemezzel letakarva?

A vezér úr elnézően mosolygott: – Ezen nem szén van, hanem egy tartályban pakura, és a tartály van hőszigetelve, lemezzel burkolva.

– Ezen nincs szén, mint a vegyes tüzelésű 324-eseken volt?

– Nincsen szén. Ez tisztán pakurával működik!

– Köszönöm, elnézést a zavarásért!

Móricz Károly volt a vezér úr, akivel később jó kolléga-barát viszonyban kerültem.

Győrben voltam „kadét”, már villanygépen utaztam, s egyik este nem tudtam hazamenni. Nem értem el az 1306-os gyorsot, semmi baj, alszom majd a laktanyában. Tarnai Feri bácsi „kandós” vezért, néha „beugratták” mozdonyfelvigyázónak, akkor is ő volt a felvigyázó, tőle kértem a laktanyai szállást. Mozdonyájszót hallottunk. Szokatlan volt a késő esti órában.

– Gabi, nézzél ki, miféle masina van itt!?

– A 424,352-es szombathelyi gép megfordult, és a fűtőházi jobb csonkán állt a daruhoz.

– Akkor jól van, idegen gép, nincs vele gondunk.

Feri bácsi rosszul gondolta. Néhány perc múlva már nála volt a masina vezére. Ő nem ismert meg engem, de én felismertem. Móricz Károly vezér úr bemutatkozott, és mondta a Feri bácsinak, hogy mi járatban van.

– Felvigyázó uram, a masinával mennék Pestre, a főműhelybe, és azt mondták, hogy innen kapok „pilótát”. Győr–Kelenföld között még sosem jártam, nincs vonalismeretem!

– Hát, sajnos kolléga úr, nincs itt senki, és nem is tudok róla, hogy kellene valakinek jönni. Várjunk csak megnézem!

Hát a naplóba, ceruzával, be volt írva: Jász Sándor, gőzmozdony, „pilóta”. – Fél-órája már, hogy kellett volna jelentkeznie, de nem jött.

A szombathelyi vezér nem dühöngött, nem káromkodott, nem hőzöngött, csak aggódalmasan kérdezte, hogy hát felvigyázó uram, akkor mi legyen? Sietünk, szeretnénk mielőbb felérni. Kelenföld után már ismerős a pálya, csak odáig jönne velük valaki.

Feri bácsi a vezénylési naplót forgatta, vajon kit tudna értesíteni hirtelenjében? Senkit nem talált! Ekkor közbeszóltam: – Feri bácsi, várjunk még 10-15 percet, és ha nem jön a Sanyi bácsi, elmegyek én a Nurmival. Nem vagyok álmos, és jól ismerem a vonalat.

Magamban már abban reménykedtem, hogy vezethetem majd a pakurás masinát! Akkor még pakurás gépnek nem húztam a szabályzót.)

De közben befutott a Sanyi bácsi! Busz helyett biciklivel, mert az autóbusz „fekve maradt”. Így elestem a vezetéstől.

Szombathelyi masinisztaaként aztán néhányszor mehettem a 352-essel. „Lenyűzött” állapotban volt a szegény gép. Nyár vége, vagy ősz volt már, nem emlékszem, régen volt 1972. A 424,352-es begyújtás

alatt állt, bent volt a mozdonyszínben. Az előfűtő felügyelte! Már saját gőzével magát tüzelte a masina. Én készenlét voltam a 424,106-ossal. Délután a „műszak” vége közeledett, a szerelő alá álltam, kiegészíteni a szénkészletet az éjszakai számára. Kiszereztem, és valamiért bementem a felvigyázóhoz, benéztem a mozdonyszínbe is. Az előfűtő éppen akkor ment valahová. Én is mentem a gépemhez, hogy félre állok vele a szerelőtől. Alig voltam tőle pár lépésre, amikor kiabálást hallottam. Hátranéztem, és a mozdonyszín ablakán át félelmetes lángolás látszott. És ordították: – Gábor, Gábor, gyere a masináddal a fűtőház mellé, a lövettyűről tüzet oltani! Gyere itt a tömlő, siess! Két ugrással a gépen voltam, siettem! Mire felszereltem a tömlőt, sikerült eloltani a tüzet homokkal, poroltókkal, szén-dioxid oltókkal. Akik csak a környéken voltak, mindenki tüzet oltott. Perceken belül megérkeztek a hivatásos tűzoltók is, de akkorra már „sötétség” volt! Szinte, hihetetlen volt, hogy pillanatokon belül milyen hatalmas tűz keletkezett. A „mozdonykonyha” (sátor) tetéjén jártak a lángok! A hőségtől valamennyi ablak megrepedezett, még a tetőszellőző üvegszemek is. A padlóba és a sátortető lambéria léceibe is belekaptak a lángok. Szerencsére, a vízállásmutatók épségben maradtak, a „Rahner-kosarak” megvédték, ellenálltak. Szánalmasan, siralmasan nézett ki az amúgy is rozszant masina. Füstös, kormos volt az alja, az egész vezetőállás.

Így aztán tűzoltás helyett mozdonymossást végeztünk a 106-os Nurmival.

EPILOGUS

1970. március 16-án szereztem meg a villanymozdony-vezetői hatósági vizsgát. Azóta vagyok hivatásos mozdonyvezér. Igazság szerint nyugállományban kellene len-

nem. De még mindig érzek magamban annyi energiát, hogy bármilyen mozdonnyal a „térképről is lemennék”.

Nekem már minden egyes jól sikerült szolgálat – ajándék. Sanyarú, szegényes, hányatott sorsom, rettentően rossz – és ezért megszakadt – házasságom ellenére is azt mondhatom, hogy érdemes volt erre a világra jönnöm. Ami megvalósítható volt az álmaimból, az valóra vált. Nem töltöttem be még a huszonegyedik évemet, amikor már két jeles mozdonyvezetői vizsgám volt. Nem töltöttem még be a harmincadik évemet, amikor már az országot bejártam baj nélkül a magyar mozdonygyártás világhírességével, a 424-es gőzmozdonnyal, a Nurmival.

Tizenegy évi szolgálatom után tisztii rangot kaptam, ami akkor a honvédségnél a századosi rangot jelentette. Szegény jó apám, ha megérhette volna, hogy „aranycsillagos” mozdonyvezér lett a fia! A harmadik iksz felett már – ismét két jeles szakvizsgát tettem le: vasúti járműves darukezelői, és dízelmozdony-vezetői „jogosítványt” szereztem.

Elégedett vagyok és hálás! Hálás mindazoknak, akik erre a nagyon szép, de rettentően veszedelmes hivatásra felkészítettek. Szegény, édes jó apám a csillagfényes égi messzeségből is mögöttem állt. Azok a kiváló mozdonyvezető mesterek, akik tanítottak, legtöbbjük jó barátságban volt apámmal, – ismerték, tisztelték, szerették „Gabi bácsit”. Szívügyük volt, hogy a Gabi bácsi fia jó masinista legyen. És én igyekeztem, nehogy szégyent valljanak velem a mestereim.

Sajnos közülük már többen odaát vannak, és én érzem, hogy onnan is vigyáznak rám – az utolsó kerékfordulatig. Legvégül hálát adhatok az Úristennek, áldhatom, mert amikor veszélyben voltam, mindig a kezembe adta az elhárítást.

Legyen fény!

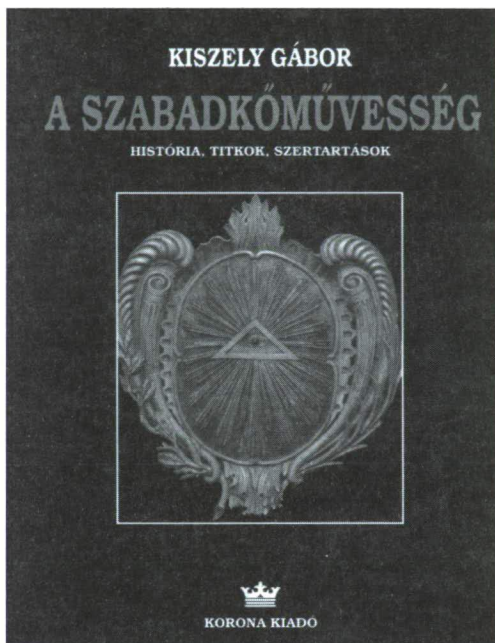
KISZELY GÁBOR: *A szabadkőművesség. História, titkok, szertartások.* Budapest, 1999, Korona Kiadó.



A kötet bár nem a legfrissebb, mégis érdemes egy kis figyelmet szentelni rá, hiszen a maga nemében egy igazi csemege. Sokszor hallhatjuk ezt a szót: szabadkőművesség, a szó ismerős lehet, a mögötte megbújó fogalmat azonban csak igen kevesen ismerik nagyobb mélységében. Némelyek azzal vádolják a szabadkőművességet, hogy politikai és gazdasági világralomra tör, vagy egyéb, a valósággal aligha társítható zagyvaságokat tálalnak tényként a minden szenzációra éhes, – igényesnek aligha mondható – a média minden gyümölcsét válogatás nélkül magába tömő tömegek legnagyobb örömére. Kiszely Gábor ezen kötetét nem a szenzációs leleplezés, hanem az ismeretek gyarapítása jegyében írta, történészhez méltó alapossgal és objektivitással. Ezt azért fontos leszögezni, hogy aki nem ezért szeretne bepillantást nyerni a szabadkőművesség „titkaiba”, az megkímélhesse magát a kötet felkutatásával járó fáradságtól.

A tizenkét fejezetből álló kötet bevezetőjének szánt *Fiat lux* című fejezetében a szerző bemutatja a szabadkőművesség nem ismeretéből eredő konfliktust, amihez a szabadkőművesek misztikus titkolózása is hozzájárult az idők folyamán. Továbbá kifejti célját: az európai és az egyetemes szellem-történetre nagy hatást kifejítő szabadkőművességről kíván előítéletektől és misztériumgyártástól mentes ismereteket adni olvasójának.

Az *Anglia és a szabadkőművesség* című fejezet bevezetőjéből megismerhetjük a szabadkőművesség önmeghatározását, amiből



kiderül, hogy a szervezet olyan (általában) férfiakból álló testvéri szövetség, amelynek célja tagjai spirituális és morális tökéletesítése és ez által az egész emberiség erkölcsi és szellemi fejlődésének elősegítése a közös munka által a szeretet szolgálatában. Ezt persze különböző korokban különböző országokban a masszonok (szabadkőművesek) különféle módon értelmezheték, vegyük például Maximilien Robespierre munkásságát.... Persze nem szabad az általánosítás hibájába esni egy kiragadott példa alapján, hiszen ha Walt Disney „testvér” munkásságát vetjük össze a fentebb vázolt önmeghatározással, akkor azt lehet mondani, hogy maradéktalanul meg tudott felelni a főbb célkitűzéseknek. A szerző felvázolja a történelmi hátteret, ami a szabadkőművesség megszületését előidézte, bemutatja a kereszténység válságát a kora újkor Angliájában és a kor nagy gondolkodóinak válaszkereséseit a társadalmi problémákra.

A felvilágosodás elmagányosít, a tiszta tudás nyomasztóvá válik, az ember elfordulhat Istentől is, szabad lehet! Azonban a felvilágosodás embere az ismert világ határainak addig soha sem tapasztalt mértékű tádulásával párhuzamosan hitében megfogyatkozva, kétségeivel és nyers tudással elméjében biztonság után vágyott. Végül a szabadkőművesség kínál megnyugvást a testvériség „intézményén” keresztül, amit a szeretet hat át. A szabadkőművesség titkot kínált a szertartásokkal és eskütelletel valamint misztikus szimbólumokkal tűzdelt öszszefüggéseivel, és szellemi, lelki otthont nyújtott az elidegenült világból a közösségi élményre vágyóknak. Az első Nagypáholy 1717-ben alakult meg Londonban. Megismerhetjük a szabadkőműves elnevezés eredetét és alkotmányát. Ebből kiderül, hogy miként ildomos viszonyulni egy szabadkőművesnek a világ dolgaihoz. Bemutatásra kerülnek az „Ósi határkövek”, ami egyfajta szabadkőműves kódexként funkcionál, majd leírja a szerző az angliai szabadkőművesség történetét vázlatosan napjainkig. A végösszegzésből kiderül, hogy Nagy-Britanniában a Nagypáholy 8000 páholyt fog össze, amelyeknek 800 ezer tagja van jelenleg, és a Nagypáholy élén Kent hercege, II. Erzsébet unokatestvére áll nagymesteri rangban.

A harmadik fejezetben a szerző a páholy munka, jelképek és fokok, bemutatására vállalkozik. Az olvasó megismerheti az angol típusú masszonikus szentély felépítését, a *Három Nagy Világosság*ot alkotó szimbólumokat és azok jelentését. A három szimbólum: a Biblia, a körző és a szögmérő. Kiszely ezek jelentéséről és egymással való kapcsolatról rendkívül érdekesen ír. Majd a szabadkőművességbe való felvételi ceremóniát ismerhetjük meg, amit ha kiáll a „kereső” (páholyhoz csatlakozni kívánó), inasi fokot nyer és a „testvériség” tagjává válik, az inasi fokot a legény foka, azt pedig a mesteri fok követi. A szerző részletesen leírja a fokok

mögötti tartalmát és a beavatási szertartások dialógusait. Ez igazán érdekes rész, talán egy kívülálló itt kerülhet legközelebb a szabadkőművesek világához, itt lehet be egy picit a titokba. Ha czecket a ceremóniákat titoknak lehet nevezni.

A negyedik fejezetben a *Királyi Boltív* és a *Magas Fokok* lényegével ismerkedhetünk meg, amibe csak a mesterfokkal rendelkezők léphetnek be.

A Magas Fokok az elmúlás utáni létre kínálnak választ. Ezek függetlenek ugyan egymástól, mégis személyi összefonódások figyelhetők meg közöttük. Több mint egy tucat Magas Fok létezik, néhány fontosabb: *Templomos Lovagok*, *Máltai Lovagok*, *Konstantin Vörös Keresztjének Rendje*. Ebben a fejezetben is betekintést nyerhetünk néhány rituálé szövegébe.

Az ötödik fejezetet Franciaországnak szentelte a szerző. Anglia mellett Franciaország szabadkőművessége bírt és bír a mai napig meghatározó szereppel a masszonéria történetében. A fejezet felépítése hasonló az angliai helyzetet bemutatóéhoz, a rövid történeti előzmények bemutatása után Diderot, Voltaire és Rousseau munkásságát ismerhetjük meg egy kicsit másként, mint ahogy azt megszoktuk. Ezt követően a masszonéria térnyerését, az uralkodó osztállyal valamint az egyházzal való kapcsolattal követhetjük nyomon. Majd egy kis kitérőt tethetünk a misztikus élmények után áhítózó, ezért súlyos összegeket fizető masszonok és az ostobaságot kihasználó szemfényvesztők közt.

A szabadkőművesség és a forradalom kapcsolatáról olvashatunk ezt követően, és egy álom szertefoszlik – a „testvérek” egymást gyilkolják. *Robespierre* hatalma csúcsán és a bakón. Majd a masszonéria keserves újjáéledéséről és Bonapartéről rajzolódik ki egy igen érdekes kép: a császár militarizálja a Nagyoriens-et, saját céljaira használja a „testvériséget”. A restauráció utáni időszakot, a

radikalizálódó, szabadkőművességet és az egyház elleni harcot is megismerhetjük. Továbbá a „tesvériség” I. és II. világháború alatti tevékenységét és az újjáéledés időszakát is megtudhatjuk ebből a fejezetből.

A hatodik fejezet Németország, a hetedik Ausztria és Svájc szabadkőművességéről tájékoztatja az olvasót.

A nyolcadik fejezetben Magyarország szabadkőműveseinek történetét ismerteti a szerző. Az első magyar páholyt 1777-ben hozza létre *Draskovich János*. Olvashatunk továbbá a Martinovics-féle összeesküvés és a masszonéria közötti kapcsolatról, a szervezet irodalmunkra gyakorolt hatásáról, az 1848–49-es szabadságharc emigráns masszonjairól, majd a *Pulszky Ferenc* vezette magyarországi János-rendű Nagypáholyról. Továbbá megismerheti az olvasó a *Martinovics páholyt* és nagymesterét: *Jászi Oszkárt*, a magyar masszonok két világháború alatti tevékenységét és megítélését.

A második világháború utáni két nagymester, *Supka Géza* és *Benedek Marcell* a *Magyar Kommunista Párttal* vívott küzdelmét tárja elénk az író, igen árnyalt kép alakulhat ki az olvasóban a Párt módszereiről. Végül az 1989-es újjáéledésről és a magyar szabadkőművesség mai helyzetéről kaphatunk képet.

A kilencedik fejezet a katolikus egyház és a szabadkőművesség viszonyát taglalja. A tizedik fejezetben Itália, a tizenegyedikben egyéb országok szabadkőművességének történetébe nyer betekintést az olvasó.

A kötetet lezáró fejezet az *Et facta est lux*. Ebben Kiszely mintegy elvartja a história, a titkok és szertartások fonalából szőtt, az egyetemes szellemtörténet átható „titkos” szellemi közösségről írott művének szálait.

A kötet végén találunk egy neves külföldi és magyar szabadkőművesek neveit tartalmazó mellékletet. Megdöbbenő lehet a masszonériával eddig még nem találkozók számára a világ jeles tudósainak, politikusainak, művészeinek a neveit felfedezni ezen a listán. Néhány név a lista elejéről: Mihail Bakunyin, Balzac, Alexander Graham Bell, Hector Berlioz, Ludwig van Beethoven, George Herbert Bush, Sir Winston Churchill, Charles Darwin. Súlyos nevek ezek. Azt azonban nem tudhatjuk meg Kiszely munkájából, hogy milyen mélységben hatott az egyes személyekre a szabadkőművesség szelleme, mennyire határozhatta meg a páholyon kívüli hétköznapjaikat és marandó alkotásaikat. Az író a kötetben többször felhívja a figyelmet arra, hogy ne essünk az általánosítás hibájába. Úgy véli a szabadkőművesség történetében voltak olyanok, akik a „tesvériséget” saját céljaik elérésére kívánták felhasználni, de szerinte bármely más szervezet vagy vallás esetében is fellelhető ez a jelenség. Nem ítéletet, hanem világosságot akar adni a masszonériával kapcsolatban. Találunk még egy igen jól használható bibliográfiát is mellékletként a téma iránt érdeklődők legnagyobb örömére.

MÉSZÁROS TAMÁS

NAGY DÁVID

A Német Lovagrend Magyarországon



A lovagság eredete

A lovagság gyökerei a VII. századi frank államba nyúlnak vissza, és a IX–X. századi Európában folytatódnak; a lovagság már a következő évszázadok Európájának jellegzetes társadalmi rétege.

A korai frank államban elvileg mindenki egyenlő volt, valaki földet művelt, valaki állatot tartott. Háború idején a hadsereget a törzs összes, felfegyverzett férfi tagja jelentette. Egyre határozottabban kezdett kirajzolódni a fegyverforgató réteg is. A kor harcászataiban szintén jelentős változás állt be: a gyalogos harcmódot fokozatosan felváltotta a lovas harcmódor. Ez nem egy egyszerű taktikaváltás, hanem a társadalom egészét átformáló folyamat.

A germán népek a magyarok, avarok, normannok megjelenéséig nem használták a lovat mint harci eszközt. A kalandozók gyors, hirtelen lovas támadásaival szemben azonban tehetetlen volt a gyalogság, ezért változott a harcmódor. A VII–VIII. századra már kitenyésztették azt a nagytestű, erős lovat, amely már képes volt hordozni egy teljesen felfegyverzett harcost is. Ehhez jelentős mértékben hozzájárult a nyereg, amely nem régi találmány, és a döntő jelentőségű kengyel. A (fém)kengyel csak a VIII. században terjedt el, az avarok közvetítésével: Martell Károly idejében már használtak kengyelt. A kengyel korszakalkotó jelentősége abban rejlik, hogy a lovas a nyeregből felállva teljes testtel tudott lecsapni ellenfelére. Ekkor terjedt el a lovas hadviselés jellegzetes

fegyvere, a hosszú, egyenes, kétélű kard is, mert a gyalogos harcmódor rövid nyelű csatafejszéje nem volt jól használható lovas ütközetben. A X. században pedig elterjedt a lovak patkolása, amely a manőverezésnél volt igen fontos.

A ló és a felszerelés komoly anyagi értéket képviselt, csak olyanok engedhették meg maguknak, akik jelentős anyagi háttérrel rendelkeztek. Új feladat volt a lovak takarmányozása is. A legfontosabb termék a zab volt, amit viszont kétnyomásos rendszerben (amely csak az őszi gabonavetést és a parlagon hagyást ismerte) nem lehetett termelni. A zab és más tavaszi vetésű növények bevezetése révén alakult ki a háromnyomásos gazdálkodás; a földművelés átlagszínvonala emelkedett. Lehetővé vált azok munkájának pótlása, akik a katonáskodás révén teljesen kiváltak a földművelésből. Fejlődött a vasmegmunkálás is, hiszen a lószerszámok, fegyverek, páncélok egyre jobb minőségű alapanyagot kívántak.

A VIII–IX. századra kialakul a katonáskodást foglalkozásként űző, de még lovaknak számító réteg. Tacitus feljegyzéseiből tudjuk, hogy a lovagra jellemző állandó fegyverviselés a germánoktól ered, ahol a fegyvert csak az adott törzs engedélyével lehetett viselni. Ez az ősi germán szokás később módosult, a harcos a lovagga avatás szertartása után lett a társadalom teljes jogú tagja, viszont ennek révén a társadalom kiváltságos tagja lett. Az első ünnepélyes lovagga avatás a frank uralkodói házban történt, 791-ben Regensburgban Nagy Kár-

oly a fiát, Jámbor Lajost ütötte lovaggá, ünnepélyes keretek közt. A kor szellemében (Szent Ágoston által) kialakult az igazságos háború elmélete: eszerint a harcos Krisztus katonájaként küzd a hit védelmében, ha kell, az életét is feláldozza. Az egyház a tanai közé beépítette a hadviselést, ami a kor szellemében, a folyamatos magyar, normann, és egyéb kalandozó népek pusztításai közt egyáltalán nem meglepő.

Hamarosan kialakult a lovaggá avatást megelőző „lovagképzés” szabályos menete. A nemesi családok gyerekei 6-7 éves korukban kezdték el az apródkodást, a lovagi szolgálat legalacsonyabb fokát. Rendszerint valamelyik főúr udvarában (esetleg saját családjuknál) tanulták a fegyverforgatást és a világgal kapcsolatos tudnivalókat. Az apródok először kisebb tevékenységeket végeztek: ébresztették urukat, azután a lovakat gondozhatták (ekkor már saját lovuk lehetett). Ahogy nőtt a tudásuk, az úr lakomáin felszolgálhatták az ételt és bort; ha mindezt jól ellátták, elkísérhették urukat vadászatra, gondozhatták fegyvereit. Amint az apród ezeket az ismereteket megszerezte, ő lett ura pajzshordozója, végül fegyverhordozója. Elkísérhette urát a csatába, ő vezette harci lovát és vitte fegyvereit, a harc alatt pedig a poggyászt őrizte. A fegyverhordozó már részese a csatának; legfőbb gondja a lovagi felszerelés fedező pénz clókerítése. Amint képzése és pénze lehetővé tette, sor kerülhetett az avatásra.

A fölkészült ifjút 18-20 éves korában avatták lovaggá. Az avatás eredetileg igen egyszerűen történt meg: a fegyverek átadását jelentette, elsősorban a kardét, később ehhez járult hozzá a páncél és a sarkantyú, még később a váll-és nyakérintés. A lényeg a kard és a kardszj átadása, felövezése volt. A lovag azután felugrott a lovára, néhány lépést tett, majd különböző irányba sújtott a kardjával, és ezzel be is fejeződött az egész ceremónia. Erre a katonai elemekből álló

rítusra épült rá aztán az egyházi ceremónia: az avatást a püspök irányította, a szertartás nyelve latin, színhelye a templom, illetve a templom előtti tér. A lovaggá avatás a mise után játszódott le, rendszerint öt nagy egyházi ünnep: Húsvét, Áldozócsütörtök, Pünkösd, Szent János napja vagy Karácsony idején, de lehetett valamely ünnepélyes alkalom kísérő eseménye (koronázás, esküvő, követfogadás, stb.).



A Német Lovagrend hivatalosan egyházi lovagrendnek számított, feladata a Szentföld zarándokainak védelme és a sebesültek ápolása volt. A Rend a XIII. század elején áttelepült az európai kontinensre, ahol igyekezett függetlenedni és erősödni. Észak-Európában államot is hoztak létre, és folytatták tevékenységüket.

A Rend címere háromszögű, íveltoldalú pajzs ezüst mezővel; ezt négyeli fel egy fekete kereszt. Az ezüst mező a lovagok egykori fehér köpenyéből ered. Ábrázolják még pajzsbeli képként a rendi jelvényt, a talpas keresztet is. Ez a kereszt rendjelként, katonai kitüntetésként is szerepel, a neve: vaskereszt vagy német lovagkereszt. Az érdemrend a fekete talpaskereszt ezüst szezályllyel.

A Német Lovagrend először 1211-ben jelent meg Magyarországon II. András magyar király hívására. A magyar király a Rendnek adott oklevélben adományok fejében megbízza Magyarország déli határának védelmével, a Barcaság területén. Ez a Brassótól délre és keletre fekvő terület, amelyet gyakran támadtak a kunok. II. András úgy gondolta, hogy a számottevő fegyveres erőt képviselő rend lovagjai meg tudják védeni a területet, valamint teuton telepescet vonzanak, akik benépesítik a vidéket – a Barcaság ugyanis szinte lakatlan volt.

II. András nyugati típusú védelmi rendszert kívánt létrehozni, mivel a

gyepürendszer már nem vált be a XII–XIII. század alatt folyamatossá váló kun támadással szemben. Az ázsiai pusztákon a nomád népek nyugtalanok voltak, könnyen támadást intéztek szomszédaik ellen. A kunok nehézségeit fokozta a XIII. század folyamán egyre erősödő mongol nyomás. Ezért hazánk felé voltak kénytelenek vonulni az erősebb népek elől.

A Német Lovagrend magyarországi berendezkedése hazánkban újszerűnek számított a többi rendhez képest, mivel hatalmuk nem szórt, rendházakhoz kapcsolódó birtokadományt jelentett, mint a többi rend esetében, hanem zárt territóriumot. Ez a rendszer II. András alatt még csak a felismerés szintjéig jutott el, IV. Béla alatt vált csak általánossá. A magyar király 1211-es rendeletében engedélyt adott a Rendnek, hogy az ország területén fából várakat és városokat építsenek a királyság védelmében.

Ez a típusú rendszer nem volt egyedülálló Európában, III. Sancho kasztíliai király a Calatrava-renddel hasonlóan járt el. A többi uralkodóhoz hasonlóan Andrásnak is jelentős támogatást biztosított a Lovagrend az egyre növekvő hatalmú tartományurakkal szemben.

Felmerül a Lovagrend betelepítésével kapcsolatban András külpolitikája is. A Latin Császárság 1204-es megalakulásával ugyanis úgy tűnt, a Balkán is integrálható lesz a latin kereszténységbe. II. András 1211-es okleveléből (Andreanum) pedig azt lehet kivenni, hogy a király ennek jegyében tudatosan terjesztette az országát délre és keletre.

A kutatók feltételezései közt gyakran elfogadott elmélet a rokoni alapú telepítés is. Egyértelmű, hogy Gertrúd királyné minden német betelepülőt szívesen fogadott. Gertrúd mellett öccsének Bertholdnak is nagy szerepe lehetett a betelepülésekben. Berthold 1211-ben pedig nem csak kalocsai érsek volt, hanem a Tenger mellék bánja is, magas tisztségeket töltött be. A következő

évben pedig már erdélyi vajda is volt, így Erdély egyházi és világi vezetése egy kézben összpontosult, mivel az erdélyi püspökség a kalocsai érsekség fennhatósága alá tartozott.

A behívás közvetlen előzményének általában Erzsébet magyar királylány és Hermann thüringiai tartománygróf fiának eljegyzését tekintik. Ez azért lényeges, mert a Német Lovagrend korai története szorosan kapcsolódik Thüringiához, annak fejedelmeihez. A thüringiai fejedelem egy erős szövetségest adott a magyar királynak (a főurak folyamatosan akadályozták a tárgyalásokat), akit ráadásul a pápa is támogatott. Az eljegyzés létrejöttében jelentős szerepe lehetett Gertrúdnak, valamint testvérének, Eckbert bambergi püspöknek is. Eckbertnek azért is érdeke volt az eljegyzés létrejötte, mert ő és fivére, Heinrich, Sváb Fülöp német király megölésének bűnrészessége miatt csak a frigy létrejötte esetén térhetek vissza Németországba.

Az Andreanumban a Német Lovagrendnek adományozott területet, annak határait egyértelműen ki lehet olvasni az oklevélből, bár a kifejezések miatt a terület kiterjedése nem egyértelmű. A határ az Olt folyó volt, addig pedig a Fogarasok.

Az oklevél szerint a terület pusztá és lakatlan, bár a Havasok mezőgazdasági termelésre kiválóan alkalmas síkságot zártak körbe (Györffy György: Történeti földrajz I. 821.), a szakirodalom általában úgy foglal állást, hogy a „*deserta et inhabitata*” szavak nem jelentik a terület teljes népességét. Valószínűleg a kifejezés arra utal, hogy a terület az ország központibb területeihez képest jóval ritkább népességgel rendelkezett, ezzel a kutatók jó része egyet ért. Egyes kutatók szerint török, mások szerint szláv népelemek lakták a térséget. Egyes feltételezések az „*inhabitata*” kifejezés mögött még le nem telepített, hegyi pásztorkodással foglalkozó lakosságot vélnek fölfedezni (Hanzó Lajos).

A terület megvédéséért és kolonizálásá-

ért cserébe a király kiváltságokkal ruházta fel a Rendet: az esetleg itt fellelhető nemesfémek fele a királyé, fele a Rendé, szabad vásárokat engedélyezett a Rendnek, ahol ők szedhették a vásárvámot. Mentésítette őket az erdélyi vajda vendégül látása, a szabadok dénárjai és pondusai valamint bármely más királyi adó fizetése alól. A Rend maga választhatott bírót, és egyedül a király joghatósága alá volt alávetve. András engedélyezte továbbá a (fa)várak építését is, ami addig csak a király joga volt, és bár a magánvárak építése az 1222-es Aranybullával elszaporodtak, IV. Béla hatalomra kerülésével ismét csökkent az építésük és a nem királyi kézen lévő várak száma.

Néhány kutató az 1211-es oklevelet hiányosan kiállítottnak mondta (Marian Tumlér), azonban az 1211-es oklevelet összehasonlítva az 1247-es, Johannita Lovagrendnek adottal, kimutatható a magyar írásbeliség és kancelláriai gyakorlat kialakulatlansága.

Az 1211-es oklevél kiadása utáni évben, 1212-ben II. András újabb oklevelet adott ki, amely újabb kiváltságokat adott a Lovagrendnek, mert állítólag azok a folyamatos kun támadás miatt állandó életveszélyben éltek. Az új kiváltságokban András mentesítette a Rendet a pénzbevételek zaklatásaitól, megtiltotta, hogy a pénzbevételek a kiváltságos területre léphessenek, és megengedte, hogy a lovagok és népcik az új pénzt ezüst ellenében válthassák be. Ez az oklevél arról is beszámol, hogy a Lovagrend nem teljes számban költözött be a Barcaságra, valamint a király egy újabb adományáról – Kreuzburg váráról, amelyet ők építettek. Ez azért fontos és érdekes, mert a vár és a körülötte fekvő terület kívül eshetett az első adomány által rögzítetteken – hiszen a király engedélyezte a favárak építését az adomány földeken. A vár azért is érdekes, mert fontos stratégiai helyen fekkent: a Tatar-hágó bejáratánál. A vár alaprajza egyébként meg-

egyezik a Német Lovagrend központi várával, a marienburgi váréval.

A Német Lovagrend ténylegesen a Tatar-hágó fegyveres védelmével birtokolhatta a Barcaságot, azonban 1211 és 1222 közt több olyan lépést tett a Lovagrend, ami a királlyal való viszonyuk elmérgesedéséhez vezetett. Az első, kevésbé súlyos tett a szomszédos területekről a parasztok átcsábítása volt (ezek királyi földek voltak). Ebben az időben egyébként is felerősödött országszerte a németellenesség (Gertrúd királynő tettei miatt), ráadásul a lovagok a megállapodással ellentétben nemcsak fa, hanem kővárakat is építettek. II. András annyira felűhődött ezeken, hogy már a Barcaság visszavételén és a lovagok elűzésén gondolkodott, azonban hamarosan újabb adományokat adott nekik. Egyes kutatók (Domonkos Pál Péter szerint) ez Hermann von Salza miatt következett be, aki a Német Lovagrend nagymestere volt, és a császári udvarban egyre fontosabb szerepet játszott; személyes ismeretségbe került Andrással. Ráadásul II. Frigyes a védelmébe vette a Lovagrendet, annak összes területét, bárhol is legyen. András tehát, ha elűzte volna a lovagokat, negatív európai visszhangra és fogadtatásra számíthatott volna. Végül András és a Rend 1222-ben átmenetileg meg egyezett: András Hermannnak adta a haragjában elkobzott Barcaságot, a lovagok jogait az 1211-es oklevélhez hasonlóan határozta meg, azzal a fontos különbséggel, hogy a lovagok már kővárat és kővárost is építhettek. A király tette valószínűleg összefüggésben van az Aranybullával. A megállapodás gyakorlatilag a már fennálló állapotokat szentesítette. András további földeket is adományozott: a Dunáig és a brodnikok földjéig. Ez önmagában jelzi a lovagok kunok elleni sikerét. Egyes feltételezések szerint a brodnikokon a Kárpátokhoz menekült szláv népclemeket kell érteni. Az oklevél új jogokat is adományozott: 6-6 sóhajót kaptak a Maro-

son és az Olton, és 12 hajónyi só kitermeléséhez szükséges aknászokat. A Lovagrend népei a Fogarasi havasokon való átkeléskor díjmentességet kaptak – ez a székelyek és a vlachok földjét jelentette. A Rend birtokáról elköltözőket a lovagok visszakövetelhették, de kötelesek voltak kiadni a királyi földről hozzájuk költözőket. Ez a kikötés arra enged következtetni, hogy a király és a lovagrend viszályában lényeges szerepet játszott a kolonizációs kérdés. Az oklevél továbbá megtiltotta a lovagoknak a pénzverést, tehát korábban vélhetően vertek pénzt, királyi felségjogot sértve.

A Német Lovagrend az előírtaknál nagyobb területet foglalt el már a kezdetektől is. Ezt részben a pápának is lehet köszönni ugyanis III. Honorius pápa személyében egy universalis, tehát katolikus viláгурalomra törő pápa állt a Szentszék élén. Egyrészt a pápa jóban volt a Lovagrend nagymesterével, másrészt saját terveiben is szerepelt az erdélyi lovagrend terjeszkedése: szívesen látott volna egy önálló katolikus államot a Szentföld felé vezető szárazföldi úton (a Német Lovagrend kezdetektől fogva önállóságra törekedett). Úgy tűnik, 1224-re ismét kiéleződött a viszony a király és a Lovagrend között. Makkai László szerint a király még mielőtt kiűzte volna a Lovagrendet, egy új határvédelmi rendszert dolgozott ki. Ennek eredményeként jelentős határvédelmi átcsoportosításokat hajtott végre.

Az 1225-ös oklevelei pedig már a Lovagrend kiűzéséről írnak. Vélhetően már folyamatban volt a királyi hadsereg fegyveres akciója, amikor még Honorius pápa elégedettségéről tanúbizonyságot tevő levél érkezett a Barcaságba. A pápa hiába szólította fel Andrást, hogy vonja ki csapatait a Barcaságról, amelyet nagyszámú fegyveressel szállt meg, a király nem engedett.

A Lovagrend kiűzésére több elmélet is született, de a legerterjedtebb, miszerint a lovagok külön államot akartak létrehozni, és

ezzel felségárulást követtek el. Ernst Hering szerint például önálló államot akartak létrehozni. A szerzők másik része a Barcaság pápának való felajánlását nem politikai, hanem egyházi terjeszkedésnek (*exemptio*) véli a lovagrend magyarországi tevékenységét. Györffy egyik oldalhoz sem csatlakozott, szerinte a független szerzetesi-lovagi állam létrehozásának veszélye ténylegesen fennállt, és ez késztette cselekvésre a királyt. Az pedig magától értetődő, hogy ha a lovagok nem csak a kunoktól elfoglalt, kereszténnyé tett területen rendezkedtek be, hanem nekik oda nem adott királyi földeken is, akkor a király akciója jogos volt. Mint ahogy az is, hogy a király nem engedhette meg azt sem, hogy a pápa királyi földről – a Barcaságról rendelkezze.

A lovagok kiűzésének fő mozgatórugói Béla herceg (a későbbi IV. Béla) és Rainald erdélyi püspök voltak. Béla herceg valószínűleg felismerte, hogy a hatalma csúcán lévő Német Lovagrendhez tartozó magyarországi lovagrend megbízhatatlan alattvaló, és hogy terjeszkedésük nem a király, hanem saját hatalmukat növeli. Béla hercegnek ráadásul már ekkor is a III. Béla kori állapotok visszaállítása lebegett a szeme előtt. Béla azt is felismerte, hogy a tatár hódítás következtében a kunok szükségszerűen nyugatra szorulnak, és nyugati szomszédjuk felé tájékozódnak. A kunok ráadásul készek lettek volna a kereszténység felvételére, különösen a kalkai csatavesztés után. A Lovagrend pedig fegyveresen megtérítendő ellenségként kezelte a kunokat.

1225 nyarán tehát II. András kiűzte a Német Lovagrendet Erdélyből. Az 1225 októberi pápai oklevél már a rend visszahívására szólította fel a királyt. A lovagok által épített várakba valószínűleg saját fegyvereseit telepítette. A továbbiakban, majdnem tíz éven keresztül a császár, a lovagok és a pápa megpróbálta a Barcaság visszaadására készíteni a magyar királyt, sikertelenül.



MONGOLOK ÜLDÖZNEK KERESZTES LOVAGOKAT EGY KÖZÉPKORI PERZSA MINIATÚRÁN

A Német Lovagrend erdélyi szereplését értékelve megállapítható, hogy a még fiatal rend megragadta a lehetőséget, de a Barcaságban nem önálló államalapítási igénnyel telepedett meg. Csak a zilált magyarországi belpolitikai viszonyok készíthették territoriális hatalom kiépítésére. Ez azonban egy ad hoc, nem átgondolt és tervezett akció volt. Ráadásul a magyarországi Német Lovagrend nagymestere, Theodericus nem rendelkezett elég politikai-diplomáciai érzékkel ahhoz, hogy a magyar királyság érdekeit kellőképpen felismerve rugalmasabb maga-

tartást tanúsítson, hogy így elkerülje a nyílt konfrontációt, a rend elleni fegyveres akciót, amely az erdélyi birtok elvesztését eredményezte.

FELHASZNÁLT SZAKIRODALOM

- PÓSÁN LÁSZLÓ: *A Német Lovagrend története a XIII. században*. Debrecen, 1996. Szerk.: Angi János, Pallai László, Pószán László.
- ZOMBORI ISTVÁN: *Lovagok és lovagrendek*. /Kozmosz könyvek./ Budapest, 1988.
- GÖMBÖS TAMÁS: *A szerzetes és lovagrendek címerei és viseletei*. Budapest, 1993.

„1956, Te Csillag”

Körkérdés a forradalom és szabadságharc jelenlegi közéleti megítéléséről



Főmunkatársunk, Jancsák Csaba 1998-ban körkérdéssel fordult a magyarországi közélet képviselői felé. A kérdésekre adott válaszok az 1848-49-es forradalom és szabadságharc üzeneteit és azok aktualitását világították meg. A Belvedere akkor három részben közölte a válaszokat, melyek rávilágítottak arra, hogy a százötven évvel korábbi történések emlékei elevenen élnek a magyar tudományos-szakmai és politikai élet neves személyeiben, valamint arra, hogy számos aktualitást és továbbörökítésre váró eszményt hordoznak. Ez év koraőszén főmunkatársunk ismét körkérdéssel élt a hazai közélet jelentős személyiségei felé, ezúttal emlékeiket, meglátásaikat az 1956-os forradalomról és üzeneteiről vártuk. Tisztelettel fordultunk, véleményei iránt kíváncsian MÁDL FERENC elnök úr, GÖNCZ ÁRPÁD elnök úr, MEDGYESSY PÉTER miniszterelnök úr, ORBÁN VIKTOR miniszterelnök úr, DÁVID IBOLYA miniszter asszony, GÖRGEY GÁBOR miniszter úr, KUNCZE GÁBOR miniszter úr, KOVÁCS LÁSZLÓ miniszter úr, MAGYAR BÁLINT miniszter úr, LENDVAI ILDIKÓ frakcióvezető asszony, ÁDER JÁNOS frakcióvezető úr, BALSZAI ISTVÁN frakcióvezető úr felé. A válaszokat elvétel és hozzáadás nélkül, az érkezés illetve a szerzők nevének abécérendjében közöljük.

BALSZAI ISTVÁN

Ahogy már mások is rámutattak, az 1956-os forradalom és szabadságharc a világtörténelem egyik legtisztább forradalma volt. Résztvevői nem saját érdekeiért, hanem a hazáért, a szabadságért és az emberi közösségért küzdöttek egy nagyszerű nemzeti egységben. Magyarország és Budapest neve 1956-ban hosszú évtizedekre – nemcsak Nyugaton, hanem a keleti tömb országaiban is – a szabadság szinonimája lett. A világ megtapasztalhatta, hogy az állítólagos „munkásparadicsomot” a maga 1 millió párttagjával, 350 ezer katonájával és 60 ezer államvédelmisével együtt hogyan söpri el egyetlen éjszaka alatt a népharag.

Mi volt az az erő, amely néhány óra alatt elfoglalta a gyűlölt kommunista propa-

gandát sugárzó rádió, amely ledöntötte a zsarnok szobrát, elfoglalta a központi pártlap székházát, amely felfegyverezte a felkelőket, hogy aztán néhány nap alatt ezzel a fegyveres erővel, ha csak rövid időre is, de megdöntse az öröknek hitt diktatúrát?

A válasz még ma is nehéz. Sokan, sokféle magyarázattal szolgálnak, én úgy hiszem, hogy a megnyomorított, a két világháborút vesztesként megélt magyar nemzet meg nem szűnő szabadságvágya és sok évszázados függetlenségi harcokkal dicső történelme lehet a magyarázata annak, hogy 1956 októberének napjai a forradalom vérbefojtása ellenére is nyitányát jelentették annak a folyamatnak, amely 35 évvel később a világkommunizmus teljes bukását hozta.

1956 novemberében csak a túlerő és a

2002/XIV. 5–6.

kegyetlenség győzedelmeskedhetett egy mindössze tízmilliós nép felett. Moszkvából előbb Szolnokra, onnan pedig szovjet tankon Budapestre érkezett és hivatalba lépett a magyar történelem egyik legnagyobb áruelőjének vezetésével egy bábkormány, miközben csalárd módon törbe csalták a forradalom kormányát, illetőleg egy részét. A mai fiatalok talán nem is tudják, milyen példátlanul kegyetlen leszámolás kezdődött ezután. Megszervezték a terror különítményeit, a jogon kívüli karhatalmistákat, később a munkásörséget. Rövidesen újjászervezték és soha nem látott méretűvé duzzasztották a besúgóhálózatot. Sortűzek dördültek országszerte a különítményesek fegyvereiből és több százan ártatlan személy, köztük nagyon sok nő és gyermek akkor esett czekeknek áldozatul, amikor már semmiféle harci cselekmény nem folyt az országban, a szabadságharc leverése után.

Azóta sem ismerünk ilyen kegyetlen megtorló „hadműveletet”. Különbíróóságok alakultak, letartóztatási hullám kezdődött, és a katonai és polgári bíróóságok egyes felmérések szerint ötszáznál is több halálos ítéletet hoztak, amelyet végre is hajtottak. A halálra ítélték nyolcvan százaléka munkás és paraszt származású hős volt, akiket a „magyar forradalmi munkásparaszt kormány” végeztetett ki. Egyes számítások szerint 16 ezer büntetőbíróósági per zajlott le, több mint százezer év szabadságvesztést szabtak ki a forradalom minden rendű és rangú szereplőjére. Kétszázezer honfitársunk emigrált, akiket ezután távollétükben fosztottak meg minden ingó és ingatlan vagyonuktól és természetesen állampolgárságuktól. Az itthon maradottak százezreit bélyegezték meg, közbiztonsági őrizet, internálás, rendőri felügyelet, elbocsátás, megbízhatatlanná nyilvánítás, útlevéltilalom sújtott tíz- és tízezer magyar családot, gyermekeikre kiterjedő hatállyal. Az 56-osokkal és leszármazot-

taikkal még a 80-as években is éreztették, hogy nem egyenrangú állampolgárok.

Természetesen jutalmaztak is, hiszen már néhány hónappal a szabadságharc leverése után kiosztották a Munkás-Paraszt Hatalomért érdemérméket, amelynek birtokosa és azok családtagjai elsőbbséget élveztek a lakáskiutalások, az egyetemi és főiskolai továbbtanulás terén. Kivételes nyugellátásokat osztogattak és a legnagyobb végső dícsőségnek a Munkásmozgalmi Pantconba kerülés számított.

A nyílt diktatúra hullámai csak 1963-ban csitulhattak, akkor is csak azért, mert nemzetközi nyomásra ki kellett nyitni a börtönöket cserébe Magyarország ENSZ jogainak helyreállításáért, de még azt követően is sokan bent maradtak.

Ki kell jelentenünk azt is, hogy harmincnégy éven keresztül, egészen 1990 májusáig folyt a módszeres történelemhamisítás, az „ellenforradalom”, a „hortyista restauráció”, a „Szabad-Európa Rádió uszítása”, a „Mindszenty-féle reakció” emlegetése.

Ha a szovjet hadsereg a nyugati hatalmak cinkos becegyezésével nem veri le a hozzá képest törpényi Magyarországot, egész generációk élte alakulhatott volna másként. Tudjuk, nem így történt, és magunk több mint három évtizednyi késéssel kezdhettünk neki egy olyan társadalom felépítéséhez, amelyet 1956 hősei megálmodtak.

1990-ben Magyarország, kihasználva a történelem adta lehetőséget, szem előtt tartva 1956 célkitűzéseit, szakított a négy évtizedes kommunista diktatúrával. Ennek a folyamatnak egyik zászlóvivője volt a Magyar Demokrata Fórum, amely megalakulása óta határozottan képviseli 1956 soha el nem évülő eszméit: a szabadságot, a függetlenséget, a demokráciát és a jogegyenlőséget. A jogállam intézményrendszerének megteremtésében nagy szerepet játszott az Antall József-vezette első szabadon választott

kormány, amelynek számos, a forradalomban tevékenyen részt vállaló tagja volt. Nem véletlen, hogy a legelső törvény, melyet az új Országgyűlés meghozott, nemzeti ünneppé nyilvánította október 23-át. 1991-ben megérhettük azt is, hogy az utolsó idegen katoná is elhagyta hazánk földjét, s ezzel 1956 egyik legfontosabb követelése is teljesült.

1956 októbere a magyarság nagy erőforrása, erkölcsi kútfője példa és követelmény minden szabadságszerető nép számára. Egyúttal gyógyíthatatlan seb volt a szovjet önkényuralom mára feloszlott testén, ezzel a máig élő üzenettel: minden önkényuralomnak számítania kell a jelenben és a jövőben egyaránt a népek szabadságösztönéből fakadó elemi erejű, véglegesen soha el nem fojtható, az önrendelkezés és függetlenség ősi vágyából eredő szabadságharcával.

Ezt a jelképes és egyben valóságos üzenetet a magyar nép szólaltatta meg 1956-ban, máig hallhatóan, páratlan erővel és egyértelműséggel. Ahhoz pedig, hogy a szabadságküzdelmet ne tiporhassa le gátlástalanul a mindenkori önkény, ahhoz, hogy az önkényuralom bűnözőinek tartaniuk kelljen az elkerülhetetlen és igazságos megtorlástól, ahhoz nem elegendő virágot vinni az áldozatok sírjára.

Mi kell ehhez? A néppel sorsközösséget vállaló kormányzati hatalom és törvényhozás. A szabadságélményt és önrendelkezést, az emberi élethez való alapjogot tisztelő társadalom, amely világosan le tudja tenni a maga igényeit és követeléseit a mindenkori hatalom asztalára. Mert egészséges közösségi érzület és önvédelmi ösztön nélkül nem lehetséges sem igazi szellemi, sem gazdasági teljesítmény, sem örömteli gyarapodó élet. Ez a nemzeti szolidaritás és a hosszabb időre megtartható kormányzati legitimitás feltétele.

Budapest, 2002. szeptember 18.



MAGYAR BÁLINT

Az 1956-os forradalom hagyatéka

A forradalom öröksége olyan eszmékhez kötődik melyek minden demokratikus jogállam alapértékeit jelentik. Ezen eszmék igazsága azóta sem kérdőjeleződött meg, a szabadság, a hazaszeretet, a hősiesség minden kor minden fiataljának alapvető értéke.

1956-ban – ha csupán egy rövid időre is – hosszú évek elnyomó diktatúráit követően, Magyarország újra megtapasztalhatta a szabadság élményét. A nemzeti szuverenitás kivívása a legszebb történelmi tradícióhoz köti '56-ot. Ez a tradíció az elnyomó hatalmak uralmával szembenálló szabadságszerető nép története. A szabadság minden demokrácia sarokköve. Olyan eszme amely a legtöbb politikai értéket integrálja és megalapozza.

A forradalom másik fontos üzenete a szolidaritás. A korabeli sajtóban megjelent írásokat áttekintve világossá válik, hogy a szolidaritás értéke milyen hangsúlyosan jelent meg ezekben a hetekben. Az összefogás valamint az összetartozás-tudat példaértékű, máig ható szimbolikus üzenete az 56-os forradalomnak. Világossá teszi, hogy a társadalmi összefogás szükségessége megkérdőjelezhetetlen. Napjainkban különösen fontos szerepe lenne a szolidaritás eszméjének folyamatos jelenlétére. A mai magyar társadalmat vizsgálva, sajnos, szembetűnő, hogy legtöbb esetben csupán válsághelyzetekben jelenik meg a társadalmi összefogás.

Az 1956-os forradalom rávilágított arra, hogy azon totalitárius, autoriter rendszerek, amelyek merevségeikből nem engednek, erkölcsileg és történelmileg bukásra ítéltetnek. A demokrácia sikere a diktatúrával szemben előbb-utóbb mindig bekövetkezik, ahogy ezt a Közép- és Kelet Európai rendszerváltások is bizonyítják. Minden nemzet és nép arra törekszik, hogy az emberi természetnek leginkább megfelelő társadalmi-politikai ren-

2002/XIV. 5–6.

det, azaz az emberi méltóságot védő demokráciát alakítson ki.

1956-ban széleskörű, a különböző társadalmi rétegekre kiterjedő népfelkelés bontakozott ki, melynek alapja és mozgatórugója a szabadság és a hazaszeretet volt. A forradalom nem csupán valami ellen irányuló, a külső megszállókkal szembeni fellépést is magába foglaló mozgalom volt, hanem olyan társadalmi többségre épülő nemzeti konszenzus, amely rávilágított a haza iránti elkötelezettség fontosságára. Nagy Imre és a szabadságért életüket adó felkelők hősiessége és emberi nagysága minden mai fiatal és idős polgárból méltán vált ki tiszteletet és csodálatot.

2002. október 3.



LENDVAI ILDIKÓ

Magam is egykori történészhallgató lévén (igaz, nem Szegeden, hanem Budapesten) külön örömmel teszek eleget megtisztelő felkérésüknek.

1956 örökségének vannak időtlen, mindig érvényes elemei: elsősorban a demokrácia és a nemzeti és emberi önrendelkezés feltétlen érvényességű parancsa. 1956. azt bizonyította be, hogy nincs az az eszme, amelynek nevében (legalábbis a modern világban) ezeket a parancsokat tartósan és büntetlenül át lehet hágni, meg lehet ragadni. Bebizonyította azt is, hogy ezek az értékek nemcsak az „elit”, a magas értelmiség számára fontosak. Előbb-tuőbb a mindennapi élet is élhetetlenné válik, a legjámorabb átlagemberből is harcost csinál, ha a hatalomnak semmiféle fékje nincs, és az önkényt, a hétköznapokat és a magánszférát is maga alá gyűri. (Ezt a tanulást a véres megtorlás éveit követően még az akkori rendszer is levonta. Valóban demokratikussá egy egypárti rendszer – ma már tudjuk –

nem válhatott. De hogy az u.n. magyar modell különbözött a tábor más országaitól, abban sajátos (és nagyon is korlátozott módon) éppen 1956. forradalma diadalmaszkodott saját legyőzői felett.

Az időtlen tanulságokon túl 1956. politikai végrendeletében vannak időről időre különösen aktuálissá váló elemek is. Ilyenek látom azt, hogy 1956 igazolta: ha ritkán, ha kivételes pillanatokban, és hacsak néhány vlaóban nagy ügyben is, de mégis csak lehetséges nemzeti összefogás azok között, akik egyébként nagyon is másképp gondolkodnak, másban hisznek, másként nevelkedtek.

Egészen biztos, hogy a kívánatos társadalmi berendezkedés dolgában, a gazdaság, a tulajdonlás, az intézményrendszer kívánatos szerkezetében, a múlt megítélésében Nagy Imre, Kéthly Anna, Mindszenty József, gróf Pallavicini, Vásárhelyi Miklós, Maléter Pál, a műegyetemi diák, a Magyar Írók Szövetsége, a Petőfi Kör, a Munkástanácsok és a Corvin köz más-mást (olykor gyökeresen mást) gondoltak. Ha az 1956-os forradalom győzhetett volna, ezek a nézeteltérések éles politikai viták formájában felszínre is kerültek volna. De nemcsak a forradalomnak megadatott rövid idő, hanem a nemzeti összefogás képessége is kellett hozzá, hogy ennek ellenére egyetértsenek a legfontosabban, és a történelemlkönyvek ugyanazon lapjára kerüljenek.

Az örökség persze személyes emberi tanulságokkal is szolgál. Arról, mire teheti képessé az embert, melyen nem sejtett tartalékokat mozgósíthat benne egy történelmi pillanat. Arról, hogy micsoda utakat, távolságokat tehet meg – még hozzá őszinte átélléssel és nem politikai kamélelonként – egy politikus. (Van e szebb példa erre Nagy Imre pályájánál?) Arról, hogy aki nem fél attól, hogy szembenézzen saját tévedéseivel, annál nem bűn, hanem erény, hogy megváltozik. Arról, hogy csak a teljes élet ítéhető.

Hogy mit üzen a ma ifjúságának 1956? Mindent, amit a fent jellemzett örökségből magáénak érez, kiválogat. És még valamit: hogy vannak a magyar történelemnek napjai (ilyen 1948. március 15. és 1956. október 23.), ahol váratlanul főszerepet kapott, az események motorja lehetett egy

generáció. Hogy néha fiatalok csinálják a történelmet. És nem is rosszul.

Budapest, 2002. november 8.

VÁLOGATTA ÉS SAJTÓ ALÁ RENDEZTE
JANCSÁK CSABA

Vasúti fotókiállítás nyílt Szegeden!



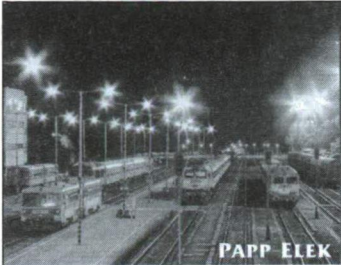
NAGY JÓZSEF: SZEGED ÁLLOMÁS

Országos vasutas fotókiállítás nyílt Szegeden 2002. november 30-án a Nagyállomás éttermében. A szegedi székhelyű Vasúttörténeti Alapítvány negyedik alkalommal kiírt országos pályázatát a Nagyállomás átépítésének századik évfordulója alkalmából tartották a felvételi épületben. A legendás MÁV-építész, Pfaff Ferenc nevéhez kötődő épület felújítás előtt áll, reméljük, a két év múlva esedékes következő kiállítás már a megszépült indóházban talál házigazdára.

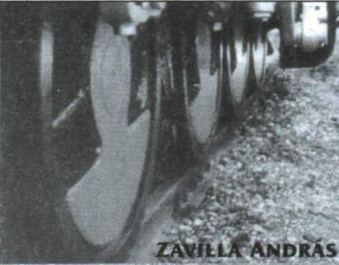
A pályázat nemcsak a kiírásban volt „országos”, a beérkezett pályamunkák száma és minősége kétségtelenül a legjelentősebb rangot biztosítják neki szerény, kis hazánkban. Elgondolkodtató viszont az is,

hogy a Vasúttörténeti Alapítványon kívül egyetlen más, vasúttörténettel és -nosztalgiával foglalkozó intézmény, szervezet (MÁV, Vasúttörténeti Park, Közlekedési Múzeum) sem hirdet hasonló megmérettetési lehetőséget a vasútbarátoknak.

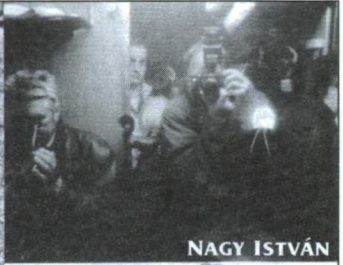
Nyolcvannégy szerző összesen 612 fényképpel pályázott, ebből hetvennégy fotósnak összesen 295 képét állították ki a tablókön. Hat kategóriában tizennyolc szerző kapott pénzdíjazásos helyezést, tizenhat további kiállító tárgyjutalomban részesült. Szegeden 1996 óta már negyedik alkalommal versenyeztek a vasút világát állóképekké leképező profik és amatőrök. A fotópályázat és -kiállítás megvalósulásában elévülhetetlen



PAPP ELEK



ZAVILLA ANDRÁS



NAGY ISTVÁN



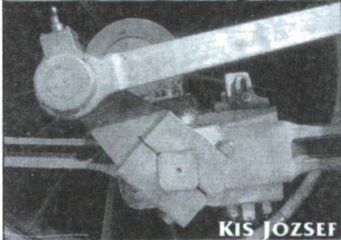
BELES LAJOS



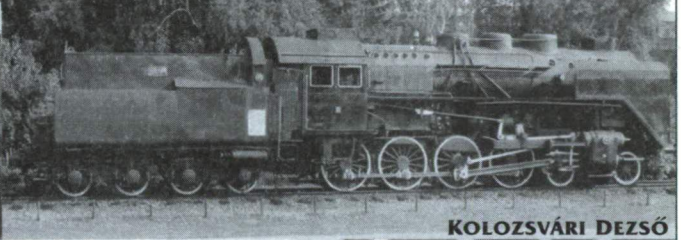
LEHÓCZKI GÁBOR



TUSNÁDI CSABA KÁROLY



KIS JÓZSEF



KOLOZSVÁRI DEZSŐ



NAGY TAMÁS

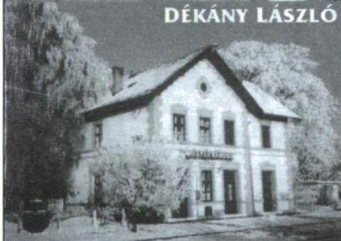
DÉKÁNY LÁSZLÓ



MÁTRAI MIKLÓS



ZÁGON LÁSZLÓ



ISPÁNOVICS JÓZSEF

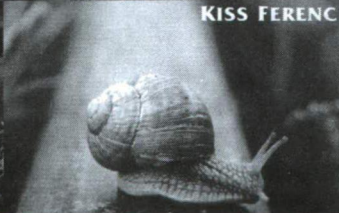
KISS FERENC



PÉNTEK LÁSZLÓ



ÁGG KÁROLY



IMRI JÁNOS



érdemei vannak Szabó Gyula vasútigazgató, kuratóriumi elnöknek és Nagy József titkárnak. Jelen beszámoló szerzője az első kiállításnak még berendezője volt, mert akkor a kiállítás kivitelezésében az alapítványt a szegedi bölcsészkaron Szabó Pál Csaba vezetésével működő honismereti kör is segítette. Azóta pályázóként vettem részt az újabb kiállításokon. „Az időszakos szegedi bemutatás után a kiállított anyag vándorútra indul a Kárpát-medencében, és a nagyobb vasúti központok helyi ünnepein tűnik föl. Legutóbb Zombolyán és Kikindán arattunk vele nagy sikert” – mondta megnyitóbeszédében Szabó Gyula.

A protokolláris pillanatok után hosszabb idő jutott a képek megcsodálására. Az amatőr fényképészek képei technikai profizmusról és a vasút feltétlen szeretetéről tanúsokodtak. Papp Elek, Beles Lajos és Csikesz Gábor felvételein a vasutat természetes és teremtett környezetében csodálhattuk meg.

Csanády Etele, Kürthy Csaba, Lehoczki Gábor és Prohászka Csaba képein a megjelenő témák dokumentatív értékkel is bírtak. Ágg Károly, Jakóts Ádám és Nagy József számítás- és fotótechnikai trükköket is felhasználáltak tablóikon. A szimbolikus kifejezőmódra tett merész (néhol ironikus) kísérletet Kiss Ferenc, Hambalgó Mihály, Ispánovics József és Mazumel László, ezeket láthatóan nagyra értékelte a zsűri. A már korábbi alkalommal is megérdemelt sikert elért Ekés András impresszionista hangulatú pályaudvarképeket mutatott be. Ahogy a színpalak között haladtunk, egyre több ismerős név köszönt vissza a képaláírásokon. Lassan azonban a hiányzóknévsora is elkészült: a korábban győztes Máthé Zoltán, az életműdíjjal elismert Kubinszky Mihály, illetve a nagyvasutak által legtöbbször foglalkoztatott Almási Zoltán, Grátzer Ákos és Németh Andor nem vettek részt az idei pályázaton.

Majd legközelebb...

S Z Á M U N K S Z E R Z Ő I

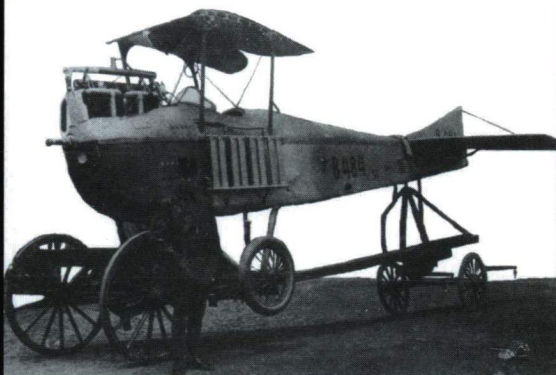
ALÁCS ATTILA hallgató (SZTE JGYTFK); ANTAL TAMÁS PhD hallgató (SZTE ÁJTK); CZOTTER GÁBOR főmózdonyvezető (Hegyeshalom); ENGI JÓZSEF közlekedéstörténész (Szeged); FEJES BÁLINT hallgató (SZTE JGYTFK); MÉSZÁROS CSABA tanár (Szeged); MÉSZÁROS TAMÁS hallgató (SZTE JGYTFK); NAGY DÁVID hallgató (SZTE JGYTFK); NAGY TAMÁS tanár (Tatabánya); PUSZTAI JÁNOS (Szeged); SIMON ENDRE TAMÁS tanár; SZLANICSÁN RÓZSA hallgató (SZTE JGYTFK); ZSÖMBÖR ATTILA hallgató (SZTE JGYTFK).

Ízelítő legújabb

kiadványainkból

A szegedi repülés története

szerkesztette Pusztai János



KÖZLEKEDÉSTÖRTÉNETI TANULMÁNYOK

T. HORVÁTH ÁGNES

A RÓMAI BIRODALOM
LATIN NYELVŰ LEVELEZÉSÉNEK
HÁROM ÉVSZÁZADA

MEGRENDELHETŐK

A SZERKESZTŐSÉG CÍMÉN SZEMÉLYESEN,
LEVÉLBE VAGY TELEFONON:
6725 SZEGED, BOLDOGASSZONY SUGÁR-
ÚT 6. INTERNET: BELVEDERE@JGYTF.U
-SZEGED.HU HONLAP: WWW.BELVE-
DERE.MERIDIONALE.HU TELEFON:
06 62/544-759

PERBÍRÓ JÓZSEF
1956 Szegeden
emlékeimben



SZEMTANÚ

*Perbíró József
1956 Szegeden – emlékeimben
(Életrajzi írások)*

Perbíró József a Szegedi Tudományegyetem Állam és Jogtudományi Karának dékánhelyettese volt. Mint levezető elnök részt vett a MEFESZ alakuló ülésén. A kötet a forradalmi Szeged polgármestere (a Városi Forradalmi Nemzeti Bizottság elnöke) életrajzi írásainak második, bővített, javított, fotó- és dokumentummelléklettel ellátott, reprezentatív formátumba szerkesztett kiadása.

*Kiss Tamás
Magyar Egyetemisták és Főiskolások Szövetsége
1956, Szeged*

A szerző, a MEFESZ szervezője, vezetője (később a megtorlás áldozata) tanulmánya mellett első alkalommal kerül publikálásra a szervezet 1956. október 20-i ülésén készült rádiófelvétel szövege. A szerző a kötetben szereplő interjúban az eseményekben résztvevők érzelmi kötődéseiről és saját személyes sorsáról is vall az értő olvasónak. A szakmai közélet szerint is hiánypótló mű értékes dokumentummelléklettel záródik, amelyben közlése kerülnek az események archív fotói és a megtorlás jegyzőkönyvei is.

KISS TAMÁS
Magyar Egyetemisták
és Főiskolások Szövetsége
1956 – Szeged



SZEMTANÚ
FIATALOK, MINT A TÖRTÉNELEM SZEREPLŐI