

58824

1172/1

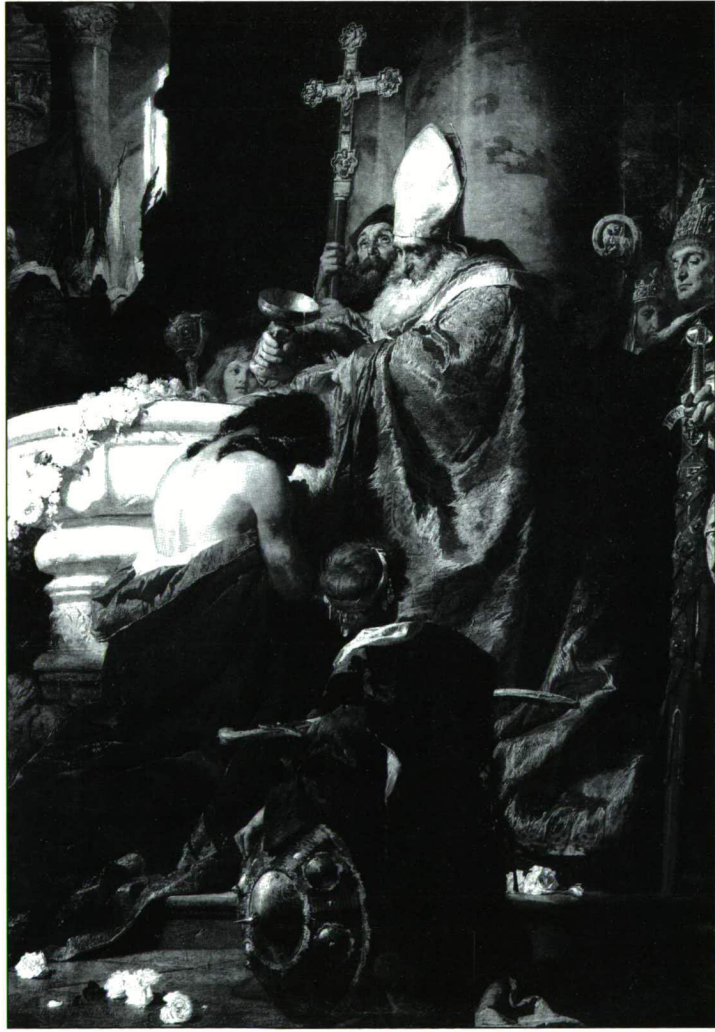
# DELVEDERE

MERIDIONALE  
SZEKESKERESZTESI  
KÖZVETLEN

SZEGEDI TÖRTÉNÉSZHALLGATÓK LAPJA XV. évfolyam 3-4. szám

2004 MAREC 1 1.

## „RAGYOGNAK NAGY ERÉNYEI MÁR IFJÚSÁGA HAJNALÁN”



Á  
P  
R  
I  
L  
I  
S  
/  
M  
Á  
J  
U  
S  
/  
M  
M  
I  
I  
I

MEGJEGYZÉSEK EGY KÖZÉPKORI SZENT ISTVÁN-HIMNUSZHOZ.  
DÉR TERÉZIA ÍRÁSA LAPSZÁMUNK 4-13. OLDALÁN OLVASHATÓ

# BELVEDERE

MERIDIONALE

## 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 Bt. végezte

Borítóterv NAGY 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. SZEGFÚ LÁSZLÓ

A szerkesztőség címe: 6725 Szeged, Boldogasszony sugárút 6.

Netposta: [belvedere@jgytf.u-szeged.hu](mailto:belvedere@jgytf.u-szeged.hu)

Honlap: [www.belvedere.meridionale.hu](http://www.belvedere.meridionale.hu)

Telefon 62/544-759

Nyomás: BÁBA ÉS TÁRSAI KFT.

Megjelenik 1000 példányban

Lapengedély B/KUL/523/SS1993.



# Tartalomjegyzék

## Referátumok

- DÉR TERÉZIA: Megjegyzések egy középkori Szent István-himnuszhoz ... .. 4  
 LÓRINCZ ILDIKÓ: Genealógia – amatőr családtörténeti kutatások napjainkban ... .. 13  
 VIRÁG BARBARA SZILVIA: Békéscsabai események az 1888-as árvíz kapcsán (2. rész) ... .. 18

## Hajdani vármegyéink

- Zólyom vármegye rövid története (FEJES BÁLINT) ... .. 26

## Hadak útján

- SIMON ENDRE TAMÁS: Partraszállási műveletek a Csendes-óceánon  
 Haditengerészeti taktika a második világháború Csendes-óceáni hadszínterein  
 (4. rész) ... .. 32  
 GALLÓ KRISZTIÁN: A magyar királyi 2. páncélosadosztály galíciai harcai (2. rész) ... .. 35

## A közúti személyszállítás története

- ENGI JÓZSEF: A szegedi kényszerpályás tömegközlekedés története  
 3. rész A lóvasút üzeme, teljesítményei és villamosításának terve ... .. 48

## Parthiscum

- PUSZTAI JÁNOS: Fejezetek a szentesi repülés történetéből (4. rész) ... .. 73

## Messzelátó

- HORVÁTH VIKTOR: Az ősi Khorezm – egy elfeledett ország ... .. 84

## Téka

- GEORGES DUBY: Nő a középkorban. (Ismerteti: *Molnár Erzsébet*) ... .. 95  
 A Belvedere Meridionale Alapítvány hírei ... .. 97

## S Z Á M U N K S Z E R Z Ő I

DR. DÉR TERÉZIA egyetemi adjunktus (SZTE BTK); ENGI JÓZSEF közlekedéstörténész (Szeged); FEJES BÁLINT hallgató (SZTE JGYTFK); GALLÓ KRISZTIÁN (Szeged); HORVÁTH VIKTOR hallgató (SZTE JGYTFK); LÓRINCZ ILDIKÓ PhD-hallgató (SZTE BTK); MOLNÁR ERZSÉBET hallgató (SZTE JGYTFK); PUSZTAI JÁNOS közlekedéstörténész (Szeged); SIMON ENDRE TAMÁS tanár (Szeged); VIRÁG BARBARA SZILVIA tanár (Békéscsaba).

SZTE = Szegedi Tudományegyetem, JGYTFK = Juhász Gyula Tanárképző Főiskolai Kar, BTK = Bölcsészettudományi Kar.

DÉR TERÉZIA

## Megjegyzések egy középkori Szent István-himnuszhoz



A kutatás jelen állása szerint a Szent István király tiszteletére írott s ránk maradt latin nyelvű himnuszok közül négy tekinthető biztosan magyar eredetűnek. A legrégebb, *Exultet gens celebris* kezdetű ének csupán egy 14. század elejéről datálódó, Gyulafehérváron található breviáriumban lelhető fel.<sup>1</sup> A legismertebb, s a 14. századtól kezdve a legtöbb forrásban ránk örökített alkotás a *Gaude mater Ungaria* indítású ének. A 15. századi forrásokban tűnik fel először a *Gaudet celi nova luce* kezdetű himnusz, amely kevésbé elterjedt, mint az előző ének, noha a nyomtatott esztergomi könyvekbe s *Jodocus Clichtoveus Elucidatorium*ába is ez került be. Az előzőeknél kevésbé ismert a negyedik, *Jam lucis orto sidere* kezdetű alkotás.<sup>2</sup>

Dolgozatunkban a legelterjedtebb,<sup>3</sup> *Gaude mater Ungaria* indítású himnuszhoz kívánunk megjegyzéseket fűzni. A szöveget Dankó József kiadása alapján, a magyar változatot Gerézdi Rabán átültetésében hozzuk.<sup>4</sup>

1. *Gaude mater Vngaria  
prolis agens preconium,  
cum laude multipharia  
patronum lauda proprium.*

*Vigadj, Hungária anya!  
magasztaljad véred-husod,  
dicséreted száz dallama  
hozsannázza patrónusod.*

2. *Hic tibi uerus lucifer  
lumen fidei prebuit,  
datus est ad hoc legifer  
uiam salutis docuit.*

*Ő igaz fényhozód, a hit  
világát hozta meg neked,  
törvényhozód, ki megtanít,  
az égbe melyik út vezet*

3. *Geyse duci decrepito  
diuina fit promissio  
Stephanus a Stephano  
vocatus est in vtero.*

*Géza vezér – élemedett –  
Istentől kap ígéretet.  
István Istvántól nyer nevet,  
mikor még meg se született.*

4. *Cuius ortus predicitur  
patri celesti nuncio:  
martyr ad matrem mittitur  
nascentis uaticinio.*

*Atyjának égi szent követ  
viszi születését hírül:  
anyjához vértanu siet  
a jóslattal, hogy fiút szül.*

5. *Nato gaudet Hungaria,  
dampnatur ydolatria,*

*Hungária nagyon örül,  
pogányság napja lemerül,*

2003/XV. 3–4.

celestis datur gloria,  
beata fit memoria.

*föléje égi fény derül,  
szent híre sose szenderül.*

6. Puer crescens progreditur,  
sicut cedrus in Lybano  
predictum nomen inditur,  
huic a beato Stephano.

*Sudárodik a fiú föl,  
mint Libanonnak cédrusa,  
s melyet Szent István kijelöl,  
az a név lett neki jussa.*

7. Dignis datur doctoribus  
hic inbuendus literis,  
probis ornatur moribus  
sub annis adhuc teneris.

*A tudományt megízleli  
híres tudósok oldalán.  
Ragyognak nagy erényei  
már ifjúsága hajnalán.*

8. Adolescens agreditur  
cibum salutis serere,  
gens hec Vngara convertitur  
et baptizatur prope.

*S munkához lát ez ifjú vér,  
vetegeti az üdv-magot,  
magyar népünk a hitre tér,  
s keresztelkedni jó legott.*

9. Olym erroris populus  
lumen diuinum conspicit,  
pulsis tenebris sedulus  
se Christi iugo subiicit.

*Hajdan tévelyben élt e nép.  
Istennek fényét látja ám!  
Fut a sötét s dalolva lép  
Krisztus igájával nyakán.*

10. Trino Deo et simplici  
sit laus honor et gloria  
qui sancti regis supplicii  
concedat celi gaudia.  
Amen.

*Isten Tenéked, Három s Egy,  
hála, dicsőség, tisztelet!  
Királyunkhoz ki kérve megy,  
Adjad meg annak az eget.  
Amen.*



Az ének áttekintése, s a Dankónak az általa használt forrásokra vonatkozó megjegyzései alapján úgy tűnik, mindennek előtt a himnusz terjedelmének kérdésével kell foglalkoznunk. A *Vetus hymnarium* 10 strofát közöl. A versszakok négy sorosak, a sorok nyolcszótagosak, kétszótagos keresztrímet tartalmaznak. A harmadik és az ötödik szakasz rímélése eltérő, hiszen ezeket négyes, úgynevezett bokorrím jellemzi, s a harmadik strofa kétszótagú rímei nem hibátlanok. Dankó József legrégebbi lelőhelyként egy 14. századi, Göttweigben lévő pálos diurnalét jelöl meg, s feltünteti, hogy az ének terjedelmére vonatkozóan az általa használt források ingadozást mutatnak.<sup>5</sup> Az *Analecta Hymnica* IV. kötetében az ének szövege 7 strofát tartalmaz. A már említett, eltérő rímelésű két szakaszon kívül a Dankó kiadásában kilencedikként szereplő versszak is hiányzik e helyen.<sup>6</sup> A sorozat XXIII. kötete a 10 strofás változatot hozza az alábbi megjegyzéssel: „Der Hymnus ist eine Erweiterung von Anal. IV, 238. – Str. 3 spätere Zuthat, wie der Reim beweist.”<sup>7</sup>



A szöveg terjedelmének ingadozása összhangban állhat az ének már említett elterjedtségével, népszerűségével. Ez az alkotás a himnuszköltészetnek ahhoz az igen jelentős ágához tartozik, amely ismeretlen szerzők tevékenységének eredményeként jött létre,<sup>8</sup> s amelyet az egyes közösségek saját igényeik s ízlésük szerint alakíthattak.

Az ének a 13. században keletkezett. Mintáját a kutatás egy Szent Domonkos-himnuszban találta meg.<sup>9</sup> A Dankó által közölt 10 strófából álló himnusz az ismerős „öröme hívással” kezdődik (1. versszak), majd az ünneplést szent tömör méltatását közli (2. versszak). Ezt követően elbeszélőbb jellegű strófák következnek István születésének körülményeiről (3-5. versszak), testi és szellemi-erkölcsi neveltetéséről (6-7. versszak), hivatásának teljesítéséről (8. versszak), majd tevékenységének eredményéről (9. versszak). Az ének a doxológiával s a segítségül hívással zárul.

A *Gaude mater Ungaria* kezdetű himnusz egyértelműen népének térítőjét, védelmezőjét s a keresztény törvényhozót ünnepli az első magyar királyban. Hősenek méltatására a *patronus*, *lucifer* és *legifer* szavakat használja. E gondolatok – más szavakkal – már az 1083. évi szentté avatás alkalmával kifejezést nyertek, s a későbbi officiumokban is tovább élő úgynevezett két nagyantifónában, valamint a 13. század végén keletkezett verses officiumban is.<sup>10</sup>

Úgy gondoljuk, a magyar protorexről közlendő lényeges gondolatok csaknem mind egyikét tartalmazza az ének akkor is, ha a Dankónál szereplő 10 strófából elhagyjuk az *Analecta hymnica* IV. kötetében nem szereplő 3 szakaszt. Szerkezete és felépítése megfelel a műfaj követelményeinek. A 3. strófa két momentumát – a gyermek születésének hírül adását, s nevének eredetét – a 4. és 6. strófa 2-2 sora tartalmazza. A „*Geyse duci decrepito | divina fit promissio*” sorpárnak megfelelő információt a 4. versszak alábbi kitétele közli: „*Cuius ortus predicatur | patri celesti nuncio*”, a „*Stephanus a Stephano | vocatus est in utero*” sorokban található információt pedig a 6. strófa következő kijelentése tartalmazza: „*predictum nomen inditur | huic a beato Stephano*”. A két utóbbi hely Sarolt látomását idézi fel, bár semmilyen formában – a mater szó versbe foglalásával – sem utal az anya személyére. A Hartvik-legenda ismerői számára azonban nem jelenthetett gondot ennek a ténynek a tudatosítása. Érdemes azt is megjegyeznünk, hogy a 3. és 4. strófa párhuzamos szerkesztésű és lényegében azonos tartalmú, hiszen mindkettő a szülőknek a Hartvik-legendában olvasható álmát idézi fel azonos sorrendben. A 3. szakasz egyetlen olyan információja, amely az ének más helyén nem szerepel, az István apjának neve és méltósága. A másik két himnuszban s az ugyancsak igen elterjedt *Corde voce mente pura* kezdetű szekvenciában szintén megtaláljuk Géza fejedelem nevét és tisztségét. A *Gaudent celi nova luce* kezdetű himnusz 3. versszakának 3-4. sora a következőképpen hangzik: „*Decrepitus dux cum Geysa, | Dei cepit repromissa*”.<sup>11</sup> A *Jam lucis orto sidere* indítású ének 5. szakaszának kezdő sorai a következők: „*Hic Geisae ducis filius | Praemonstratus divinitus*”.<sup>12</sup> Az említett szekvenciában az alábbi sorokat olvashatjuk: „*Hic est Geysae ducis natus | visione presignatus*” (5. versszak 1-2. sor).<sup>13</sup> A 13. századi verses officium 2. nocturnusának 1. responsoriuma a következőképpen kezdődik: „*Geysae namque duci sancto | sanctus puer nascitur*”.<sup>14</sup> A *Novum genus melodiae* indítású szekvenciában nem szerepel az apa neve és tisztsége. István születésének körülményeiről a 3. b félstrófában a következőket olvashatjuk: „*Ortus tanti filii | visione somnii | patri praemonstratur*”.<sup>15</sup> Úgy tűnik, hogy a Szent István tiszteletére készült s ránk maradt liturgikus énekek többségének alkotói s azok éneklői fontosnak tartották Géza fejedelem nevének s tisztségének említését. Talán a vizsgált himnuszt éneklő közösség is ki akarta emelni ezt a mozzanatot, ezért örökítette ránk a Dankó kiadásában szereplő strófát. Érthető ez a jelenség, hiszen



a liturgikus költemények legfőbb forrását szolgáltató István-legendákban is helyet kap *Geysa dux* személye és tevékenysége. Az említett liturgikus költeményekben felidézett kettős álomlátás alapját a Hartvik püspök által készített életrajz 2. és 3. fejezetében található elbeszélések jelentik.<sup>16</sup> E helyen nem térhetünk ki az egyes István-legendákból kiolvasható Géza-portré beható elemzésére. Fontosnak tartunk azonban néhány megjegyzést. Amíg mindhárom életrajz néven nevezi hősének apját, az anya nevét egyikben sem olvashatjuk. A szakirodalom ennek okát Sarolt nem éppen keresztényi erényeket megtestesítő személyiségében látja.<sup>17</sup> István király nagyobb legendája igen jámbor képet fest Gézáról. Elismeri, hogy kezdetben még pogány volt, „de kezdte már megvilágítani a lelki adományok fénye”, békére törekedett a szomszédos tartományokkal, s békessége révén Isten fiává kívánt válni. Kegyesen bánt az idegenekkel, különösen a keresztényekkel, és „Örömét lelte abban, hogy az igaz hitnek szíve kertjében elvetett magja sarjadni kezd”. Majd „Eljött a mennyből rendelt idő, s ő háza népével együtt a hitre tért és megkeresztelkedett, megfogadva, hogy valamennyi alattvalóját a keresztény név viselőjévé teszi”.<sup>18</sup> A 3. fejezet, amelyben Gézának látomás adja tudtára fia születését, igen nagy megtiszteltetésben részesíti a fejedelmet, hiszen Krisztus választottjának nevezi. Annak kijelentése, hogy az apa által tervezett dolgokat leendő fia fogja megvalósítani, Gézát és Istvánt a szentírási Dávid-Salamon viszonyba állítja, hiszen – amint Csóka J. Lajos rámutat – a következő hellyel állítható párhuzamba: „*Sermo Domini ad me dicens: Multum sanguinem effudisti et plurima bella bellasti, non poteris aedificare domum nomini meo tanto effuso sanguine coram me. Filius, qui nascetur tibi, ... ipse aedificabit domum...*”<sup>19</sup> A 4. fejezet hangvétele hasonló. A fejedelem a legáhitatosabban s a legilledelemesebben viselkedik a látomásban megjövendő Adalbert érkezésekor, s mindenben segítségére van a térítés munkájában is. Álmából ébredve „a földre borulva, kitárt karral, alázatosan adott hálát Istennek, és könnyek között ajánlotta önmagát, fejedelemségét és születendő fiát annak oltalmába, aki nem alszik, és nem szunnyad”.<sup>20</sup> E helyen Géza a szent emberekre jellemző „könnyek adományával” is rendelkezik.<sup>21</sup> A 7. fejezetben a Koppány fölött győzedelmeskedő ifjú Istvánról olvashatjuk a következőket: „Krisztus katonáját lelki öröm töltötte el, és úgy döntött, hogy egész tehetségét az evangélium magvainak táptalajává teszi. Azért az adakozásnak és imádságnak szentelte magát, és a szent egyház épületének padlójára borulva gyakorta bírta szándékának megvalósulását könnyek között Isten akaratára, hogy ő, aki nélküle semmit sem képes tenni, akaratának betöltése útján nyerve segítséget, az elgondolt jót az erények felé fordulva véghez tudja vinni.”<sup>22</sup> Apa és fia ábrázolása teljesen megfelel egymásnak e helyen. Az idézett részeket Hartvik püspök is átveszi némi módosítással. Az egyik változtatás az, hogy a nagyobb István-legendá 2. fejezetében található, Gézára vonatkozó „*credulus et in Ihesum*” kifejezést a „*severus quidem et crudelis*” kifejezéssel cseréli fel (2. fejezet), a másik módosítás pedig az, hogy ugyanezen fejezet elejét megtoldja a következő mondattal: „*Ea siquidem tempestate, qua gens prefata dei ecclesiam depopulabatur.*”<sup>23</sup> E két mozzanat természetesen módosítja a magyarok fejedelmének portréját, alapvetően azonban nem változtatja meg a nagyobb legenda ábrázolásmódját, csupán árnyalja azt. Mint említettük, a Gézára és Istvánra vonatkozó párhuzamos ábrázolást könnyes könyörgésükről Hartvik változatlanul átveszi. Ez a kép indíthatja a 13. századi verses officium alkotóját a fentebb idézett „*Geysa duci namque sancto | Sanctus puer nascitur*” sorok megalkotására.<sup>24</sup> A kisebb István-legendá festi a legkevésbé idealizált képet, ennek ellenére elismeri, hogy noha Géza eleinte pogány volt, s az eltévelyedőket „fenyegetéssel és megfélemlítéssel törte meg”, „a Szentlélek kegyelmétől megvilágosítva megismerte az út és az élet világozottságát és az evangélium követőjeként az igazság keresését



is eljutott”. A szerző abbéli hitét is kifejezi, hogy „a keresztény nevet kedvelő király” halála után „az istenség megvallása által az örök boldogság dicsőségét nyerte el”.<sup>25</sup> Úgy véljük tehát, hogy a legendákban ábrázolt Géza fejedelem alakját kívánták megörökíteni vizsgált himnuszunk éneklője a harmadik strófának az énekbe foglalásával. A betoldás által azonban az ének „bőbeszédűvé” vált, hiszen – amint már rámutattunk – az egymást követő két szakasz ugyanazon eseményeket idézi fel. A párhuzamosság talán egyfajta alkotói igénytelenség miatt nem zavarta az ének összeállítóját. Ezt a magyarázatot látszik erősíteni az is, hogy nem ügyelt az egységes rímelésre. Az is lehetséges azonban, hogy ily módon érezte teljesnek mondanivalóját, hiszen az anya személye – a *mater* szó által – a 4. strófában kerül valamelyest említésre, s az ő látomása szintén szentírási ihletésű.<sup>26</sup>

Az ugyancsak ingadozó előfordulást mutató 5. strófa tartalma is ismétlésnek tűnhet, hiszen lényegesen új mondanivalót nem jelent, mert az 1. és 2. versszakban már megjelenik az öröm mozzanata és annak indoklása is. A magunk részéről azonban úgy véljük, az adott helyen – a rímelés eltérő volta ellenére – nem teljesen elhibázott az 5. szakasz beillesztése. A 4. versszakban található „*nascentis vaticinio*” kifejezéshez jól illeszkedik a „*nato gaudet Hungaria*” kezdő sor. Figyelemre méltó az 5. strófa tartalmi és szóhasználati párhuzama az 1. versszakban foglaltakkal. A „*Gaude mater Ungaria*” felszólításnak mintegy eleget tesz a „*Nato gaudet Hungaria*” kijelentés. Az azonos szavak előfordulásán kívül figyelmet érdemel a „*mater*” – „*nato*” párhuzam. Az 5. szakasz további sorainak tartalma is „rímél” az 1. versszakban foglaltakkal: a kiváló sarj születésére a „pogányság napja lemerül!”, reá magára s hazájára „égi fény derül”, s „szent híre sose szenderül”.<sup>27</sup> E strófa beiktatásával vált teljessé a – legendában is elmesélt – történet: a leendő szent születésének hírül adása (3-4. versszak), öröm a születés fölött (5. versszak), növekedés (6. versszak).

Az *Analecta hymnica* IV. kötetében közölt himnusz szövegéből hiányzó 9. szakasz rímelése nem tér el a stabilnak tekinthető strófák rímelésétől. Tartalma a megelőző versszak utolsó két sorát fejt ki, a „serényen” megkeresztelkedett nép hitének tartósságát jelenítve meg a legendák megfogalmazásával egyezően, felhasználva a biblikus szókincset is. Megvan tehát a funkciója az ének szerkezetében.

A következőkben azt szeretnénk áttekinteni, milyen formában ünnepli a himnusz a szentet. Az első strófa igen tömören fogalmazza meg mondanivalóját: István király hazájának sarjaként (*prolis*) egyben patrónusa (*patronus proprius*) is, ezért illeti még az örömteli dicséretet. Az ének szerzője mintájára támaszkodva, a himnuszköltészet eszköztárából merítve fejezi ki mondanivalóját. A második versszak kifejti, hogyan emelkedett István király e rangra. A magyarok számára „*perus lucifer*” s „*Jegifer*” is volt, tehát a hit fényének elhozója, aki törvényei által megmutatta az üdvösséghez vezető utat: „*viam salutis docuit*”. E gondolat a László-legendában is megfogalmazódik István királlyal kapcsolatban az első szentté avatások említésekor: „*qui primus Ungaris viam salutis eterne demonstravit*”.<sup>28</sup> A magyar protorex himnuszbeli képe alapvetően az István-legendákon alapul.<sup>29</sup> A tárgyalt strófában alkalmazott fényszimbólika – a Szentírás ihletésére – a liturgikus irodalomban általánosan elterjedt, így megtalálható István király életirataiban is.<sup>30</sup> Ugyanezt a kifejezőmódot találjuk a 9. strófában, ahol megjelennek a „*lumen divinum*” ellentétei a „*tenebrae*” s az ezekből fakadó „*error*” is.<sup>31</sup>

Úgy gondoljuk, figyelmet érdemel a 2. versszakban kulcsszavaknak tekinthető „*Lucifer*” és „*Jegifer*” szellemes használata. Az István-legendákban egyik megjelölés sem fordul elő. A Bibliában az első 5 alkalommal, a második csupán egy helyen lelhető fel.<sup>32</sup> A Szentírásban a *lucifer* minden esetben az esthajnalszillagot jelenti, olykor szimbolikus értelemben. A strófa jó



érzéssel vette észre a *lucifer* (*lux, lucis* és *fero, ferre*) szó etimológiája által adódó lehetőséget, s így István a magyarság csillaga, „fényhozója”, aki „*lumen fidei prebuit*”. A *lucifer*-rel paralel használatú a vele rímelő *legifer* (*lex, legis* és *fero, ferre*) szó. A törvényhozó alakjának erőteljes biblikus reminiscenciája van. Ezt a mozzanatot többszörösen kiemeli a 13. századi verses István-offícium is. A 2. nocturnus 2. antifónája közvetlenül állítja párhuzamba Attilát és István királyt,<sup>33</sup> s kiemeli, hogy „a zsarnokság tágra fogott törvénye”<sup>34</sup> („*tyrannidis lata lege*”) alatt kegyetlenkedő hun-magyarokkal szemben diadalmaskodik az István királysága alatt megszülető hit. Az első nocturnus második antifónájában a magyar protorex méltató kifejezése a „*sanctus predicator*” mellett a „*cristiane legis lator*”. E költemények tehát István törvényalkotó tevékenységét eszményi magasságokba emelik.<sup>35</sup>

Úgy véljük, figyelmet érdemel az a két versszak is (6. és 7.), amely a gyermek István testi, valamint szellemi-erkölcsi neveltetését énekl meg. A legendák e tekintetben szűkszavúak: „*Crevit infans regali (leg. maior 5.) / diligenti (Hartvik-leg. 4.) nutritus educatu*”.<sup>36</sup> A himnusz ezzel szemben egy szép, bibliai ihletésű hasonlatot alkalmaz e helyen. A „*quasi cedrus in Libano*” két szentírási szerkezet összeolvasztásának tűnik. Az első: „*Iustus ut palma florebit, | sicut Libani cedrus multiplicabitur*” (Ps 91,13), a másik: „*quasi cedrus exaltata sum in Libano*” (Eccl. 24,17).<sup>37</sup> Az ének 7. strófája István szellemi-etikai neveltetéséről szól. E témakörrel kapcsolatban a legenda minorban a következő – Hartvik püspök által átvett – megjegyzésként olvashatjuk: „*et puer adhuc scientia grammaticae artis ad plene imbutus est*”.<sup>38</sup> Az állítás valóság tartalmát illetően a kutatók körében vita bontakozott ki.<sup>39</sup> A magunk részéről azzal az állásponttal értünk egyet, amely szerint a korabeli magyar viszonyok aligha tették lehetővé, hogy a protorex elsajátítsa az *ars grammatica* tudományát. A legendákba azért kerülhetett be az idézett kitétel, mert az új királyeszménynek, melyet István legendái képviselnek, már része volt a műveltség.<sup>40</sup> Minden bizonnyal az is szerepet játszott ebben, hogy Könyves Kálmán, akinek uralkodása alatt e legendák íródtak, iskolázott, kiemelkedő műveltséggel rendelkező király volt. A legenda minor írója joggal gondolhatta, hogy az első keresztény magyar uralkodó portréjához is hozzátartozik e vonás. Annál is inkább, mert Kálmán király nem csupán szavakban, hanem tetteiben is eszményképének, követendő példának tekintette nagy elődjét, kinek életművét ténylegesen folytatni igyekezett.<sup>41</sup>

Ha tehát a 7. strófa ihletőit és mintáit kutatjuk, a kisebb legenda hatása kétségtelen. Figyelmet érdemel azonban, hogy a megfogalmazásban csupán az a közös, hogy mindkét munkában az *imbuo* ige származékával találkozunk. A „*scientia grammaticae artis*” kifejezés „*litteris*”-szé alakult át.

Úgy véljük, a strófa egészét tekintve nem teljesen alaptalan utalni Thanmar<sup>42</sup> *Vita sancti Bernwardi episcopi et confessoris* című munkájára. Bernward későbbi hildesheimi püspökről olvashatjuk, hogy „*egregie indolis puer*” korában „*traditur domno Osdago ... episcopo*”, majd pedig „*meae parvitati [ti. Thanmaro] litteris imbuendus, moribus etiam instituendus*”.<sup>43</sup> Theophanu császárné később Bernwardot jelöli ki a leendő III. Ottó császár nevelőjévé. Erről a következőképpen ír Thanmar: „... *Theuphanu ... domnum regem fidei illius [ti. Bernwardi] literis imbuendum moribusque instituendum ... commendaret*”.<sup>44</sup> A tartalom és a kifejezőmód szembevetendő párhuzama talán arról árulkodik, hogy a strófa írója ismerte a *Vita Bernwardi* című munkát, s szavain annak ihletése érezhető.

A nyolcadik strófa lényegében István uralkodói tevékenységének kezdetére utal. Értelmezésünket a protorex életírásaiban fellelhető életszakasz-meghatározásokra alapozzuk. A legendák röviden áttekintik a gyermek növekedését, fejlődését, neveltetését, majd említést



tesznek uralomra jutásáról. A kisebbik István-vita ez utóbbiról a következőképpen nyilatkozik: Géza halála után „a még gyermek (*adhuc puer*) Istvánt a főemberek és a nép kedvezése dicsőségesen az ország trónusára emelte, s ő lángoló lélekkel kezdett az igazság terjesztésébe, mert bár még gyermekéveinek virágjában járt (*pueritie annis floreret*), nem öntötte szavakba a szívét, hanem éppen hogy a szívébe zárta szavait”.<sup>45</sup> A nagyobb legendában az alábbi mondatokra bukkanunk: „A kisfiú (*infans*) királyfihoz illő nevelésben részesülve növekedett, miután pedig a gyermekkorból (*pueritia*) kinőve a serdülőkornak (*adulescentie*) épp csak az első lépcsőfokára hágott, atyja ... fiát, Istvánt jelölte ki utódául a nép kormányzásában”.<sup>46</sup> Hartvik püspök a kisebbik legenda alapján egyebek mellett a következőket írja: „... *qui transacta pueritia postquam gradum adulescentie primum ascendit ... pater suus ... filium suum Stephanum post se regnaturum populo prefecit, ... Post obitum vero patris Stephanus adhuc adolescens favore principum et plebis in patris solium laudabiliter provectus, ardentiori animo cepit veritatis propugnator existere quia quamvis adulescentie annis floreret, non tamen cor in ore, sed os in corde habebat.*”<sup>47</sup> A liturgikus célra elfogadott és kanonizált életrész tehát István királyt – a kisebbik legenda *puer* szavával ellentétben – uralomra jutásakor *adolescens*nek nevezi.<sup>48</sup> A magyarok első királya trónra lépésének pillanatától a kereszténység terjesztésének elkötelezett híve volt. Úgy gondoljuk, hogy az „*adolescens agreditur | cibum salutis serere*” kijelentés tökéletes sűrítése a Hartvik-vita vonatkozó részének: „A még serdülő István (*adhuc adolescens*) ... apja trónjára emeltetvén, ... minden rendeletében Isten hű sáfárának mutatkozván, azon kezdett elmélkedni, miként juttathatja a neki alávetett népet az egy Isten tiszteletére”.<sup>49</sup> A 13. századi István király–offícium a matutinum második nocturnusának 3. responsóriumában<sup>50</sup> a legendákra alapozva tömören bemutatja a magyar protorex életének folyását, egyéniségének kialakulását, s hőségben Isten dicsőséges harcosát ünnepli. Az 1. responsórium versusában a következőket olvashatjuk: „*Iste deo se devovit | ab adolescencia*”. Úgy gondoljuk, e hely is István uralkodásának kezdetére utal. Az offícium méltán nevezi a magyar protorex tevékenységét az Isten iránti odaadó elkötelezettségnek.

Megfigyeléseink igazolták, hogy a *Gaude mater Ungaria* kezdetű himnusz a Hartvik-legendára alapozva ünnepli hőst,<sup>51</sup> felhasználva a liturgikus költészet általánosan elterjedt formakincsét. A magyar protorexben térítő tevékenységét emeli ki, alapvetően azt a képet örökítvén tovább, amely már az 1083. évi szentté avatás alkalmára íródott úgynevezett két nagy antifónában megjelent. Az ének hangsúlyos szerepet juttat a keresztény törvényhozó alakjának is. A munkát – a Dankó által közölt 10 strófás változatban – a rímelés némi egyenetlensége s a 3–4. szakasz lényegében egymást fedő tartalma ellenére – Mezey Lászlóval egyetértve<sup>52</sup> – sikerült alkotásnak tartjuk.

## JEGYZETEK

<sup>1</sup> A himnusz a Batthyány-könyvtárban található kódexben olvasható, amely kódexet R.III.94. jelzet alatt őrzik. Az éneket Szigeti Kilián találta meg, s ő hívta fel rá a kutatók figyelmét. A mű nem terjedt el, szövege nyomtatásban – tudomásunk szerint – nem jelent meg. A himnusra vonatkozóan: ÁMENT LUKÁCS: *Himnusz, prosa és szekvencia a magyar római hymnológiában*. Laurea értekezés. 93. Budapest, 1971. TÖRÖK JÓZSEF: Szent István tisztelete a liturgiában. In: Kristó Gyula (szerk.): *Államalapítás, társadalom, művelődés*. Társadalom- és Művészettörténeti Tanulmányok 27. 107–117; 113, 117–141. jegyzet. Budapest, 2001.

<sup>2</sup> Áment Lukács 1971, 93.; Török József 113, 117, 42, 43. jegyzet. 2001.

- <sup>3</sup> Áment Lukács: az 1. jegyzetben i.m. 93; TÖRÖK JÓZSEF: *A magyar pálosrend liturgiájának forrásai, kialakulása és főbb sajátosságai (1225–1600)*. 127, 139–140. Budapest, 1977. A szerző rámutat, hogy ez az ének „a pálos hymnarium ún. esztergomi rétegét” alkotó himnuszok egyike.
- <sup>4</sup> JOSEPH DANKÓ (Cura et impensis): *Vetus hymnarium ecclesiasticum Hungariae*. Budapestini, 1893. (a továbbiakban *Vetus hymnarium*) 205–207; CLAUSER MIHÁLY (összeállította): *Régi Szent István-himnuszok és énekek*. A fordítás Gerézdi Rabán OSB munkája. 15–16. Budapest, 1938.
- <sup>5</sup> *Vetus hymnarium* 206–207.
- <sup>6</sup> *Analecta hymnica mediæ ævi IV. Hymni inediti. Liturgische Hymnen des Mittelalters*. Herausgegeben von Guido Maria Dreves 238. Leipzig, 1888. (a továbbiakban *Analecta hymnica*). Dreves a következő forrásokat jelöli meg: *Brev. ms. Albense saec. 15. Cod. Lambacens. LXXXIX* és *Brev. ms. Palat. Vindob. 1812 saec. 14*.
- <sup>7</sup> *Analecta hymnica XXIII*. 271. Leipzig, 1896. Dreves egy 15. századi pálos breviárium alapján közli.
- <sup>8</sup> MAX MANITTIUS: *Geschichte der lateinischen Literatur des Mittelalters*, dritter Teil. München, 1894. 984, 986–996.
- <sup>9</sup> MEZEY LÁSZLÓ: *Deákiség és Európa*. Budapest, 1979. 205–206.
- <sup>10</sup> Lásd az *Ave beate rex Stephane*, valamint a *Sanctissimus rex Stephanus* kezdetű antifónát, s a 13. századi verses officium 2. nocturnusának 2. antifónáját: *Vetus hymnarium* 194–195., 197, 202.
- <sup>11</sup> *Vetus hymnarium* 208–210; 208.
- <sup>12</sup> *Analecta hymnica IV*, 238–239; 239.
- <sup>13</sup> *Vetus hymnarium* 211–213; 211.
- <sup>14</sup> *Uo.* 194–204; 198.
- <sup>15</sup> HOLL BÉLA: *Novum genus melodiae*. Ismeretlen Szent István-sequentia két XIV. századi domonkos missalebán. In: Galavics Géza–Herner János–Keserű Bálint (szerk.): *Collectanea Tiburtiana*. Tanulmányok Klaniczay Tibor tiszteletére. *Adattár XVI–XVIII. századi szellemi mozgalmaink történetéhez*. 10. Szerkeszti Keserű Bálint. 35–52. Szeged, 1990. A szekvencia szövege: 46–47; az idézett hely: 46.
- <sup>16</sup> *Scriptores rerum Hungaricarum tempore ducum regumque stirpis Arpadianae gestarum*. Edendo operi praefuit Emericus Szentpétery (a továbbiakban: SRH), Volumen II. 404, 406. Budapestini, 1938.
- <sup>17</sup> GYÖRFFY GYÖRGY: *István király és műve*. Budapest 1977, 60–61.; BOGYAY TAMÁS: *Stephanus rex*. Budapest 1988, 19–20; KRISTÓ GYULA: *Szent István király*. Budapest, 2001. 35–37.
- <sup>18</sup> KRISTÓ GYULA (előszó, vál., szerk.): *Az államalapítás korának írott forrásai*. Az István-legendákat Kisdi Klára fordította. Szeged, 1999. (a továbbiakban ÁKÍF). 272.
- <sup>19</sup> I. Paral. XXII. 8–10. Idézi: CSÓKA J. LAJOS: *A latin nyelvű történeti irodalom kialakulása Magyarországon a XI–XIV. században*. 634–635; SRH II 379. Budapest, 1967.
- <sup>20</sup> ÁKÍF 274.
- <sup>21</sup> A könnyek adományáról: DÜMMERTH DEZSÓ: *A titokzatos jelbeszéd*. A magyar szent királyok nemzetsége. Budapest, 1989. 93–95, 137–144.
- <sup>22</sup> ÁKÍF 278.
- <sup>23</sup> SRH II 379, 403.
- <sup>24</sup> A kérdésre vonatkozóan lásd: MEZEY LÁSZLÓ: *Szent István XIII. századi verses históriája*, in: *Magyar századok. Irodalmi műveltségünk történetéhez*. Budapest, 1948. 41–52.; RADÓ POLIKÁRP: A nemzeti gondolat középkori liturgiánkban. In: *Katolikus Szemle* 55. (1941), 431–438; 432–433; A modern történettudomány Géza-portréjához lásd: KRISTÓ GYULA: Géza fejedelem és István király. *Aetas*, 2000/1–2., 25–35.
- <sup>25</sup> ÁKÍF 303–304.



- <sup>26</sup> Luk. 26–38; *Biblia Sacra. Vulgata*. Audiuvantibus B. Fischer, I. Gribomont, H.F.D. Sparks, W. Thiele recensuit et brevi apparatu critico instruxit Robertus Weber. Editionem quartam emendatam cum sociis B. Fischer, H.I. Frede, H.F.D. Sparks, W. Thiele praeparavit Roger Gryson. 1606. (a továbbiakban: *Biblia Sacra*). Stuttgart, 1994.
- <sup>27</sup> Lásd a 4. jegyzetet.
- <sup>28</sup> SRH II 520.
- <sup>29</sup> *Legenda maior* 10. caput, in: SRH II 385-386; *Legenda minor* 2. caput, in: SRH II 394-395; *Hartvik-legenda* 10. caput, in: SRH II 414-416.
- <sup>30</sup> Példaként az alábbi helyeket említjük: *Legenda maior* 4. caput, in: SRH II 380; *Legenda minor* 2. és 8. caput, in: SRH II 394, 400; *Hartvik-legenda* 3. caput, in: SRH II 405; Sap. 5, 6, in: *Biblia Sacra*. 1007; Sap. 18, 4, in: *Uo.* 1025; Ioan. 8, 12, in: *Uo.* 1673.
- <sup>31</sup> A tartalmi és megfogalmazásbeli párhuzamra csupán egyetlen legenda-helyet hozunk: SRH II 405-406.
- <sup>32</sup> Job 11, 17, in: *Biblia Sacra* 741; Iob 38, 32, in *Uo.* 762; Psalm. 109, 3, in *Uo.* 912; Is. 14, 12, in *Uo.* 1111; 2 Petr. 1, 19, in *Uo.* 1870-71; Is. 33, 22, in *Uo.* 1130: „*Dominus enim iudex noster Dominus legifer noster | Dominus rex noster ipse salvabit nos*”.
- <sup>33</sup> Mezey 46–47. 1948.
- <sup>34</sup> Mezey 209. 1979.
- <sup>35</sup> A *legislator* szentírási vonatkozásával kapcsolatban: VÍZKELETY ANDRÁS: Példaképkötés és argumentáció a középkori Szent István prédikációkban. In: Glatz Ferenc, Kardos József (szerk.): *Szent István és kora*. Budapest, 1988. (a továbbiakban SZIK). 180–184; 181–182.
- <sup>36</sup> SRH II 381., 407.
- <sup>37</sup> *Biblia Sacra* 888, 1059. E helyen meg kell jegyeznünk, hogy a szintén 13. századi keletkezésű *Corde voce mente pura* kezdetű Szent István-szekvencia 6. strófájának 3-4. sorában hasonló, bibliai ihletésű megfogalmazás olvasható: „*infans crescens exaltatur, | ut cedrus in libano*”: *Vetus Hymnarium* 212. E hellyel kapcsolatosan a tudós kommentátor, Jodocus Clichtoveus *Elucidatorium*-ában a következőket jegyzi meg: „*In sexto versu. Ut cedrus in libano. Apta est haec expressio sublimitatis et altitudinis virtutum beati Stephani per res corporales, cedrum scilicet arborem praecelsam, odoriferam, imputribilem et per Libanum montem Palaestinae, arduum et sublimem. Quae etiam expressio excellentiae per hunc modum, in scriptura saepius observate legitur, ut in psalmo, Iustus ut palma florebit, sicut cedrus Libani multiplicabitur (Psal. 91). Et aeterna sapientia apud Ecclesiasticum de seipsa dicit, Quasi cedrus exaltata sum in Libano, et quasi cupressus in monte Sion (Ecci. 24). Unde haec sententia, sumpta conijcitur*”, in: *Elucidatorium ecclesiasticum ad officium ecclesiae pertinentia planius exponens et quatuor libros complectens*. Iudoco Clichtoveo explanatore. Apud inclytam Germaniae Basileam 1517, 211<sup>v</sup>.
- <sup>38</sup> SRH II 394, 407.
- <sup>39</sup> A tekintélyes mennyiségű szakirodalomból lásd: KARÁCSONYI JÁNOS: *Szent István élete*, Budapest, 1904. 90–91; GYÖRFFY GYÖRGY: *István király és műve*. Budapest, 1977. 132–133.; KRISTÓ GYULA: *Szent István király*. Budapest, 2001. 34–35.
- <sup>40</sup> KLANICZAY GÁBOR: *Az uralkodók szentsége a középkorban*. Budapest, 2000. 125.
- <sup>41</sup> KRISTÓ GYULA: A nagyobbik és a Hartvik-féle István-legenda szövegkapcsolatához. In: Kristó Gyula: *Írások Szent Istvánról és koráról*. Szeged, 2000. 175–194, 191.; KRISTÓ GYULA–MAKK FERENC: *Az Árpádok. Fejedelmek és királyok*. Szeged, 2000. 151, 160. (a vonatkozó rész Makk Ferenc munkája).
- <sup>42</sup> Csóka J. Lajos az *Institutio morum* szerzőségével kapcsolatban ismerteti tevékenységét: a 19. jegyzetben i. m. 58–96.
- <sup>43</sup> G. H. PERTZ: Thangmari Vita Bernwardi episcopi et confessoris. In: *Monumenta Germaniae Historica Scriptores IV*. 1841., 757–782; 758.
- <sup>44</sup> *Uo.* 759.; lásd Csóka J. Lajos a 19. jegyzetben i. m. 83.
- <sup>45</sup> SRH II 394; ÁKÍF 304.

<sup>46</sup> SRH II 381; ÁKÍF 276.

<sup>47</sup> SRH II 407.

<sup>48</sup> III. Ince pápa – a két jogra (*utroque iure*) vonatkozó passzustól eltekintve – 1201-ben a Hartvik püspök által készített legendával azonosítható Szent István-életrajzot hagyta jóvá szertartásbeli olvasmányként. Az István-legendákban található életkor-megjelölések és a magyar protorex születési évének kapcsolatára vonatkozóan lásd: MÁLYUSZ ÉLEMÉR: I. István születési éve. *Levéltári Közlemények* 39.(1968), 199–203.; VESZPRÉMY LÁSZLÓ: Szent István felövezéséről. *Hadtörténelmi Közlemények* 102.(1989) 3–12.; KRISTÓ GYULA: Szent István születési ideje. *Acta Universitatis Szegediensis de Attila József Nominatae. Acta Historica* 110.(1999) 3–9.; KRISTÓ GYULA–MAKK FERENC: *A kilencedik és tizedik század története*. Magyar Századok. Budapest, 2001. 188. (a vonatkozó rész Makk Ferenc munkája)

<sup>49</sup> SRH II 407–408.; Kurcz Ágnes fordítása, in: Érszegi Géza (összeáll. és szerk.): *Árpád-kori legendák és intelmek*. Szentek a magyar középkorból I. Budapest, 1999. 30.

<sup>50</sup> *Vetus hymnarium* 198.

<sup>51</sup> Török József a himnuszok értékelése kapcsán kijelenti: „e viszonylag késői keletkezésű darabok a hagyományos képet adták tovább Istvánról, biblikus ihletettség és a Hartvik-legenda segítségével”. TÖRÖK JÓZSEF: Szent István tisztelete a középkori magyarországi liturgiában. In: SZIK 197–200.

<sup>52</sup> Mezey 207. 1979.

LÓRINCZ ILDIKÓ

## Genealógia – amatőr családtörténeti kutatások napjainkban



### A genealógiáról és a családtörténetről

Az amatőr családfakutató akkor találkozik a genealógiával, mint tudománnyal először, amikor *A történelem segédtudományai* című könyvet veszi a kezébe. Ez a könyv az alapokkal ismerteti meg az érdeklődőt, ha bővebben és részletesebben akarjuk megismerni ezt a tudományágat, akkor az irodalomban ajánlott könyvekből kell kiindulni. Ezek aztán elvezetnek a többi, ezzel a témával foglalkozó könyvhöz, újságcikkhez, tanulmányhoz. A legtöbb ismertetés kifejezetten családtörténettel foglalkozik, nagyon kevés könyvben találhatunk ismertetőt és magyarázatot, melyek ténylegesen bevezetnek az elméleti részbe, a gyakorlatra vonatkozóan pedig csak utalásokat találhatunk. Ezen nem szabad csodálkoznunk, ha figyelembe vesszük, hogy a Rákosi-rendszer a genealógiát a nemességgel kapcsolta össze, és mint ilyet üldözte. Később is inkább megtúrt, mint támogatott tudomány lett. Bottló Béla cikke 1963-ban a levéltári szakmai továbbképzések alkalmával a genealógia tudományára is felkésztette az intézményi dolgozókat. Az első olyan cikk, mely a magyar genealógiai kutatásról szólt és igyekezett új módszerekre felhívni a figyelmet, 1970-ben jelent meg Kubinyi András tollából. Nem sokan figyelhetek fel rá, mivel a Levéltári Közlemények című szakfolyóiratban



jelent meg. Ez tehát még nem jelentette a genealógia rehabilitációját. A segédtudományokról a port először 1983-ban kezdték lesöpörni, a genealógia pedig a kilencvenes évek elejétől indult el „hódító útjára”. Elindult, de még nem teljes a siker. Hiába került újrakiadásra 1992-ben a Turul, mely a Magyar Heraldikai és Genealógiai Társaság (HERGENT) közlönye volt hosszú időn át (1883–1950), és hiába foglalkoznak még többen ezzel a témával, nap mint nap kutatásokat végezve megbízóik részére. Ez utóbbi merőben üzleti vállalkozás, ebben az esetben tiszta genealógiáról van szó, nem pedig családtörténetről. Mit is jelent ez a szó: genealógia? Megnézve a Révai Nagy Lexikonát a következő meghatározást találjuk benne: „származástan. Általános jelentősége szerint valaminek leszármazását jelenti. Szűkebb értelemben a nemzetségek (genera) eredetének, leszármazásának és egymásközi összefüggésének tana. Mint ilyen, a történelem segédtudományai között tekintélyes, lehet mondani nélkülözhetetlennek tekinthető. Ettől eltekintve a jogtudomány is egyik legfontosabb segédtanai közé sorolja, amennyiben örökösödési stb. perekben gyakran döntő hatást gyakorol. A genealógia, mint tudomány két részre oszlik, u. m. elméleti és gyakorlati részre.”<sup>1</sup> Utána pedig így folytatja: „Az elméleti rész azon szabályok összességét tárgyalja, melyek szerint a leszármazási viszonyok, az egyes ágak rokonsági foka, a családokra vonatkozó adatok összeállítása történik. A gyakorlati rész ezen szabályok alkalmazását tünteti fel.” A fenti meghatározás nem pontos, hiszen a genealógia szó görög eredetű, amely két részből áll. Az egyik a *genos*, jelentése származás, eredet, míg a szó másik fele, a *logos* alatt beszédet, tudományt értünk. Eredete a középkori lovagi tornák kezdetéig nyúlik vissza, amikor a játékokon indulni kívánó lovagok felsorolták őseiket a tornát megrendező bizottságnak, akik egy könyvbe vezették be az adatokat, melyek aztán megalapozták a nemesi családok rokoni kapcsolatainak bizonyítását.

A családtörténeti kutatás sokkal több, mint genealógia. A családtörténést nem csak a családfa és a leszármazás érdekli, hanem minden olyan információ, melyet a felmenőkről meg lehet tudni. Vajon hol, hogyan éltek, volt-e közöttük olyan, akire büszkék lehettek, mi volt a foglalkozásuk, mit ettek, miben haltak meg, szegények voltak-e vagy gazdagok, stb. Erre törekedett a Turul is. Bár a HERGENT alapította, célja mégis valamennyi történeti segédtudomány művelése volt. A társaság alapítója, Radvánszky Géza nemcsak arra törekedett, hogy egy család leszármazását tisztázzák, de birtokviszonyaikat is igyekezett feltárni. A XIX. század végén széles réteget érdekelt a történelem, elsősorban jogi végzettséggel rendelkező nemesek voltak hajlandók saját családjuk múltjának kutatására. Annak ellenére, hogy sokan nem hivatásos történészek voltak, nemzetközileg elismert tudósok lettek. Az első világháború után kerültek előtérbe a történészek és az egyetemek hallgatói, mivel az érdeklődés megcsappant e tudományág iránt. Szentpétery Imre a Hóman Bálint szerkesztésében megjelenő *A magyar történetírás új útjai* című munkájában 1931-ben felhívta a figyelmet az elavult genealógiai módszerekre, valamint egy újabb szemléletre: „Mindenesetre nagyon kívánatos lenne, hogy a genealógiai kutatások, ahol és amennyiben erre a fennmaradt adatok lehetőséget nyújtanak, (...) a polgári családokra nálunk is minél inkább kiterjesztessenek. Ezeknek a kutatásoknak az eredményeit a társadalom- s a gazdaságtörténet is – miként ez a külföldön is történik – kitűnő eredménnyel használhatná fel egyebek közt a városi lakosság változásainak megismerésére nézve, de egyéb kérdések megvilágítására vonatkozólag is.”<sup>2</sup> Erre az új szemléletre példát is adott 1946-ban megjelentetett tanulmányában, *az Adalékok a parasztcsaládok leszármazása és története kutatásának módszertanához*-ban. Sajnos a Rákosi-korszak közbeszólt és ez a modern irányvonal nem bontakozhatott ki. Az elkövetkező



évtizedekben nemcsak a genealógia, de a többi segédtudomány sem tudott fejlődni. Az érdeklődés azonban továbbra sem szűnt meg e tudományág iránt.

Napjainkban két lehetőség van annak, aki szeretné megismerni családjá múltját. Vagy egy ezzel foglalkozó irodát bíz meg, ami nem kis összeg, vagy maga vág bele a kutatásba. Ez utóbbi a legnehezebb, hiszen erre vonatkozó ismereteket sehol sem lehet beszerezni, senki sem tud tanácsokat adni.

Az amatőr kutatás során az ember gyakran nyomozónak érzi magát. Kiindulásként a közvetlen családtagokat érdemes megkérdezni, mit tudnak a felmenőkről. Sokszor bizony csak a nagy-, illetve a dédszülők nevére emlékeznek a szülők, nagyszülők. A halálozásuk idejére még csak-csak emlékeznek családtagjaink, de a születési dátumra már senki sem. Ilyenkor érdemes végignézni a régi iratokat. Szerencsés esetben rálelhetünk egy halotti anyakönyvi kivonatra, ahol a fenti adatokon kívül még a szülők nevét is megtalálhatjuk. Ez már nagy segítség, hiszen legalább 1895-ig vissza lehet menni az időben, és a szülők neveinek ismeretében már egy „nyom” van az amatőr családfakutató kezében, amin elindulhat. Azért fontos ennek az időpontnak a figyelembe vétele, mert az 1995. évi LXVI. törvény 24. §-a a következőt írja elő: „Ha a törvény másként nem rendelkezik, a személyes adatot tartalmazó levéltári anyag az érintett halálozási évét követő harminc év után válik bárki számára kutathatóvá. A védelmi idő, ha a halálozás éve nem ismert, az érintett születéstől számított kilencven év, ha pedig a születés és a halálozás időpontja sem ismert, a levéltári anyag keletkezésétől számított hatvan év.” A polgári anyakönyvekről ugyan másolatok készültek 1980. december 31-ével bezárólag, melyeket a megyei levéltárakban őriznek, de a fenti törvényt még itt is érvényesítik a családtagokkal szemben is. Mivel a legtöbb adatot a halálozási bejegyzésekből lehetne megtudni, ez azonban a XX. századra vonatkozóan nem lehetséges, ez a módszer itt nem vezethet kielégítő eredményre. Pedig tapasztalatom szerint egy-egy ilyen munkának rendkívüli összetartó ereje van a családokon belül. Sajnos a bürokrácia akadály lehet annak, hogy egy család megismerhesse saját múltját. Vigasztaló viszont az a tudat, hogy az egyházi anyakönyvekben minden akadály nélkül lehet kutatni.

## A magyarországi anyakönyvezés múltja

A magyarországi anyakönyvezés kezdetei a XVI. század elejére nyúlnak vissza. 1515-ben a veszprémi egyházmegyei zsinaton kötelezővé tették a lelki rokonságok, azaz a keresztszülők nyilvántartásba vételét is, mivel ezeket is figyelembe vették és kizáróknak tekintették házasságkötésekkor. Ezt megelőzően a szájhagyományra voltak utalva az emberek, hiszen csak egészen rendkívüli esetben lehet kivétel egy-egy család leszármazásának nyilvántartása. Ezért volt fontos a házasságkötések előtti háromszori kihirdetés, hogyha „valakinek tudomása van valamely kizáró okról”, azt időben bejelentette. Egyetemesen az anyakönyvezés kezdetei a tridenti zsinatig nyúlnak vissza. 1563-ban IV. Pius pápa rendelte el a rendszeres anyakönyvezést. Ekkor még a házasság és a keresztelés eseménye volt a figyelem középpontjában, a halálozás feltüntetése csak később vált fontossá. Ez természetesen nem jelentette azt, hogy azonnal elindult a könyvek vezetése. Erre bizony évtizedeket kellett várni, attól függően, hogy az ország mely területén éltek az emberek, a hódoltságban, Erdélyben vagy a királyi Magyarországon. Az első katolikus egyházi bejegyzésre Kassán került sor 1587-ben, ezt a példát 1592-ben követte a bártfai evangélikus hitközösség is. Ekkor még elég szórványosan

fordult elő az anyakönyvezés, ezért 1611-ben a nagyszombati tartományi zsinat rendelkezik a tridenti határozatok átvételéről és megvalósításáról. Gyökeres változás 1625-ben következett be, amikor Pázmány Péter az akkori esztergomi érsek kötelezővé tette az országban V. Pál 1611-es *Rituale Romanum* rendelkezését, mely előírta az ötféle előjegyzést, úgymint a születés, halálozás, házasság, bérálás, illetve a húsvéti lakosság nyilvántartásba vételét háztartásonként (ez utóbbi a *Status Animarum*). Mindezeknek a rendelkezéseknek a végrehajtását az 1630-as évektől a *Visitationes Canonicae* alkalmával ellenőrizték folyamatosan. Ezek az egyházlátogatások nemcsak a katolikus egyházra szorítkoztak. Katolikus egyházi személyek a protestáns egyházaknál tett ellenőrzéseik során ellenőrizhették az anyakönyvek vezetésével kapcsolatos rendelkezések végrehajtását egészen 1785-ig, amikor is II. József rendeletben biztosította a protestáns egyházak esetében is az anyakönyvek vezetésének teljes körű jogát. A XIX. század során már nagyobb változások nem következtek be az 1895. október 1-jén bevezetett polgári anyakönyvezésig. 1822-ben betűrendes névmutatók (indexek) bevezetését rendelték el, majd az 1827-es országgyűlés XXIII. törvénycikke előírta az anyakönyvek kétpéldányos vezetését. A másodpéldányokat a területileg illetékes levéltárakban helyezték el. Ez alól néhány kivétel maradt napjainkra: a Kalocsa-Kecskeméti Érseki Levéltár, a Szarvasi Evangélikus Gyülekezeti Levéltár, a budapesti Baptista Levéltár, illetve a szentendrei Budai Ortodox Egyházmegyei Levéltár.

A mai Magyarország területén fellelhető összes egyházi feljegyzésről 1959 és 1967 között az amerikai mormon egyház támogatásával mikrofilmre vitték az adatokat. Ma ezek az adatok hozzáférhetők a Magyar Országos Levéltár Filmtárában. Ha a régi Magyarország területén kívánna valaki kutatásokat végezni, számos problémával kellene szembenéznie.

Nézzük meg, hogy egy adott esetben milyen nehézségekkel találja szembe magát az autodidakta kutató.

## Családtörténeti kutatások a szarvasi evangélikus egyháznál

Harruckern János György báró, Szarvas újrateremtője 1722-ben evangélikus szlovák családokkal népesítette be a török idő alatt elnéptelenedett területet. Azóta is az evangélikus vallást gyakorlók vannak többségben a városban.

Az anyakönyveket 1734-től vezették, bár a kezdeti időkben az adatok bejegyzései erősen hiányosak. Tessedik Szarvasi nevezetesség című naplószerű munkájában minden év eseményének végére beírja az anyakönyvi adatokat. Nézzük meg ezeket a kezdetektől 1750-ig<sup>3</sup>:

Év	születtek	elhaltak	házasság/pár
1735	88	-	12
1736	97	-	15
1737	81	-	20
1738	101	-	-
1739	101	-	24
1740	77	-	22
1741	70?	-	12
1742	93	-	37
1743	-	-	-



Év	születtek	elhaltak	házasság/pár
1744	-	-	-
1745	166	-	37
1746	-	-	-
1747	140	-	45
1748	165	-	50
1749	167	-	38

1750-ben indult a rendszeres vezetés, ez alatt azt kell érteni, hogy elindult az anyakönyv vezetése, de hiányosan. A feljegyzés havonkénti bontásban történt. Vegyünk egy példát, 4 oszlop van: az elsőben a hónap napját írják, a másodikban a B, C, F sorszámja található, a harmadikban jelölik a születéseket (B), esküvőket (C), illetve a halálozásokat (F). Ebben az időszakban latinul és szlovákul egyaránt vezetik a könyvet. Példa a 155. sorszám alatti bejegyzés erre: Magyar Gyuró felesége [manželka] meghalt [július 10-én]. Ebből a bejegyzésből is világosan látszik, hogy az egyes események bevezetése bizony igen pontatlan, ebben az esetben például nem tudjuk meg az elhunyt lánykori nevét, születési idejét, halálának okát. Az adatok pontos feljegyzése 1788-tól datálható. 1800-tól kezdődően vezetnek külön könyvekben a születést, esküvőt és halálozást. 1800 és 1852 között a halálozásoknál külön rovatban tüntették fel a szülők nevét, ezért a szülők ismeretében könnyű az azonosítás, ha férfiról van szó. Megnézve az utolsó oszlopot (coniuges) megtudhatjuk, hogy volt-e házastársa, illetve özvegy volt-e az elhunyt. Nő esetében már nehéz az azonosítás, mert az asszonyokat lányneveükön írták be. Ezért fontos az ő esetükben az utolsó oszlop figyelembevétele, de lehet, hogy csak azt tüntették fel, hogy özvegy volt, azt már nem, hogy kinek volt az özvegye. Természetesen ez az utolsó oszlop üres maradt, ha sohasem kötött házasságot az illető. 1852 és 1895 között megváltozik ez a rendszer, az elhunyt azonosítása nehezebb, ha házasságot kötött. Gyermekek esetében nem probléma, ugyanazon rovaton belül fel vannak tüntetve a szülők, a házasságban élőknel a házastárs neve, illetve az özvegye (megjegyzés rovatban a házastárs neve, illetve az özvegyi állapot fel van tüntetve). Az azonosítás ebben az esetben azért nehéz, mert a szülők neve nincs feltüntetve, ugyanakkor ugyanolyan névvel több ember is élhetett (pl.: Kohut János, Mihály, stb.). Ilyenkor nincs más választás, mint az életkort figyelembe venni. De ez sem lehet minden esetben eredményes. Vannak példák, amikor 3-4 évvel kevesebbet, illetve többet jegyeznek fel az életkor meghatározásakor, pl. esküvő. A XIX. század kutatásában nagy segítségünkre lehetnek az indexek. Mi is az index? Névmutató, melyben betűrendben szerepel a keresett személy. Indexek készültek a születésekről és a házasságkötésekről. A születési indexekben viszont csak azok vannak feltüntetve, akik megérték a felnőttkort, a korán elhaltak már nem. Ezeknek a könyveknek a segítségével igen gyorsan lehet megtalálni a szükséges adatokat. A három anyakönyv közül azonban egy ember életét teljes egészében a halotti anyakönyvekből tudjuk kiolvasni. Benne vannak a szülők (1852-ig vezetve), a házastárs, a születés ideje (1788-tól vezetve), sőt a halálozás oka is (1788-tól), amiből néhány esetben következtetni lehet az életkörülményekre.

A polgári anyakönyvvezést 1895. október 1-től vezették be. Ez azt jelenti, hogy államilag vezetik a születési, házassági, halálozási nyilvántartásokat. Ez lett a hivatalos bejegyzés, azt fogadták el a hatóságok. Ezzel egyidőben az egyházi nyilvántartás nem szűnt meg, de az egyháznál már nem volt kötelező bejelenteni a legfontosabb családi eseményeket.



## FELHASZNÁLT IRODALOM

- Pallas Nagy Lexikona*. I–XVIII. Budapest, 1893–1900. VII. kötet.  
*Révai Nagy Lexikona*. I–XXI. Budapest, 1911–1935. VIII. kötet.  
 SZENTPÉTERY IMRE: Történelmi segédtudományok. In: Hóman Bálint (szerk.): *A magyar történetírás új útjai*. A Magyar Szemle Könyvei III. Budapest, 1932.  
 BAÁN KÁLMÁN: *Családtörténet és nemzeti öntudat*. Magyar Családtörténeti Szemle 4. (1938.)  
 BOTTLÓ BÉLA: Genealógia. In: *Történeti segédtudományi alapismeret*. II. Levéltári Szakmai Továbbképzés, Felsőfok 5. Budapest, 1963.  
 KUBINYI ANDRÁS: *A magyar genealógiai kutatásokról*. Levéltári Közlemények 1970.  
 KÁLLAY ISTVÁN: Genealógia. In: Kállay István (szerk.): *A történelem segédtudományai*. Budapest, 1986.  
 NYULÁSZINÉ STRAUB ÉVA: Útmutató a genealógiai és családtörténeti kutatáshoz a MOL-ban. *Levéltári Közlemények*, 63. (1995.) 1–2.  
 PANDULA ATTILA: Genealógia. In: Bertényi Iván (szerk.): *A történelem segédtudományai*. Budapest, 1998.  
 BERKES JÓZSEF: Tájékoztató családtörténeti kutatásokhoz. A MOL honlapján ([http://www.nat-arch.hu/mol\\_h.htm](http://www.nat-arch.hu/mol_h.htm) – az iratok kutatása – családtörténet – további tájékoztató) található.  
 TESSEDIK SÁMUEL: Szarvasi nevezetességek. (Ford.: Nádor Jenő) In: Tessedik S. – Berzeviczy G.: *A parasztok állapotáról Magyarországon*. Szerk.: Ortutay Gyula, Zsigmond Gábor. Budapest, 1979.

## JEGYZETEK

<sup>1</sup> *Révai Nagy Lexikona*. VIII. kötet. 442–443.

<sup>2</sup> Hóman: i. m. 351.

<sup>3</sup> Tessedik: i. m.

VIRÁG BARBARA SZILVIA

## Békéscsabai események az 1888-as árvíz kapcsán

2. rész



Először az orosházi kubikusok, majd a katonaság egységei is eltávoztak a városból. A miniszter április 14-én felmentette Beliczey Istvánt kormánybiztosi tisztsége alól.

„Beliczey István főispánt mint Csaba védelmi munkálatainak vezetése céljából az 1885: XXIII. t. cz: 154 §a értelmében kiküldött miniszteri biztost feladatának befejeztével ezen megbízatása alól saját kérelmére köszönetemnek nyilvánítása mellett felmentettem.

Midőn erről a vármegye közönségét értesitem egyuttal felhivom, hogy a nevezett város érdekében még szükséges intézkedéseket saját hatáskörében tegye meg.

Budapest, 1888. április 14-én

Baross<sup>21</sup>

Az árvízvédelem további teendői a főszolgabíró és az elöljáróság hatáskörébe került. Sztraka Ernő javaslatára 25 gátórt fogadtak fel, a további biztonság érdekében. A városházán ezután is ügyeletet tartott a bíró, Kliment János és az albíró, Maczák L. György, egy-egy községi jegyző társaságában.<sup>2</sup>

Az árvíz elleni közvetlen védekezés április 15-én szűnt meg, de a víz a város körüli területekről még nem vonult le. Ez csak akkor történhetne meg, ha a csatorna alsó torkolatánál, a Békés községben lévő zsilipet felnyitnák. Így a víz előbb a csatornából, majd a Nagy- és Kisrétről is lefolyhatna az Élővíz-csatorna partjainak átvágásával. Ez azonban mindaddig nem volt lehetséges, míg a Kettős-Körös vize kellő mértékben le nem apad.<sup>3</sup>

Így remény se maradt arra, hogy művelés alá fogják a vízzel borított területeket az 1888-as évben.

Az elöljáróság az események időpontjában az árvízi károk pénzbeli értékét megközelítően sem tudta megállapítani. Csak az elárasztott területek nagyságát és a lakóházak, tanyák károsodását tudták felmérni. A pénzbeli kiadásokat és a kifizetetlen tételek összesítése is elkészült.

### *Az árvízi károk az épületekben<sup>4</sup>*

	Megsemmisült	megrongálódott
A város belterületén	62	8
A várossal összeköttetésben lévő kanálisi szőlőkben	55	9
Sikonyban	11	8
Vandháton és Veszéjen	11	
Nagyréten	61	
Kanálisi szőlőkben	14	
Kisréti dűlőben	12	6
Kismegyeri dűlőben		6
<b>Összesen:</b>	<b>226</b>	<b>37</b>

### *Vízzel elárasztott területek<sup>5</sup>*

	Katasztrális hold	négyszögöl
A belvárosban, és az azzal kapcsolatba lévő kanálisi szőlőkben	87	812
Sikonyban	32	958
Vandháton és Veszéjen	1338	1311
Nagyréten	2296	156
Felsőnyomási legelő	638	772
Kanálisi dűlőben	544	1018
Kisréti dűlőben	946	1150
Kismegyeri dűlőben	142	1075
<b>Összesen:</b>	<b>6021</b>	<b>852</b>



*Kiadások összesítése<sup>6</sup>*

	összes költség		fizetve		fizetetlen	
	forint	krajcár	forint	krajcár	forint	krajcár
a kiadás címe						
kézi napszám	9 179	89	9 179	89		
szekeres napszám	130		130			
élelmiszer	3 345	45	3 279	32	66	13
anyagok	19 358	96	2 283	3	17 075	93
világítás	4 377	86	3 636	54	741	32
csónakok	284	33	284	33		
katonatisztek, mérnökök	718	64	49	85	668	79
különféle apróbb kiadások	130	5	130	5		
<b>Összesen:</b>	<b>37 525</b>	<b>18</b>	<b>18 973</b>	<b>1</b>	<b>18 552</b>	<b>17</b>

A város, mint terület az árvíz által nem sok kárt szenvedett, mert mindössze egy háza dűlt össze a Gyulai úton, a szegények háza pedig megrongálódott. Ez utóbbi haladéktalan kijavítást igényelt, mert a szegények egy része a kórház épületében zsúfolódott, míg a többiek hajlék nélkül maradtak.

Csaba 18. századi újjáépítése óta az 1888-as árvíznek a pusztítása volt a legnagyobb, összesen 57500 forintjába került a városnak. A kiadások felére nem volt pénzügyi fedezet, ezért a település bankhitel felvételére kényszerült, amit három év alatt törlesztett vissza.<sup>7</sup>

### Az árvízkárosultak segélyezése

A veszély elmúltával az előjáróság mindjárt gondoskodott a károsultak legalább minimális segélyezéséről. A segély elosztását öt kategóriában állapították meg a kár nagyságától függően.

Az I. osztályba sorolták azokat, akiknek a városban lévő házuk teljesen elpusztult, s semmi egyéb vagyonuk nem volt, valamint élelmüket kézi munkával keresték.

A II. osztályba tartoztak azok, akiknek a városban lévő házuk teljesen elpusztult, de a lakóházon kívül rendelkeztek még 1-2 hold földdel vagy szőlővel.

A III. osztályba azok tartoztak, akiknek a 3-4 oktás legelőjén lévő tanya állandó lakhelyül szolgált, s az épület teljesen megsemmisült.

A IV. osztályba azokat sorolták, akiknek a városban lévő házuk megrongálódott, vagy azok a 10-12 oktás birtokosok, akiknek a földjükön állandó lakóházuk volt, s az teljesen megsemmisült.

Az V. osztályba tartoztak, akiknek csekély értékű vagyonuk, s leginkább ingóságuk a víz által elpusztult.<sup>8</sup>

A 10 holdon felüli birtokosok, ha tanyai házuk s egyéb melléképületük megsemmisült, akkor sem részesülhettek az eddig összegyűlt adományokból.<sup>9</sup>

Összesen 194 árvízkárosultat írtak össze a településen. Az I. osztályba 44, a II-ba 36, a III-ba 30, a IV-be 27 és az V-be 11 károsult tartozott. Tekintettel az összegyűlt összegre és a segélyezendőek számára az I. osztályba tartozók 55, a II-ba tartozók 44, a III-ba tartozók 33, a IV-be tartozók 22, és az V-be tartozók 11 forintot kaptak.<sup>10</sup> A segélyt igénylő árvízkárosul-

tak közül 46-an nem kaptak adományt. Ezek közül 36-an nagyobb birtokkal rendelkeztek, 10 fő kára viszont elhanyagolható volt.<sup>11</sup>

Az árvízkárosultak segélyezése országos ügygé vált, mivel más tájakon is voltak pusztító erejű árvizek. Az ország társadalmának karitatív megnyilvánulása enyhített némileg a rászorultak helyzetén. Az így befolyt összegekből a csabaiak is részesültek. 1888. tavaszán Tisza Kálmánné vezetésével megalakult Budapesten a „Jó-szív” önkéntes társadalmi segélyező mozgalom, melynek célja az árvízkárosultak megsegítése. A mozgalom vezetősége a megtartott vásárok bevételéből 4000 forintot juttatott a Békés megyei rászorulóknak. Hasonló céllal és jó eredménnyel működött az ugyancsak budapesti székhelyű „Segítség-album” mozgalom, amely a békéscsabai árvízkárosultak részére 5000 forintot adományozott.<sup>12</sup>

A korabeli újságokat olvasva lépten-nyomon találni segélyezésre utaló híreket. Ilyen tudósítások szólnak táncvigadalom, rózsakiállítás és lóverseny szervezéséről is.

## Az árvíz okai és megoldások keresése

Az ár levonulása után egyből felvetődött a kérdés, kit terhel a felelősség a történetekért? Az biztos, hogy Csaba község vezetősége nem volt kellően felkészülve egy árvízzel szemben.

„A katasztrópha indító oka nem pusztán a jégzajlásban, hanem sokszorosán inkább ama szerencsétlenségben rejlik, hogy a gyula-békési nagy csatorna két Körös folyó vizeit vezeti le, holott hullámtere csupán egy folyó számára készült és a töltések e miatt jégzajlás alkalmával a szó szoros értelmében képtelenek a két folyó óriási víznyomásának ellenállni. Eme tétel valódiasságát szomorúan igazolja ama körülmény, hogy az óriási víznyomás már akkor előidézte a katasztrófát, amidőn szemtanuk állítása szerint két méternyi meghaladó gáttest volt ki a vízből, és amidőn – éppen eme körülmény folytán – senkinek sem volt még homályos sejtelme sem a bekövetkezhető szakadásról.”<sup>13</sup>

„...eme súlyos helyzetből való egyedüli kibontakozási útnak a Fekete-Körös folyónak ősi medrébe való visszaterelését tartjuk.”<sup>14</sup>

Az árvíz okait vizsgálva a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium szakértői megállapították, hogy a hidak szűkek, túl alacsonyak a töltések és nem elég széles a hullámtér.<sup>15</sup>

Erkel János, az Alsó-Fehér Körösi Ármentesítő Társulat főmérnöke szerint a töltésszakadást a helyben tapasztalt féreglyukak mellett a következők okozták:

„a Kettős-Körös szelvénye a levezetendő vízmennyiséghez képest csekély;

a töltések porlékony anyagból állnak, melyek nem védenek a víztől;

a hullámtér szélessége nem éri el mindenütt a 300 m-t;

amikor a töltések készültek, megengedték, hogy kocsival járjanak át rajtuk, és a vájatokat nem döngölték be.”<sup>16</sup>

## Az árvíz utáni intézkedések

Az 1888. május 16-án tartott rendkívüli képviselőtestületi közgyűlésen Sztraka Ernő előterjesztette javaslatát, miszerint az árvíz ellen véd - és körgátat kellene emelni. Az előterjesztett határozat tárgyalása közben a képviselők nem tudtak megegyezni, így nem született határozat. Újabb rendkívüli gyűlés tartását tűzték ki, melynek időpontja május 23-a volt.<sup>17</sup>



A május 23-án megtartott képviselőtestületi gyűlésen, a hosszas tárgyalások után az a nézet kerekedett felül, mely szerint első sorban egy körgát építését kell megkezdeni. A körgátnak úgy kell megépülnie, hogy a városi belterületen épült összes házat meg tudja védeni az árvíz ellen. Az indítványt névszerinti szavazásra bocsátották, és 36 igen és egy nem ellenében elfogadták. A határozatban az is szerepel, hogy annak eldöntésére, hogy milyen irányban és milyen módon épüljön a körgát Galacz Jánost, állami királyi fő folyammérnököt fogják felkérni.<sup>18</sup>

Galacz János az 1888. június 14-én tartott rendkívüli gyűlésen írásban terjesztette elő a körgát építésének tervét, amit a képviselők egyhangúan elfogadtak.<sup>19</sup>

A munkálatok fontosságára való tekintettel a kisajátításokat hamar elvégezték, és gyűjtést kezdett a város a további munkálatok finanszírozására. A gyűjtés 5686 forint bevételt eredményezett, ami messze elmaradt a 120 000 forintos tervezett költségtől.<sup>20</sup>

A város vezetősége Deutsch A. és fia budapesti cégnek adott megbízást a munka elvégzésére.<sup>21</sup> A hosszú tárgyalások és a védművet építő vállalkozóval folytatott nézeteltérések után végül a város a maga erejével hozta létre a ma is meglévő körgátat 1889 tavaszán.

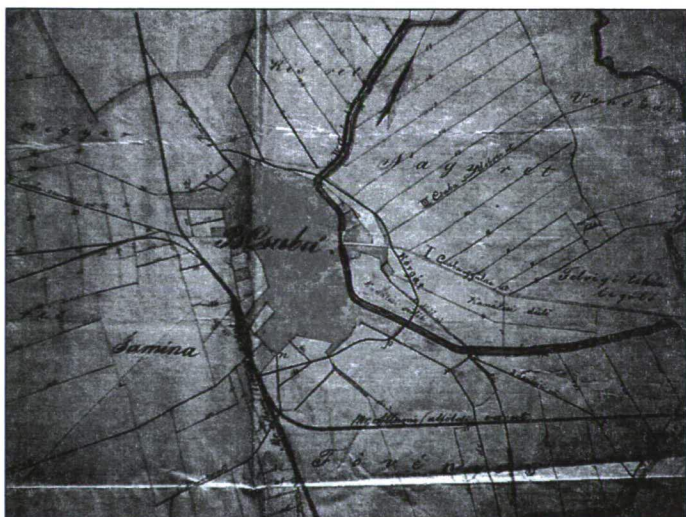
A munkálatok Szarvassy Arzén, gyulai árvízmentesítő társulati mérnök felügyelete és irányítása mellett folytak.<sup>22</sup>

A körgát a térképen jól látható észak-kelet-déli félkörben övezi a várost.

A felépítés összköltsége 195 000 forintot tett ki. Ebből 120 000 forintba került a földmunka, és 75 000 forint kellett a kisajátított területek megváltására.<sup>24</sup>

## Folyószabályozások az 1888-as árvíz után

Még 1887-ben összeállították a Békés megyei területek gátvédelmi szabályzatát, mely szerint a védműveket fehér- és fekete-körös vonalakra osztották. A területhez összesen 16 gátőr tartozott. Árvíz idején a fehér-körös védővonalhoz Gyula, Gyulavarsánd, Nagypél,



1. ábra KÖRÖGÁT<sup>23</sup>

Doboz, Csaba és a gerlapósteleki uradalom tartozott, s e települések állítottak ki közérőt a védekezésekhez. A Fekete-Körös védővonalához Gyula, Gyulavári, Feketegyarmat és az Almásy uradalom tartozott.<sup>25</sup>

Az új társulat nem tudott megalakulni az 1888-as árvíz miatt, így a gátvédelmi szabályzatot sem hagyták jóvá.

Az árvízvet követő években kölcsönökkel próbálták helyreállítani a szakadásokat, és újabb töltéseket helyeztek át.

1890-ben először a gátvédelmi, majd a társulati alapszabályt módosították. Szétválasztották az igazgató és a főmérnök hatáskörét, ami elsősorban az árvízi védekezés megszervezésében volt fontos. Az igazgató ellenőrizte a felszerelést, a védekezési anyagokat, és gondoskodott a közérő kirendeléséről. A főmérnök feladata volt a műszaki ügyek intézése.<sup>26</sup>

1896-ban Gyula székhellyel megalakult az Alsó-Fehér-Körösí Ármentesítő, Belvízszabályozó és Vízhasznosító Társulat. Árterülete összesen 122892 hold volt. Békés megyéből Gyula, Csaba, Békés, Doboz, Gyulavári, Kétegyháza és Kígyós feküdt e területen. Ide tartozott még Arad megyéből Nagypél, Otlaka és Elek, valamint Biharból Ant községe.<sup>27</sup>

A Körös-szabályozást a szakirodalom az egyik legsikeresebb vízi munkálatként tartja számon. Az 1879-re, érdemben lezárt munkákat 1895-re eredményesen meg tudták szilárdítani. A kisebb fejlesztéseken kívül érdemi beavatkozásokra a későbbiekben nem volt szükség.<sup>28</sup>

## A régmúlt kihatása napjainkra

Az 1888-as árvíz eseményeit a körgáton kívül csak írásos emlékek őrzik.

Az 1889-ben elkészült körgát kisebb-nagyobb átvágásokkal még megtalálható a városban. Azt, hogy a körgát hól húzódik a városban, mindenki tudja és ismeri. Ennek ellenére mégse tüntetik fel a napjainkban készült térképeken.

Napjainkra árvízvédelmi jellegét teljesen elveszítette. Zöld füves oldalával kellemes színpoltként húzódik – a kutyasétáltatók legnagyobb öröme – a város belterületén.

Mivel Békéscsaba a Körösök vízjárta mocsarain épült, mindig nagy gondot kellett fordítani a terület víztelenítésére. Már a 19. században kiépültek a belvízlevezető csatornák. A múlt évszázadban a település nagyfokú beépítése következtében ezeket a csatornákat többnyire betemették. És ez a tendencia nem csak a lakótelepi városrészekre, hanem a kertvárosi kerületekre is jellemző. Napjainkban is nagy gondot okoz a csapadékosabb időjárás az alacsonyabban fekvő területeken. Hiányoznak a belvíz levezetését segítő árkok, amiket az elődeink már egyszercs készítettek.

Az Élővíz-csatorna is elvesztette belvízlevezető funkcióját. Ennek oka, a város ezen részének nagyarányú beépítettsége. Hiszen az egyetlen felszíni vízfolyásunk mára már a belváros belsejében kanyarog.

## Összefoglalás

A dolgozatomban leírt események kutatása azért fontos a számomra, mert a napjaink embere is ugyanazon problémákkal küszködik, mint elődeink tették 100-150 évvel ezelőtt.

Szinte ugyanazon kérdések hangzanak el manapság a Tisza kapcsán, mint annak idején a Körösök szabályozásánál: a gátakat magasítsuk, vagy az árteret szélesítsük? A legjobb lenne a két lehetőség ötvözése.

A Körösök folyószabályozása a 19. század derekán nem mindig a megfelelő módon zajlott. Előfordulhatott, hogy az árterek megállapításánál a birtokviszonyok kerültek előtérbe és nem a védekezés szempontjai. A Kettős-Körös medrének ásásakor nem vették figyelembe, hogy két folyó vizét kellene levezetnie.



Békéscsaba város vezetősége annak ellenére sem fordított kellő figyelmet az árvíz elleni védekezésre, hogy már az 1888-as évet megelőzően is fenyegette a víz elöntése a települést. Azt viszont el kell ismerni, hogy a baj bekövetkezése után, ami tőlük tellett, mindent megtettek, hogy megmentsek a várost.

Az emberekben nagy volt az összetartás, és a segíteni akarás.

Az árvíz levonultával mindenki az okokat kutatta. A szakemberek pontosan megfogalmazták, mi okozta a több települést is veszélyeztető katasztrófát. Ennek ellenére a folyószabályozások történetét feldolgozó irodalmak nem említenek jelentős munkálatokat a Körösök mentén. Nem igazán rajzolódik ki számomra, hogy az 1888-as árvizet követően megtörténtek-e a tervbe vett változtatások. E kérdés kiderítése egy későbbi kutatás tárgyát fogja képezni.

Annak érdekében, hogy napjainkban, a dolgozatban említett települések biztonságban legyenek, a múlt században létrehozták a Mályvádi víztározót. Ma ez tekinthető a környék első számú árvízvédelmi létesítményének.



Békéscsabát manapság már nem fenyegetik árvizek, de a múltban is meglévő másik probléma, a belvíz jelen van. Ez lett napjaink legfontosabb vízügyi problémája. A megoldás tudva levő, de mégsem történik meg a város veszélyeztetett területének megfelelően csatornázása. Ha meg is történik, a csatornák és átvezetők karban tartására nem fordítanak kellő figyelmet. Így egy kisebb eltömődés is gondot okozhat, mint például 2000 tavaszán, a Nagyréten. Ettől kezdve a város vezetősége, a problémák megoldása érdekében, munkanélküliek bevonásával kezdte el a belvízmentesítő munkálatokat.

#### FELHASZNÁLT IRODALOM

- IHRIG DÉNES (szerk.): *A magyar vízszabályozás története*. Budapest, 1973, Vízügyi Dokumentációs és Tájékoztató Iroda.
- TÓTH JÓZSEF (szerk.): *Békéscsaba földrajza*. Békéscsaba, 1976, Békéscsaba Város Tanácsa.
- KORNIS GÉZA (szerk.): *Békéscsaba*. Történelmi és kulturális monográfia. Békéscsaba, 1930, Körösvidék nyomdája.
- Békéscsaba község képviselőtestületi jegyzőkönyvei*. Békés Megyei Levéltár: V. 302.
- Békéscsaba község tanácsülési jegyzőkönyvei*. Békés Megyei Levéltár: V. 302.
- Békés*. Társadalmi és közgazdasági hetilap 1888-as számai.
- DÓKA KLÁRA: *A Körös és Berettyó vízrendszer szabályozása a 18–19. században*. Gyula, 1997, Békés Megyei Levéltár házinomdája.
- FÁBRY KÁROLY: *A csabai nagy árvíz és egyebek*. Békéscsaba, 1923, Körösvidék Rt.
- GALLACZ JÁNOS (szerk.): *Monográfia a Körös-Berettyó völgy ármentesítéséről és ezen völgyben alakult vízrendező társulatokról*. II. rész. Nagyvárad, 1893, Szent László Nyomda Részvénytársaság.
- Munkácsy Mihály Múzeum történeti adattára.
- TÁBORI GYÖRGY: *Árvíz Békéscsabán 1888-ban*. *Békési Élet* 1888/4. 427–441.

## MELLÉKLET

Fényképek az 1888-as békéscsabai árvízről, és a városi mérnökről Sztraka Ernőről.

Békéscsaba és környékének térképei.

Az 1888. évi tanácsülési és képviselőtestületi jegyzőkönyvek határozatainak ide vonatkozó másolatai.

## JEGYZETEK

- <sup>1</sup> Munkácsy Mihály Múzeum Történeti adattára leltári szám: 2171–1995.
- <sup>2</sup> Tábori: i. m. 436. p.
- <sup>3</sup> BML V. 302. Békéscsaba község képviselőtestületi jegyzőkönyve 1888. április 13. 382. p.
- <sup>4</sup> BML V. 302. Békéscsaba képviselőtestületi jegyzőkönyve 382. p.
- <sup>5</sup> Uo. 382. p.
- <sup>6</sup> Uo. 382. p.
- <sup>7</sup> Tábori: i. m. 436. p.
- <sup>8</sup> BML V. 302 Békéscsaba község tanácsülési jegyzőkönyve 1888/311. 1888. május 28.
- <sup>9</sup> Uo. 1888/311.
- <sup>10</sup> Uo. 1888/311.
- <sup>11</sup> Uo. 1888/311.
- <sup>12</sup> Tábori: i. m. 439. p.
- <sup>13</sup> *Békés*, 13. sz., 1888. március 25. 1. p.
- <sup>14</sup> Uo. 2. p.
- <sup>15</sup> Dóka: i. m. 188. p.
- <sup>16</sup> Dóka: i. m. 199–200. p.
- <sup>17</sup> BML V. 302. Békéscsaba község képviselőtestületi jegyzőkönyve 1888. május 16. 1888/115.
- <sup>18</sup> Uo. 1888/117.
- <sup>19</sup> Uo. 1888. június 14
- <sup>20</sup> Korniss: i. m. 45. p.
- <sup>21</sup> Uo. 45. p.
- <sup>22</sup> Korniss: i. m. 46. p.
- <sup>23</sup> BML térképtárának térképe.
- <sup>24</sup> Korniss: i. m. 46. p.
- <sup>25</sup> Dóka: i. m. 199. p.
- <sup>26</sup> Uo. 200. p.
- <sup>27</sup> Uo. 200. p.
- <sup>28</sup> Uo. 210. p.



## Zólyom vármegye rövid története



Ha a történelmi Magyarország Zólyom vármegyéjét keressük, akkor a mai Szlovákia térképét kell kinyitni. De sokkal egyszerűbb, ha kinyitunk egy 1920 előtt készült atlaszt. Ezen a térképen fellelhetjük a szomszédos egykori vármegyéket: a Zólyommal északon határos Liptót, kelet felől Gömör, délen Nógrád és Hont, nyugaton pedig Bars és Turóc vármegyéket.

Területe 2634 km<sup>2</sup>.

Északon az Alacsony-Tátra hegyvonulatai emelkednek a Gyömbér (2045 méter) és Prassiva (1754 méter) csoportjával. Ezeket kelet felé az Ördöglakodalma hágó választja el a Királyhegy csoportjától, nyugat felé pedig a Stureci hágó a Nagy-Fátra csoportjához tartozó Krizsnától. Ehhez csatlakozik dél felől a Körmöcbányai hegység a Goldbrunn és a Laurin csúcsokkal. A Garam-völgyén túl emelkedik a Polyána, a Szalontán túl pedig a Osztroskin hegycsoport. A kriványi hágó után a Vepor-hegység, a Tiszolc és Erdőköz közti nyeret követően a Fabova-csoport található. A hegyek közé folyók medrei mélyednek: a legnagyobb a Garam keskeny völgye, mely Besztercebánya és Zólyom között tágas lapályá szélesedik. Legnagyobb mellékvizei a Szalatna, Sebesér és Beszterce. Számottevő állóvíze nincs.

Éghajlata zord: Besztercebánya évi középhőmérséklete 8,5 C°. A átlagos évi csapadékmennyiség 883mm. Hajdan híres bányá-

szata ma már kevésbé jelentős mennyiségben hoz felszínre aranyat, ezüstöt, és rezet: Úrvölgy és Óhegy lelőhelyeken. Vasércet Libetbányán, Bikáson, Breznóbányán, Lekotán; ként pedig Kálnokon bányásznak. Barnaköszént hoznak a felszínre Kovacsován, valamint homokkövet: Királykán.

Talaja nem túl termékeny, csak a tágasabb lapályokon nyújt bő aratást. Termőterületének megoszlása a következő: szántóföld: 46,356 ha; kert:

1884 ha; rét: 40 587 ha; legelő: 22 120 ha; erdő: 149 932 ha. Terményei között említendő a zab, búza, rozs, árpa, burgonya, kender s a len. A kedvezőtlen éghajlat és a talaj minősége nem kedvez a nemesebb gabonafajok termesztésének. A városközeli falvakban jelentősebb a kertgazdálkodás, ezek látják el a városiakat tejjel-vajjal, baromfival. Az erdők nagyobb részét fenyő, és kevesebb bükk és tölgy alkotja. A megye állattenyésztése nem jelentős. Inkább az északon található havasi legelők juhtartása említendő meg itt. Kitűnő sajt (liptói túró) készül itt. Sok helyen úzik a méhészetet is. Állatállomány 1911-ben: szarvasmarha: 42 465; ló: 6 088; szamár: 76; kecske: 900; sertés :17 937; juh: 84 352. A lakosok száma 1869-ben 98 216 fő. Ez lélekszám 1910-re 133 653-re emelkedett. A lakosság nemzetiségek szerint megoszlása az 1910-es népszámlálás adatai szerint 113 294 fő szlovák, 2124 német és



16 509 magyar lakos. A nem magyar ajkú lakosságból 20 044 fő beszéli a magyar nyelvet. Ugyanezen lakosság megoszlása hitfelekezetek tekintetében:

római katolikus:	87 036
evangélikus:	42 405
református:	751
izraelita:	3 080

### *A lakosság megoszlása foglalkozásra nézve*

őstermelő:	25 735
bányászat, kohászat:	293
ipar:	15 581
kereskedelem, hitel:	2 311
közszolgálat és szabad foglalkozások:	1 578
véderő:	739
közlekedés:	1 777
napszámos:	2 664
házi cseléd:	2 945
egyéb foglalkozás:	2 326.



A lakosság fő foglalkozása a földművelés és az állattenyésztés. A kisipar nem túl jelentős, de mindenképp említendő néhány fontosabb ágazat: a posztó Radványon, a késes-asztalos ipar Radványon és Zólyomlipcsén, a csipkekészítők (háziipar): Óhegyen és Úrvölgyön. 1920 előtt a vármegyében jelentős volt a nagyipar, azon belül is a nevezetes vasipar.

### *Ipari telepek*

Zólyombrézó: nagy állami vasmű (hengermű, csőgyár, gép és -lakatosműhely, 3300 munkás),

Kisgaram: zománcárugyár,

Chvatimeh: lemezhengermű,

Pieszole: hengermű,

Zólyom: Unió vas és bádogyár (900 munkás),

Hermánd: papírgyár (600 munkás),

Besztercebánya és Zólyom: hajlított fa-bútorgyár,

Besztercebánya: posztó, gyufa és likörgyár.

Megtalálható volt még több üvegyár gőzfűrés és fűrésztelep. Kereskedelmének főbb cikkei az ipari termékek és a szarvasmarha voltak. Sok község lakossága házaló kereskedésből élt. Pénzügyi életére jellemző adat a megyében található 10 bank és takarékpénztár, valamint 13 szövetkezet. Közlekedési hálózatát 160 km vasút, 60 km állami út, 228 km törvényhatósági út, 218 km községi út alkotta.

A közművelődés állapota kielégítő volt. A hat éven felüli népesség 79,1%-a tudott írni-olvasni, és a tanköteles gyermekek közül „csak” 2894 nem járt iskolába. A vármegyében összesen 308 tanintézet volt, a következő megoszlásban: 1 hittani intézet, 2 gimnázium, 1 felsőbb leányiskola, 2 ipari iskola, 1 földműves iskola, 6 polgári iskola, 4 iparos inasiskola, 2 kereskedelmi inasiskola, 140 elemi népiskola, 122 ismétlő iskola, 5 gazdasági népiskola és 17 kiseddóvó.

A szellemi élet központja Besztercebánya volt.



Közigazgatásilag a megye négy járásra és három rendezett tanácsú városra oszlott. Volt 15 nagy és 109 kisközsége. Ezek általában kicsik voltak. 2000-nél több lakosa csak tizenegynek volt. Székhelye Besztercebánya 10 776 lakossal. Az országgyűlésbe a vármegye 4 képviselőt küldött.

**TÖRTÉNETE** ■ Már a kő és bronzkor óta lakott. Erről tanúskodnak a szielniczai ősvár romjai. A XI. században még laza kapcsolata áll fenn Lengyelországgal, de az 1222-es „híradások” már tudósítanak egy zólyomi comesről, Kacsics Detréről. Nagy hatalmú ember volt ő. Nem csak zólyomi-árvai-túróci comes, hanem Bars, Hont, és Nógrád északi részének legfőbb embere,





Fontos szerepet kapott a vármegye. Albert király halála utáni királyválasztási „vilongások” alatt. Zólyom Schellendorf Haskó (1441–1442) majd Giskra János főispánsága és egyszersmind főkapitánysága alatt állt és így Erzsébet királyné és fia László hívei közé tartozott. A szomszédos vármegyék (Nógrád és Hont) viszont Ulászló pártiak voltak, így Zólyom és szövetségesei – a felső magyarországi hét bányaváros – kemény harcban álltak a két szomszédos vármegyével. A vetélkedés végét a szerencsétlen várnai csata hozta el Ulászló halálával.

Ez után Hunyadi János seregei gyakran előzönlöttek Zólyom déli részét, de Giskra haláláig nem sikerült azt elfoglalni. Mátyás már gyakran tartózkodhatott itt. Ekkor megújultak a pompás ünnepek, felelevenedtek a régi szép napok és a Zólyom melletti Rákosmezőn egymást érték a fontos tanácskozásuk és „reneszánsz fogadások”. Hallgattak a fegyverek is egészen a mohács vész utáni Szapolyai és Ferdinánd királyok közti vetélkedésig.

Időközben Zólyom vármegyét és szövetséges bányavárosait megkapta nászajándékkul Mária királyné (1522). Ezután ő nevezte ki a vármegye főispánjait és a vár főkapitányait, akik a terület ügyeit erélyesen intézték és azt a betörő csapatoktól (Szapolyai és a törökök...) sikeresen védelmezték. Nem így volt 1562-ben, amikor Balassa János főispán a török ellen intézett támadásának balsikeréből kifolyólag Zólyom nagy veszélybe került. A török viszont nem látta át győzelmének jelentőségét, ugyanis a vármegyét akkor kardvágás nélkül elfoglalhatta volna. Balassa utódai is folytonos harcban álltak a törökkel. Azok Zólyom déli részébe többször betörvén az osztroluka–dobroka–bábaszék–pelsőczy medencét egy rövid időre be is hódoltatták.

A XVII. század kezdetén Bocskay István hadaival előnyomuló tatár és török segédcsapatok pusztították a vármegyét és 1605

április 16-án felégették Besztercebányát is. Így történt, hogy Zólyom Bocskayhoz csak kényszerből csatlakozott, de Bethlen Gábor 1619-es Habsburg ellenes fellépését és törekvéseit már minden erejével támogatta. Besztercebányán hívta össze a nevezetes országgyűlést, amely azután királlyá is választotta 1620-ban. Bukása után Révay Péter koronőr a Szent Koronát és a koronázási jelvényeket bizonyos időre Zólyom várába menekítette (1620. november 28).

Ekkor vette kezdetét a városokat kizárólagos hatalmukban tartó németek elleni küzdelem. Ennek eredményeként a németek kénytelenek voltak először Korponán (1613) majd Besztercebányán (1647) a magyar és tót városlakókat is magukkal egyenjogúnak elismerni és velük a városi tisztségekben osztozni. Ez után a német lakosság lassan elszlovákosodott és nyomai nagyrészt már csak a német családnevekben lelhetők fel.

Wesselényi Ferenc királyfalvi kastélyában valamint Besztercebányán gyakran ültek össze az „összeesküvők” (1664–1665), majd a Thököly felkelés alatt sokat szenvedett a vármegye mind a császári-mind a fejedelmi hadaktól, valamint azoktól a török csapatoktól amelyeket 1682 szeptemberében a fejedelem Zólyomhoz vezetett.

A Rákóczi szabadságharc bukása után elkeveredett kurucok visszavonulóiban több falut, majd Zólyom városát is felgyújtották. Az 1848–1849-es években a vármegye különlegesebb szerepet nem kapott, viszont elmondható hogy főleg Beniczky Lajos kormánybiztos erélyének és buzgóságának köszönhetően a szabadságharc mellett a legvégsőig kitartott. A dualizmus korszaka, ahogy az országban mindenütt, itt is a békés építés korát jelentette. A megye történetében a legjelentősebb változást az elvesztett I. világháború jelentette, amikor is az azt lezáró trianoni békeszerződés ítélete alapján Csehszlovákiához került. Ma Szlovákia részét alkotja.



*Jelentősebb települései*

**BESZTERCEBÁNYA** ■ (Banska Bystrica, Neusohl, Novum Zolium): Város a Garam és a Beszterce összefolyásánál, Zólyom városától északra, ma Szlovákiában. Már a korai történelme is összefüggött a térség arany-, ezüst-, rézkészletével és bányászatával. 1255-ben tűnik elő a neve az oklevelekben, de már a tatárjárás előtt lakott hely volt. 1255-ben IV. Béla privilégiumokat adott a város hospeseinek, melyeket V. István, IV. (Kun) László és Károly Róbert is megerősítettek. A 14. században elsősorban a rézbányászata fejlődött kiemelkedően. 1475-ben Thurzó János szerződést kötött a Garammenti bányavárosokkal. 1487-ben Besztercebánya 3616 aranyforinttal adózott ezüsttermelése után. 1494-ben Ernuszt Zsigmond pécsi püspök kincstartó 12 esztendőre bérbe adta Thurzó Jánosnak és Györgynek a besztercebányai rézbányákat. Ez-zel a Thurzókkal rokon Fuggerek megvetették lábukat a magyar bányászatban. 1495-ben kohóművet építettek az ércek helyi feldolgozására. Jakob Fugger 1499. évi számadása szerint négy esztendő alatt 277 500 forintot fordított a rézbányák kiaknázására. 1525. május 19-én a bányamunkások a rossz pénzben történő kifizetések miatt megtagadták a munkát. Szeptemberben szövetségre léptek a selmecbányai és a körmöcbányai munkásokkal. 1525 novemberében II. Lajos király a bányászok lecsendesítésére megerősítette a bányászok önszegélyző egyesületének, a „Krisztus szentséges teste társulat”-nak alapszabályait. 1526. március elején mintegy négyezer besztercebányai, selmecbányai, körmöcbányai és hodruszbányai munkás megrohmozta Besztercebánya erődtámaszait, fegyvertárát és polgárházait. Ugyanez év augusztus 3-án fegyveres bányászfelkelés robbant ki a városban. Felgyújtották a házakat, tönkretették a bányaműveket. Augusztus 16-án Thuróczy Miklós személynök ítéletet hozott a felkelők

ügyében, vezetőiket kivégezték, 1542. február 19-re I. Ferdinánd országgyűlést hívott össze Besztercebányára. 1564-ben kezdődött meg a reneszánsz stílusú városház építése. 1620. május 31-én országgyűlés kezdődött Besztercebányán, augusztusban itt kiáltották ki Bethlen Gábort Magyarország királyának. 1623 augusztusa és októbere között II. Ferdinánd és Bethlen Gábor követei a városban folytattak tárgyalást a nikolsburgi béke óta kialakult helyzet rendezésére. 1670. február 24-én tanácskozás kezdődött a felső-magyarországi és a danán-inneni megyék képviselői részvételével a török elleni védekezésről. Ugyanezen év márciusára I. Lipót részországgyűlést hívott össze a Felvidék rendjei részére. 1684 augusztusában Thököly Imre eredménytelenül ostromolta meg a várost. 1776. augusztus 5-i rendeletével Mária Terézia tankerületi központtá nevezte ki Besztercebányát, II. József pedig 1785-ös rendeletében a 10 kerület egyikének székhelyévé tette. Ebben az évben indult meg az első szlovák nyelvű folyóirat a Stará Noviny Literniko kmeni, Ondrej Placky szerkesztésében. 1809-ben Kraft József fegyverkészítő üzeme kezdte meg működését. 1831-ben megalakult a besztercebányai Cukorgyár Rt. 1836-ban a városban jelent meg a Hrvonka c. szlovák irodalmi folyóirat, Karel Kuzány szerkesztésében. 1849. január 24-én Görgey Artúr feldunai serege visszavonulóban Besztercebányát is érintette. 1944. augusztus 29-én itt tört ki a Szlovák Nemzeti Felkelés, melynek központja volt a város.

**BREZNÓBÁNYA** ■ (Brezno nad Hronom): Település a Garam mentén; Besztercebányától keletre. A tatárjárás után német telepesek arany- ezüst-, vasbányászatra telepedtek, meg itt. 1360-ban I. Lajos király adott számukra városi kiváltságokat. 1655-ben lett szabad királyi város. Itt született Hérfnan Ottó.

**DOBRONYA** ■ (Dobrá Nivá): Vár és város Zólyom városától délre, a Korporra



patak völgyében, ma Szlovákiában. 1254. augusztus 30-án kelt oklevelében IV. Béla megerősítette Dobronya hospeseinek kiváltságát: 1305-ben Dénes mester foglalta el. 1526 májusától őszig a hűtlenné nyilvánított Werbóczy Dobronya várában húzta meg magát.

**LIBETBÁNYA** ■ (Lubietová): Település Besztercebányától keletre. Bányaváros volt a középkorban, a Garam menti bányavárosok szövetségének tagja, mely ezüst- és rézbányászataról volt nevezetes. 1692-ben a morvaországi Carl Philípp Kropf üzembe helyezte az első magyarországi nagyolvasztót Libetbányán:

**ZÓLYOM** ■ (Zvolen, Altschl): Város Besztercebányától délre, ma Szlovákiában. Szláv előzmények találhatók a város területén. A honfoglalás után a 12. században szervezték meg erdőispánságát, amelyre aztán a várat is felépítették. Ispánjait 1222-től említik. 1243-ban kelt oklevelében IV. Béla király megerősítette a zólyomi hospesek városi kiváltságait. 1250. november 11. előtt IV. Béla Zólyomban kötött szövetséget a tatárok ellen a halicsi fejedelemmel. 1310-ben Csák Máté szerezte meg a várost. Az Árpád-házi és az Anjou uralkodók kedvelt vadászterülete volt Zólyom környéke. 1364-től rendszeresen megfordult erre I. Lajos király. 1379. február 6. körül itt találkozott Vencel cseh és német királlyal, IV. Károly császár fiával. 1382. július 25-én I. Lajos ide hívta meg a lengyel főpapokat és főurakat, hogy leánya, Mária és vőlegénye, Luxemburgi Zsigmond előtt hódoljanak. 1424 és 1526 között a királynék városa volt. Vára a hódoltság korában a bányavárosokat védte, a Balassák birtokában volt: Itt született 1554. október 20-án Balassi Bálint költő. A Rákóczi-szabadságharc után az Eszterházyaké, majd a kincstáré lett. 1703. november 15-én Bercesényi Miklós gr. és Károlyi Sándor br. győzelmet arattak Forgách Simon gr. császári tábornok hadserege felett. A város fejlődése



UTÁNOZHATATLAN FELVIDÉKI HANGULAT

ezután elsősorban a gazdaság és a kereskedelem révén valósult meg. 1871-ben nyitották meg a Salgótarján–Losonc–Zólyom vasútvonalat, a következő évben pedig a Zólyom–Ruttka vonalat, a Magyar Államvasutak első vonalait.

**ZÓLYOMLIPCSE** ■ (Lipce, Slovenská Lupca): Település és vár a Garam folyó mellett, Besztercebányától keletre, ma Szlovákiában. A 13. században épült a vára, amely Zsigmond király óta a királynék birtoka volt. 1263. augusztus 3-án IV. Béla király itt esküdött meg IV. Orbán pápa küldötte előtt, hogy megtartja a fiával, Istvánnal kötött békeszerződést. 1310-ben Csák Máté foglalta el. 1330-ban I. Károly Lipcsének Korpona város kiváltságait adományozta. Itt halt meg 1667-ben Wesselényi Ferenc nádor.

FEJES BÁLINT



SIMON ENDRE TAMÁS

## Partraszállási műveletek a Csendes-óceánon

*Haditengerészeti taktika a második világháború Csendes-óceáni hadszínterein*  
(4. rész)



A partraszállási hadműveletek a hadművészet legnehezebb feladatait jelentik. A Csendes-óceánon ennek dacára több tucat inváziót hajtottak végre a szembenálló felek (ha a hadosztálynál kisebb nagyságrendű akciókat is hozzászámítjuk, akkor a partraszállások száma száz körül járhat). Egyetlen akció járt kudarccal: 1941. december 11-én Wake elfoglalásának kísérlete. A tengerészgyalogság néhány lövege és alig egy tucat F4F Wildcat vadász elpusztított két rombolót és egy szállítóhajót. Kétségbeesett védekezés volt: a vadászgépek minden ledobható ledobtak, de sikerült: a japánok visszavonultak. Ez után érkezett egy rádióhívás Wake-re, hogy segítségük van-e valamire. A védők válasza: „Küldjetekek még több japánt!” Nem kellett küldeni, jöttek. A *Hiryu* és *Soryu* hordozók repülőinek támogatásával december 23-án lerohanták a szigetet.<sup>1</sup>

A deszant hadműveletek lényegesen könnyebbek voltak, mint Európában. Ennek oka egy térkép segítségével könnyen megérthető. Európa – egy kontinens. A partraszállás helyszínét lehetetlen volt teljesen elszigetelni az ellenséges hátországtól, mert végső esetben a katonák lába mindig „kéznél” volt. Relative könnyen lehetett nagy erőket mozgatni és a hátország folyamatosan utánpótlást tudott biztosítani.

A Csendes-óceánon ezzel ellentétes volt a helyzet. A repülőgép-hordozók légierjükkel izolálni tudták a célszigetet. Mire a partraszálló hajók elérték a körzetet, addigra a

térségben nem maradt aktív ellenséges légi-erő. Természetesen ezt nagyobb területek elleni akcióknál (pl. Fülöp-szigetek) illetve olyan célok ellen, amelyek távolabbi bázisok hatósugarán belül estek (Guadalcanal – Rabaul; Okinava – Japán; stb.), nem sikerült teljes mértékben magvalósítani – ilyenkor a hordozók gépeire hárult a folyamatos légifedezet biztosítása. Miután sikerült elválni a szigetet, onnantól kezdve a védők létszáma és az utánpótlása csak csökkenhetett. Partraszállásra ekkor sem került sor, csak ha a szigetnek stratégiai jelentősége volt támaszpontként. Ha nem foglalták el, akkor megkímélték a saját erőket a veszteségektől és a lekötöttségtől. Az elvágott szigeteken lévő erők nem juthattak át a hadszíntér más pontjára, így eliminálásuk fölöslegessé vált. Ezért nem került sor például Truk, Rabaul, Formosa inváziójára, annak ellenére, hogy hajdan mindhárom erős japán bázisnak számított. Egészen addig, amíg az utolsó ott lévő hajó elsüllyedt és az utolsó repülőgépet lelőtték.

A másik jelentős eltérés az európai hadszíntértől az éghajlat és a domborzat volt: trópusi éghajlat és dzsungel vagy kopár korall-sziget. Ezek a környezeti tényezők néha nagyobb befolyást gyakoroltak a veszteséglistákra, mint az ellenség: Guadalcanalnál az amerikai csapatok 65%-a esett ki végleg vagy ideiglenesen a harcból elsősorban malária miatt (harctevékenység miatt 25%). Kínin kevés volt, az atabrin tablettát sokan nem

szedték, mondván mérgező, örökre besárgítja a bőrt és ami a legrosszabb a katonák számára, impotenciát okoz. 1942. augusztusában 1000 amerikai 14 maláriás roham, betegség esett; októberben 1000-re 1664 (!), novemberben 1000 főre 1781; míg januárra (ekkor már végezték a szúnyogirtást) 1169 roham/megbetegedés. Ezek az amerikai veszteségek. A japánoké minden bizonnyal sokkal súlyosabb volt, mert az amerikai légifölény miatt a japánok kénytelenek voltak a dzsungelben táborozni.<sup>2</sup>

A trópusi szigeteken a közlekedés szinte lehetetlen volt, ezért egy nagyobb sziget elfoglalása (például Új-Guinea) sokkal egyszerűbb volt több partraszállással a jelentősebb japán támaszpontok közelében, mint gyalogos, ill. ahol a terep engedte (általában nem engedte) gépesített egységekkel egy pontból kiindulva keresztülsöpörni a területen.

Nagyon fontos volt a felderítés: Turner tengernagy, aki a legtöbb partraszállási hadműveletben részt vett Guadalcanaltól Okinaváig, Tarawánál elkövette azt a hibát 1943. november 20-án, hogy a part mentén a vízmélységet hibásan becsülte fel. Az eredmény: a tengerészgyalogosoknak dagály idején mellig érő vízben kellett kigázolniuk a partra, egyenesen a japán bunkerek előtt. Tarawán Betio szigete 3 km hosszú és 800 méter széles. A szigeten 4000 japán védekezett jól előkészített bunkerekben<sup>3</sup> (2 réteg 24 cm vastag acélkapcsokkal összeerősített pálmatorzs és vastag homokréteg), amikben az amerikai zárótűz sem tudott kárt tenni, mert alacsonyabb röppályáról kellett volna kilőni<sup>4</sup> a 2000 tonna gránátot a hadihajókról és a 900 tonna bombát a repülőgépekről.<sup>5</sup> A bunkerek sértetlenek maradtak, és ez 76 óra alatt (amíg az amerikaiak teljesen elfoglalták Betiót)<sup>6</sup> 1020 amerikai halottba és 2296 sebesültbe került. Még mindig jó arány a japán tengerészgyalogosok parancsnokának jóslatához képest, aki szerint száz év és

egymillió ember kellene Tarawa elfoglalásához.<sup>7</sup> Az amerikaiaknak azonban ez a 3000-es veszteség is túl sok volt, így új technikákat fejlesztettek ki: megjelentek az LST-k (Landing Ship Tank), amelyek 20 tankot tudtak a lapos hajófenék miatt egészen a partig vinni; a kisebb LCT-k (Landing Craft Tank) 3 tankkal és az LCI-k (Landing Craft Infantry), a 400 gyalogos szállítására képes egységek. Először 1943. június 30-án a rendovai (Új-Georgia) partraszállásnál vetették be őket.<sup>9</sup> Szörnyű újítás volt a napalm bevetése repülőgépekről 1944. július 24-től Tinian ellen.<sup>8</sup> Ezek az új eszközök azonban csak az amerikaiak veszteségét csökkentették – a japánok ugyanolyan ádázul védekeztek, a napalm sem tudta őket megtörni és megadásra kényszeríteni (lásd a tömeges öngyilkosságot Okinavánál, Saipanon). Ez azonban mit sem ért az óriási amerikai technikai és anyagi fölényvel szemben, amit két atomrobbanás tetőzött be. Ha 1941. december 7-én a teljes (!) amerikai flotta elpusztult volna, és ezt követően mindkét fél sikeresen megvalósította volna hajóépítési terveit, 1944. közepére akkor is létrejött volna az amerikai fölény.<sup>10</sup> Japán bukása csak idő kérdése volt. Hogy ebben mekkora szerepe volt a haditengerészetnek? A fegyverletételt a Missouri csatahajó fedélzetén szignálták és ez jelképezte a flotta szerepét a győzelemben. Japán elbukott anélkül, hogy területére egy ellenséges katona is betette volna a lábát.

## Befejezés

Japán 1941-ben katonailag felkészülten vágott bele a háborúba. Több hordozója volt, jobb repülőgépekkel, jobb pilótákkal, mint az USN-nek. Ráadásul Japán, éppen a kezdeményezés miatt, maga választhatta meg a támadás helyét, idejét. Meg is akarták azt a lehetőséget ragadni, hogy egyetlen pusztító csapással fölénybe kerüljenek az amerikaiak-



kal szemben. Pearl Harbor, bármilyen nagy veszteségekkel járt is, nem hozta meg a várt eredményt: az USN harckésztségét nem sikerült megtörni.

Innentől kezdve Japán számára a háború tulajdonképpen elveszett: csak idő kérdése volt, hogy az amerikai gazdasági fölény a harctéren is éreztesse hatását. A Pearl Harbor elleni támadás módja pedig a megegyezéssel béke lehetőségét tette illúzióvá.

Hogy Japán már 1942 végére hátrányba került (Midway, Guadalcanal után), azért csak magukat okolhatták: természetesnek vették, hogy technikai, taktikai fölényük, amely vitathatatlanul létezett 1941-ben, megmarad. Nem így történt. Alábecsülték a radar jelentőségét és nem számoltak azzal, hogy az USN rádiólehallgatások, kódfeltörések révén szinte azonnal értesült a japán haditervekről és meghozhatta a megfelelő ellenintézkedéseket. Ez a japán „vakság” eljátszotta a győzelmek lehetőségeit is a világháború alatt. A technikai lemaradást pusztán élőerővel kívánták pótolni, de ez törvényszerűen zsákutcába vezetett, hiszen az USA jóval nagyobb tartalékokkal rendelkezett, minthogy pusztán emberanyaggal legyőzhesék. 1944/45-ben a kamikazek által okozott veszteségek súlyosak voltak ugyan, de könnyen pótolhatóak. Ez a japánokról már nem volt elmondható: a háború végére a japán hadigépezet leállt, mert kifogyott a nyersanyagokból és a hadigépekből is. Japánban vagy Kínában a hadsereg (amely létszáma tekintélyes volt) nem szólhatott bele a Fülöp-szigetek, Iwo Jima, Okinava körüli harcokba. Gazdasági, technikai KO-val küldték Japánt padlóra.

A deszantműveletek elháríthatatlanok voltak, mert a hadszíntér túl nagy kiterjedésű volt ahhoz, hogy minden lehetséges pontot komoly légi- és tengeri erővel biztosítsanak, így a támadó könnyen szert tudott tenni a

szükséges erőfőlényre. Japán gazdasága túlzottan az importra épült, és ezt ki lehetett használni tengeralattjárókkal, amelyekből kevesebb volt, mint Németországnak, de itt sikerült elérni velük az áhított célt: a japán hajózás megbénítását.

Az USA tulajdonképpen „fél kézzel” harcolt a Csendes-óceánon, mert erőforrásainak tekintélyes részét Európára, Németország legyőzésére fordította. Azonban ez a „fél kéz” is elegendőnek bizonyult a gazdaságilag sebezhető Japán ellen, amely 1944 nyarára vereséget szenvedett anyagilag, bár morálisan nem. A morális győzelemhez kellett még egy mozgalmas év, amely Leyte, a Fülöp-szigetek, Okinava, a szovjet hadüzenet, és két atombomba csapását hozta. A „sokk-terápia” 1945 augusztusára hatott: Japán elismerte vereségét, és a szigetországot évszázadok óta először, idegen csapatok szállták meg.

#### JEGYZETEK

<sup>1</sup>H. S. COMMAGER: *A második világháború története*. Budapest, 1991, Holnap Kiadó. 201–204.

<sup>2</sup>JOHN MILLER: *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) 227.

<sup>3</sup>SHERROD: *Tarawa*. Hn., 1944, USA Tájékoztató Hivatala. 8–9.

<sup>4</sup>Uo. 67.

<sup>5</sup>Uo. 14.

<sup>6</sup>Uo. 81.

<sup>7</sup>BENJAMIN F. SCHEMMER (szerk.): *Almanac of Liberty*. H.n., 1974, MacMillan Publishing Company. 121.

<sup>8</sup>HELMUT PEMSEL: *A History of War at Sea*. H.n., 1979, Naval Institute Press. 139.

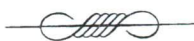
<sup>9</sup>Almanac of Liberty. 126.

<sup>10</sup>JOHN KEEGAN: *A tengeri hadviselés története*. H. n., 1998, Corvina. 202.

GALLÓ KRISZTIÁN

## A magyar királyi 2. páncélos hadosztály galíciai harcai

II. rész



### Támadás Nadworna ellen (1944. április 17–18.)

ÁPRILIS 17-ÉN megindult a Nadworna elleni támadás, amely előtt két harccsoportra oszlott a hadosztály.

Az ún. Bercsényi-csoport – Bercsényi László ezredes, a 3. harcokocsiezred parancsnokának vezetése alatt – a 3/I. harcokocsizászlóaljból, a 6. gépkocsizó lövészászlóaljból és 2 tüzérségi ütegből állt. A feladatuk az volt, hogy Lahowce-Zuraki térségből elindulva bevegyék Grabowiecet, majd a Bystrzyca-Nadwornianska folyón átkelve foglalják el Fitkowot és Cucyłowot, és segítsék északról a Nadwornát ostromló csapatokat.

Az ún. Sándor-csoport – Sándor István ezredes, a 3. gépkocsizó lövészezred parancsnokának a vezetése alatt – a 3/II. harcokocsizászlóaljból, a 4. gépkocsizó lövészászlóaljból, a 2. felderítő zászlóaljból, a 2. utászszázadból és 4 tüzérségi ütegből állt. Ennek a harccsoportnak Solotwináról kiindulva Molotkowon és Hwozdon át kellett elfoglalnia Nadwornát.

Alárendelték a hadosztálynak az ún. Dósa-csoportot – Dósa Endre ezredes vezetése alatt –, amely a 2. hegyidandár két megerősített zászlóaljból – a 10. és a 11. zászlóaljból – jött létre. Nekik a hadosztály déli szárnyát kellett biztosítaniuk, elfoglalva Bitkowot, majd Pniownál hídfőt létesíteni a Bystrzyca-Nadwornianskán.<sup>1</sup>

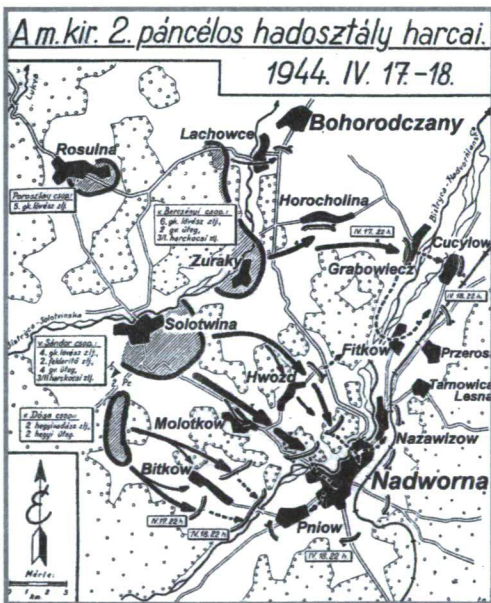
Az 5. gépkocsizó lövészászlóalj tartá-

lékban maradt Rosulnán.<sup>2</sup> A támadás megindultakor a hadosztályparancsnok harcálláspontja egy hegyoldalra helyezkedett el, ahonnan a terep jól belátható volt. Mellette jelen volt még az előljáró XI. német hadtest parancsnoka: von Lieb altábornagy, Lakatos Géza vezérezeredes, az 1. magyar hadsereg parancsnoka és Walther von Model vezértábornagy, az Észak-Ukrajna hadseregcsoport vezetője.

A támadásról Rugonyi György vezérkari főnöke, aki szintén itt tartózkodott, így írt: *„A támadás IV. 17-én a délelőtti órákban kezdődött. Tompa, majd mindinkább erősödő morajlás jelezte a támogató német repülőek érkezését, melyek aztán zuhanórepüléssel bombázták az ellenséges tüzérségi állásokat és tartalékokat. Még tartott a repülőátalakítás, amikor a központilag vezetett hadosztálytüzérség megkezdte hatalmas tüzérségi felkészítést a betörési helyekre. Az ellenség vonalát, valamint a mélységi övet úgyszólván teljesen beborította a por és a füst. Ezalatt húztak előre a harcokocsikötélekek a készenléti helyről a megindulási helyig, és amikor a tüzérség áthelyezte a tüzet, félelmetes zúgással lendültek előre feltartóztatathatatlanul az ellenségre. (...) A füst és a por lassan oszladozott. A harcokocsikötélekek egymást tüztámogatásban részesítve törtek előre az ellenséges tüzérségi állások felé, míg a gyalogság néhány harcokocsi közvetlen támogatása mellett küzdötte le a még megmaradt fészkeket. Bercsényi László ezredes csoportja csak lassan nyert tért, mert ennek egy aránylag meredek domboldalon kellett először felküzdenie magát*



harc árán, hogy azután a peremvonalat elérve É-ről támadhasson Nadwornára. (...) Hirtelen egy hang törte meg a csendet: »Ellenséges harcokcsi-ellentámadás Bercsényi László ezredes csoportja ellen!« ... Látható volt, amint a dombháton erős mélységi tagozásban T-34-es harckocsik támadnak a peremvonalra éppen felérkező első harckocsilépcső oldalába. (...) Most került először szembe a Turán harcokcsi a már félelmetes hírnű T-34-essel. (...) A páncélos harc rövid ideig tartott. A peremre éppen felérkező első lépcső azonnal megnyitotta a tüzet, míg a második lépcső teljes gázzal igyekezett oldalt kerülve feljutni a dombhátra, ott tüzelőállásba menve tűzharcba kezdett. Már az első lövések után az egyik T-34-es találatot kapott, kezelői kiugrálva a harckocsiból egy közeli tanyára menekültek. Nem sokkal utána egy másik gyulladt ki, majd két további vált mozgásképtelenné. A T-34-esek is kilóttak két saját harckocsit, de látva az eredménytelenséget fokozatos tűzharc alatt, visszahúzódtak és eltűntek a bozótos terepen.»<sup>3</sup>



A TÉRKÉPET A HADAK ÚTJÁN 1957. JÚNIUS–JÚLIUS ALAPJÁN KÉSZÍTETTE A SZERZŐ

### Hadak útján

Valójában korántsem mentek ilyen simán a dolgok. A Sándor-csoport csapatai már a támadás elején elakadtak egy szovjet aknamezőben. Miután hatástalanították, betörték Molotkowba, ahol kemény harcot vívtak a visszavonuló ellenséges csapatokkal. A 2. felderítő zászlóalj 20 óra tájékán érte el a Bystrzyca-Nadwornianska folyót, de átkelni már nem tudott a hídon. Estig a 4. gépkocsizó lövészzászlóalj is kijutott a folyóhoz, miután elfoglalta a Hwozdtól északnyugatra fekvő dombokat.<sup>4</sup> A harcokban kettő Csaba páncélgépkocsi és egy Botond teherautó veszett oda.<sup>5</sup>

A Bercsényi-csoport erdős-dombos terepen nyomult előre, és már ezen a napon megmutatkoztak a magyar harckocsik gyengeségei. Egy T-34-es szovjet harckocsi képes volt két órán át feltartóztatni a teljes támadó csoportot és kilövéséig három Turánt tett harcképtelenné.<sup>6</sup> Később két újabb T-34-esbe ütköztek, melyek közül az egyiket kilótték. E harcokban Tarczay százados nehézharckocsi-százada vett részt.<sup>7</sup> Ezek voltak a Turán harckocsik első éles harcai, felemás eredménnyel. Csak a Turán 75-ös volt képes a siker reményével szembeszállni a szovjet közepes- és nehézharckocsikkal, míg a Turán 40-es gyakorlatilag alkalmatlan volt a páncéloscsatákra. A nap további részében már csak a szovjet utóvéd gyalogos egységeivel kellett megküzdenie a Bercsényi-csoportnak, így estére már elérték Grabowicet.

A Dósa-csoport megszállta Bitkowitzet, valamint az attól északra és délre fekvő dombokat.

Az előrenyomulást nehezítette, hogy a magas, nyirkos erdők zavarták a rádióforgalmat, így az összeköttetés mind az egymástól sokszor több tíz kilométeres távolságra küzdő harccsoportok, mind az egyes harccsoporton belüli egységek között rossz volt. A 2. felderítő zászlóalj például semmit sem tudott a bal szárnyán harcoló 4. gépkocsizó lövészzászlóalj helyzetéről.<sup>8</sup> Szólni kell még a terep



nehézségeiről is. Sűrű, nagy kiterjedésű erdők, több ágra szakadó patakok és folyók jellemezték ezt a dombvidéket. A tavaszi esőzések egyrészt megduzzasztották az olvástól már egyébként is áradó vizeket, másrészt teljesen tönkretették az erdei tereputakat, amelyek így gyakorlatilag járhatatlanná váltak a gépjárművek számára. A műutak birtoklásának ezért is volt nagy jelentősége a későbbiekben.

ÁPRILIS 18-ára virradó éjjel is folyt az előrenyomulás. A Bercsenyi-csoportnak Grabowiec-től keletre kellett hidat szereznie a Bystrzyca-Nadwornianskán, a Sándor-csoportnak Nadwornától északra és nyugatra kellett ugyanezt tennie, míg a Dósa-csoportnak Pniownál kellett hídfőt létesítenie.

A Bercsenyi-csoport Grabowiec megszállása után Cucylovnál és Fitkownál hídfőt létesített, de a csapatok többsége hidak hiányában nem tudott átkelni a folyón. A tőle északra harcoló 16. hadosztály nem tudott

lépést tartani az előretörésével, így a csoport északi szárnya fedezetlen maradt. Ebben a helyzetben Bercsenyi a további előrenyomulást leállította.

A Sándor-csoport hajnalban indította meg az újabb támadását, de a várostól nyugatra fekvő hídnál elakadt a roham. Miután az utászok az ellenséges tűzben kijavították a hidat, a 2. felderítő zászlóalj csapatai délelőtt 10 óra körül a tüzérség fedezete alatt betörték Nadwornára. Ezután súlyos utcai harcokban este 19 órára sikerült kiverni a makacsul védekező szovjet utóvédeket.

A Dósa-csoport sikertelenül próbált átkelni az itt négy ágra oszló Bystrzyca-Nadwornianskán.<sup>9</sup> Ezen a napon a hadosztály déli szárnyán harcoló 1. hegyidandár csapatai elfoglalták Delatynt. A XI. német hadtest pedig új parancsnokot kapott von Büнау altábornagy személyében. A fő célpont immár Kolomea városa, amely fontos közúti és vasúti csomópont volt.



A TÉRKÉPET A HADAK ÚTJÁN 1957. AUGUSZTUS ALAPJÁN KÉSZÍTETTE A SZERZŐ



## Előrenyomulás Kolomea irányába (1944. április 19–23.)

ÁPRILIS 19-ÉN a következő feladatok vártak a hadosztályra: Lomadzynon át Sadzawka és Iwanowce bevétele, majd Dobratowon át hátba kellett támadniuk a Delatynnál harcoló szovjet erőket és felvenni a kapcsolatot az I. hegyidandárral.

A Bercsényi-csoport az utászok által helyreállított hídon Nadwornától északra átkelt a folyón, és elfoglalta Tarnowicza Lesnát, ahol csak némi gyalogságot kellett legyűrniük.<sup>10</sup> Poroszlay alezredes vezetésével létrejött az ún. Poroszlay-csoport, amely az 5. gépkocsizó lövészszázalójból állt, némi tüzér és páncélos egységgel megerősítve. Ez a csoport megküzdve a felázott és aláaknázott utakkal, valamint az ellenség utóvédjeivel, estére bevette Kubajowkát.

A Sándor-csoport elérte Majdan Gorny-t, de a csoport zöme elakadt a sáros utakon, összetorlódott és mozgásképtelenné vált.

A Dósa-csoport átkelt a Bystrzyca-Nadwornianskán és Delatyn felé nyomult, hogy felvegye a kapcsolatot a Pruth völgyében előretörő és a várost időközben elfoglaló I. hegyidandárral.<sup>11</sup>

Április 20-án folytatódott a hadosztály előrenyomulása. E napon már érezhetően erősödött a szovjet erők ellenállása. Különösen a Pruth völgyében védekeztek szívósan a tüzéséggel és aknavetőkkal megerősített kisebb – de gyorsan mozgó, géppisztolyokkal jól ellátott – gyalogos egységek. Ráadásul ezen a napon megkezdődött a Pruth áradása is,<sup>12</sup> a hidakat pedig még a visszavonuló magyar 201. hadosztály robbantotta fel.<sup>13</sup> Így a tüzéség a nehéz gyalogsági fegyverekkel, és a gépjárművek egy része lemaradt.

A Bercsényi-csoport Parysche és Hawrilowka térségében gyülekezett, és elsősorban a sorainak rendezésével és a gépjárműveinek javításával töltötte az időt.

A Poroszlay-csoport elfoglalta Lanczynt, és Sadzawkát két oldalról elvágvá birtokba vette a Sadzawka-Iwanowce műút egy szakaszát. A Sándor-csoport lezárta a Bednarowkától nyugatra fekvő erdőt.

A Dósa-csoport kivált a 2. páncélos hadosztály kötelékéből és csatlakozott eredeti csapattestéhez, a 2. hegyidandárhoz.<sup>14</sup> Ezen a napon a front más szakaszain is jelentős sikereket értek el a hadsereg alakulatai. A 16. hadosztály csapatai bevették Ottyniát, mintegy 500 foglyot ejtve.<sup>15</sup> Az előrenyomuló magyar csapatok ekkor még képesek voltak meghátrálásra kényszeríteni és üldözni a szovjet utóvédeket.

ÁPRILIS 21-ÉN a Tlumaczyk-Sloboka Lesna-vonal elérése volt a cél. A Poroszlay-csoport visszatért a Sándor-csoportba, amely így átadhatta néhány egységét a Bercsényi-csoportnak. Ezen a napon érkezett meg a hadosztály néhány későn mozgósított alakulata, így az I. gépvontatású közepes tüzérosztály is, amelyet rögtön be is vetettek.<sup>16</sup>

A Bercsényi-csoport Majdan Srednyn és Glinkán keresztül tört előre, majd a Swety Jozeftől északra fekvő úton Slobodka Lesna közelébe nyomult az élcsapataival. A 40 mm-es löveggel felszerelt Turán 40-esek egy teljes századát – a 3. közepes századot és a 3/I. zászlóaljzat – megállította két szovjet T-34-es: „...előrenyomulásunk során jelzést kaptunk, hogy T-34-esek cirkálnak az előttiünk emelkedő domb túlsó oldalán. A műút a domb aljában vezetett. A 3. közepes század kapta a parancsot a harcokcsik megtámadására. Páncélosaink legyezőszerűen széthúzódtak már az innenső lejtőn. Mátyus (Mátyássy G. K.) századparancsnok (...) hibázott, mikor csaknem valamennyi tankját a nyílt fennsíkra vezényelte. (...) A két T-34-es a domb pereme mögött keresztbe vezető úton állott, ahol az kisebb bevágáson haladt át. Ezért csupán csak a tornyuk látszott. Derékig mellvédként óvta őket maga a domb. Az egyiknek nyitva volt a felső ajtaja, a kocsiparancsnok távcsővel figyelte a Turánokat. (...) A Turánok egyszerre nyitot-

2003/XV. 3-4.

ták meg a tüzet. (...) Bár a lövések találtak, nem tettek kárt a derékig fedezett orosz kocsikban, mert lepattogtak róluk. A szovjet tiszt még csak nem is húzódott vissza a toronyba. (...) Az oroszok első lövése a mellettem előretört Mérey hadnagy kocsját találta el. Robbanás nélkül szalaadt keresztül rajta. A találatnak olyan hangja volt, mintha üres üveget csaptak volna valami köböz. (...) A töltőlövészt megölte az első találat. A hadnagy menekülés helyett a halott lövést félrenyomva maga tüzelt tovább. Mint a kukorica pattogatásakor a szemek, olyan ártalmatlanul pattogtak lövedékeink az orosz kocsiról. A nyomjelző lövedékek valóságos tűzijátékot rendeztek a két T-34-es körül, de kárt nem tettek bennük. Mérey hadnagy kocsját viszont pillanatok alatt további két találatot kapott és szétrobbant. Egy percnél hamarabb már másik négy harckocsink is füstölt. (...) Úgy tűnt, a két tank megsemmisíti az egész századot. A századparancsnok végre visszarendelte a megtámadottakat, hogy mentse, ami még menthető. Ekkor váratlanul hatalmas robbanással a levegőbe repült a szovjet parancsnoki kocsi tornya. A másik gyorsan elhajtott. (...) Az történt, hogy a visszavonuló Turánokra még mindig tüzelő T-34-eseket a műút árkában becsékeszte egy honvéd, akinek sikerült kézigránátot dobni a nyitott tetejű kocsi. (...) Tettehez halált megvető vakmerőség kellett. Ha a toronyban álló szovjet katona meglátta volna, sorsa biztos halál. Végzetében azonban így is beteljesedett, mert a robbanás szétépte őt magát is.<sup>17</sup> A páncélosok megvizsgálták egy kilőtt T-34-est, ami lehangoló eredményt hozott, ugyanis a Turán 40-es a „T-34-est csupán 20 (!) méterről tudta kilőni, de akkor is csak alul, a hernyólánc között. Az viszont 3000 méterről is kilőhette a mi kocsinkat.”<sup>18</sup> A csoport nagy része a nap folyamán a sár fogságába esett.

Az immár újra a Sándor-csoport alá tartozó 5. gépkocsizó lövészszázalój elfoglalta Sadzawkát, majd a csoport többi részével egyesülve estére kemény utcai harcok után Iwanowcét is birtokba vették. Súlyos veszteséget okozott az ellenség erős aknavetőtüze

és az ismétlődő partizántámadások a hadtápvonalak ellen.<sup>19</sup>

Ollé-Kunos ezredes – a hadosztály tüzéségi parancsnoka – a Lancyótól 12 kilométerre lévő lengyel kastélyban felállított harcállásponton kijelentette Gergelyfy Imre ezredesnek, hogy „a hadosztály teljesen ki van merülve, alig tudja a helyzetet egy napnál tovább tartani.”<sup>20</sup>

ÁPRILIS 22-én a Bercsényi-csoport védekezésre kényszerült. Mivel a 16. hadosztály még mindig nem volt képes csatlakozni a csoport északi szárnyához, az egység kénytelen volt a bal szárnyát visszakanyarítva megállni. A hézag kitöltésére a hadosztály tartalékában lévő 2. felderítő zászlóalját Molodylowba vezényelték.

A déli órákban a Sándor-csoport alá tartozó 5. gépkocsizó lövészszázalój Iwanowcéról indulva támadta Tlumaczykot, a 4. gépkocsizó lövészszázalój pedig északról tört a város felé. Azonban mindkét zászlóaljat szovjet ellentámadás érte, sőt a 4. gépkocsizó zászlóaljat átkarolták, így a támadó csapatok visszavonulásra kényszerültek. Délután az 5. gépkocsizó lövészszázalójat az 503. német nehézpáncélos-osztály hét Tigrisével megerősítették, majd újra támadást indítottak, de az előrenyomulást csak a 400 frissen telepített szovjet akna felszedése után tudták folytatni. Ezután ismét betörték Tlumaczykba, de a nyugati részen az erős szovjet ellenállás miatt újra elakadtak.<sup>21</sup>

ÁPRILIS 23-ra már nyilvánvalóvá vált, hogy a szovjet csapatok Kolomeát mindenáron védeni fogják. Már nemcsak utóvédharcokat folytattak, hanem megkezdték a szilárd védelmi állások kiépítését. Felvonult az I. Ukrán Front 4. harckocsi-hadseregének 6. gárdahadtestje és a 18. összefegyvernemi hadsereg több alakulata is.<sup>22</sup> Az ellenség Kolomeát a Tlumaczyk–K, Rakowczyk–Slobodka Lesna-vonalon védte. Fontos lett volna a támpontrendszer még a kiépülése előtt egy támadással áttörni, azonban a hadosztály



megerősítésére kirendelt 24. gyaloghadosztály alakulatainak többsége még nem érkezett meg, így csak a tüzéségének egy részét – a 22. és a 78. tábori tüzérosztályt – rendelték a páncélosadosztály alá.

Gergelyfy Imre ezredes, a 24. tábori tüzérosztály parancsnoka, Tlumaczyk mellett találkozott a páncélosadosztály parancsnokával, amiről így írt: *„Tervezett tüzelőállásaink közelében, az út mellett várakozva ismét találkoztam Osztovics Ferenc ezredessel, a páncélosadosztály parancsnokával. (...) Rövid beszélgetésünk közben kijelentette, hogy: »Holnap este Kolomeában akarok lenni.« Mindazok után, amit addig láttam és hallottam, ez a kijelentés nem csak túlzottan derűlátónak, hanem egyenesen nevetségesnek hatott.»*<sup>23</sup>

A hadosztályparancsnokság ezúttal is kérte, hogy a 24. gyaloghadosztály 12. gyalogezredének egy zászlóalja a Sándor- és a Bercsényi-csoport, egy zászlóalja pedig a Bercsényi-csoport és a 16. gyalogshadosztály közti réseket fedezze. A zászlóaljok alárendelése e napon azonban még nem történt meg, holott igen nagy szükség lett volna rájuk. Mivel a támadó magyar egységek mellől gyakran lemaradtak a szomszédos alakulatok, ezáltal nemegyszer pánikot keltettek az erdei hadviselésben járatlan magyar katonák körében a rendre beszívargó szovjet osztagok. A 2. páncélosadosztály három lövész- és egy felderítő zászlóalja kevésnek bizonyult, így a páncélosok gyakran a kellő gyalogsági támogatás hiányában akadtak el.

A Bercsényi-csoport – a 2. felderítő zászlóaljjal és egy utászszázaddal megerősítve – 13 órakor indította meg a támadását, amely során elfoglalták a műutat lezáró Poharytól délre fekvő hidat, majd a Slobodka Lesnai útkereszteződésért vívtak kemény harcokat. Késő estére ugyan bevették az ott lévő támponttá kiépített gyárat, de a támadás végül kifulladt.<sup>24</sup>

A Sándor-csoport a beígért tüzeralakulatok késése miatt csak 16 óra után indíthatta

meg a támadását Tlumaczyk ellen. Az erős tüztámogatás alatt nyugatról előrenyomuló 5. gépkocsizó lövészzászlóalj sikeresen betört a községbe, de az annak közepén húzódó patak felrobbantott és aknákkal védett hídján már képtelenek voltak átkelni. A 4. gépkocsizó lövészzászlóalj északról szintén benyomult a faluba, de a templomdombnál makacs ellenállást tanúsító védők előbb megállították, majd a Jassyennai-erdőből hátba támadták az alakulatot, amely így a község északi pereméig szorult vissza.<sup>25</sup>

### Szovjet ellentámadás Kolomea előterében (1944. április 24–25.)

ÁPRILIS 24-én a kapott parancsok értelmében a támadás folytatása és a 24. gyalogshadosztály felváltására történő készülés volt a feladat. A bekövetkező események azonban tárgytalanná tették ezen utasításokat, ugyanis megindult a szovjet ellentámadás.

A Sándor-csoport az éjszakai utcai harcok után, kora hajnalban súlyos helyzetbe került. A szovjetek északról az erdőből, keletről a műút mentén, majd a Pruthon átkelve délről támadtak. A műúton harckocsikkal támadó ellenséget a tüzéség – amelyet ekkor már támogattak a 24. gyaloghadosztály újabb tüzérosztályai (23. és 24. tábori tüzérosztály) is – megállította. A többi támadócsoportot is visszaverték, mire a szovjetek beásták magukat, és erős aknatűzzel árasztották el a magyar csapatokat.<sup>26</sup>

A Bercsényi-csoportnál alakult ki a legnagyobb válság. A Pohary hídig eljutó Mátyássy-század helyzete tarthatatlanná vált, ugyanis az erdőt kellő gyalogsági támogatás hiányában nem tudták megtisztítani, így szovjet páncélos erők maradtak a hátukban, amelyek az utánpótlást lehetetlenné tették. A század visszavonulásra kényszerült, melynek során a magyar Turánok közé szovjet harc-

kocsik álltak be. Ezek az erdőből kiérve azonnal tüzet nyitottak és óriási pánikot idéztek elő.<sup>27</sup> A gyalogság menekült, a vonat nagy része elveszett, és a teljes felbomlás fenyegette a csapatokat:

*„A jobbra eső ligetben a hadosztály tüzérségéből négy géppontatású 10,5 cm-es Göring-tarack állt tüzelőállásban. (...) Bercsényi odahajtatott, és átvette az üteg felett a parancsnokságot.*

– Lövegparancsnokok! Közvetlen irányzásra felkészülni! (...) A tűzcsapást csak a parancsomra lehet megkezdeni! A jobb oldali löveg az első harckocsira, a második löveg a harmadik harckocsira, a harmadik löveg az ötödikre, a negyedik pedig a hetedikre nyisson tüzet! Cél a kerekék között! A köztük lévő kocsikra csak akkor tüzeljenek, ha az elsődleges célt már leküzdötték! Tűzparancsom vétele után a lövegparancsnokok önállóan vezetik lövegük tüzeit! Végeztem!

Csodáltam az ezredes higgadtságát és a rendkívül ügyes tűzparancsot. Tudott dolog volt, hogy ha valaki előtt egy kocsi felrobban, egy pillanatra maga is megbénul. Ezen a módon egyszerre két harckocsit lehetett leküzdeni, vagy legalább kikapcsolni.

Közben a tüzérek 15 páncélgránátot készítettek minden löveghez, ami hatvan lövést jelentett. A lövegparancsnokok felkészültek a gyorstűzre, s mindenki feszülten várt. A tüzérség rendszerint nem látható célokra lő, a lövelemeket az előretolt figyelőállásból kapja. Látható célokra közvetlen irányzással csak ritkán.

Már hallani lehetett a harckocsik motorzóját is. Szokatlan volt számomra a hang:

– Ezredes úr, ezek nem T-34-esek, mert nem klaffognak.

– Mindegy. Vagy megsemmisítjük őket, vagy mi pusztulunk.

A menekülő kocsik hirtelen szétszóródtak a közeledő páncélosok elől. Megjelent az első, a szemközti erdő szélénél, az úton. Távcsővel figyeltem őket. Igazam volt, mert számomra teljesen ismeretlen, egészen lapos,

nagyon hosszú ágyúval felszerelt amerikai páncélosok jöttek. Egyre több harckocsi bújt elő az erdőből. Szerencsénkre sorban álltak, miközben vadul géppuskázták az össze-vissza rohangászó katonákat. Az is előnyünkre volt, hogy a rohangászó embereket figyelték, s nem vettek észre minket. A jól elrejtett lövegek előtt 300-400 méterre kellett elmenniük. Négy-öt kocsi látszott már, az idegek pattanásig feszültek. Én is izgatott lettem:

– Ezredes úr, tüzelniünk kellene már!

Bercsényi nem válaszolt, csak mereven állott, szemén távcsővel. Kibukkant a hetedik kocsi is.

– Tűz! – kiáltott Bercsényi.

*A négy tarack csaknem egyszerre tüzelt, három Sherman azonnal fellángolt. A második sorozatra újabb kettő, a harmadik lövés után már nyolc páncélos égett. Az ellenség valószínűleg nem számított már semmiféle ellenállásra. Az első kocsik egymás füstjétől, a hátul jövők az erdőtől nem láttak. A két épen maradt Sherman megfordult, s eltűnt az erdőben. (...) Mint utólag kiderült, nem hús, hanem csak tizenegy kocsi támadott. A legutolsót a még valahol élő lévő nehéz Turánok kilőtték. Sajnos két magyar kocsi is megsemmisült. (...) Becsléseim szerint legalább félezer lehetett a délelőtt áldozatainak száma. Bercsényi hidegvérrel, remekül szervezte meg a tűzrajtaütést. Az oroszok viszont hibáztak, amikor az erdőből kiérve nem fejlődtek azonnal rajvonalba. Ha nem halottak tömege jelezné az eredményt, azt mondhatnám, hogy gyönyörű sakkjátszmát láttam. Zseniális katonai lépés volt Bercsényi akciója.”<sup>28</sup>*

Egyes biztosító egységeket teljesen bekerítették, és csak súlyos harcokban tudtak kitörni. A 2. felderítő zászlóalj Swety Jozeftől keletre, a műúttól északra állt. A csoport megerősítésére idevezényelték a 6. gépkocsizó lövészzászlóaljat és néhány sebtében összehozott harckocsiegységet Jezierski vk. őrnagy vezetésével. Feladatuk a Bercsényi-csoport visszavonulásának biztosítása volt.<sup>29</sup>

15 órakor a 24. gyaloghadosztály 12.





CSABA (39 M ) TÍPUSÚ FELDERÍTŐ PÁNCÉLGÉPKOCSI. A TORONY NYITOTT HÁTSÓ AJTÓJÁBAN JÓL LÁT-SZIK A HÁTRAFELÉ TÜZELŐ GOLYÓSZÓRÓ

gyalogezrede már a hadosztály alárendeltségében indította meg a támadását a 2. felderítő zászlóalj csapatain keresztül. Először a 12/I. zászlóalj tört előre az ezred közvetlen páncéltörő és aknavető osztályok támogatásával, majd a 12/II. és a 12/III. zászlóaljok indultak ellentámadásra a Slobodka Lesnából kivezető műút mentén, illetve az annak két oldalán elterülő erdőkből támadó szovjet csapatok ellen. Az ellentámadás azonban kudarcba fulladt és az egységek visszavonultak.<sup>30</sup>

ÁPRILIS 25-re virradó éjjel a Sándor-csoportot felváltotta a 24. gyalogoshadosztály 21. és 24. gyalogezrede. Ekkor már egy összehangolt támadás volt készülöben Kolomea ellen. Az 1. hegyvidárnak délről kellett átkarolnia Kolomeát, majd annak repterét bevéve találkoznia a várost északról megkerülő 2. páncélosadosztállyal, amelynek Slobodka Lesnánál gyülekeztetett részeivel kellett volna idáig törnie. A 2. hegyvidárnak a város déli, a 24. gyalogadosztálynak a nyugati részeit kellett bevennie. Mivel e napon még nem fejeződött be a csapatok összevonása, a támadást 26-ára halasztották. A szovjet csapatok további térdnyerése azonban alapjaiban kérdőjelezte meg a terv megvalósításának lehetőségét.

A Bercsényi-csoport még mindig visszavonulóban volt, a mocsaras terepen több harckocsit végleg elveszítettek, ugyanis megfelelő vontatók és javítószemélyzet hiányában sorsukra kellett hagyni azokat. A 12. gyalogezred két zászlóalja a Brodsky-Smeredzyna-Bredtheim-vonalon próbált megkapaszkodni, míg a 12/I. zászlóalj a 2. felderítő zászlóaljjal Swety Jozefától délre küzdött. A szovjet előretörést végül Stuka zuhanóbombázók és egy Tigris-szakasz állította meg.<sup>31</sup> Így a Kubajowkáról átvezényelt 4. gépkocsizó lövészzászlóaljat már nem kellett harcba vetni Swety Jozefnél.

Az 5. gépkocsizó lövészzászlóalj Iwanowcén gyülekezett. Az egység már rendkívüli mértékben „leharcolt” állapotban volt, vezetője Poroszlay alezredes megsebesült és mindössze három tisztje maradt.<sup>32</sup>

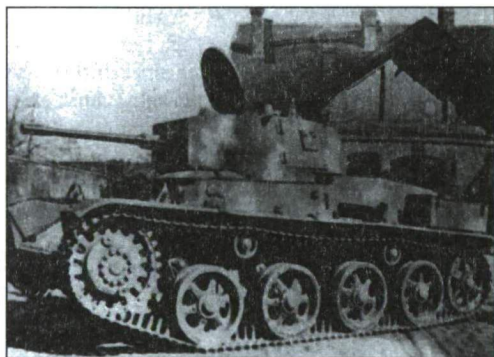
Az elmúlt két nap történései számos hibát és problémát hoztak elő. Az április 17. óta tartó állandó harc, a járhatatlan utak és az ellenség fokozódó ellenállása megtörte a hadosztály lendületét. A gyalogoshiánnal küzdő páncélosadosztály és a vezérkari főnökség többszöri kérése ellenére a XI. német hadtest csak késve bocsátotta a hadosztály rendelkezésére a 12. gyalogezredet. Ekkor a szovjetek már támadóban, a Bercsényi-csoport pedig visszavonulóban volt, így a gyalogezred már nem tudta biztosítani az elért eredményeket. Több, stratégiaileg fontos pont elveszett. A súlyos helyzet miatt a Sándor-csoportot felváltó 24. gyalogadosztályt azonnal be kellett vetni a tlumaczyki harcokban.



ÁLCÁZOTT NIMRÓD (40 M ) PÁNCÉLVADÁSZ ÉS LÉGVÉDELMI PÁNCÉLOSOK TEREPEEN ELŐRETÖRNEK

## Támadások Slobodka Lesna ellen (1944. április 26 – május 3.)

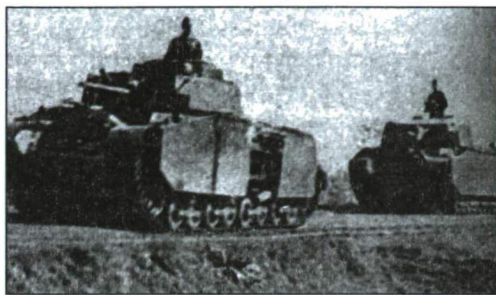
ÁPRILIS 26-án megindult a hadsereg tervezett támadása Kolomea ellen. A támogatásul kirendelt 110. német páncélgránátos zászlóalj késése miatt a páncélosadosztály támadása – a tüzéségi előkészítés után – 10 óra 30-kor indult meg. A Bercsényi-csoport a Swety Jozef-Slobodka Lesna műút mentén nyomult előre, de a támadás a fokozódó ellenállás és az elaknásított út miatt Swety Stanislau térségében, mindössze egy kilométeres előrenyomulás után elakadt. Bercsényi – oldalainak biztosítására – az északi szárnyán a 4., a déli szárnyán pedig az 5. gépkocsizó lövészzászlóaljat vetette be, a műút két oldalán lévő erdőkön át, ahol azonban képtelenek



TOLDI II MAGYAR KÖNNYŰHARCKOCSI 40 MM-ES LÖVEGGEL, AMELY – BÁR ELŐRELÉPÉST JELENTETT A TOLDI I 20 MM-ES LÖVEGÉVEL SZEMBEN – ELÉGTELENNEK BIZONYULT A SZOVJET HARCKOCSIKKAL SZEMBEN

voltak további térnyerésre. 17 órakor a 110. német páncélgránátos zászlóaljat megtámadták a szovjetek, és egészen Swety Jozefig szorították vissza, ahol végül a csoport többi részeit is be kellett vetni, hogy az ellentámadást megállítsák.<sup>33</sup>

A 12/III. zászlóalj a 4. gépkocsizó lövészzászlóaljtól északra támadt, ahol a 16.



PÓTPÁNCÉLLAL FELSZERELT TURÁN II HARCKOCSIK MENETÉBEN

gyalogadosztály ismételt lemaradása miatt a 12/II. zászlóaljat is bevetették, különösebb eredmény nélkül. A 12/I. zászlóalj az 5. gépkocsizó lövészzászlóaljtól délre támadt a Kolomija patak mentén, azonban velük már délelőtt minden kapcsolat megszakadt.<sup>34</sup> Mint 28-án kiderült, a zászlóalj a 24. gyalogadosztály északi szárnyán küzdő 24/I. és 24/II.-es zászlóaljjal elérte Rakowczykot, ahol éjjel is tartották magukat.

18 óra a támadást mindenhol be kellett szüntetni, ugyanis a teljesen felázott talajon a kerekes járművek mozgásképtelenné váltak, így sem a tüzéség, sem az utánpótlás nem tudta követni a támadó csoportokat.

A többi sereget sem tudta teljesíteni a kitűzött célt. A 24. hadosztály alakulatai még mindig Tlumaczykban küzdöttek, így képtelenek voltak Kolomeát megtámadni. A 2. hegyidandár csapatait mintegy 50 szovjet harckocsi rohanta le, aminek következtében súlyos helyzetbe került és rendezetlenül meghátrált. Lakatos így írt erről: „*Csupán egyetlen seregettem, a jobbszárnyon küzdő hegyidandár mondta fel a szolgálatot, tekintettel arra, hogy parancsnoka, Fehér Géza egyszerűen csődöt mondott.*”<sup>35</sup> Ennek, valamint a szovjet ellentámadás következtében a Kolomea repterét elérő – és így a kitűzött támadási célját egyedül teljesítő – 1. hegyidandárnak fel kellett adnia állásai egy részét és visszahúzódnia. Ezzel a Kolomea elleni támadás teljes kudarcba fulladt.



ÁPRILIS 27-én 12 óra 35 perckor indult újabb támadásra a Bercsényi-csoport, azonban a tüzéség és a Stuka zuhanóbombázók támogatása ellenére képtelen volt komoly eredményt elérni. Ekkor a szovjetek már „különösen nehéz” tankokat vetettek be.<sup>36</sup>

A 12/II. és a 12/III. zászlóalj a Bercsényi csoporttól északra támadt, a 16. gyaloghadosztály egységeivel együtt. Azonban a támadó csapatok összekeveredtek, így a gyaloghadosztály 19/II. zászlóalja és a páncélos-hadosztály alárendeltségében lévő 12/II. zászlóalj helyet cserélt.<sup>37</sup> A 24. gyaloghadosztály alakulataival Rakowczykig jutó 12/I. zászlóaljat már reggel lerohanta az ellenség, teljesen szétvert maradékai Swety Jozefen és Iwanowcén gyülekeztek.

Ekkorra nyilvánvalóvá vált, hogy a támadás végleg elakadt. A túlerőben lévő ellenséggel szemben további térnyerésre már nem volt esély. A műutat övező erdők és a szovjet aknazárak miatt a harckocsik nem tudtak kibontakozni a támadásokhoz. Gyakorlatilag egy oszlopban voltak kénytelenek előrenyomulni, kitéve magukat az ellenség oldaltüzének. A műút két oldalára kivezényelt 4. és 5. gépesített lövészzászlóalj gyakorlatilag mozgásképtelenné vált a felázott erdei utakon, így képtelen volt kontaktust teremteni a szárnyakon harcoló gyalogsággal. Így szenvedhetett akkora veszteségeket a 12/I. zászlóalj. A csapatok a csaknem két hetes küzdelemben elfáradtak és erősen leharcolt állapotba kerültek, veszteségük 200-300 fő volt zászlóaljanként.<sup>38</sup> Elegendő jármű hiányában ráadásul a lőszer- és élelmiszer-utánpótlás is akadozott. A két harckocsizászlóaljból mindössze 7 bevezethető tank maradt, ezeket egy századba osztották és május 3-ig még a frontvonalban voltak mint mozgó tartalék.<sup>39</sup>

ÁPRILIS 28-án és 29-én a védőkörletek megszervezése folyt. Északon Muzsay ezredes parancsnoksága alatt a 19/II. és a 12/III. zászlóalj, középen a Bercsényi-csoport a 4. és 5. gépkocsizó zászlóaljjal valamint a 3/II.

harckocsi-zászlóaljjal, délen pedig Wolff alvezredes a 2. felderítő zászlóaljjal, a 12/I. zászlóalj részeivel és a hadosztály árkász századával ment védelembe. A tartalékot a Sándor ezredes vezetése alatt lévő 6. gépkocsizó zászlóalj, a 3/I. harckocsizászlóalj – korábban a Bercsényi-csoport része –, és a 209. német utászászlóalj képezte. Jelentősebb harccselekmény ezeken a napokon nem történt, kölcsönös felderítéseket folytatott mindkét fél, amely során a magyar felderítők megállapították, hogy a szovjetek támpontszerű erődítési munkálatokat végeznek, és Slobodka Lesnánál nagyobb páncélos erőket csoportosítanak.<sup>40</sup>

ÁPRILIS 30-án újabb átszervezések történtek. A 6. gépkocsizó lövészzászlóalj leváltotta a 110. német páncélgránátos zászlóaljat és a 4. gépkocsizó lövészzászlóaljat, amely alakulatok Bredtheimen és Nova Wiesen gyülekeztek. Megtörtént a 12/II. és 19/II. zászlóaljak visszavezénylése a 16. gyaloghadosztály és a páncélos-hadosztály között. Bredtheimbe beérkezett egy 3 Párducból és 8 Pz. IV-ből álló német páncélosegység, melyet alárendeltek a hadosztálynak. A 12/I. zászlóalj pedig még aznap éjjel leváltotta az 5. gépkocsizó lövészzászlóaljat, mely Swety Jozefen tartalékba került.<sup>41</sup>

MÁJUS 1-jén von Büнау tábornok – a XI. német hadtest parancsnoka – Majdan Sredniben tájékoztatta a hadosztály parancsnokságát a további tervekről. Ekkorra a front már szinte mindenhol megmerevedett. A VI. hadtest csapatai feladták Kutyt és Kosowot és a VII. hadtest alakulatai is megrekedtek Obertyn előterében. Lassan elkezdett megszilárdulni az arcvonal. A német vezetés azonban még a további támadást erőltette. A terv értelmében május 2-án Tlumaczyknál a 24. gyaloghadosztály és a 19. páncélos-hadosztály, északon Poharynál a 16. gyaloghadosztály támad. A páncélos-hadosztály feladata lesz lekötöni a szovjet erőket, majd május 3-án Slobodka Lesnát megtá-

madni. A páncélosadosztály személyi veszteségei április 30-ig: 61 tiszti és 1550 legénységi sebesült és halott, valamint 80 %-os veszteség következett be a harcjármű-állományban.<sup>42</sup> Ez a szám azonban jóval több, mint amit ugyanez a tájékoztató május 15-én az április-májusi harci időszakra veszteségment megad, így vagy téves az adat, vagy pedig a hadosztálynak alárendelt alakulatok – elsősorban a 12. gyalogezred – veszteségeit is beleszámították a teljes veszteséglistába.

MÁJUS 2-án megindította támadását a 24. gyaloghadosztály 21. gyalogezrede ill. a német 19. páncélosadosztály 73. páncélgránátos ezrede, amelyekhez északon a 2. felderítő zászlóalj is csatlakozott. A hajnali 4 órakor indított támadás során bevették Tlumaczykot, a tőle keletre lévő erdőt és a Pruth jobb partján fekvő Kniazdwor nyugati és déli részét. A támadókat azonban a szovjet ellenlékések Tlumaczyk keleti szegélyéig szorították vissza, míg a 16. hadosztály támadása elmaradt.<sup>43</sup>

Ezen a napon a 2. páncélosadosztály alárendeltségébe került a 196. német gyalogezred és a 81/I.-es német ködvető osztály is, de bevetésükről csak a XI. hadtestparancsnokság dönthetett.<sup>44</sup>

MÁJUS 3-án megindult a páncélosadosztály támadása, amelyet a 81/I. német ködvető osztály is támogatott. A támadás célja a Slobodka Lesnai útkereszteződés volt. Előbb 5 óra 30-kor a 12/II. és 12/III. gyalogzászlóalj támadt északon, majd 5 óra 45-kor a Sándor-csoport – 6. gépkocsizó lövészászlóalj, 110. német páncélgránátos zászlóalj, a 209. német utászászlóalj, a 3/I. harcokcsizóaszlóalj és a 24/III. zászlóalj – is megkezdte előrenyomulását. A Stukák és két Tigriszázad által is támogatott támadás a kezdet után elakadt, míg az északon támadó gyalogzászlóaljoknak sikerült elérniük és lezárniuk a műutat. A sikerek továbbfejlesztésének érdekében átcsoportosították az alakulatokat. A 12/II. és a 12/III. zászlóalj közé a 4.

gépkocsizó lövészászlóaljat, a 12/III. zászlóalj és a 6. gépkocsizó lövészászlóalj közé pedig a 2. felderítő zászlóaljat vezényelték.<sup>45</sup> Sikerült elérni a Slobodka Lesnai műutat és kilenc löveget is zsákmányoltak.<sup>46</sup> Az ellenség jól kiépített támpontrendszere és a szovjet harcokcsik ellentámadása miatt azonban a támadást le kellett állítani. Néhány helyen még így is elérték a jassyeni erdő keleti szegélyét.

A támadás kifulladásával gyakorlatilag befejeződtek a hadosztály nagyszabású támadásai, ezután már az elért pozíciók megtartása, ill. az arcvonal minél kedvezőbb kialakítása – kisebb, helyi jellegű támadásokkal – volt a cél.

## Az utolsó támadások és a hadosztály kivonása

MÁJUS 4-én Model vezértábornagy a hadosztályparancsnok harcálláspontjára érkezett, ahol a hadosztály eddigi működését kiválóan értékelte. A tábornagy ígéretet tett a hadosztály felváltására, átképzésére és átfegyverzésére. Kifejtette, hogy a hadsereg-csoport fő feladata kijutni a síkságra a Kárpátok előteréből, valamint a fontos keletnyugati útvonalak biztosítása. A páncélosadosztály feladata a védelem lett.<sup>47</sup> A 12. gyalogezredet felváltotta a 196. német gyalogezred (68. német hadosztály),<sup>48</sup> a 110. német páncélgránátos zászlóalj kilépett a hadosztály kötelékéből, míg a 4. gépkocsizó lövészászlóalj Bredtheimben gyülekezett.

8 óra 45-kor a Sándor-csoport déli szárnyán lévő 2. felderítő zászlóalj a 24. hadosztály egységeivel újabb támadást indított, amelyhez csatlakozott a 6. gépkocsizó lövészászlóalj is. A támadás délben – lényeges eredmény elérése nélkül – elakadt, ugyanis az erős – beásott harcokcsikkal támogatott – szovjet védelmen képtelenek voltak áttörni.<sup>49</sup>

MÁJUS 5-én a 12. gyalogezred felváltotta



a felderítő zászlóaljat, és a még harcoló gépkocsizó lövészalakulatokat. A parancsnokságot Sándor Istvántól Muzsay Ferenc ezredes, a 12. gyalogezred parancsnoka vette át. Mivel tudomása volt arról, hogy a 81/I. ködvető osztály alárendelése 19 órakor megszűnik, ezért 15 óra 45-kor még egy támadással próbálkozott. A támadás jól indult, de mintegy 1000 méteres előretörés után a műúttól délre szovjet ellentámadást kaptak, amely 500 méterre viaszorította őket. Miután további térnyerésre nem láttak esélyt, megkezdődött a csapatok beásása.<sup>50</sup>

MÁJUS 6-án von Büнау a hadosztály-parancsnokságon kijelentette, hogy a nagy-szabású támadások helyett kisebb vállalkozásokkal kell az arcvonalat kiegyenesíteni. A 81/I. ködvető osztályt kivonták, a fronton jelentős harccselekmény nem történt.<sup>51</sup>

MÁJUS 7-én megérkezett az I. hadsereg parancsa, melynek értelmében az egész hadseregnek védekeznie kell. A 2. páncéloshadosztályt hadsereggközvetlen alakulatként Nadworna és Tysmieniczany körzetébe vonják ki, a kivonás időpontjáról azonban a XI. német hadtest intézkedik.

MÁJUS 11-ig csak kisebb felderítések, járőr-vállalkozások voltak, amelyek során nyilvánvalóvá vált, hogy az ellenség a kezdetben támpontszerű védelmét szilárd és összefüggő állásrendszerre fejleszti.

Ezen a napon a 12. gyalogezred indított támadást – még a páncéloshadosztály alárendeltségében – a 24. gyalogezred részeivel. A cél a Kolomija-patak elérése és a jedlynai erdő elfoglalása volt. A 12/I. zászlóalj a sűrű bozotos terepen mintegy 200 métert tört előre, amikor a 24/II. zászlóalj lemaradása miatt oldaltűzbe került. A helyzetet végül a német 196. páncélgránátos ezred egy százada stabilizálta, akik a Kolomija patak elérése után beásták magukat.<sup>52</sup>

A páncélos-hadosztály támadása a május 3-i kudarc után teljesen elakadt. Az ezután indított helyi vállalkozások néhány száz mé-

teres előrenyomulást értek csak el, azt is igen nagy véráldozatok árán. Ezekről az arcvonal-kiigazító vállalkozásokról Lakatos így ír: „Model ... továbbra is helyi előretöréseket követelt, főleg ott, ahol a térképen egy-egy beugró frontszakaszt látott. (...) Csapatsemléim fő célja az volt, hogy az elrendelt támadásokat a helyszínen fekezzem, s elrendeljem, hogy az arcvonalat feltüntető térképeken egyenes vonalakat rajzoljanak be.”<sup>53</sup>

MÁJUS 12-én a 24. gyaloghadosztály parancsnoka átvette az irányítást a 2. páncélos-hadosztály frontszakaszán is, így a 12. gyalogezred visszakerült eredeti alakulatához. Erre a frontszakaszra kerültek a 101. német vadászadosztály és a 68. német gyaloghadosztály alakulatai is. A 24. hadosztály alárendeltségében maradt az I. gépvontatású közepes tüzerosztály, és rövid ideig a 2. gépvontatású könnyű tüzerosztály és az 52. légvédelmi tüzerosztály is.<sup>54</sup>

MÁJUS 13-án megtörtént a páncélos-hadosztály kivonása és az új elhelyezési körletekbe való irányítása. A hadosztály kilépett a XI. német hadtest alárendeltségéből és Solotwina, Nadworna, Cucylow körzetébe vonult, ahol mint hadsereggközvetlen tartalék álltak rendelkezésre. Ezzel a hadosztály első harci bevetése véget ért.

#### JEGYZETEK

<sup>1</sup> Tapasztalati jelentés a 2. pc. ho. 1944. IV. 13. – VIII. 1. közti harcairól. HL. Mikrofilmtár VKF. 634/el. hdm. csf. – 1944 (Továbbiakban: Tapasztalati jelentés) 4–5. és Harctudósítás a 2. pc. ho. Nadworna–Tlumaczyk–Slobodka Lesna-i harcairól 1944 IV.13–V.14-ig *Hadtörténelmi Levéltár* (továbbiakban: HL.) VKF 634/hdm.–1944. (a továbbiakban: Harctudósítás) 4–5.

<sup>2</sup> A m. kir. 2. páncélos-hadosztály harcából I. – tp– (A tanulmányi csoport közleménye). *Hadak útján*. 1957. június–július (a továbbiakban: –tp I.–) 16.

<sup>3</sup> RUGONYI GYÖRGY: A m. kir. 2. pc. ho. hősí harcai Nadvornánál. In: Adonyi Ferenc: *A ma-*

gyar katoná a második világháborúban. Klagenfurt, 1954. (Továbbiakban: Rugonyi) 188–189.

<sup>4</sup>–tp I.–16.

<sup>5</sup>Ludvigh 11.

<sup>6</sup>KEMÉNY GYÖRGY: Egy páncélos hadnagy naplója az 1944-es galíciai és dél-erdélyi harcokról valamint az angol hadifogságról 1944–1945. *HL. Tgy.*: 3216. (Továbbiakban: Kemény) 14.

<sup>7</sup>–tp I.–16.

<sup>8</sup>Tapasztalati jelentés 10.

<sup>9</sup>Harctudósítás 6.

<sup>10</sup>Kemény 16.

<sup>11</sup>A m. kir. 2. páncélososztály harcaiból II. – tp – (A tanulmányi csoport közleménye) *Hadak útján*. 1957. augusztus (a továbbiakban:– tp.II.–) 16.

<sup>12</sup>Tájékoztató a katonai helyzetről. VKF 1. oszt. *HL. Mikrofilmár* (a továbbiakban: VKF Tájékoztató) 1944. IV. 20.

<sup>13</sup>KISBARNAKI FARKAS FERENC: *A Tatárhágó viszszanézés*. Buenos Aires, 1952. (a továbbiakban: Farkas) 10.

<sup>14</sup>Harctudósítás 7.

<sup>15</sup>PÁVA ISTVÁN: *Ország a hadak útján*. Magyarország és a második világháború. Pécs, 1996. 260.

<sup>16</sup>– tp – II. 18.

<sup>17</sup>CSERNAVÖLGYI ANTAL: *Az aranycsillag rabjai*. II. kötet. *HL. Tgy.*: 3156. (Továbbiakban: Csernavölgyi) 146–148.

<sup>18</sup>Csernavölgyi 5.

<sup>19</sup>Ludvigh 12.

<sup>20</sup>GERGELYFY IMRE: *Háborús napló*. *HL. Tgy.*: 3287. 6.

<sup>21</sup>Harctudósítás 9.

<sup>22</sup>Bene–Szabó 28.

<sup>23</sup>Bene–Szabó 39.

<sup>24</sup>–tp– II. 18.

<sup>25</sup>Harctudósítás 10.

<sup>26</sup>Harctudósítás 11.

<sup>27</sup>Kemény 17.

<sup>28</sup>CSERNAVÖLGYI ANTAL: *Az aranycsillag rabjai*. Dombóvár, 1994, 249–251.

<sup>29</sup>Harctudósítás 12.

<sup>30</sup>Bene–Szabó 29.

<sup>31</sup>Kemény 14.

<sup>32</sup>Ludvigh 14.

<sup>33</sup>Harctudósítás 13–14.

<sup>34</sup>Harctudósítás 14.

<sup>35</sup>LAKATOS GÉZA: *Ahogy én láttam*. Budapest, 1992. (A továbbiakban: Lakatos) 97.

<sup>36</sup>Harctudósítás 14. – Az idézet Friedrich őrnagytól, a 110. német páncélgránátos zászlóalj parancsnokától származik – minden bizonnyal Sztálin I.-es harckocsikról beszélt – (a szerző).

<sup>37</sup>Harctudósítás 14.

<sup>38</sup>Harctudósítás 16.

<sup>39</sup>Kemény 19.

<sup>40</sup>Harctudósítás 15–16.

<sup>41</sup>Harctudósítás 16.

<sup>42</sup>VKF Tájékoztató 1944 VI. 1.

<sup>43</sup>Bene–Szabó 33.

<sup>44</sup>Harctudósítás 17.

<sup>45</sup>Harctudósítás 17–18.

<sup>46</sup>HUSZÁR LÁSZLÓ: *Visszaemlékezés a nyíregyházi M.Kir. 12. honv. gyalogezred harcaira*. 1944. márc.–1945. jan. *HL Tgy.*: 3231. 9.

<sup>47</sup>Harctudósítás 18.

<sup>48</sup>Bene–Szabó 35.

<sup>49</sup>Harctudósítás 19.

<sup>50</sup>Bene–Szabó 35. és Harctudósítás 19–20.

<sup>51</sup>Harctudósítás 20.

<sup>52</sup>Bene–Szabó 36.

<sup>53</sup>Lakatos 101.

<sup>54</sup>CSIMA JÁNOS: *Adalékok a Horthy-hadsereg szervezetének és tevékenységének tanulmányozásához 1938–1945*. Budapest, 1961. 222.



ENGI JÓZSEF

## A szegedi kényszerpályás tömegközlekedés története

3. rész *A lóvasút üzeme, teljesítményei és villamosításának terve\**



A lóvasút üzemében az 1890-es évek végéig lényeges változás nem történt. A személyforgalom növekedésével növelték a személyzetet, a kitérőket, a kocsik és a lovak számát. 1885-ben 12 lóva, 12 kocsija és 32 fő „szolgaszemélyzete” volt a társaságnak. (1. ábra) A kocsik eleinte óránként, hamarosan félóránként, majd 20 percnként követték egymást. (2. ábra)

A társaság a személyforgalom igényeihez igazodva három új kitérő építésével szeretne volna megteremteni a járatok további sűrítésének a lehetőségét, de ezt a város mindig elutasította. A társulat 1896-ban ismét engedélyért folyamodott a tanácshoz, hogy „három új kitérőt létesítsen, mert a kocsik csak úgy közlekedhetnek sűrűbben.” A város közgyűlése 1897 januárjában tárgyalta a közúti vasút kitérőit, amiről a szegedi Napló is beszámolt:

„Zombory Antal tanácsnok előterjeszti, hogy a Közúti Vaspálya Rt. föllebbez a tanács azon határozata ellen, melyben az általa kért három újabb kitérő közül kettőt a Kossuth Lajos sugárúton, egyet pedig a Kölcsey utcában akar létesíteni. A múlt évben egyszer már elutasították ezt a kérelmet. A mérnökség azonban módosította a tervet és

bizonyos feltételek mellett az engedélyt megadhatónak vélelmezi. A tanács nem tartja megengedhetőnek, hogy a szűk Kelemen utcán kitérőt létesítsenek, mivel a forgalmat akadályozná.

Szekeres jegyző felolvassa a részvénytársaság föllebbezését, melyben a forgalom érdekében álló köztérátengedés szükségét okolja meg és kifejti, hogy a kitérő a Kölcsey utca testét metszené át és nem akadályozná a forgalmat.

Lábdy Antal nem látja be, hogy a tanács miért akarja megakadályozni az újítást, hiszen még a tanácsnak kellene arra törekedni, hogy a közönség előnyére minél több kitérő legyen és ezzel a közlekedés gyorsíttassék. Indítványozza, hogy a közgyűlés a részvénytársaság föllebbezése értelmében döntsön.

Vészits Lajos Lábdy javaslatát pártolja. A közúti vasút vonalán jelenleg nyolc kocsi jár és tízpercnként indítanak kocsikat. Ha három kitérő létesül, tizenkét kocsi fog közlekedni öt percnként. Ez a közönség előnye, és ezt a törekvést, általában a forgalom emelését és könnyítését elő kell segíteni azért is, mert 38 év múlva a közúti vaspálya a városra száll. A Kölcsey utcának különben nincs forgalma. Pártolja a föllebbezést.

Rainer József főkapitány a tanács javaslata mellett szól, mert a kitérőt nem a Kölcsey, hanem a Kelemen utcában akarják létesíteni. Az pedig lehetetlen, mert a szegedi közúti vaspálya gőzmozdony közlekedésre

\* Előző számunkban (*Belvedere Meridionale*, 2003/1-2. sz. 58.) tévesen jeleztük a tanulmány sorozat sorszámát: 1. helyett 2. rész. A szerk.

*Lejtár az 1902. é. évről.*

<u>Építések megnevezése</u>	<u>dob.</u>
1. Bostálé építék Kővágán t-telek.	40. lóra
2. Szállomány - - -	39. "
3. Lakár b. v. o. s. konyha -	1.
4. Új Lakar kamrai fűtől -	1.
5. Fűtőtár a gépek szűrés fűtől	1.
6. Kocsis fűtől. - - -	1.
7. Kocsis műhely palkol szűrés fűtől	1.
8. Vízár szűrés fűtől - -	1.
9. Erdőpuszta olaj ip. szűrés fűtől	1.
10. Szénás fűrés fűtől - -	1.
11. Szállójú géptároló b. lóra -	1.
12. Bódít szállójú szűrés fűtől	5. szűrésben
13. Nagy szállójú szűrés fűtől -	1.
14. Szűrés fűtől szűrés fűtől	1.

<u>Proletkocsisok tárgyak</u>	
15. Gőrmozdony - - -	2.
16. Szűrés lóra új vasalással -	1.
17. " " " " " " " "	1.
18. " " " " " " " "	7. szűrésben
19. Szűrés szállójú kocsis új vasalással	16.
20. " " " " " " " "	1.
21. Kocsis új vasalással - - -	1. szűrésben
22. Szűrés szállójú kocsis - - -	1.
23. Kocsis szállójú kocsis új vasalással	1. szűrésben
24. Szűrés szállójú kocsis - - -	1.

**1. ÁBRA** 1901. DECEMBER 31-ÉN 39 LOVA ÉS 17 LÓVASÚTI KOCSIJA VOLT A RÉSZVÉNYTÁRSASÁGNAK.

van berendezve. Ha ott kitérőt létesítenek, a kocsik nem mehetnek sem jobbra, sem balra. Kéri a közgyűlést, hogy utasítsa el a föllebbezést.

Obláth Lipót szerint is kétségtelen, hogy a Kelemen utcában – úgy mint a jelenben van – két sínt nem lehet lefektetni. Ezt az utcát szabályozni kellene. A kérdés tehát úgy volna megoldható, ha a Kelemen utcát a Somogyi utcától a Klauzál térig szabályoznánk, úgy

veszély nélkül lerakhatnák a kettős vágányt. Indítványozza tehát, hogy rendelje el a közgyűlés a Kelemen utca szabályozását.

Szilágyi János megjegyzi, hogy a főkapitány tévedésben van. A részvénytársaság a kitérőt a Kölcsey utcában akarja létesíteni, minthogy abban az utcában nincs is forgalom. Rózsa Izsó dr. megengedi, hogy a főkapitány információi mindenesetre figyelemre méltóak, csakhogy a kitérők először tervezett és most már túlhaladott elhelyezésére vonatkoznak. Azóta a mérnökség olyan megoldást talált, amellyel megengedhető volna a kitérő, mert e terv szerint nem a Kelemen, hanem a Kölcsey utcában nyerne megoldást. Az a kérdés, óhajtja-e a közgyűlés átengedni a teret a kitérőnek, vagy sem. Kéri ezt elvileg kimondani, a megoldást pedig bízva a közgyűlés a szabályos eljárásra.

Rainer József főkapitány indítványozza, hogy adják ki az ügyet a tanácsnak, hogy helyszíni szemle után terjesszen javaslatot a közgyűlés elé. A közgyűlés ilyen értelemben határozott.”<sup>1</sup>

A tanács előterjesztésének elfogadása után az új kitérők közigazgatási bejárását 1897. július 27-én 8 órakor tartották meg. A kitérők üzembe helyezése után, 1898. május 1-től három személykocsival több közlekedett a fővonalon és a kocsik hatpercenként követték egymást.<sup>2</sup>

Időközben új lóvasúti kocsikkal bővítették a kocsiparkot. „Az ormótlan, ócska, bárkaszerű lóvasúti kocsik helyett, melyek fűtőpó zörgéssel lármázták tele az utcát, pár napja kívülről kékere, belül sárgára mázolt, csinos, ruganyos kocsik jelentek meg. Elöl a robotoló egyetlen táltos olyan büszke önérzettel emelte föl sörényes fejét, mintha érezte volna, hogy az az üveges kocsis most az utca hőse, amellyel most ő szalad végig a sínpáron. A kocsis, kalauz és ellenőr átszellemülten álltak és ültek a kocsiban. A közúti vasúttársaság hat új kocsit készíttetett.”<sup>3</sup>

A közúti vasút a hatperces követési idővel elérte teljesítőképességének felső hatá-



## SZEVEDI KÖZUTI VASPÁLYA.

## H i r d e t m é n y.

Hogy a t. cz. közönség igényeinek lehetőkép megfeleljünk, ez év június hó 25-én egy *új menetrendet* léptettünk életbe. Ugy a magyar kir. államvasut (alföldi vasut), mint az osztrák-magyar államvasut és az arad-csanádi vasutak *összes érkező és induló vonatához* reggel 1/2 órától egész éjjelűtán 1/2 óráig közuti vonatainkkal összekötötteben lesznek.

Közuti kocsiaink ezenkívül fővonalainkon reggel 1/2 órától esti 9 óráig az eddigi **harmincz percznyi** időköz helyett ezental minden **husz perczben** fognak közlekedni.

Ugyanazon a napon az új „pü-pök-utczai” kitérő fog a forgalomnak átadatni.

Továbbé folyó hó 25-ikétől kezdve a bérlet-jegyek árát is leszállítjuk, és pedig **12 darabot** tartalmazó csomagokban **1 forintjával** számítva fognak kiadatni és a t. cz. közönség kényelmére nemcsak mint eddig az intézet irodájában, Kelemen-utczá Krikayházban, hanem a következő czég-eknél, *ugyan az árban* lesznek kaphatók.

1. Személy-pénztár a magy. kir. államvasut indóházánál.
2. Kőrösi Béla ur kereskedésében Budapesti-sugárut 34. sz.
3. Herbach János ur kereskedésében Budapesti-sugárut 27. sz.
4. Gagner Lipót ur kereskedésében Budapesti-sugárut 9. sz.
5. Brem Vilmos ur kereskedésében Széchenyi-tér.
6. Endrényi L. és társa urak könyvkereskedésében új Mayer-ház.

7. Burger G. és társa urak könyvkereskedésében Kelemen-utczá.
8. Várnai Lipót ur könyvkereskedésében Kárász-utczá 5. sz.
9. Kotányi F. ur kereskedésében Boldogasszony-sugárut 23. sz.
10. Schermann Alajos ur kereskedésében Bécsi-kört 2. sz.
11. Személy-pénztár osztrák államvasut indóházánál.

A bérlet-jegyek eladása csak a fentjelzett csomagokban 12 darabjával eszközöltetnek. Egyes jegyek nem adatnak és a csomagok részletekbe sem oszthatók.

Társulatok, testületek, kirándulók stb. *minden időszakban* külön vonatokat rendelhetnek, ha azt egy órával előbb bejelentik.

Nagyobb számú résztvevők kedvezményezett árakban is részesülnek.

## 2. ÁBRA A KÖZÜTI VASPÁLYA RT. 1885. JÚNIUS 25-TŐL LÉNYEGESEN MEGJAVÍTOTTA SZOLGÁLTATÁSÁT

rát, a forgalmat már nem tudták panasz nélkül lebonyolítani, ezért tervbe vették a hálózat villamosítását. A város idegenforgalmát a vasúti zónadíjszabás annyira megnövelte, hogy az állomásokon az utasforgalom lebonyolítása minden nap nagy nehézségekkel járt. (3-4. ábra) A város vezetői – a kereskedelmi és iparkamarával karöltve – a minisztériumban éveken át szorgalmazták a pályaudvarok bővítését, vagy egy központi pályaudvar építését. Szeged lakóinak száma 1900-ban már 102991 fő volt. A fejlődéssel együtt azonban számtalan probléma is jelentkezett. Lassan haladt az utcák és a terek feltöltése, burkolattal történő ellátása. A Szegedi Naplóban 1898. május 19-én olvasható, hogy „többször volt már panasz arról, hogy a Szeged-Rókus állomástól a városba vezető gyalogjáró elhanyagolt állapotban van. Már egy év előtt történt ez irányban főlészólálás, eléggé jogosult, mert ez a gyalogos járda az egyetlen, amelyen gyalogos ember a városból az állomásra

juthat. Ez a járó pedig igen elhanyagolt állapotban van, téglából készült, s már oly gödrös, hogy különösen éjjel alig járható. Az utazóközönség panaszát a rendőrség magáévé tette. Már egy éve jelentést tettek arról, hogy az állomáshoz vezető egyetlen gyalogközlekedési útvonal használhatatlan. Azóta sem értek rá kijavítani.”

Időközérűvé vált a tápéi komp javítása is. November 27-én azt írta a Szegedi Napló, hogy „negyven napot vesz igénybe a komp kijavítása és ez idő alatt a mindszenti komp fog közlekedni a tápéi révben.” 1899. május 16-án az újságíró botrányosnak nevezi a közúti híd elhanyagolt állapotát, majd így folytatja: „A kocsifélgjáró fakockái gödrösek, kikopottak, kész veszedelem rajta járni. Hogy nem látják meg az ilyesmit a toronyalatti főurak, hisz ők is sűrűn szoktak a hídon átjárni.” A bérkocsisok panaszai sem szűntek meg.<sup>4</sup> A korabeli sajtó segítségével még lehetne sorolni a naponta jelentkező bosszúságokat,<sup>5</sup> de ezek mellett a fejlődés is figyelemmel kísérhető. 1899-ben

már 360 telefonelőfizető volt a városban, és ezzel Szeged az ötödik volt a vidéki városok sorában.<sup>6</sup> Fokozatosan bővült a távolsági távbeszélő összeköttetés és kísérletet tettek a Telefonhírmondó létesítésére is.<sup>7</sup> Rohamosan fejlődött a posta szolgáltatása. A város különböző részén több postafiókot nyitottak.<sup>8</sup> 1900-ban már olyan hír is terjedt, hogy Szegeden állítják fel a Budapest-Vidéki Posta- és Távírda Igazgatóságát.<sup>9</sup>

Még ebben az évben megszervezték, hogy a déli vonattal érkező budapesti lapok a késő délutáni órák helyett már az ebéd utáni időben az olvasó asztalára kerüljenek.<sup>10</sup> Két új gyűjtő-postahivatalt nyitottak.<sup>11</sup> Szeged gy. 1. elnevezéssel a Kossuth Lajos sugárút 27., és Szeged gy. 2. elnevezéssel a Kálvária sugárút 26. sz. alatt. Kerékpárt kaptak a táv-

iratkézbesítők, akiknek egy hónap alatt kellett megtanulni kerékpározni.<sup>12</sup>

1899. december 13-án közölte a Szege-di Napló, hogy „egy tíz tagból álló társaság néhány héttel ezelőtt kérte a tanácstól, hogy adjon nekik kizárólagos jogot benzinmotoros automobil bérkocsikra, de a tanács a kérelmet elutasította. A társaság bejelentette a rendőrségnek, hogy megcsinálja az automobil fiakereket kizárólagos jog nélkül is. A rendőrség részéről Taschler alkapitány, iparhatósági biztos, erre felhívta a társaságot, hogy engedélyezés iránt való kérvényét nyújtsa be nála.”

A vasútállomások átépítésével, illetve bővítésével, vagy egy központi pályaudvar építésével kapcsolatban több terv látott napvilágot és azokkal kapcsolatban éles vita folyt. A fejlesztés a pénzügyi lehetőségek

## Szegedet érintő vasutak menetrendje.

1895.

### a) A m. kir. államvasutak „Szeged” állomáson.

**Indulás Budapest felé:** Sz. v. 1:48 d. u., sz. v. 4:55 reggel, k. expr. 10:57 este, sz. v. 12:56 éjjel, gy. v. 10:00 d. e.

**Czeplédre:** Sz. v. 5:20 d. u.

**Érkezés Budapest felől:** Sz. v. 9:35 este, gy. v. 5:33 d. u., sz. v. 1:32 éjjel, k. expr. 4:43 reggel, sz. v. 1:17 d. u., gy. v. 1:50 éjjel.

**Czeplédről:** Sz. v. 7:32 d. e.

**Indulás Temesvár felé:** Gy. v. 5:59 d. u., Sz. v. 2:15 d. u., k. expr. 4:49 reggel, Sz. v. 2:09 d. u., sz. v. 5:00 reggel.

**Érkezés Temesvár felől:** Sz. v. 1:26 d. u., k. expr. 10:51 d. e., sz. v. 12:33 éjjel, gy. v. 9:53 d. e., v. v. 9:37 d. e., sz. v. 7:38 este.

### b) A m. kir. államvasutak „Szeged Rókus” állomáson.

**Indulás H.-M.-Vásárhely felé:** Sz. v. 10:25 d. e., v. v. 6:40 este, sz. v. 3:45 reggel, sz. v. 3:00 d. u.

**Érkezés H.-M.-Vásárhely felől:** Sz. v. 11:46 d. e., v. v. 8:00 d. e., sz. v. 4:35 d. u., sz. v. 10:20 este.

**Indulás Szabadka felé:** Sz. v. 2:57 éjjel, t. v. 8<sup>o</sup>. sz. 8:12 d. e., sz. v. 4:45 d. u., sz. v. 11:56 d. e., t. v. sz. sz. 8:43 este.

**Érkezés Szabadka felől:** Sz. v. 12:17 éj el, t. v. sz. sz. 7:00 reggel, sz. v. 3:42 d. u., sz. v. 11:23 d. e., sz. v. 7:46 este.

### Bács-bodroghi h. é. vasut „Szeged Rókus” állomáson.

**Indulás Zenta felé:** V. v. 4:15 reggel, v. v. 2:20 d. u.

**Érkezés Zenta felől:** V. v. 9:32 d. e., v. v. 8:13 este.

### Aradi- és csanádi egyesült vasutak „Szeged” állomáson.

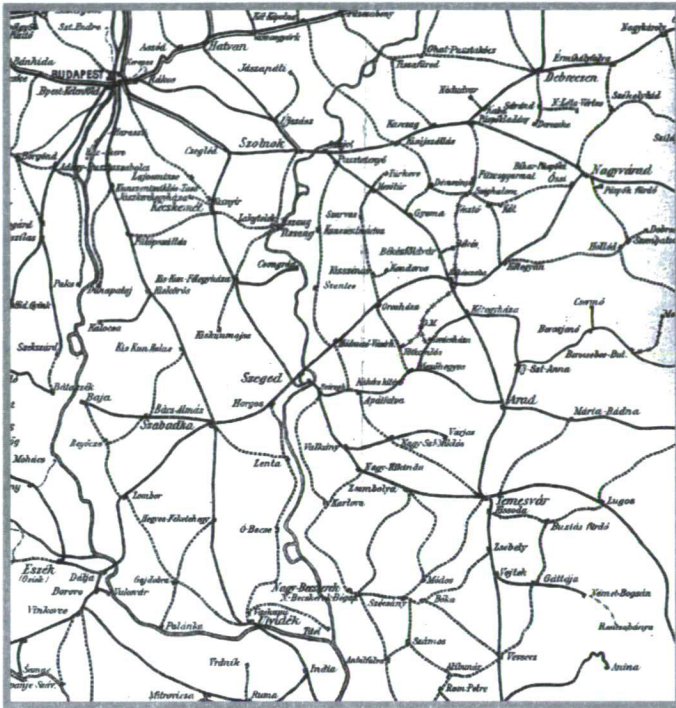
**Indulás Arad felé:** Sz. v. 6:10 este, v. v. 2:19 d. u., v. v. 3:20 éjjel.

**Érkezés Arad felől:** Sz. v. 9:27 d. e., v. v. 1:00 d. u., v. v. 9:40 este.

**Rövidítések magyarázata.** A pont előtti szám az órát, a pont-utáni a percet jelenti, — sz. v. = személyvonat, gy. v. = gyors-vonat, t. v. sz. sz. = tehervonat személyszállítással, v. v. = vegyes vonat, k. expr. = keleti express, d. e. = délelőtt, d. u. = délután.

**3. ÁBRA** A SZEGEDET ÉRINTŐ VONATOK MENETRENDJE 1895-BEN. A (SZEGED)-SZŐREG-KARLOVA VISZONYLATÚ VONALAT 1897. NOVEMBER 29-ÉN NYITOTTÁK MEG





4. ÁBRA DÉL-ALFÖLDI VASÚTI TÉRKÉPRÉSZLET AZ 1900-AS ÉVEK ELEJÉRŐL

korlátai szerint történt. 1901 júniusának végén befejezték a rókusi vasútállomás bővítését (5. ábra), 1901-ben teljesen elbontották a szegedi vasútállomást és a sokkal nagyobb méretű (lényegében a mai) állomásépületet Pfaff Ferenc tervei szerint 1902. december 1-jén nyitották meg. (6. ábra) Évekig húzódtott az újszegedi vasútállomás létesítése is, végül 1903 novemberében azt is átadták a forgalomnak. (7. ábra) A lóvasút 1899-ben 14 kocsival, 35-40 lóval és közel száz fős személyzettel bonyolította le a személyforgalmat. (8. ábra) A lovakat naponta háromszor váltották, a forgalmi személyzet napi munkaideje 12-14 óra volt. Egy kocsi napi költségéből a személyzetre 5,19 koronát fordítottak. Az istállószemélyzet naponként és lovanként 37 fillért kapott. A forgalmi személyzet „az utazóközönségtől való megkülönböztetés céljából” egyenruhát viselt.

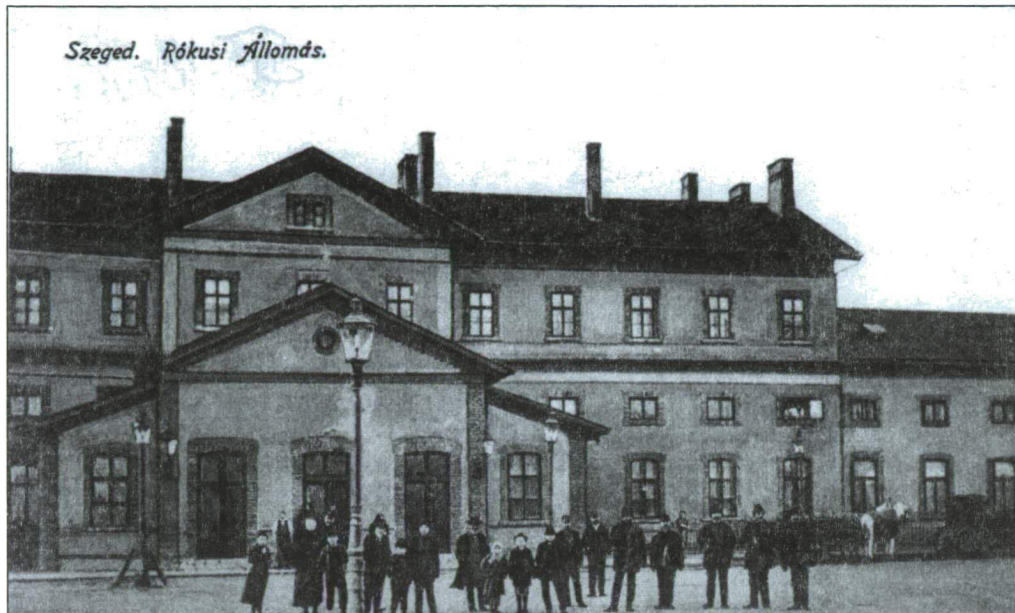
A szolgálatot a legnagyobb melegben is a legfelső gombig zárt egyenruhában és sapkában kellett teljesíteni. Problémák azonban akkor is adódtak, mert például a Szegedi Naplóban 1896. augusztus 29-én az olvasható, hogy „a közúti vasút ellen már másodízben kapunk panaszt olyan dolog miatt, ami nincs neki. Azt panasolja 4 levélíró, hogy miért nincsen ott a személyzetnek egyenruhájához illő sapkája és miért teljesítik a szolgálatot többé-kevésbé zsíros kalapban. Ezt bizony nem tudjuk, de majd ad felvilágosítást az igazgatóság.”

A részvénytársaság nagy gondot fordított a lovak ellátására, ápolására. Egy ló napi takarmányköltsége 1 korona 93 fillér, gyógy- szerköltsége 7 fillér volt. Egy kocsi napi költségéből a lovakra 9,16 koronát fordítottak. Az évenként összeállított igazgatósági jelentésekben a lovakkal kapcsolatban az alábbiak szerepelnek:

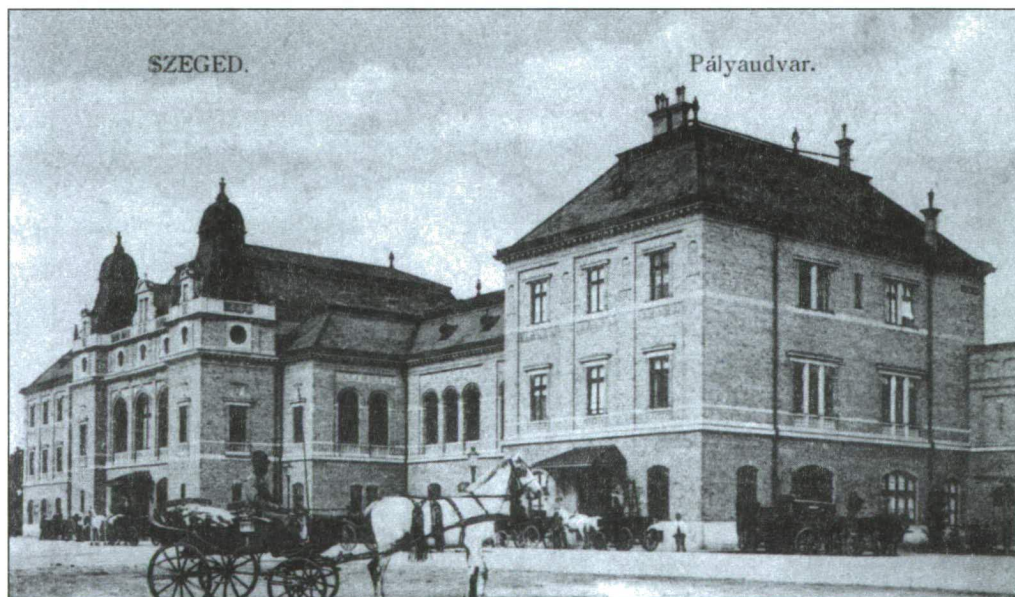
„1896-ban hátrányos volt a lóállományban fellépő influenza, minek folytán lovaink nagy része szolgálatképtelen volt, a legélénkebb forgalmi idényben lényeges közlekedési redukálásra kényszerültünk.”

„1899-ben a lóállomány 39 lóból állt. Egy ló naponta 33 kilométert teljesített A lótakarmány árai – különösen a zab –, az előző évvel szemben mérsékeltebb volt. 1900-ban egy ló átlagos napi teljesítménye 30 km volt.”

„1901-ben a lóállomány és a lovak teljesítménye nem változott, de a személyforgalom kiadását növelte az a rossz körülmény, hogy a rossz termés miatt a lótakarmány az előző évinél lényeg-

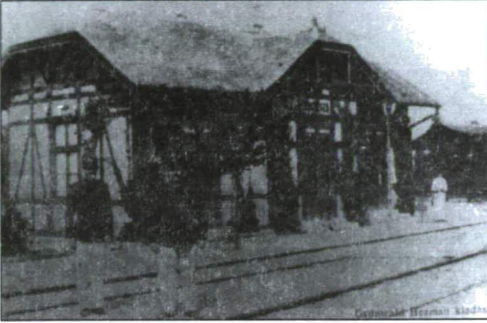


**5. ÁBRA** KORABELI VÉLEMÉNY SZERINT RÁ SEM LEHETETT ISMERNI AZ ÁTÉPÍTETT, KIBŐVÍTETT RÓKUSI VASÚTÁLLOMÁSRA, AMELYET NAPONTA TÖBB MINT KÉTEZER UTAS VETT IGÉNYBE. A VÁGÁNYOK FELŐL AZ ÉPÜLET TELJES HOSSZÁBAN ÖNTÖTTVAS-OSZLOPOS VERANDÁT ÉPÍTETEK. AZ ÁTÉPÍTÉS TERVEZŐJE ISMERETLEN, A KIVITELEZŐ ROBELLY ALADÁR ÉPÍTÉSZ VOLT



**6. ÁBRA** ÁTADÁSOKOR SZEGED ÁLLOMÁS VOLT AZ EGYIKE A HAZAI LEGKORSZERŰBB VASÚTÁLLOMÁSOKNAK. TERVEZŐJE PFAFF FERENC, KIVITELEZŐJE ROBELLY ALADÁR ÉPÍTÉSZ VOLT.





**7. ÁBRA** ÚJSZEGED LAKOSSÁGA ÉVEKIG HARCOLT A VASÚTÁLLOMÁSÉRT

gesen drágább volt. 1902-ben a lóállomány költsége azért volt lényegesen drágább, mert a kedvezőtlen szénatermésen kívül tovább emelte a széna árát az angol kormány által ezen a vidéken történt nagyobb lőfelvevásárlás és az ezzel járó nagyobb szénafogyasztás.”

„1903-ban a lótakarmány ára az előző évinél mérsékeltebb volt, de a „lókicserélési költségek” néhány ló elhullása miatt emelkedtek.”

## Lóvasúti balesetek és más események, rendeletek

A napilapok továbbra is előszeretettel foglalkoztak a „világvárosi” lóvasút minden eseményével. Az alábbi válogatás ezekből történt:

– „A Kelemen utcában ma délben egy kisebbfajta karambol esett meg a lóvasút és egy úri fogat között. Jovics báró, főhadnagy fordult be a kocsival az utcába, mikor arra túlkölt el a lóvasút s attól a lovai megbokrosodtak. Majd nekimentek a lóvasút kocsijának, de szerencsére még el lehetett oldalt fordítani az állatokat. A barátságos érintkezésnek így csak a kettőtört sárhányók adták meg az árát.”<sup>13</sup>

– „A vasúti bakteroknak van egy kis furfangos masinájuk, amit akkor szoktak a vágányokra erősíteni, ha azt akarják, hogy a robogó vonat megálljon. Valaki elcsempészett egy ilyen petárdát s letette a közúti vasút Galamb utcai vágányára. Mikor azután az éjjel egy kocsi áthaladt rajta, felrobbant. Szerencsére a kocsin nem ült senki, a tettes ismeretlen.”<sup>14</sup>

– „A közúti vasút helyi, városi tehervonataira vonatkozólag az alábbi rendeletet adta ki a főkapitányi hivatal:

1. Összeakasztott kocsikban minden harmadik kocsi fékes legyen.
2. Az utolsó kocsi okvetlen fékkocsi.
3. Minden fékkocsin fékező, nappal piros zászlóval, éjjel és ködben jelzőlámpával.
4. Ha a mozdony tolat, a kocsi előtt egy alkalmazottnak kell haladni a vágányokon.
5. A mozdony hatvan tonnánál többet nem továbbíthat.
6. A vonat az utcán csak úgy állhat meg, hogy a gyalog- és kocsutak szabadon hagyandók.”<sup>15</sup>

Év	A szállított utasok száma	Személyforgalmi bevétel, Ft	Szállított javak, t	Teherforgalmi bevétel, Ft	Különféle bevétel, Ft	Össz-bevétel, Ft	K i a d á s o k, Ft				Fölösleg, Ft	
							Központi	Személyforgalmi	Teherforgalmi	Pályafenn-tartási		Összes
(csonka) és												
1885	322 423	30 008	70 924	38 727	739	69 474	13 447	22 443	21 725	6 351	63 965	5 508
1886	211 681	20 798	32 869	19 966	416	41 181	9 472	15 751	10 784	4 057	40 045	1 136
1887	213 360	21 855	30 139	18 794	416	41 066	7 085	15 603	11 017	3 742	37 447	3 619
1888	231 556	22 327	40 247	24 961	687	47 976	10 620	16 113	17 367	3 538	47 650	326
1889	294 997	24 075	68 402	31 800	402	56 278	11 200	15 530	20 940	7 678	55 367	910
1890	363 577	27 545	55 338	25 536	2724	55 806	8 688	16 814	11 889	15 942	53 333	2 473
1891	404 715	31 220	38 079	20 952	1538	52 710	6 806	18 334	11 132	17 381	53 653	58
1892	459 235	34 149	44 297	20 843	1334	56 327v	7 022	19 809	10 348	19 190	56 369	4 2
1893	504 592	37 687	26 022	14 501	1077	53 265	6 883	21 585	8 887	15 610	52 965	300
1894	560 261	41 530	17 041	10 407	1287	53 225	12 289	23 967	7 123	8 818	52 198	1 027
1895	562 187	41 103	47 395	28 675	1768	71 546	9 388	24 404	15 012	3 290	52 094	19 452
1896	583 981	41 779	59 150	33 467	2054	77 300	8 404	25 183	19 348	4 914	57 849	19 451
1897	635 500	45 249	41 689	21 964	3718	70 931	9 430	24 073	13 072	3 068	49 863	21 068
1898	697 155	49 412	29 737	14 538	8610	72 560	11 513	30 565	7 550	2 658	52 286	20 274
1899	774 125	54 839	33 177	17 011	4154	76 084	12 073	32 746	9 028	4 171	58 018	17 986

**8. ÁBRA** A KÖZÚTI VASPÁLYA RT. TELJESÍTMÉNYI ADATAI ÉS ÜZLETI EREDMÉNYE A KEZDETEKTŐL AZ ELSŐ VILLAMOSÍTÁSI TERVIG

## A közúti személyszállítás története

2003/XV. 3-4.

– „Vasárnap délelőtt baleset történt a Kossuth Lajos sugárúton a Kórház előtt. A közúti vasúttársaság egyik szabadnapos munkása, aki kissé ptyókás állapotban fölkapaszkodott a lóvasútra, a lépcsőről lebukott. Olyan szerencsétlenül esett a kövezetre, hogy a balkeze a kerekek alá került, amely mind az öt ujját levágta. A szerencsétlenül járt munkás jajveszékelve szaladt haza, onnan a kerületi orvoshoz, aki bekötötte sebeit.”<sup>16</sup>

– „Már régen felhívtuk a rendőrség figyelmét azokra a rakoncátlan utcagyerekekre, akik folyton apróbb kellemetlenségekkel bosszantják a mi szolid lófejűnket. Kavicsokat és nagyobb durranó petárdákat raknak a sínekre az esti órákban, s nagy örömet találnak a lóvasúti kocsizökkenésében és abban, hogy a szaporán durranó petárdáktól megijedő ló örülten fut és megbokrosodik. Ilyenkor nagyokat nevetve futnak el a vásott gyerekek és inasok a mellékutcákba. Csaknem mindennaposak ezek az apró huncutkodások, ma délután azonban már komolyabb baleset érte a 19. számú lóvasúti kocsit a Kossuth Lajos sugárúton. A kocsit rendes menetsebességgel szaladt a dohánygyári váltótól, mikor hirtelen nagyot ugrott a kocsit a kerekei alá rakott kövektől, melyeket bizonyára vásott fickók tettek oda. A kocsis hamar fékezett ugyan, de azért a futó kocsit nekiszaladt a még sínre rakott nagyobb kőnek, s nagyot reccsenve megállt. A kocsivezető azonnal leugrott és látta, hogy tengelytörés történt. Emiatt a vasúti közlekedés néhány percre megakadt, míg a kocsit bevontatták az állomásra. A közúti vasút igazgatósága megindította a vizsgálatot, s a rendőrség jól tennie, ha kinyomoztatná a vásott fickókat, akik az ilyen csínytevésekkel esetleg komolyabb veszedelmet is okozhatnak. A nagyközönség érdeke, hogy a lóvasúton biztonságban érezze magát.”<sup>17</sup>

– „A Kossuth Lajos sugárút és az Anna utca sarkán történt a szerencsétlenség. Szemtanik állítása szerint a lehajtott fejjel jövő ittas ember mit sem látva haladt neki a lóvonat lovának s bár a kocsis fékezett, már nem bírta megakadályozni, hogy Zsadányi az előrész vasába

ne ütődjön. Az ember ekkor beesett fejjel a vágányok közé s abban a pillanatban keresztül ment a mellén meg a bal kezén a vaskocsi kereke. Hiába állt meg azután a 23-as, Zsadányi halottá vált. A közúti vasút 23-as számú kocsiján Baranyi Pál kalauz és Popity Antal kocsis teljesített szolgálatot, akik most vizsgálat alá kerülnek. Érdekes, hogy Baranyi Pál kalauz ma töltötte utolsó napját a közúti vasút szolgálatában.”<sup>18</sup>

– „Ritka eset, hogy valamely lóvasút mint döntnök szerepeljen a jobb társaskörben. Tegnap ez mégis megesett. A lóvasút egy kocsija a Gizella-téren fölborított egy kocsit, egy másik vaskerekű ház pedig a Boldogasszony sugárúton a 10. számú bérkocsit hozta dűlő irányzatba. Ennél fogva azt kellene binnie, mérges volt a lóvasút, de a rendőri jelentések épp az ellenkezőjéről tesznek tanúságot. A lóvasút csak oly szelíd volt mint más köznapokon, s a fellökött kocsik hajtottak neki. Húsvét napján vidám magyarokkal ilyesmi meg-esik.”<sup>19</sup>

– „Tegnap a Kossuth Lajos sugárúton ismét volt kocsiösszeütközés. A lóvasút egyik kocsija és Kelemen István ügyvéd hintója akadt össze. Nagyobb baj nem történt, a hintó azonban megromogálódott.”<sup>20</sup>

– „Két utasa volt tegnap éjjel a lóvasútnak és két útításkája. Nagyon egyforma volt az utóbbi kettő, s el is cserélték. Ennek új fekete ruhával, fehérneművel, két pár új cipővel volt tele a táskája, a másiké pedig kirurgiai eszközökkel, irrigátorttal és egyéb ilyesmivel. Ezt vitte el a diák, aki most bizonyosan kétségbeesve siratja a fekete ruháját az új cipőkkel együtt. Sírásra pedig nincs ok, az egész táska átvehető a főkapitányi hivatalban.”<sup>21</sup>

– „Most, hogy az esős őszi idő beállott, a lóvasutat is gyakrabban keresik föl az emberek. A megnövekedett forgalom miatt nagyobb figyelmet kellene fordítani a megállóhelyekre. A Rókusi Kórház előtti megállóhely veszedelmes voltára felhívjuk az illetékesek figyelmét. Az épülés alatt levő kórház gerendái és más alkatrészei az útszéli árokban vannak elhelyezve. Ha aztán itt valaki leszáll, vagy belevágódik az odahalmozott



dolgokba, vagy az árokba csúszik a sikamlós árokszélről. A környék siralmas állapotban van; szemét, sár, kődarabok mindenütt. Szegény iskolás gyerekek, fülig sárban kerülnek innen haza.»<sup>22</sup>

– „Egy lóvasúti koci alighanem a kocsis vigyázatlanságából okozott balesetet. A koci, amely a rókusi vágányokon haladt, ráfutott a húzó lóra és eltörte a lábát. A szegény állat ott maradt a vágányokon s csak később szállították el onnan.»<sup>23</sup>

– „A lóvasúton ma eltűnt egy vidéki asszony ékszere és pénze. Biresán Katica kikindai szerb nő a Szeged állomástól igyekező lóvasúti kocsin ült tízéves fiával és ment volna a rókusi állomásra. A Gizella téren a kis fiú rosszul lett, így le kellett szállniok a lóvasúti kocsirol. Sietségében a koci padján felejtette kis kosarát, amiben ékszerei és 20 forintnyi pénze volt. Ezek a kosárral együtt eltűntek, az asszony hiába kereste, nyomára nem bírt akadni. Jelentést tett a rendőrségnek, amely vizsgálatot indított.»<sup>24</sup>

– „Pajkos iskolásgyerekek mulatsága az, hogy sok ijedtséget okoz a lóvasúton ülőknek a ropogós gyufák pattogása. Mikor a koci ilyen vonalon végighalad, sorra durrognak a gyufák, az utasok, különösen a nők idegzetét alaposan megborzosgatva. Felhívjuk a rendőrség figyelmét a rakoncátlan csemetékre.»<sup>25</sup>

– „Szeged-Rókus állomás felől jött 2 óraker a 23. számú lóvasút és a másik pályaudvarra igyekezett. A Dohánygyár előtt gyerekek játszadoztak, akik a lóvasutat megpillantva a sínek közé futottak. E közben odaért a lóvasút és a gyerekek közül Kohn Béla kilenc éves fiú reá kapaszkodott a kocsihoz. A koci kalauza, Kéri János távol akarta tartani a gyerekeket a kocsitól és rájuk szólt. Erre leugrott a kocsirol az iskolás fiú, előre szaladt és a koci elején akart fölkapaszkodni. E közben megbotlott és a koci alá került, melynek kerekai keresztül szaladtak a lábán. A szerencsétlenül járt gyereket a kórházban vették ápolás alá. A kalauz jelentést tett a szerencsétlenségről a lóvasút igazgatóságának. A vizsgálat során bebizonyosodott, hogy a szerencsétlenséget a kisgyermek pajkossága okozta.»<sup>26</sup>

– „A 19. számú lóvasúti koci Szeged pályaudvar felé igyekezett a Boldogasszony sugárúton, amikor a Szivárvány utcából kifutott egy hároméves fiúcska és odaállt a vágató koci elé a sínekre. A ló már teljesen a gyerek közelébe jutott, amikor észrevette a veszedelmet Hodrován Béla lóvasúti kalauz. Gyorsan leugrott a kocsirol, és elkapta a sínek közül a gyereket, kit a másik pillanatban már elgázolt volna a ló. Az életmentő kalauzt mindenki, aki látta tettét, megdicsérte. A kisgyermeket egy rendőr vitte haza a Szivárvány utca 7. szám alatt lakó szüleikhez, Szeles István géplakatoshoz.»<sup>27</sup>

– „Súlyos baleset történt ma délelőtt a postapalota előtt a 20. számú kocsin. Gyovai László törvényszéki hivatalszolga leszállás közben oly szerencsétlenül esett el, hogy a haladó koci mellé került, és a koci lépcsője oly súlyosan megsértette a vállán, hogy eszméletét veszítette. A szerencsétlenül járt ember állapota aggasztó.»<sup>28</sup>

– „Ma reggel a Boldogasszony sugárúton eltört egy lóvasúti koci. A tőle telhető sebességgel futott a Szeged pályaudvar felé, és a Bécsi körút sarkán hirtelen nagy koppanással kiszaladt a kerek. A tengelyen eltört valami vasdarab és ennek következtében esett le a kerék. A koci tele volt utasokkal, akiket másik kocsihoz ültettek át, így szállították őket az induló vonathoz. A kocsit a kitérőbe vontatták, és ott volt, még a kovács annyira rendbehozta, hogy szállítani lehetett a Rókuson levő lóvasúti állomásra.»<sup>29</sup>

– „Majdnem végzetes kimenetelű szerencsétlenség történt ma délután fél 7 óraker a Jernei-féle ház előtt. A 22. sz. lóvasúti koci elütött egy Herczföld Ilona nevű 5 éves leánykát. A kisgyermek olyan szerencsésen esett el, hogy csak a homlokát sértette meg jelentéktelenül. A rendőrség vizsgálatot indított a baleset okának tisztázására.»<sup>30</sup>

– „Csalás a lóvasúti jegyekkel. Csaláson fogtak két kalauzt, akik elhasznált lóvasúti jegyekkel károsították a társaságot. Az egyik néhány hete lépett a társaság szolgálatába és mindjárt azzal kezdte, hogy visszaélt a beléje helyezett bizalommal. A másik kalauz vizs-

gáló-ellenőre volt a társaságnak. Ez már hét év óta manipulált. Három évvel ezelőtt már rajtakapták csaláson s akkor el is bocsátották a szolgálatból. Kevés idő múlva azután ismét szolgálatba fogadták, de aztán csak újra kezdte a tilos jövedelemszerzést. Már néhány hónappal ezelőtt feltűnt az igazgatóságának, hogy megcsappant a társaság napi bevétele. Rosenberg Nándor igazgató, aki nagy lelkiismerettel őrködik a társulat vagyonára, azonnal arra gondolt, hogy valamelyik alkalmazottja károsítja a társaságot. Nagy vigyázatra hívta föl Vastag György és Weisz Dávid ellenőröket, kik azután erősen megfigyeltek minden kalauzt. Pár napra rá megkerült a csaló, egy kalauz személyében, akit az igazgató azonnal el is bocsátott a szolgálatból.

*A kalauz oly módon csalta a társaságot, hogy az utazóközönség által a kocsiban eldobott jegyeket összeszedte, és azokat az újonnan érkező utasoknak adta el. Az ilyen jegyek árát saját céljára fordította. A napokban a 14. számú lóvasúti kocsikalauza érte tetten Weisz ellenőrt, aki hasonló visszaéléseket követett el. Ő, aki a kalauzok ellenőrzésével lett megbízva, összeszedte minden alkalommal az utasoktól a lóvasúti jegyeket s azokat újból eladta. Felszállt azokba a kiegészítő kocsikba, amelyeken jegykiadó kalauz még nem volt és az elhasznált jegyeket adta el. Hét év óta volt már szolgálatban, és azt hiszik, hogy ezen idő alatt folyton űzte a manipulációt. Három évvel ezelőtt a társaság pénztárnoka rajta fogta az üzérkedésen és akkor el is bocsátották a szolgálatból. Időközben ismét visszafogadták, s azóta mint ellenőr járta a kocsikat. Most aztán másodszor is megfogták. Balogh Márton kalauz érte tetten éppen akkor, amidőn az ellenőr a kiegészítő kocsiban osztogatta az utasoknak az elhasznált jegyeket. A kalauz nyomban elment Rosenberg Nándor igazgatóhoz és bejelentette neki a fölfedezett üzelmet.*<sup>31</sup>

– „Ismét két hűtlen kalauz bűne foglalkoztatja a lóvasút igazgatóságát. Az egyik kalauz visszaéléseit már két ízben elnézte a társaság. Most harmadszor is rajtakapták, hogy az el-

*használt jegyekkel üzérkedik. A másik kalauz azt a bűnt követte el, hogy elköltötte a jegyekért befolyt pénzt. Az eset az elmúlt vasárnap történt. Az összeg 69 korona, egész havi fizetése a lóvasúti kalauznak. Fogadalmi ünnep volt ekkor, és sokan utaztak a lóvasúton, ezért volt a napi bevétel a rendesnél nagyobb. A pénzzel este egy korcsmába tért be a kalauz és elverte a társaság pénzét az utolsó fillérig.*<sup>32</sup>

– „Lóvasúti kocsik a hóban. Tegnap dél óta megint nekilódult a havazás, ennek folytán a közlekedés meglehetősen akadályokba ütközik. Tegnap olyan rohamosan zúdult le a hó, hogy három órákor be kellett szüntetni a lóvasúti közlekedést, mert elakadtak a kocsik a hóban. Ma reggel 70 ember fogott hozzá a hó eltakarításához, ami 9 órára sikerült és attól kezdve újra megindult a közlekedés.”<sup>33</sup>

– „Könnyen végzetessé válható baleset történt ma a Dohánygyár környékén, ahol a lóvasút elütött egy asszonyt. A sínek között haladt s nem vette észre a sűrű tiülködés dacára sem, hogy a 20. számú kocsik gyorsan jön utána. Farkas István kocsislegény a fordulónál vette észre az asszonyt, azonnal fékezett is, de már késő volt, mert a ló elütötte az asszonyt, akit könnyebb sérülésekkel azonnal kórházba szállítottak.”<sup>34</sup>

– „Egy 27 éves szegedi cselédlány tegnap estefelé a Pozsonyi Ignác utca sarkán akart áthaladni, mikor arrafele jött a lóvasút. A lány előbb szeretett volna keresztül jutni a síneken, mielőtt a kocsik odaér. Tóth Pál kocsis észre is vette ezt, fékezett, azonban késő volt, mert a ló elütötte a leányt, aki könnyebb sérüléseket szenvedett a bal karján és a jobb lábaszárán. Azonnal kórházba szállították.”<sup>35</sup>

– „Húsvét hétfőn délután a Gizella téren egy utasokkal teli lóvasúti kocsik tengelytörést szenvedett és kikiszlott a sínről. Emberben, állatban kár nem esett, mindössze annyi történt, hogy a közlekedés addig szünetelt, míg a romlott kocsit a pályatestről eltávolították.”<sup>36</sup>

– „Lopás a lóvasúton. Egy vasúti ellenőr ma reggel a rókusi pályaudvarról bejövet észrevette,



hogy a közúti vonaton levő közönség közül valaki ledob az utcára egy pénztárcát. Fölvette és látta, hogy a tárcá üres. Mialatt behozta a rendőrségre, özv. Linkóné szegedi lakos jajveszékelve kereste a rókusi állomáson a tárcáját. Utána bejött a rendőrségre és jelentést tett az esetről. A tárcában tíz forint volt, s mikor kifizette a jegy árát, maga mellé tette a lóvasút padjára. A detektívek még délelőtt kinyomozták a két tolvaj asszonyt, akik beismerték a lopást.<sup>37</sup>

– „Pütkösd hétfőjén az ünneplő közönség szép déli meglepetésben részesült a lóvasút részéről. A menetrend teljes elforgatásával déltől kezdve vagy félóráig minden kocsi a rókusi állomás felé nyargalt s a szembe törekvő utasok nem tudtak lóvonatra ülni. Végre jött egy kocsi, ez aztán a mulasztást úgy akarta helyrehozni, hogy a megállóhelyeket semmibe véve vágatott ki az állomáshoz. Csak azok tudtak fölugrálni rá, akik éppen a váltóknál kaphatták el. Talán éppen ez a tornászati ügyesség keserítette el annyira a kalauzt, hogy egy 80 éves öregembert a kocsi belsejében, hölgyek jelenlétében, a legcsúnyább szidalmakkal illetett, élénk variálásával a különféle kaszárnyai műszavaknak. Közben a kocsis vágatott tovább, egy fiatal ember látva, hogy nincs megállás, légtornászati fogással élt, de pórul járt, mert orral bukott a kocsi. A Boldogasszony sugárúton meg csak szaladt a Szatymazra igyekvő közönség a kocsi mellett, bízva abban, hogy tán csak beéri, ha előbb nem, a vasútnál a kocsit. Mivel a lóvasúttársaság már sokszor kimutatta, hogy a közönség kényelmét szem előtt tartja, azt kell hinnünk, hogy a felfordult állapotot csak egy garázda, részeg kalauz idézte elő.<sup>38</sup>

– „A szegedi lóvasút részvénytársaság kérvényt nyújtott be a tanácshoz, amelyben engedélyt kér arra, hogy a lóvasút hálózatát Szeged ideiglenes állomásig meghosszabbítsa. A hatóság ma tartotta meg az állomáson a helyszíni tárgyalást és az érdekeltek hozzászólása után megadta az engedélyt a hálózat meghosszabbításá-

ra. A közúti vasút részvénytársaság a Galamb utcában fölszedi az ott lerakott síneket és a hálózatot olyképp hosszabbítja meg, hogy az a Tanítóképezde épülete előtt halad tovább a Vaspálya utcán keresztül az ideiglenes vasúti állomásig.<sup>39</sup>

– „Auer Lajos lóvasúti kalauz panaszt tett ma a rendőrségen Szalkay Mátyás ellen, aki őt késsel megszurta. Szóváltásuk volt egymással ma délelőtt, ahogy a lóvasúti telepen találkoztak, Szalkay bicskát rántott belevágta a kalauz nyakába. Szerencsére vastag télikabát volt rajta, ami a szúrás erejét fölfogta. Így is jelentékenyen megsérült a nyakán. Sebét az orvos bekötötte, a rendőrség pedig megindította a vizsgálatot.<sup>40</sup>

– „Boldogasszony sugárúton tegnap este iszonyú riadalom támadt. Amint a lóvasút elrobogott, hatalmas durranás támadt a nyomában, valósággal megreszkeztette a levegőt. Emberek-

**SZEGEDI KÖZUTI VASPÁLYA RÉSZVÉNYTÁRSASÁG.**  
**MEGHÍVÁS.**

A szegedi közúti vaspálya részvénytársaság  
t. részvényesei tisztelettel meghívataknak a  
f. 1886. évi márczius hó 28-án d. u. 4 órakor  
**Weiner Miksa** igazgatósági tag ur  
lakásában (Széchenyi-tér városi bérház  
I. emelet) tartandó  
**I. rendes közgyűlésre.**

**NAPIREND:**

1. Az igazgatóság évi jelentése és a zárszámadások előterjesztése.
2. A felügyelő-bizottság jelentése, a zárszámadás megállapítása és a fölmentvény megszavazása.
3. Határozathozatal a tiszta nyereség fölött.
4. A közlekedési tervezet megállapítása.
5. Az igazgatóság és a felügyelő-bizottság választása.

Szavazati jog gyakorlása tekintetéből a részvények legkésőbb márczius hó 27-éig

Bécsben: Dr. Reif Em. társ. elnök úrnál (I. Börsengasse 6.) vagy Szegeden: a társulat pénztáránál (Iorgalmi udvarban) térítvény mellett leteendők.)

Az igazgatósági jelentést a részvényesek a társulati irodában megtekinthetik.

Szegeden, 1886. márczius 21-én.

**Az igazgatóság.**

\*) Jegyzet: Az alapszabályok 11-ik §-a így hangzik:  
"A részvény tulajdonos egy szavazatot ad; ekkorosan azonban, hogy a részvények a magánban jelölt helyeken tartózkodnak és hogy a közgyűlés alkalomával a letéti utasítás elismerttessék."  
189

**9. ÁBRA** AZ I. RENDES KÖZGYŰLÉSEN 2500 RÉSZVÉNY KÉPVISELETE 250 SZAVAZATOT JELENTETT

2003/XV. 3-4.

ben nem esett kár, a viccelődő gézengúzoknak még eddig nem akadtak a nyomára.<sup>341</sup>

– „Tegnap egy vásáros néppel zsúfolásig megtelt kocsí haladt a Kossuth Lajos sugárúton, amikor az 52. számú ház előtt megbotlott az eléje fogott ló és a súlyos kocsí tökéletesen szétgázolta a szegény párát. Az elpusztult táltost úgy kellett elszállítani az utcáról. Azt hisszük, gazdasági szempontból is jobb volna a sínek között levő rossz kövezetet kijavíttatni, mint a lovakat elgázoltatni.<sup>342</sup>

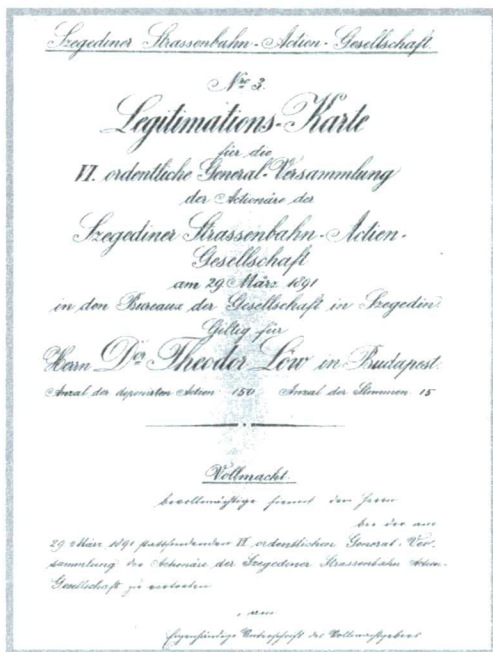
– „Ma délben a Kossuth Lajos sugárúton Lőrincz István kíségető kalauz 6 éves Lajos nevű fia folszállott a lóvasútra, hogy hazavigye az ebédbordó edényt. A Kossuth Lajos sugárút egyik kitérőjénél akart leszállni a gyerek, de olyan szerencsétlenül lépett le, hogy egyik lábán keresztülment a kocsí kereke. A kisfiú fájdalmas kiáltására azonnal megállították a kocsí s édesapja ölében vitte a kórházba. Az orvosok bámulattal konstataáltak, hogy a csontja nem tört el, a nehéz kocsí csak könnyebb zúzódást okozott.<sup>343</sup>

A részvénytársaság igazgatósága minden évben értékelő, elemző jelentésben számolt be a közgyűlésnek előző évi munkájáról. Az ezekből a jelentésekből válogatott részletek hűen tükrözik a lóvasút életét. (9-11. ábrák)

### SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS

– „Az 1888. év nem volt kedvezőbb az előző évnél. A helyi viszonyok, melyek saját intézetünk üzleti forgalmát javították volna, nem javultak. A személyforgalom az első hónapokban a rendkívül sok hóesés miatt hátrányt szenvedett. A forgalom 17 napon át egészen, 21 napon át részben volt akadályozva. A nyári hónapokban átlagosan 712, a téli hónapokban 554 utas volt egy-egy napon.”

– 1899-ben „a személyforgalom emelkedett ugyan, mégsem felelt meg a menetrend sűrítéséhez fűzött reményünknek, és ha a szeptember hóban Szegeden megtartott mezőgazdasági kiállítás nem hozott volna személyforgalmunk javára váratlan bevételelemel-



**10. ÁBRA** DR. LÖW TIVADAR A LETÉTI NYUGTA SZERINT AZ 1891-BEN TARTOTT KÖZGYŰLÉSEN 15 SZAVAZATTAL RENDELKEZETT

kedést, ez alig emelkedett volna oly mérvben és terjedelemben, hogy a kocsik szaporítása által felmerült költségtöbblet fedezetet talált volna.

A közönség még korántsem jutalmazta meg a menetrend sűrítése által neki nyújtott előnyöket, és a gyorsabb és pontosabb közlekedtetést oly mérvben, hogy az a fokozott üzem költségeknek megfelelné, és így csak a közeljövőben fog megválni, hogy a kocsik szaporítása és a menetrend sűrítéséhez fűzött reményünk nem fog-e túlságosan optimistának mutatkozni...

Rendes forgalomban állott a fővonalon 11 egyfogatú kocsí 6 percnyi menetközökben, melyekhez különösen a nyári hónapokban az érkező vonatokhoz a szükséghez és rendelkezésre álló forgalmi eszközökhöz képest, kíségető kocsik rendeltettek ki. A forgalom pontosan és akadálytalanul lebonyoló-





Szegedi közúti vaspálya részvénytársaság.

## Meghívás.

200

A szegedi közúti vaspálya részvénytársaság t. részvényesei tisztelettel meghívottnak a f. 1902. évi március hó 11-én d. e. 9 órakor Weiner Miksa igazgatósági tag ur lakásán (Klauszál-tér, keresk. és iparbank épület) tartandó

## II. rendkívüli közgyűlésére.

### Napirend :

A felügyelő-bizottság kiegészítése.

Szavazati jog gyakorlás tekintetéből a részvények legkésőbb f. évi márc. 10-ig Bécsben: Dr. Reif Manó, társ. elnök úrnál (I. Annagasse 3.), vagy Szegeden: a társulat pénztáránál, (Kelemen-utca 2.) térítvény mellett leteendő.

Szegeden, 1902. március 3-án.

### Íz igazgatóság.

Jegyzet. Az alapszabályok 11-ik §-a így hangzik: Tíz részvény tulajdona egy szavazatot ad; szükséges azonban, hogy a részvények a meghívókban jelzett helyeken letétessenek és hogy a közgyűlés alkalmával a letéti nyugta előmutatassék.

**12. ÁBRA** 1902-BEN HALÁLESET MIATT KELLETT A FELÜGYELŐ-BIZOTTSÁGOT KIEGÉSZÍTENI

évvel szemben öröndetesen emelkedett. Minden egyes napon 2212 volt a szállított személyek száma. A forgalom ugyan rendesen lebonyolódott, de nem hagyhatjuk figyelmen kívül azon körülményt, hogy fővonalunknak egyes vonalrészeinek aránytalan hossza menetrendünk pontos betartását kedvezőtlenül befolyásolja, és különösen a kocsitalálkozások pontosságát zavarja, miért is néhány kitérő elhelyezését vettük tervbe, melynek keresztülviteléhez hozzájárulásukat kérjük.” (15. ábra)

– 1903-ban „a személyforgalom tovább emelkedett, és remélhetjük, hogy ezen üzletág a célszerűtlenül beosztott kitérők rektifikálása következtében lehetőségessé váló pontos kocsitalálkozások és a forgalom pontos lebonyolítása által tökéletesedni fog. Minden egyes napon 2249 volt

az átlagos utasszám. – A kocsitalálkozások pontos betarthatása végett célba vett kitérők elhelyezése, a folyamatban levő villamossági tárgyalásokra való tekintettel nem foganatosított az elmúlt évben, minthogy azonban ezen tárgyalások várakozásunk ellenére elhúzódnak, és a kitérők elhelyezése különben sem ellenkezik az esetleges villamosüzemre való átalakításból kifolyólag beálló rendelkezésekkel, szándékunk a célszerűtlenül elhelyezett kitérők rektifikálását az 1904. évben eszközölni, mely költségeknek tiszta nyereségből való dotálását indítványozzuk.”

### ÁRUFUVAROZÁS

– 1888-ban „az ipar és a kereskedelem pangása kedvezőtlenül hatott az áruforgalomra is. A városi üzemek, a kikötő és a teherpályaudvar viszonylatában 3020, 1889-ben 5820 vasúti kocsit továbbítottak.”

– 1894-ben „az előző évi 2559 kocsival szemben csak 1655 vasúti kocsit továbbítottak. A csökkenésnek az volt az oka, hogy a „Victoria” gőzmalom saját iparvágány építésével közvetlenül csatlakozott a teherpályaudvarhoz, ezért a közúti vasút iparvágányát el kellett bontani.”

– 1899-ben „az előző évi 2754 kocsival szemben 3094 kocsit továbbítottak. A csekély emelkedés ellenére a gazdasági depresszió és az előző évi szűkös gabonatermés egyaránt éreztette hatását. A hajóátrakási forgalom, mely kezdetben az előző évihez viszonyítva kedvező fejlődést ígért, egyszerre megcsappant, úgyszintén csökkent a többi szállítmányozási fél forgalma is.”

– 1900-ban „a kereskedelemben és az iparban tapasztalható depresszió egyre jobban éreztette kedvezőtlen hatását. A teherforgalomban továbbított 3390 vagon számszerűleg némi emelkedést mutat, de az emelkedést nem az állandóan javuló forgalom idézte elő, hanem inkább helyi természetű, véletlen és múló ok. Annak tulajdonítható, hogy szerződészerűen a közraktáraknak fenntartott hajóátrakások nagy része az alacsony vízállás miatt általunk eszközöltetett. Sajnálattal kell felemlítenünk, hogy az évek



óta egyik legnagyobb teherszállítványozási felünk, a Gőzfűrészgár az első félévben üzemét beszüntette.”

– 1901-ben „a kereskedelem és a forgalom meddősege olyan hatással volt a teherforgalomra, hogy ez az üzletág úgy az előző évi, mint az előző tíz évi átlagos bevétellel szemben 40%-os csökkenést mutatott fel. Ezt a csökkenést leginkább a kedvezőtlen aratás és az általános gabonaforgalmi pangás következtében észlelhető kivitelhiány okozta, mely különösen a hajóátrakási forgalmat annyira csökkentette, hogy ez az üzletág fennállása óta a leggyöngébb volt. Összesen 1920 vagon volt a forgalom, ami 1470 vagonnal kevesebb az előző évinél.”



– 1902-ben „a teherforgalom további 20%-kal csökkent. Ez a csökkenés többnyire a hajóátrakási forgalomban beállott apadásban leli magyarázatát. Ez az üzletág csak 127 szállított kocsit mutat fel az előző évi 438-al szemben... Ez az üzletág az elmúlt évtizedben ilyen csekély eredménnyel nem végződött.”

### A kocsiforgalom alakulása

	1901. év	1900. év	Különbség
Légszeszgár	853	880	-27
Sóhivatal	172	314	-142
Fűrészgár	–	330	-330
Hajóátrakás	438	1422	-984
Különböző felek	457	444	+13
<b>Összesen</b>	<b>1920</b>	<b>3390</b>	<b>-1470</b>

Év	Utasszám (fő)	Bevétel (korona)*	Árufuvarozás (tonna)	Bevétel (korona)	Üzemi fölőslég (korona)
1900	767511	108741	34984	40989	108
1901	758800	107894	20754	24048	20449
1902	807410	115174	19510	19105	1563
1903	820991	117596	23235	27828	637

\* A koronaértéket a kormány 1899. november 1-jén kelt rendelete alapján 1900. január 1-től vezették be.

### A közúti személyszállítás története

– 1903-ban „a jó termés ellenére a teherforgalom a várakozás alatt maradt. A kedvezőtlen közgazdasági helyzetben a kiviteli forgalom is pangott. A teherforgalom az előző évi 1901 vagonnal szemben 2014 volt.”

### Lóvasútból villamos vasút. Tervek, viták és perek

Az 1890-es években már többször napirendre került a városi közlekedés korszerűsítése. A napilapok rendszeresen beszámoltak ezekről a tervekről, Olyan elképzelés is volt, hogy a lóvasút hálózatát kibővítik, új vonalat építenek a Szeszgyártól a Római, Brüsszeli és Párizsi körúton át a rókusi temetőig. A villamosítással kapcsolatos tervben a hálózat bővítését azért tartották szükségesnek, mert a város északi és nyugati része sem a városközponttal, sem a vasútállomásokkal nem volt összekötöttségben. Az átalakítás és a bővítés módozatairól és feltételeiről Rosenfeld Nándor, a társaság igazgatója egy terjedel-

Szegedi közúti vaspálya-társaság.

## MEGHÍVÁS.

A szegedi közúti vaspálya-részvénytársaság

t. részvényesei tisztelettel meghívottnak a f. 1903. évi március 22-én, d. e. 9 órákor társaságunk ülésére: Weiner Miksa ur lakásán (Klauzál-tér, kereskedelmi bankház I. em.) tartandó

## XVIII. rendes közgyűlésére.

### Napirend:

1. Az igazgatóság évi jelentése és a zárszámadosok előterjesztése.

2. A felügyelő-bizottság jelentése, a zárszámados megállapítása és a fölmentvény megszavazása.

3. Határozathozatal a tisztá nyereség fölött.

4. Az igazgatóság és felügyelő-bizottság vánszítása.

Szavazási jog gyakorlás tekintetéből a részvényes legkésőbb f. évi március 21-ig Beesten: Dr. Reif Manó úrs, elnök úrnál (L. Annagasse 3), vagy Szegeden: a társulat pénztárnál (Kelemen utca 2) térítvény mellett letendők.

Az igazgatóság jelentését a részvényesek a társulati irókában megtekinthetik.

Szegeden, 1903. március 12-én.

### Az igazgatóság.

Jegyzet. Az alapszabályok 11. §-a így hangzik:

"Ez részvény tulajdonosa egy szavazatot ad, szükség esetén, hogy a részvények a megállapított helyeken letételesek és hogy a közgyűlés alkalmával a letéti nyelvet elomuttassák.

A szegedi közúti vaspálya-részvénytársaság

## 1902-ik ÉVI ZÁRSZÁMADÁSAI.

VAGYON.		MÉRLEG-SZÁMLA.		TEHER.	
Füzet szám	K	F	Füzet szám	K	F
1	Pénztár-számla: pénzkészlet	34231	1	Részvénytők-számla: 4500 db. illetve tőkötörlesztés előjából történt visszaszámlálás következtében 4380 db, eredetileg 100 ft, lefeljegyzés után 50 ft egyenkénti növértékű részvény	438000
2	Értékpapír-számla: értékpapírok	754639	2	Tőkötörlesztési-alap-számla	45000
3	Anyag-számla: anyagkészlet	381443	3	Derulási értéktörlesztési tartalek-számla	15603388
4	Lejár-számla: Lejárások és forgalmi események, a 450,000 ft-os részvény-tőknek 1891-ben lefeljegyzés folytán 225,000 ft-ra törést le-szállítása után	47663085	4	Számlabeli tartozások	376674
5	B) Lejár-számla: pótkerületek	15603388		Nyereség	3706819
6	Fuvar-levelek-számla: készlet	7132			
7	Számlabeli követelések	3065090			
		6798981			6798981

TARTOZIK.		NYER- ÉS VESZT-SZÁMLA.		KÖVETEL.	
Füzet szám	K	F	Füzet szám	K	F
1	Személyforgalmi költségek	6775029	1	Nyeremény áthozatal 1901-ről	1193188
2	Teher- és hajóutak forg. költségei	983858	2	Személyforgalmi bevételek	11517440
3	üzletvezetési és igazgatási költségek	1454777	3	Teher- és hajóutak forg. bevételek	1910838
4	Pályafentartási és felügyeleti költségek	596786	4	Kamatok	46512
5	Adó	1029281	5	Külföldi bevételek	79825
6	Nyereség	3706819			
		14747513			14747513

Szeged, 1902. évi december hó 31-én.

Az igazgatóság:

Dr. Reif Manó elnök s. k.  
Weiner Miksa alelnök s. k.  
Dr. Löw Tivadar s. k.  
Vajda Sándor s. k.  
Löw M. s. k.  
Baracs Károly s. k.

 Rosenfeld Nándor s. k.  
vezérigazgató.

 A könyvelésért:  
Wolfner Károly s. k.

Jelen zárszámadosokat megvizsgálom, azokat a könyvekkel és azok adataival mindenben meggyezőnek találom.

A felügyelő-bizottság:

Dr. Réssa Izse elnök s. k.  
Dr. Redlich József s. k.  
Oblath Lipót s. k. 300

Nyomtatott a kiadótulajdonosnál, Endr. évi Imréné Szegeden.

### 13. ÁBRA A XVIII. RENDES KÖZGYŰLÉS MEGHÍVÓJA ÉS AZ 1902. ÉVI ZÁRSZÁMADÁS A SZEGEDI HÍRADÓBAN JELENT MEG

mes memorandumot készített, melyet előkészítő tárgyalás és az átalakítás engedélyezése céljából 1899. december 31-én nyújtott be a város tanácsához.

A memorandum bevezetőjében az igazgató utal egyéb vidéki városokra, melyek népesség tekintetében messze elmaradnak Szeged mögött, de közúti vasútjuk már régen villamos üzemre van berendezte. Európa területén 142 villamos vasúttal szemben csak 39 lévő vasút üzemel. A szegedi közúti vaspálya forgalma évről évre örvedetesen fejlődik és reményt nyújt arra is, hogy ez a fejlődés fokozódni fog. Kifejti, hogy Szeged helyi forgalmát a két vasútállomást összekötő egyetlen vasútvonal immár képtelen kielégíteni, ezért javasolja:

„Először: a jelenleg személyforgalmat szolgáló fővonal (a két vasútállomás között), valamint a Tisza Lajos körüton fekvő és jelenleg csak áruforgalmat közvetítő vonalrész (az ártézi kúttól a felső tiszai rakpartig és a Gizella tértől az alsó-tiszai rakpartig) a jelenleg elhelyezett síneknek összesen 4,9 km hosszában villamos üzemre való átalakítását.

Másodszor: a közúti vasút mai hálózatának a főhálózattal szerves összefüggésben levő és úgy az egyenes kocsiközlekedést, mint az átszálló forgalmat közvetítő alább leírt villamos üzemű vonalakkal való kibővítését:

1. A Tisza Lajos körüti vonal, mely a m. kir. államvasutak üzletvezetőségi épületénél csatlakozna a jelenleg is létező sínpályához, a Tisza



*A szegedi közúti vaspálya kirvingtársaság igazgatóságának évi jelentése az 1902. évi március 15. és 23. ül. tartandó XVII. rendes közgyűlésre.*

### Tisztelt Közgyűlés!

Mielőtt az elmúlt év üzleteredményéről jelentésünket előterjesztenék, kötelességünknek tartjuk, a közgyűlésnek elégtenni és a múlt évben elhunyt vezetéseink két tagjáról rövidtől megemlékezni, akik intézetünknek annak fennállása óta kétféleképpen voltak.

November hónap elcsúsztatott Fleischer Ignác, urban társulatunknak egyik ügyvezetője és alapítóját, aki az annak fennállása óta igazgatóságunk büszke tagja volt; december hónap pedig az éppolyan felügyelő bizottságunk hosszú éveken át volt tagja Vajda János, János urat. A boldogultak társaságunk irányában maradandó és demokráciát szerettek, és emlékeiket mindig tiszteltben fogjuk tartani.

Jelentésünk üzleti részére áttérve, nem hallgathatunk fel, hogy az elmúlt év üzleteredménye, — ahhoz, — nem volt kielégítő. — A már évek óta tapasztalt közgazdasági válság és múlt évi rossz természeti feltételek még inkább növekedett, és a Kereskedelemből és forgalomból eredő sége által általában észlelhető közgazdasági depresszió különösen teherforgalmunkra oly kedvezőtlen hatással volt, hogy ezen üzletág bevétele így a múlt évi, mint az előző 10 évi átlag bevételeivel szemben 40% al csökkenést mutat fel. — Ezen csökkenést leginkább a kedvezőtlen aratás és az általános rabomaforgalom pangás következtében észlelhető kiváltságok okozta, mely különösen hajóútunk Rodási forgalmunkat amennyire csökkentette, hogy ezen üzletág fennállása óta az mennyiségileg a leggyengébb volt. — Sőt a személyforgalom is, mely tapasztalat szerint évek óta — habár mérsékeltlen, de hirtelen megnövekedett, az elmúlt évben 0-8%nyi visszaesést mutat fel, és habár

mint a szintén tervezett sugárúti vonalakhoz és vonalakhoz.

2. A Kálvária utca-temetői vonal a fővonalból a Zrínyi és Somogyi utcák kereszteződésénél elágazva a Dugonics téren az 1. sz. pontban leírt körúti vonal keresztezésével, a belső és külső Kálvária utcán, valamint a m. kir. államvasutak töltésén is át, 3.4 km-nyi hosszúságban a temetőig terjedne. Ez a vonal lenne hivatva Szegednek egész nyugati részét a város középpontjával, valamint a vasútállomásokkal is egybekapcsolni, és egyben a város és a temető között az összeköttetést létesíteni. Ez a vonal a régóta tervezett körúti temető eszméjét is közelebb hozná a megvalósuláshoz.

3. A felsővárosi vonal a Széchenyi téri fővonalból kiágazva a Színházterem és a Batthyányi utcán át a körúti vonal keresztezése után a Szt. György utcán keresztül 2.2 km-nyi hosszban a Vásárhelyi sugárút végéig terjedne. Ez a sugárúton lenne hivatva Szeged északi részét a forgalomnak megnyitni és egyben ama

**14. ÁBRA** RÉSZLET A SZEGEDI KÖZÚTI VASPÁLYA RT. IGAZGATÓSÁGÁNAK 1901. ÉVI MUNKÁJÁRÓL KÉSZÍTETT JELENTÉSBŐL, AMIBEN MEGEMLEKEZNEK A VEZETÉS KÉT ELHUNYT TAGJÁRÓL

Lajos körúton át a Gizella térig 1.2 km hosszúságban terjedne és itt úgy a már létező fővonalba, mint az áruforgalmat közvetítő sínpályának a gimnázium előtt fekvő részébe torkolna. Ez az 1,2 km hosszú sínbekezelés ily módon lehetővé tenné, hogy a 2 km hosszú belső körúton végig villamos kocsik közlekedjenek, megfelelő átszálló forgalommal a fővonalról és a fővonalhoz, vala-

regén érlelődő tervnek a megvalósítását is előmozdítani, mely a régi „makkos erdő” helyén egy városliget létesítését célozza.

Ezekkel a vonalakkal bővülne a szegedi vaspálya jelenlegi hálózata 11.7 km hosszú hálózattá. Az áramvezető rendszerek közül a tervezet a felső vezetékű rendszer mellett foglalt állást. A teherforgalom a villamos

üzem berendezése után is a mai formában maradna fenn.

A részvénytársaság az átalakításért cserébe kéri a várostól, város által kijelölendő 2000 méter hosszú lóvasút építése alól mentse fel továbbá a kizárólagossági és elsőbbségi jogot 50 évről 63 évre emelje fel és az első 15 év alatt a községi adók alól mentse fel. Végül a megváltásra vonatkozó feltételeket úgy kéri módosítani, hogy a vállalat csak az engedélyezési idő lejártával szálljon a város ingyenes tulajdonába, és hogy megváltás esetén megváltási ár gyanánt az utolsó 5 év átlagos tiszta jövedelmének 25-szörös összege szolgáljon. Az átalakítás és a kibővítés terv szerint közel kettő és fél millió koronába kerülne.”<sup>44</sup>

A közúti vasúttársaság a cél megvalósítása érdekében megkérte a kereskedelmi minisztertől az előmunkálati engedélyt. A miniszter a kérelmet nyilatkozattétel céljából elküldte a város hatóságának. A hatóságnak tisztázni kellett, hogy a villamosság előállítási joga kit illet, mert a Légszeszgyár a várossal olyan szerződést kötött, amely szerint egyedül neki van kizárólagos joga Szeged szab. kir. város területén villamos vezeték kiépíteni, másrésről a város a szegedi közúti vasúttal kötött területhasználati szerződése értelmében 17/50-ed részben már a lóvasút tulajdonosa. A miniszter a közúti vasúttársaságnak megadta az előmunkálati engedélyt, de a város ezt csak akkor kapja meg, ha rendezzi a Légszeszgyárral fennálló, elhanyagolt jogviszonyát.<sup>45</sup> Ezt követően napirendre került a villamos vasút áramellátásának kérdése. Vámos Ármin gépészmérnök terjedelmes gazdasági számításokkal alátámasztott tanulmányban foglalkozott ezzel a kérdéssel, és arra a következtetésre jutott, hogy „városunk érdekében áll, hogy a létesítendő elektromos vasút a Légszeszgyárral egy közös áramfejlesztő telepet tervezzen, sőt, ha egyik vagy másik vállalat, – ami azonban nem valószínű – ezen egyesülést megakadályozná, a város hatóságának a rendelkezésre álló eszközeivel kellene kieszközölni

Vasuti menetrend.						
Az éjjeli órák esti 6 órától reggeli 6.50-ig a percek számjegyeinek aláhúzása által vannak megjelölve.						
Érvényes 1902. évi május hó 1-től.						
1. Szeged-Rókus—Szeged.						
		Személy vonat				
		I. II. III. oszt.				
Szeged-Rókus	ind.	12.27	8.30	11.20	8.85	4.58
Szeged	érk.	12.47	8.87	11.33	8.83	5.10
2. Szeged—Szeged-Rókus.						
		Személy vonat				
		I. II. III. oszt.				
Szeged	ind.	2.27	10.15	2.15	6.06	
Szeged-Rókus	érk.	2.45	10.30	2.33	6.23	

**15. ÁBRA** SZEGED ÉS SZEGED-RÓKUS VASÚTÁLLOMÁS KÖZÖTT 1891 ÓTA KÖZLEKEDTEK AZ ÁTSZÁLLÓ UTASOK RÉSZÉRE ÜZEMBE HELYEZETT HELYI VONATOK. TALÁN A VÁROSI KÖZLEKEDÉS VONALVEZETÉSÉRE IS HATÁSSAL LETT VOLNA, HA MÁR 1869-BEN ÜZEMBE HELYEZIK ÖKET

*az egyesülést, esetleg a Légszeszgyárnak az elektromos vasút terhére való beváltásával is, mert csak ilyen módon jutna a város közönsége elektromos erőhöz.”<sup>46</sup>*

A tanács kiküldött egy nagy bizottságot a lóvasút villamosításának tanulmányozására, Zombory Antal tanácsnokot és Tóth Mihály főmérnököt pedig Budapestre, Szabadkára és Temesvárra küldte a villamos vasutak tanulmányozása céljából.<sup>47</sup> Nagyon lassan halad a villamos vasút ügye, olvasható a Szegedi Napló 1900. június 29-i számában. „A tanács elásta az ügyet hosszú időre ismét azzal, hogy tanulmányútra küldte Tóth Mihály főmérnököt és Zombory Antal tanácsnokot. Semmi szükség ugyan erre a tanulmányútra, de arra mégis jó, hogy akad ismét egy ok, amellyel pihentetni lehet a sürgős ügyet. A tanácsnokok pedig nem sietnek, először elmennek szabadságra, keresztyülhenyelik a nyarat s majd valamikor novemberben, amikor már az ősz is végét járja, indulnak az útra. A főmérnök ma mondta, a



nyáron semmi esetre, valamikor az ősszel indul a tanulmányútra.”

1901 januárjában lejárt a szegedi villamos vasút előmunkálati engedélye. A társaság elkészítette a tervrajzot és azt már másfél éve benyújtotta a városi tanácshoz. A tervrajz ma is ott fekszik a jogügyi tanácsnok asztalán, olvasható a napilapban, majd így folytatja: „A miniszter az előmunkálati engedély megadásakor felhívta a hatóság figyelmét, hogy legyen a társaság segélyére. A város ennek úgy tett eleget, hogy megakasztotta a munkában a társaságot. A közúti lóvasúttársaság a szegedi légszesz- és villanytelep vezetőségével fogja a villamos vasutat létesíteni oly módon, hogy a villanytelep szolgáltatja a kocsik részére a villamos erőt, a társaság pedig az egész üzemet fogja kezelni. A társaság most megújítja a miniszternél az előmunkálatokra az engedélyt s nyomban hozzáfog a villamos vasúti vonalak kitzűzéséhez.

Rosenfeld Nándor, a közúti lóvasúttársaság igazgatója a napokban a torony alatt járt s Zombory Antal jogügyi tanácsnokkal értekezett a villamos vasút építése ügyében. Az igazgató a társaság nevében kérte a hatóságot, hogy az előmunkálatok keresztülvitelét tovább már ne akadályozza. Engedje meg, hogy a vonalak irányát kitzűzzék s a kitérők helye megállapíttassék. Bejelentette továbbá az igazgató, hogy az esetben, ha a város és a Légszeszgyár között folyamatban levő pör a hatóság javára dől el, ami kétségtelen, úgy a már foganatósított előmunkálatok nyomán azonnal hozzáfog a társaság a vonalak kiépítéséhez. Abban az esetben, ha a bíróság a Légszeszgyár javára döntene, úgy a lóvasúttársaság az előmunkálatok foganatósítása dacára a várostól szerzett összes jogokról lemond.

Arról is hír van, hogy a Légszeszgyár új tulajdonosai beszüntették a pert, mivel a szerződésből látják, hogy a város hatóságának elvitathatatlan joga van a lóvasút társaságnak engedélyt adni a villamos erő előállítására. De ha a per tovább folytatódna is, már az nem hátráltatja a villamos vasút kiépí-

tését, mivel a villamos társaság elhatározta, hogy nem állít föl külön villanytelepet, hanem a szegedi légszesz és villany gyártelepről szerzi be a kocsikat hajtó motorikus erőt.”<sup>48</sup>

Készülhet-e Szegeden valami tanulmányút nélkül? – kérdezi az újságíró, majd így válaszol: „Nem, nem készülhet. Eppen ezért a tanács mai ülésén senkit sem lepett meg, dr. Tóth Pál h. kultúratanácsnoknak ama előterjesztése, hogy a szegedi villamos vasút tárgyában Zombory Antal tanácsnok és Tóth Mihály főmérnök haladékokat kérnek tanulmányúti előlegeik elszámolására egészen március 31-ig, mert közbenjött más elfoglaltságuk miatt még nem utazhatták be egészen azon földterületet, amelyet a mappán kiszemeltek. Az utazások javarésze még csak most következik a villamos vasút érdekében. A tanács a kért haladékokat megadta, mivel a főmérnöknek már megengedte, hogy a villamos vasút tanulmányát, amelyet újévre kellett volna benyújtania, csak március 31-én adhassa be. Ezen villamos ügyre nézve Ivánkovits főügyész megjegyezte: Kellő lassúsággal folyik!”<sup>49</sup>

A szegedi Légszeszgyár új vezetősége ismételten kijelentette a városi hatóság előtt, hogy semmiféle akadályt nem gördít a szegedi lóvasúttársaság villamos üzemre való átalakítása elé, és a város ebben az ügyben szabadon intézkedhet. Maga a Légszeszgyár óhajtja a legjobban, hogy a közúti vasúttársaságnak az engedélyt kiadják, mert akkor a Légszeszgyár is engedélyt kap a villanyvilágítás kiterjesztésére. Ez a terv a város számára is előnyt biztosítana, mert ha a légszesztársulat a Kosuth Lajos sugárúton kábel helyett a felső vezetéket kiépítheti, ez annnyival olcsóbb, hogy a villamos áram árát 7 fillérről 3 fillérré lecsökkenti. A Légszeszgyár a város más részén hajlandó lenne kábelt fektetni. A szegedi közúti vasúttársaság is sürgette a várossal a megállapodást, mert ha nem kap engedélyt az átalakításra, új lóvasúti kocsikat, lovakat szerez be és lemond a villamosítás tervéről. A társaság kérte a tanácstól, hogy a két éve benyújtott beadványát intézze már el

és ne halogassa tovább.<sup>50</sup> Szeged város közgyűlése 1902 szeptemberében arra kötelezte a tanácsot, hogy a lóvasúttársaság villamos vasút tekintetében beadott kérvényét 30 nap alatt intézze el.<sup>51</sup> A tanács, mely ezt a határozatot ellenezte, nem akart eleget tenni a közgyűlés rendelkezésének, hanem ahhoz a jól ismert módhoz folyamodott, hogy a főügyéssel a közgyűlési határozatot megfölbbeztette. A főügyész a föllebbezésben azal érvelt, hogy *„A város és a Légszeszgyár közötti szerződést magyarázó per van folyamatban s amíg az befejezést nem nyer, a közúti vasútnak villamos üzemre való átalakítására az engedély nem adható ki.”*

A légszeszgyár új tulajdonosai, akik eddig sem vitatták a városnak a szerződésben biztosított jogát, most hivatalosan is értesítették a tanácsot, hogy a per továbbvitelére semmi szükség, ők elismerik a város engedélyezési jogát.

A belügyminiszter a föllebbezést elutasította azzal, hogy *„A t. főügyész fellebbezésének csak akkor van jogosultsága, ha a törvényhatóság már érdemileg döntött valami közérdekű ügyben és ezen döntő határozatot az ügyész a közérdekre károsnak, avagy éppen törvényellenesnek tartja, mely esetben egyenes kötelessége, hogy azzal szemben a közérdeket megoltalmazza. A jelen esetben azonban nem ügydöntő határozatról, hanem csak annak előkészítésére szolgáló tárgyalások elrendeléséről van szó, amely rendelkezés ellen az annak végrehajtására hivatott hatóságok részéről fellebbezésnek nincs helye, sőt ellenkezőleg, azoknak a kötelessége a rendelkezésnek a lehetőségig érvényt szerezni.”*<sup>52</sup>

A hatóság, amely eddig folyton halogatta a szegedi villamos vasút építésének ügyét, ez után az erős lecke után, amit a belügyminisztertől kapott, most már kénytelen-kelletlen hozzáfogott az ügy tárgyalásához. Zombory Antal tanácsnok elkezdte tanulmányozni az évek alatt összegyűlt terjedelmes aktacsoport és ígérete szerint ha az ügy tanulmányozását befejezi, azonnal összehívja az ez ügy-

ben kiküldött bizottságot. Ennek a bizottságnak tagjai voltak: László Gyula polgármester-helyettes, Zombory Antal, Fodor Károly dr., Gaál Endre dr. tanácsnokok, Ivánkovits Sándor dr. főügyész, Csonka Ferenc városi vegyész, Csernovita Agenor, Láczaizabó Jenő, Reiniger Jakab, Obláth Lipót, Reöck Iván, Rósa Izsó dr., Stelczel Frigyes, Wagner Károly és Vass Károly törvényhatósági bizottsági tagok.<sup>53</sup>

Zombory Antal a bizottságot február 9-én, vasárnap délelőtt tíz órára összehívta, de több bizottsági tag más elfoglaltsága miatt az időpontot áttette hétfőn délután négy órára. Ekkor tárgyalták volna a közúti vasúttársaság ismert kérvényét, amit még az előző év őszén 30 nap alatt kellett volna elintézni, de az ülés elmaradt, mert Zombory Antalnak, aki az ülés elnöke lett volna, sürgős, hirtelen közbejött családi ügyben el kellett utaznia. Zombory Antal ötnapi távollét után tért haza Münchenből és február 21-én, hétfőn délután négy órára ismét összehívta a bizottságot.<sup>54</sup>

A Szegedi Napló 1902. február 23-án, vasárnap, erről a várható eseményről terjedelmes cikkben tájékoztatta az olvasókat: *„Végre megkezdik a villamos vasút ügyének tárgyalását. A forgalom maga is megkívánja a modernebb közlekedési alkalmatosságot. Aktuális lett a társaság azon terve, hogy közúti vasúthálózatát kibővítsé és a jelenlegi két pályaudvar közötti fővonal, valamint a Tisza Lajos körúton fekvő s jelenleg teherforgalomra használt vonalrész a jelenlegi síneknek 5 kilométernyi hosszában villamos üzemre átalakíttassék. Kí akarja azután még terjeszteni a villamos vonalat a társaság az üzletvezetőségtől kezdve a Tisza Lajos körúton egészen a Gizella térig, azután megcsinálná a Kálvária utca – temetői vonalat egészen a temetőig, a felsővárosi vonalat a Szechenyi tértől kezdve a Színház téren, Szt. György utcán át a Vásárhelyi sugárúton végig. Minden mellékvonal közvetlenül csatlakozna a fővonalhoz. A kibővített pálya 11.7 km hosszú volna, s rajta menetrendszerűen 25 motoros kocsik közle-*



kedne, a fővonalon 4, a Tisza Lajos körúti vonalon 6, a Kálvária utcai és a felsővárosi vonalon 8 percnyi időközökben. A teherforgalom maradna a mai formában. Az 1884-ben kapott 50 évből már 15 év eltelt, ezért kéri a társaság, hogy a 2 és fél millió korona tőkebefektetést tekintetbe véve 63 éves engedélyezési időt adjon a város, amikor a lóvasúti villamosá alakul.”

A hétfőn délutánra összehívott bizottsági ülésen Zombory Antal elnök ismertette az ügyet és az addigi tárgyalásokat, a Légszesztársulattal folytatott pört, amiben eddig még nincs eredmény, majd áttért a közúti vasút beadványára. Kijelentette, hogy a bizottság érdemileg még nem tárgyalhatja a részleteket. A Szegedi Napló február 25-én az elhangzottakról még ezt írta: „*Polczner Jenő ügy értesült a helyi lapok közléseiből, hogy a Légszesztársulatnak nincs ellenvetése az ellen, hogy a közúti lóvasúti társaság villamosra változtatja át a kocsijait.*”

Zombory Antal fölvilágosítással szolgál, amely szerint a Légszesztársulat tett ilyen kijelentést, de hozzájárulásával e pörben elfoglalt álláspontján nem változtat.

A főügyész arra hívta fel a bizottság figyelmét, hogy meg kellene vizsgálni a lóvasúttársaság könyveit és azt keresnie, nem volna-e érdemes, hogy a város megváltsa a jogot és maga létesítse a vasutat. Felolvassa a szerződést, mely szerint a városnak ehhez joga van.

Stelczel Frigyes azt óhajtja, hogy ne vágjunk ilyen messzire elébe az ügynek. Hogy milyen módon küzdhetjük le a nehézségeket, arra később térhetünk rá. Könnyű közlekedés kell, ez egyik feltétele a modern életnek. Obláth Lipót szűkebb bizottság kiküldését kéri, amely tájékozódást szerezne arra, hogy a város kezelésében miként működne a vállalat. Bíró Benő h. főmérnök a tárgyalás menetére nézve Stelczel felfogását pártolja. Minthogy a lóvasúttársaság részletes tervvel állt elő, azt kellene tanulmányozni és tárgyalás alá venni, mely vonalakat kell elfo-

gadni és milyen kivitelben. Csányi János szerint azt kell elhatároznunk, hogy mit akarunk, a közúti vasúttársaság azután megmondja, hogy mennyiért teszi meg. Lichtenberg Mór azt hangoztatta, hogy a lóvasúti társaság pénzt nem kért, csak a koncesszió meghosszabbítását. Zombory Antal ismételtén kérte a bizottságot, hogy térjenek át a vonalak megállapítására. Bíró Benő kéri egy szűkebb bizottság kiküldését, amely felülvizsgálná a beadványt.”

A szűkebb bizottság tagjai lettek: Stelczel Frigyes, Pillich Kálmán, Obláth Lipót, Zombory Antal, Ivánkovits Sándor dr. és Bíró Benő.

A szűkebb körű albizottság március 12-én tartotta ülését, amelyen Stelczel Frigyes még három vonal kiépítését javasolta. Ezek:

1. Felsőváros felől a Stefánia előtt, az Iskola utcán át a Gizella térig.
2. A Széchenyi tértől az Újszegedi Népliget vendéglőig.
3. Az új vágóhidig, bárhol épül fel. Az új vágóhidhoz teherszállításra is alkalmas vágányokat kell lerakni.

Zombory Antal véleménye szerint nem kell összekombinálni az új vágóhidhoz vezető vonalat, mert oda vasúti sínek fognak vezetni. Pillich Kálmán véleménye szerint az utászaktanyáig kellene vezetni a vonalat.

A felső vezeték oszlopaival kapcsolatban a bizottság azt javasolja, hogy a társaság három minőségű oszlop alkalmazására legyen kötelezve: az egyszerűbbtől a csinosabbat át egészen a díszesig.<sup>55</sup>

1903. január 1-jén már annak a reményéről írt a Szegedi Napló, hogy talán dűlőre jut a villamos vasút ügye. „*Erről már három év óta tanácskoznak az illetékesek. Két évig a város és a Légszeszgyár között fennálló per akadályozta az eredményes munkát, az elmúlt évben azonban lényeges előrelépés volt tapasztalható. A lóvasúttársaság tervei szerint a két vasúti pályaházat összekötő mostani sínpáron kívül még a teljes Tisza Lajos körúton, a Kálvária utcán a*

2003/XV. 3-4.

temetőig és a Vásárhelyi sugárúton a felsővárosi temetőig fektetnek le síneket. Ezeket a terveket a hatóság olyan értelemben kérte kibővíteni, hogy a Petőfi Sándor sugárúton a löversenytérig és a közúti hídon át az Erzsébet ligetig is létesítsenek villamos vasutat. Ezt követően semmi nem történt. November 21-én olvasható ugyanebben a lapban, hogy „a késlekedés oka nem a hatóságban van, már régebben megpróbálta az egyezkedést a lóvasúttársasággal, azonban eredménytelenül. A feltételek elfogadhatatlanok a város részéről:

– csak egy sín pár és mindenütt felső vezetékes rendszer,

– kizárólagos engedély 63 esztendőre,

– pótdó-mentesség 13 esztendőre.

Ennek ellenében a város a tiszta jövedelem 25%-ában részesülne. Olyan feltételek ezek, amelyek nem kívánatosak a városnak akkor sem, ha igazán kívánna a közlekedés megkönnyítését. Olyan feltételek ezek, amelyek félreérthetetlenül azt bizonyítják, hogy nem akarásnak nyögés a vége.

Az előzmények azt mutatják, hogy ezzel a társulattal nem fog a város dűlőre jutni.

A társaság ma előterjesztést adott be a tanácsnak, kifejtve a maga álláspontját. A beadványban kijelenti mindenekelőtt, hogy a kiküldött albizottság álláspontja szerint az eredeti terv egyes vonalrészeinek kiépítése egyelőre elhagyható. Felsorolja ezeket az elhagyható vonalrészeket, köztük a Vásárhelyi sugárúti és a Kálvária úti vonalrészeknek a temetőig tervezett vonalát, mivel ezek kiépítését a forgalom érdekei egyelőre nem igénylik. Azután a vasúttársaság bemutatja azt az építési programot, amely szerint a vasút régi vonalait villamos üzemre lesznek átalakítandók. A részvénytársaság a hálózat kiépítését és átalakítását négy építési időszak alatt tartja megvalósíthatónak:

Az első időszakban átalakítaná a mostani személyforgalmi vonalat, mely a rókusi állomást a Szeged pályaudvarral köti össze. Az ártézi kúttól a Gizella térig terjedő vona-

lat folytatná a Tisza Lajos körúton vezetendő új vonal. A második építési időszakban kiépítendőnek tartja a kiskörúti vonalrészlet a Tiszáig, vagyis egyfelől az ártézi kúttól a Ferencz József rakpartig, másfelől a Gizella téren át az Erzsébet rakpartig, továbbá a Ferencz József rakparttól a Széchenyi térig vezetendő új vonalat.

A harmadik építési időszakban kiépítené a Kálvária utcai új vonalat a Kálvária térig, vagy a Kordás-sorig és a Szabadkai sugárútig a Tisza Lajos körúttól a Vámház térig terjedő részét (új vonal), de csak azon esetben, ha a közbűvőhid a Vámház téren épül fel.

A negyedik építési időszakban kiépítené a Kálvária úti új vonalat a központi temetőig és a felsővárosi vonalrészlet a Gedó-féle mulatóig. Az utászlaktanyához vezető vonalat elejtették, de elejtették az újszegedi vonal kiépítését is, mert a forgalom csak ünnepnapokra szorítkozik.

Egyébként a kiépítés sorrendjén a tárgyalások folyamán még változtathatnak.”

Kijelenti az előterjesztés, hogy a társulat az összes vonalat egyvágányúra, felső vezetékes rendszerrel építené ki, feleslegesnek tartja a két sín pár lefektetését, mert a 4 percenkénti menetrenddel, pótkocsik alkalmazásával, kellő számú kiterőkkel a leggyorsabb forgalom is lebonyolítható.

A részvénytársaság az építés részleteit és a költségvetést csak akkor mutatja be, ha a létesítésre nézve legalább elvi álláspontra jut a várossal. Az előterjesztés szerint a közúti vállalatba eddig 528016 forint 94 krajcárt fektetett a vállalat. Arra nézve, hogy mily módon óhajtaná a közúti vasutat villamossá változtatni, és a szükséges pénzműveleteket megoldani, a következő proposíciót teszi:

„I. A megkötendő szerződés alapján részünkre kizárólagos engedély volna adandó arra, hogy Szeged város belterületén villamos üzemre berendezett vonalat építhessünk és üzemben tarthassunk.



2. Az engedély tartama 63 évben lenne megállapítandó.

3. A vállalat részére 15 év pótdómentességet kér.

4. A pálya egy sín párral, megfelelő kitérőkkel és felsővezetékkel építendő.

5. A város az évi mérlegben kitüntetendő és a részvényesei között felosztandó tiszta jövedelemben, amennyiben ez az alapszabályszerű leírások és a terv szerint eszközöndő törlesztések után a befektetett tőke 6%-át meghaladja, ennek a 25%-a erejéig részesülne.

6. Szeged város polgármesterének vagy az általa kiküldendő megbízottnak szavazati és tanácskozási joga lenne a társulati üléseken.”

A Szegedi Közúti Vaspálya Részvénytársaság évi rendes közgyűléseire összeállított igazgatói jelentésben a villamosítással kapcsolatban az alábbiak szerepelnek:

#### XV. rendes közgyűlés

(1900. március 25.)

„Szeged szab. kir. város forgalmi érdekeinek állandó figyelemmel kísérése arra indíttatott minket, hogy a villamos üzem kérdésével bővebben foglalkozzunk, és ha sikerülne az engedély jóindulatú és méltányos revízióját kieszközölni, és az által, ha csak némileg is intézetünk jövőjéhez nélkülözhetetlen előfeltételeket biztosítani, nem fog részünkről az áldozatkészség hiányozni, a villamos üzemre való átalakítás és ezzel kapcsolatosan hálózatunk kibővítése által a szükséges igen tetemes befektetéseket eszközölni, mint a város hatóságánál és azon reményünknek adunk kifejezést, hogy intézetünk törekvése a város közlekedési szükségét szolgálja, és illetékes helyeken a jogosan megérdemelt előzetekénységgel fog találkozni.”

#### XVI. rendes közgyűlés

(1901. március 31.):

„Üzemünk villamos erőre való átalakítása és a hálózat kibővítése iránt még a múlt évben megindított eljárásunkról még nem jelenthetünk eredményt, azonban minthogy

a városi tanács a bekért adatokkal most már rendelkezik, reméljük, hogy ezen ügy elintézése ezután gyorsabban fog előrehaladni.”

#### XVII. rendes közgyűlés

(1902. március 23.):

„Hálózatunk villamos üzemre való átalakítására vonatkozólag a tárgyalások Szeged szab. kir. város tanácsával immár folyamatban vannak és minthogy ebbeli tervünk általános rokonszenvvel találkozik, reméljük hogy annak megvalósulása sikerülni fog.”

#### XVIII. rendes közgyűlés

(1903. március 22.):

„Hálózatunk villamos üzemre való átalakítására vonatkozólag van szerencsénk jelenteni, hogy ebbeli tárgyalásaink még eddig befejezést nem nyertek és Szeged szab. kir. város tanácsával még folynak.”

XIX. rendes közgyűlés (1904. március 25.):

„A villamosági tárgyalások várakozásunk ellenére elhúzódnak.”

Ez a megállapítás az 1903. évre vonatkozik, amikor már-már valóban megcsillant a remény, hogy a villamosítás ügye elmozdul a holtpontról. El is mozdult, csak erre később került sor. Ennek eseményeit a következő részben foglaljuk össze.

#### FELHASZNÁLT IRODALOM

Csongrád Megyei Levéltár iratai.

JATE Egyetemi Könyvtár és a Somogyi Könyvtár folyóirat-gyűjteménye.

APRÓ FERENC: *Szegedi képeslapok*. A képeslapok Szegedje. Szeged, 1999.

PÉTER LÁSZLÓ: *Szeged utcanevei*. Szeged, 1974.

TERHES SÁNDOR – NAGY ISTVÁN: Lófejűek, pöfögők a vaspályán. *Városi Közlekedés*. 1985/1.

ENGI JÓZSEF: *Szeged közlekedéstörténete*. *Városi Közlekedés*, 1983/2., 4. sz.

2003/XV. 3-4.

## JEGYZETEK

<sup>1</sup> *Szegedi Napló*, 1987. január 29.

<sup>2</sup> *Szegedi Napló*, 1897. július 18.

<sup>3</sup> *Szegedi Napló*, 1896. szeptember 10.

<sup>4</sup> A bérkocsik állomáshelye mindig vita tárgya volt. 1901. szeptember 27-én jelent meg a *Szegedi Napló*ban, hogy a „rókusi állomásnál a lehető legrosszabb helyen állnak a fiákkerek, terjesztve a szennyet és a bűzt. A rendőrség a köztisztaságra való tekintettel most átíratot intézett az üzletvezetőséghez, hogy készíttessen az állomás előtt megfelelő aszfaltburkolatot szennyelvezető csatornával együtt a fiákkerek számára.”

1902-ben Rainer János főkapitány már szükségesnek tartotta a bérkocsi-szabályzat átdolgozását. Szükségesnek tartotta továbbá azt is, hogy a bérkocsi-tulajdonosokat kötelezzék arra, hogy zárt kocsi járassanak, tisztességes ruházatú és a városban tájékozott kocsisokat alkalmazzanak. Legfontosabbnak tartotta, hogy végre egyfogatú kocsik is legyenek Szegeden. (*Szegedi Napló*, 1902. november 23.)

1903. november 1-én közölte a *Szegedi Napló*, hogy „A mai nappal érdekes újítás lépett a közönség szolgálatába. Gottlieb és Schwimmer vállalkozók a régi Szeszgyár helyén berendezték nagy telepüket. Egyelőre csak nyolc egyfogatú kocsit vonult ki, de azok számát ötvenre egészítik ki. Az új kocsik magyar gyártmányúak és főként szegedi iparosok kezemunkái. A kocsikat ifj. Hodács János kocsigyáros, a lószerszámokat Benedek Imre szegedi szíjgyártó készítette. A vállalkozók a konflisok bakjaira takaros, magyar ruhás kocsisokat ültetnek. A magyar kocsisruha dolgában kikérték Beck István tanácsát és útbaigazítását. Ennek alapján a viselet pörgekalap, Hunyady-dolmány, kivarrt cifra szűr és csizma volt. Az egyfogatú kocsik mától kezdve mérsékelt viteldíjakkal állnak a közönség szolgálatára.”

1903 végén a bérkocsi szabályrendelet több pontját revízió alá vette a Rainer József főkapitány elnöklété alatt összeült bizottság. Nem javasolták a bérkocsi számának csökkentését, mert az egyfogatú kocsik száma már húsz fölött volt, de a kétfogatúak száma közel ennyivel csökkent. Azt viszont előírták, hogy október 1-től május 1-ig csak zárt kocsikat lehet közlekedtetni. (*Szegedi Napló*, 1903. december 17.)

<sup>5</sup> A jellemző problémák:

a) „Az alföldi metropolis nagyon rászolgált már egy másik titulusra, lehetne már az építkezési botrányok városának is nevezni. A belvárosi óvoda alig tíz esztendősen épülete inog, repedezik, állítólag azért, mert Szécsi Ede új házának a tűzfalát szabályellenesen az óvoda tűzfalához építették, ami nagy terhével ráncbezedik az óvodára. Ha a Szécsiféle ház felépül, az óvodát, ami végtelen hanyagsággal és könnyelműséggel alap nélkül épült, alá kell falazni, különben összedől.” (*Szegedi Napló*, 1903. október 22.)

b) „Végére járunk már az esztendőnek, de azért még mindig csak papíron végzik az idej utcafeltöltéseket. A közgyűlés még a tavasszal kimondta a Kossuth Lajos sugárút és a Laudon utca (*ma Mikszáth Kálmán utca és Károlyi utca*) közötti városrész idén történő feltöltését, de először az érdekelt városrész lakossága tiltakozott ellene, most amikor végre belenyugodtak az érdekelték a feltöltésbe, nincs rá pénz.” (*Szegedi Napló*, 1903. november 22.)

<sup>6</sup> *Szegedi Napló*, 1899 április 1. – A vidéki városok előfizetőinek száma: Arad 436, Temesvár 435, Zágráb 417, Pozsony 411, Szeged 360.

<sup>7</sup> Szegeden a Telefonhírmondó szervezése 1898-ban kezdődött. A Kaszinóban február 23-án nagy érdeklődés mellett bemutatót tartottak. Később a háromszáznál több szegedi érdeklődő többször sürgette a Hírmondó kiépítését, de arra mindig csak ígéretet kaptak, végül 1900. június 3-án közölte a *Szegedi Napló*ban, hogy „nem lesz Telefonhírmondó Szegeden. A kereskedelmi miniszter értesítette a hatóságot, hogy Szeged város a területére nem kap helyi Telefonhírmondót. Az a részvénytársulat ugyanis, mely vállalkozott a Budapest–Szeged–Szabadka–Temesvár közötti fővonal kiépítésére, nem nyert a városokban elég helyi előfizetőt, ezért a miniszter sem kötelezheti a társulatot a helyi Telefonhírmondó berendezésére.”

<sup>8</sup> *Szegedi Napló*, 1899. október 22. – a szegedi posta forgalma 1898-ban az alábbi volt: érkezett 2975 128 levél és levelezőlap, 135 798 csomag, 8 008 pénzes levél, 17 862 utánvétel, 206 467 utalvány, 4 337 megbízás, 78 225 távirat. Feladás: 176 826 ajánlott levél, 170 846 csomag, 17 794 pénzes levél, 56 472 utánvétel, 111 383 utalvány. Távbeszélés 638 597 esetben történt. A feladásra került levelekről és levelezőlapokról nincs adat.

<sup>9</sup> *Szegedi Napló*, 1900. január 19., 21. és 25.



<sup>10</sup> *Szegedi Napló*, 1900. február 14.

<sup>11</sup> *Szegedi Napló*, 1900. június 1. Ezen a napon nyitották meg az új postahivatalokat.

<sup>12</sup> *Szegedi Napló*, 1900. május 29. Arról tudósít a lap, hogy „biciklit adnak a sürgönyhordók alá, hogy a szolgálat gyorsabb legyen. A postaigazgatóság három kerékpárt bocsájtott a posta és táviráda rendelkezésére. Az újítás néhány napja lépett életbe. Az igazgatóság már hónapokkal ezelőtt fölhívta Gulyás Ferencz főfelügyelő-postafőnököt arra, hogy azon ideiglenes szolgálatra alkalmazott távirat-kézbesítőt, aki egy hónap leforgása alatt nem tanul meg kerékpározni, bocsássa el a szolgálatból. Ma már valamennyi kézbesítő biztosan ül a biciklin.”

<sup>13</sup> *Szegedi Napló*, 1896. május 6.

<sup>14</sup> *Szegedi Napló*, 1896 július 18.

<sup>15</sup> *Szegedi Napló*, 1897. július 8.

<sup>16</sup> *Szegedi Napló*, 1897. szeptember 20.

<sup>17</sup> *Szegedi Napló*, 1897. november 16.

<sup>18</sup> *Szegedi Napló*, 1898. március 31. Anna utca,

ma Pozsonyi Ignác utca.

<sup>19</sup> *Szegedi Napló*, 1898. április 12.

<sup>20</sup> *Szegedi Napló*, 1898. április 14.

<sup>21</sup> *Szegedi Napló*, 1898. június 22.

<sup>22</sup> *Szegedi Napló*, 1898. október 14.

<sup>23</sup> *Szegedi Napló*, 1898 november 2.

<sup>24</sup> *Szegedi Napló*, 1898. november 3.

<sup>25</sup> *Szegedi Napló*, 1898. november 13.

<sup>26</sup> *Szegedi Napló*, 1899. december 5.

<sup>27</sup> *Szegedi Napló*, 1900. április 21.

<sup>28</sup> *Szegedi Napló*, 1900. április 22.

<sup>29</sup> *Szegedi Napló*, 1900. április 28.

<sup>30</sup> *Szegedi Napló*, 1900. június 24.

<sup>31</sup> *Szegedi Napló*, 1900. július 6.

<sup>32</sup> *Szegedi Napló*, 1900. augusztus 12.

<sup>33</sup> *Szegedi Napló*, 1901. január 31.

<sup>34</sup> *Szegedi Napló*, 1901. február 7.

<sup>35</sup> *Szegedi Napló*, 1901. február 24.

<sup>36</sup> *Szegedi Napló*, 1901. április 9.

<sup>37</sup> *Szegedi Napló*, 1901. május 15.

<sup>38</sup> *Szegedi Napló*, 1901. május 28.

<sup>39</sup> *Szegedi Napló*, 1901. szeptember 7. – A római katolikus tanítóképző és internátus 1894 őszétől 1923-ig a Boldogasszony sugárút 57. szám alatt az Allemann-házban volt. A Vaspálya utca ma Szent Ferenc utca. Szeged állomás régi felvételi épületét az Osztrák–Magyar Vasúttársaság építette az akkori igények szerint. Az 1890-es években már az átmenő utasokat nem számolva, naponta 3000-3500

utas vette igénybe az állomást. A város vezetőinek kitartó szorgalmazására került sor a régi felvételi épület elbontására, és a helyén egy sokkal nagyobb méretű új felvételi épület építésére. (*Szegedi Napló*, 1901. március 10.) Az építkezés időtartamára az állomás rendező pu. felőli oldalán ideiglenes utasforgalmi épületet építettek, a régi felvételi épület elbontása 1901. május 17-én kezdődött. (*Szegedi Napló*, 1901. május 17. és 18.).

Szeged rendező p'lzaudvaro a személy I., és személy II. sz. vágányokat, amelyeken a személyszállító vonatok ma is közlekednek, 1901. december 11-én adták át a forgalomnak. Ekkor történt a személy- és tehervonatok forgalmának szétválasztása. A személy- és gyorsvonatok ettől a naptól nem álltak meg a rendező pályaudvaron.

<sup>40</sup> *Szegedi Napló*, 1901. október 27.

<sup>41</sup> *Szegedi Napló*, 1902. május 7.

<sup>42</sup> *Szegedi Napló*, 1902. július 29.

<sup>43</sup> *Szegedi Napló*, 1903 július 31.

<sup>44</sup> *Szegedi Napló*, 1900. január 11.

<sup>45</sup> *Szegedi Napló*, 1900. augusztus 19. A lap arról ír, hogy bajos dolog lesz a közúti vasúttársaságnak villamos üzemre való átalakítására az engedélyt megadni, mert a városnak 40 évre terjedő szerződése van a Légszesztársulattal, amely szerződés kizárólagos jogot biztosít a Légszesztársulatnak a város területén villanytelep felállítására. Az ügyet tanulmányozó bizottság kilátástalannak tartja a per esélyét. Ezt a „mumust” állítják most a terv kivitele elé.

<sup>46</sup> *Szegedi Napló*, 1900. február 18.

<sup>47</sup> *Szegedi Napló*, 1900. február 2.

<sup>48</sup> *Szegedi Napló*, 1901. január 20.

<sup>49</sup> *Szegedi Napló*, 1901. február 1.

<sup>50</sup> *Szegedi Napló*, 1901. szeptember 1.

<sup>51</sup> 423/1901. IX. 18. sz. közgyűlési határozat.

<sup>52</sup> *Szegedi Napló*, 1902. január 10.

<sup>53</sup> *Szegedi Napló*, 1902. január 15.

<sup>54</sup> *Szegedi Napló*, 1902. február 9., 11., 16. és 21.

<sup>55</sup> *Szegedi Napló*, 1902. március 13. – Március 28-, 29- és 30-án Stelczel Frigyes háromrészes tanulmánya jelent meg a Szegedi Naplóban. Részletesen elemezte az üzemmódokat, a vonalvezetést, a vonalak kiépítését, az egy- és kétvágányú pályákat, az áramvezetés lehetőségeit és az üzemköltségeket, Stelczel Frigyes ekkor a MÁV szegedi üzletvezető-ség helyettes-vezetője, 1905–1908-ig a vezetője volt.

PUSZTAI JÁNOS

## Fejezetek a szentesi repülés történetéből

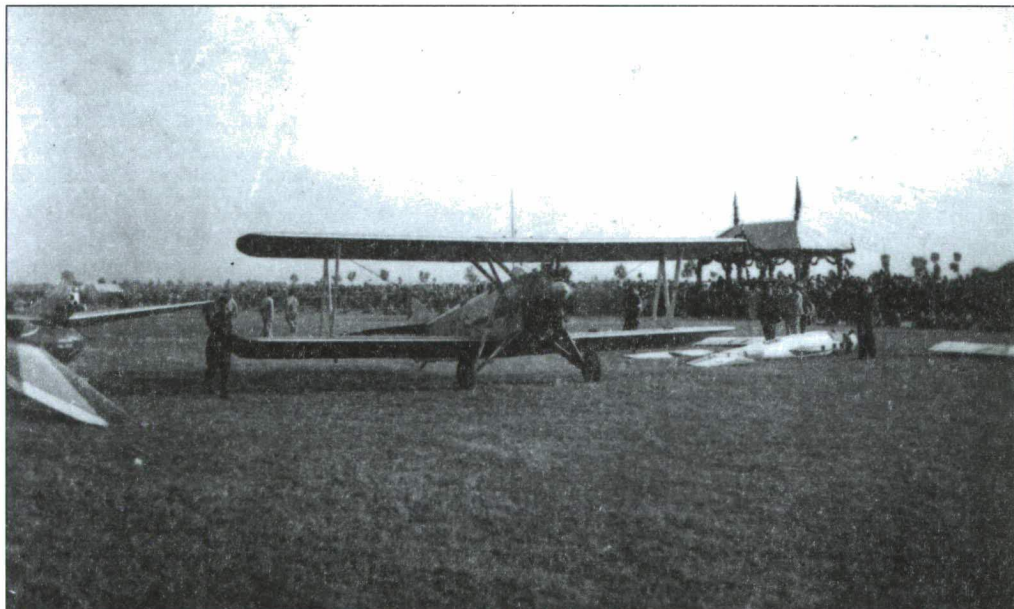
IV. rész



### Az aranykor nyitánya: 1938

A megindult folyamat lendületét megtörni már az ellenerők sem voltak képesek. Az 1930-tól 1938-ig tartó időszakot a csendes fölkészülés időszakának, a vihar előtti csend éveinek jellemezhetnénk. A revíziós politika, majd az abból sarjadó győri program és a következménye, a Huba-hadrend ötéves tervzetét már a gazdasági korlátok miatt sem lehetett megvalósítani. Ezt még tovább terhelte a megcsonkult ország kellő ipari háttérének hiánya. A hadi megrendelések jelentős részének az ipar csak korlátozott-

tan tudott eleget tenni. A német ígéretek, hitegetések ellenére is csak mérsékelten teljesítették a magyar állam megrendeléseit, ugyanakkor a katonai vezetés olyan követelményekkel lépett föl, mintha eleget tettek volna hadiipari szállításaiknak. A katonapolitika – az ismert tények ellenére – hadászati jelentőségénél fogva is jobban favorizálta a légierőt, és azt sugallta, hogy „a következő háború a levegőben fog eldőlni...” A légierő kizárólagosságát hirdető gondolat hadászati szempontból mindenképpen szerencsétlennek bizonyult. Több, mint sajnálatos, hogy ez a téveszme a korszak politikai vezetőinek is



SZEMTŐL SZEMBEN A HA-RIS JELŰ BL-16-OSSAL REPÜLŐNAPON. (GULLAY-ARCHÍVUM)



fixa ideájává lett, ami súlyos áldozatot követelt a légtervédelmi erőktől. Ennek a politikai-statégiai rögeszmének sem a gazdasági, sem a technikai, sem személyi feltétele nem volt meg. A Huba-hadrend – amely a légierő fejlesztését is magába foglalta – egy olyan feszített költségvetési törvénynek volt függvénye, amely az első évében is csak 60%-ra teljesült és a következő években is hasonló tendencia jellemzett. A Darányi-kormány a győri beszéd, a milliárdos beruházási törvény okozta feszültség miatt május 13-án lemondani kényszerült.

A trianoni diktátum tiltotta a katonai repülést. Rejtett, polgárinak álcázott alakulatainál a technikai és a személyi állomány még a békés viszonyokhoz mérten is a mélypont közelében volt, pedig a háború előszele egyre érezhetőbbé vált. Ennek tudatában szinte egy csapásra kellett volna ütőképes légierőt teremteni a pénztelenség állapotában. Szentesen jól működött a 1935-ben meghirdetett Bonczos-féle megyei repülőalap, a *Jövőre repülünk!* mozgalom. A szakemberek jól látták, hogy az egyetlen járható út a sportrepülésen keresztül vezethet a hiányzó személyi állomány gyors pótlására, mégis csak a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap volt az egyetlen ilyen szervezet, melyet a kormányzó 1938-ban, a 70. születésnapján hozott létre. Ez már országos méretben volt képes a repülő katonai előképzéséhez alapvető támogatást nyújtani.

Ahhoz, hogy a szentesi repülés rövid idő alatt az országos élménybe emelkedhetett, olyan dinamikus, fáradhatatlan, gyakorlatias és hivatali lehetőségeik felső határán teljesíteni képes emberek kellettek, akik követni tudták a nagyformátumú vitéz dr. Bonczos Miklóst, és szervezői erényeit ki tudták egészíteni kiváló személyes adottságaikkal, rátermettségükkel, hivatásszeretetükkel, mint vitéz Bogyai Kamill százados<sup>1</sup>, Massányi Sándor, a köztisztviselőben álló „Manó bácsi”<sup>2</sup>, a későbbi főoktató, majd Schlett

László oktató és Vass Mihály műbútorasztalos, gépépítő-hangármester, csörlőkezelő, később oktató is. E csoport fáradhatatlan munkája teremtette meg, rakta le az alapjait a szentesi repülésnek, és emelte a vidéki vitorlázórepülés legjobbjai közé, mert a valóság csak kivételes esetekben halad az érte tenni akarók (előre megrajzolt) erővonalai mentén.

Az Országos Magyar Idegenforgalmi Hivatal (OMIH) 1934-ben elindított kezdeményezése a légiturisztikai leszállóhely létesítése érdekében – bár a sportrepülés irányába fordult az érdeklődés – nem szűnt meg működni. Dr. Szentkirályi Ákos levélben értesítette a város polgármesterét, hogy 1938. január 25-én tárgyalni jön Szentesre, melyre kéri a helyőrség parancsnokát, a rendőrség vezetőjét, a tűzoltó parancsnokot, a mentők főnökét, az idegenforgalmi iroda vezetőjét, Báthory László református lelkészt, az 595. sz. Cserkész Csapat és a sportrepülő egységének parancsnokát, valamint a Shell Kőolaj Rt. és a Vacuum Oil Co. képviselőjét is meghívni, mert szándékukban áll a szentesi turisztikai repülőteret mielőbbi bekapcsolása a nemzetközi forgalomba.<sup>3</sup> Kéri a polgármester urat, hogy a közeljövőben jelöljön meg egy olyan alkalmat, ahol ünnepélyes keretek között átadhatják a turisztikai repülőteret működési engedélyét. Ez mindannak ellenére történik, hogy a közelmúltban Szentesen járt légügyi szakemberek még mindig nem találtak alkalmasnak a repülőteret talaját motorosgépek leszállására. A város a hatalmas anyagi áldozat ellenére sem tudta befejezni az előírt régi és újabb feladatokat, például 1934 óta nem történt meg a repülőteret meszelt kavicsú határának a megjelölése és a város nevének kiírása, valamint a szélzsák beszerzése. A város a cserkészrepülőktől várta a feladat elvégzését, de sem anyagot, sem eszközöket nem adott a kezükbe. A legnagyobb feladat – ami nem hárítható át a tenni akaró, repülni vágyó fiatalokra – a repülőteret újrafüvesítése

2003/XV. 3-4.

és a sok esőtől ismét zombékossá lett terület planírozása.<sup>4</sup>

Az OMIH szakértői több nyelvet is beszélő repülőtéri szolgálat megszervezését támasztották követelményül. Úgy látták célszerűnek – nyilatkozták –, ha a feladatra alkalmas városi tisztviselőket készítenek fel az idegen repülők fogadására és állandóan hívható telefont is bocsátanak a rendelkezésükre.

Gróf Zichy Nándor, az OMIH igazgatója az 1841/1938. sz. április 29-én kelt levelében sokadszorra is megkérdezte dr. Kanász Nagy Sándor polgármestert; „Megfelelő állapotban van-e már a légiturisztikai leszállóhely? Készek-e az esetlegesen érkező külföldi repülőgépek fogadására?”

Március 26-ra a Postás Egyesület meghívására Szentésre érkezett Bánhídi Antal, a híres Gerle típusú repülőgépek tervezője, az ismert sportrepülő. Az előadást az ipartestület zsúfolásig megtelt nagytermében tartották meg. Dél-amerikai repülőútjáról számolt be, melyet Albrecht főherceggel tett meg. A bevétellel a budapesti sportrepülő szakosztályt támogatták. A belépti díj 1 pengő, illetve 80 és 60 fillér volt.

Az április szenzációja az volt, hogy Albrecht Ferenc József Károly főherceg, a „szenvedélyes főúr-pilóta” saját gépén, a Gerle 15-ön – tervei szerint inkognitóban – Szentésre jött. Nem csak a cserkészrepülők látványos eredményei vonzották a városhoz, hanem az is, hogy feleségül kérte az anyai ágon szentesi származású Bocskay Katinka tanítónőt, akinek a nagybátyja, Farkas Géza Kosuth téri hentesmester a városban élt. „A főherceget Katinka kísérte el a látogatásra” – pletykálták valóságá. Azt ígérte, hogy ittléte alatt megszemléli a szentesi cserkészrepülőket is, ennek megtörténtéről nincs információnk. A visszautazás körülményeit már az inkognitó teljes homálya borítja. (Az esküvő Pannonhalmán, a székesegyházban volt má-

jus 9-én.) A korábbi hangárépítési elképzelést fölülbírálták és egy korszerűbb elgondolás megvalósításának lehetőségét keresték. Vitéz Bogay Kamill is papírra vetette ebbéli gondolatait, de végül is a legilletékesebb, a Múgyetem segítségét kérték. Egy modern géptároló terve kezdett kibontakozni. A májusban megrendelt plánum az előzetes információ szerint augusztus végére elkészül és így az építés október végére befejezhető lesz – gondolták. Az adományokból ekkorra már jelentős összeg gyűlt össze, amely nemcsak a repülőgépek vásárlására, hanem a hangár építésére is elégségesnek mutatkozott még akkor is, ha a teljes költség meghaladná a 30 000 pengőt. – közölte az őt kérdező újságíróval Massányi Sándor, mert az átszervezett Idegenforgalmi Hivatal is jelentős támogatást ígért. A cég néhány héten belül valóban átutalt ezer pengőt a cserkészrepülőknél. Júliusban a Légügyi Hivatal (LÜH) 3800 pengővel járult hozzá a szentesi cserkészrepülők gondjainak megoldásához. Juttatását azzal a meghatározással bocsájtotta a sportrepülő rendelkezésére, hogy abból 2500 pengőt a hangárra, 1300 pengőt pedig egy siklógép építésére kell fordítaniuk. A repülők öszre tervezték a betonhangár építését, mert a gépeiket addig, mint korábban is, csak szűk műhelyekben és raktárakban, minden repülés után szétszedve kényszerültek tárolni. Csongrád megye főispánja a honvédelmi miniszter támogatást javasoló és a tájékoztatást kérő levélre válaszolva közli (július 20.), hogy a megyei (szentesi) cserkészrepülők egyesülete szabályosan, a LÜH engedélyével 100-nál is több taggal működik. Ötven fő az aktív létszám, akik csaknem valamennyien kezdők és közülük is 35-en voltak 22 évnél fiatalabbak. A növendékek többsége helybeli, de néhányan Hódmezővásárhelyről, Csongrádról, Kistelekről és Felgyőről vesznek részt a repülési napokon. Meghatározóan a 16-22 éves korú fiatalok tanulják itt a repüléskultúrát, a repülés tudo-



mányát. Eddig három vitorlázógépet építettek, és a lakosság támogatásával évi 5-6000 pengővel járulnak hozzá a működéshez. Alig két héttel később a Magyar Aero Szövetség (MAESz) elnöke, Horthy István levélben értesítette vitéz dr. Bonczos Miklós főispánt, hogy a megye és a város a szentesi cserkészrepülőket a repülés ügyének támogatásáért tett erőfeszítéseit méltányolva jelentős anyagi juttatásban részesíti. A város vezetője 0,5%-os pótdadó kivetésével, azaz évi 1500-1500 pengővel tervezte támogatni az Attila Cserkész Csapatot és a Bethlen Gábor Csapat cserkészrepülőit. A megyei kisgyűlés a felajánlott támogatás elfogadását és a pótdadó mértékét megszavazta. Az akkor még nem látható aranykor első jeleit summázhatnánk a mai frázissal: „Ha egy bolt beindul...”

1938-ban, sőt 1939-ben is több alkalommal is kereste meg mind a megye, mind a város vezetőit a Honvédelmi Minisztérium repülőszázad, repülőalakulatok és repülőosztály elhelyezése ügyében. A döntésre illetékes városi közgyűlés és a jóváhagyó megyei kisgyűlés elfogadta a fölajánlott lehetőséget, de erre – mint látni fogjuk – csak 1944-ben került sor részben a sportrepülőtéren, részben a város környékén táborigelleggel, amikor hadműveleti területté nyilvánították a megyét és benne a várost. A HM kérte terület alsó határa 200 kh volt, amit csak azzal a feltétellel lehetett a Felső csordajáráson létrehozni, ha a szelevényi utat áthelyezik a Nagyhegy szélére. A város, látva az alakulat Szentesre helyezésének előnyeit, bérleti díj ellenében vállalta volna az átadandó terület közművesítését. A város 1 millió pengő befektetését is érdemesnek találta volna a repülőtér katonáivá alakításához. A LÜH szakembere mind terjedelem, mind formai szempontból megfelelőnek találta a kiszemelt területet. A Huba I. hadrend kialakítása során merültek fel ezek a kérdések. Egyébként a honvédelmi miniszter már a hangáravatón közölte a cserkészrepülőkkel, hogy a

szentesi sportrepülőtér már az avatásától kezdve katonai szükségrepülőtér is.

Dr. Dósa Elek megyei főispán július 9-re meghívta dr. Kanász Nagy Sándor szentesi és dr. Pirocska János csongrádi polgármestert, a járási szolgabírákat, a szentesi és a csongrádi gimnázium igazgatóját, vitéz Boggyay Kamill csendőr századost, a cserkészrepülők fáradhatatlan vezetőjét és még több olyan személyt, akik az ifjúság nevelésével foglalkoztak. Elhatározták, hogy a gimnáziumok alsó osztályainak tanulóit repülőmodellezésbe, míg a felső tagozat növendékeit a vitorlázórepülésbe igyekeznek bevonni. A két gimnáziumból 20-20 növendéket, míg az egyéb rétegekből ugyancsak 20 főt igyekeznek megnyerni a vitorlázó repülésnek. Itt jelentette be a főispán, hogy a megye három gyakorlórepülő gép építését és egy újabb csörlőautó beszerzését támogatja az év során.

A szentesi repülés 1938-ban jutott fejlődésének abba a fázisába, amikor már kevesebb központi támogatással is képes volt viszonylag olcsón fölkeszíteni repülő növendékeit a katonai előképzésre. Azok a városok, községek, melyeknek fiai a szentesi repülőtéren kaptak kiképzést, a Szentesre és a haza történő szállításukért évi 1400-1700 pengőt fizettek a cserkészrepülőeknek. 1939 nyaratól szinte egymást érték a nyári vitorlázórepülő táborok, ahol a fiatalok megtanulhatták a repülés ábécéjét.

Március vége lett, amikor a szállító-kocsi átalakításával Vass Mihály is elkészült, mert az a korábbi gépekhez, a Zöglinghez és a Tücsökhöz volt méretezve, és mivel a Vöcsök terjedelmesebb volt, át kellett alakítani azt. Amíg a szállító-kocsi átszabása zajlott, egy nyolctagú csapat Esztergomban vett részt továbbképzésen. Szentesről ott volt vitéz Boggyay Kamill százados, Massányi Sándor C-vizsgás mb. oktató, Untermüller Endre csörlőkezelő, Csuray Ernő A-vizsgás tisztviselő és Báthory László református lelkész, az 595. sz. Bethlen Gábor Cserkész Csapat



2003/XV. 3-4.

parancsnoka. Szolnokiak közül, – akik akkor ismerkedtek a Vöcsökkel – Schneider Emil főoktató, Kószeg Ferenc C-vizsga aspiráns és Stipsits Bertalan B-vizsgás mérnök vett részt az esztergomi táborban.

*Első tavaszi üzemnapjukat '38. április 10-én tartották a szentesi cserkészrepülők. Előbb nem tudtak kezdeni, mert a csörlőautó generáljavitása – a szerelő betegsége miatt – nem készült el időre. Ez volt az az alkalom, amikor Massányi Sándor – akit a Magyar Aero Szövetség ajánlott – C-vizsgás oktatójelölt bemutatkozhatott a szentesieknek. Pesten csatlakozott az Esztergomba tartó csoporthoz és ettől kezdve mindhalálig szentesivé lett. Ekkorra érkezett meg Esztergomból az új, a Weis Manfréd és családja által ajándékozott Vöcsök típusú középteljesítményű vitorlázórepülőgép. A repülő üzemnapot változatlanul Schneider Emil szolnoki oktató vezette. Az autóbusz 32 fillérért szállította az érdeklődőket a repülőtérre.*

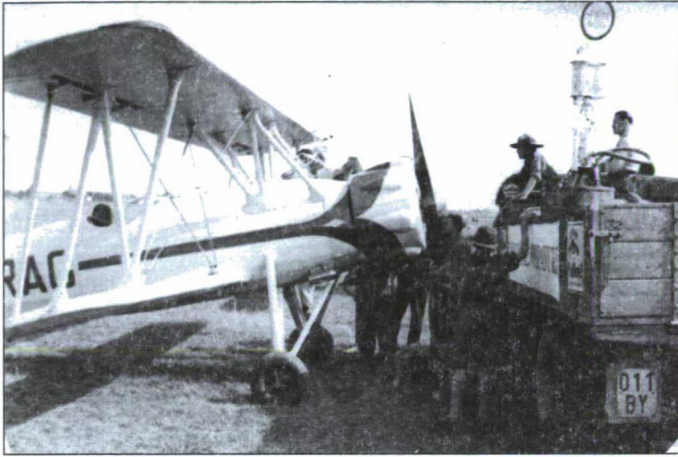
A Magyar Cserkész Szövetség az újonnan felavatott budaörsi repülőtéren rendezte fennállása 25. évének jubileumi díszszemléjét a kormányzó előtt. A szentesi cserkészrepülők is részt vettek a rendezvényen. A csörlőautó vontatta szállítókoszijukkal, rajta az új Vöcsökkel először Szolnokra mentek, ahol előbb bemutató repülést tartottak, mert vendéglátóik ekkor repültek először ezzel a nagyszerű középteljesítményű géppel. A szolnokiak a városuk nevére keresztelt iskolagépükkel csatlakoztak a szentesiekhez. Délután kettőkor már mind a két csapat Budaörsön volt. Itt ismerkedtek meg a lengyel sportrepülőekkel. Ők a Czuwaj<sup>5</sup> névre keresztelt gépüket a magyar cserkészrepülőknek ajándékozták. A géppel Doleviczényi Ferenc magyar pilóta repült csörlésből.<sup>6</sup> A szentesiek oktatója, Massányi Sándor ugyancsak csörlésből nagyon szép repülést mutatott be a később Manfréd névre keresztelt Vöcsökkel (gyártási típusjele: R-07b) a kormányzó úr és a több tízezres nézősereg előtt.

## Repülőtér-avató és gépkeresztelő. Repülőbemutató Mindszenten

A másik nagy, városi megmozdulás volt a június 19-re tervezett délelőtti díszelgés, a Levente Nap és délután 4 órakor a repülőtér-avató ünnepség. A honvédelmi miniszter, vitéz Rátz Jenő is megtisztelte a rendezvényt. Fogadására megjelent a teljes megyei és városi protokoll. A minisztert és kíséretét dr. Kunczer Béla tb. szolgabíró fogadta a szentesi repülők nevében, majd a himnusz elhangzása után vitéz dr. Bonczos Miklós főispán köszöntötte a minisztert, a vendégeket és a nagyszámú érdeklődőt. Köszönetében hangsúlyozottan kiemelte a jelentős kormánytámogatást és a megyei, illetve a városi polgárok adományait, majd hangsúlyozta azt a nagyszerű munkát, amely a mához vezetett, létrehozva a szentesi repülést. A „fanatizmus és a kitartás találkozása tette lehetővé ezt a napot.” – mondta beszédében az alapító főispán, majd így folytatta: „az apró, rosszaló gonoszkodások sem akadályozhatták meg ezt a lendületes alkotó munkát ... ezért állhatunk most itt, a beteljesedése előtt.”

A délelőtti programon a Kossuth tér fölött egy motoros repülőgép körözött. A délutáni repülőtér-avatón érkezett el négy év után az a pillanat, amikor a Magyar Országos Idegenforgalmi Hivatal vezetője, gróf Zichy Nándor és dr. Szentkirályi Ákos ünnepélyesen átadhatták a turisztikai leszállóhely működési engedélyét, amely Szentest bekapcsolja a nemzetközileg is hivatalos repülőterek sorába. Ezzel a város előtt kinyíltak az idegenforgalmi továbblépés kapui. Megjelentek a rendezvényen a LÜH, a MAESz és a társegységek vezetői. A Magyar Aero Szövetség itt mutatta be az akkori legkorszerűbb vitorlázó- és motoros repülőgépeit földön és levegőben. Az ünnepség megkezdése előtt a repülőtér gyepén parkoló 15 gép mellé





AZ 1938-AS SZENTESI REPÜLŐNAPON TÁPLÁJÁK A HA-RAG-OT – MÁSKÉNT M-21-T, FANTÁZIANEVÉN CSIKÓT – A SZENTESI CSERKÉSZREPÜLŐK. (GULLAY-ARCHÍVUM)

még három motoros is érkezett, közöttük a HA-XCA jelzésű Bf 108/B Tajfun is – még német nemzeti jelzéssel –, a Légügyi Hivatal vezetőjével. A „leggyorsabb röptű gépcsoda” az áprilisi BNV sztárja volt.

A repülőtér-avatató ünnepség jeles programja volt a vitorlázó repülőgépek keresztelése. Az új Vöcsök – ajándékozója után – a Manfréd nevet kapta. A gép keresztanyja özv. Bárány Mauthner Alfrédné volt. A két Tücsök – mely a lakossági adományoknak köszönheti létét – a Turán, illetve a Zöldkereszt nevet kapta. Az utóbbi a Dél-Magyarországi Orvosi Kamara hozzájárulásából épült Szentesen. Mindkét siklógépet a cserkészrepülő munkájával, Vass Mihály irányításával készült. Az első gépnek vitéz dr. Bonczos Miklósné, a megyei főispán felesége, a másik Tücsöknek stílusosan a városi tisztifőorvos felesége, dr. Tóth Béláné volt a

keresztanyja. A motoros gépek példájára ezüst serlegből, pezsgővel történt a keresztelő szertartás. A bemutató belépődíjas volt, ennek ellenére 6000 fizető nézőt vonzott a repülés látványa, bár a hozzáértők véleménye szerint az érdeklődők száma meghaladta a 8000 főt is. A rendezvény 1800 pengő bevételt hozott a cserkészrepülőknél számlájára.

Nagy tömeggel szármoltak és biztonsági okokból lezárták a Szelevényi utat. A forgalmat a vasúton túlra, a Nagyhegy-széli útra

terelték. A műsorban részt vettek a szolnoki és a budapesti egyesületek, a MAESZ és cserkészrepülői. Az avatási ünnepen 15 repülőgép nyújtott lenyűgöző látványt a repülőtér gyepén és a bemutaton. A cserkészeket Steff Tibor főoktató képviselte egy Wolf típusú vitorlázó géppel. Szombaton érkezett meg Esztergomból a Szittyá és Budapestről az M22 Amikor Szentes légterébe értek a



A REPÜLŐNAP EGYIK SZENZÁCIÓJA, NÉMETORSZÁG KATONAI ATTASÉJÁNAK MAGÁNREPÜLŐ REPÜLŐGÉPE, A Bf-108 TAJFUN NÉGYÜLÉSES SPORTGÉP. (PAP ARCHÍVUM)

gépek, a kor udvariassági szabályai szerint három tiszteletkört írtak le a város fölött. Motoros gépek közül repült az M21:HA-RAG, a BL-l6: HA-RIS, a Gerle 12:HA-AAE és az új gép a Bücker Bü 131B:HA-LBM. Műrepültek egyénileg és kötelékben is Jancsó – Steff – Paál pilóták.

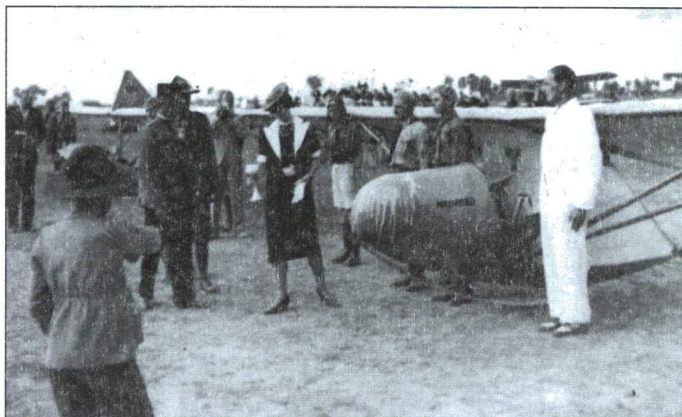
Kőszeg Gyula vezette a vontatógépet és Vitéz Pál repülte a Szittyát. A Jancsó vontatta M22-vel is Steff Tibor mutatott be szemkápráztató műrepülést. A helyiek közül Bogyay Kamill főrendező, Massányi Sándor mb. oktató és a szolnokiak főoktatója mutatott be csörlésből alapfigurákat. A nagyszerűen rendezett program elnyerte az országos szervek dicséretét, a cserkészrepülők pedig újságban köszönték meg önzetlen munkájukat támogatóiknak és a rendezésben résztvevőknek.

Egy héttel később kénszenlétkben voltak a szentesi repülők, mert a Szegedről Miskolcra tartó pilótapiknik 52 gépének átrepülését jelezték az idegenforgalmi szakemberek. A biztonság megkövetelte a rendezőktől, hogy Szentes vagy a megye területén esetlegesen kényszerleszálló gép(ek) pilótáit segítsék. A reggel hat órától délig tartó ügyelet időszakában végtére csak 24 gép – közöttük 13 angol – haladt át a repülőtér fölött. Kényszerleszállásra a szentesi repülőtér körzetében nem került sor.

A belügyminiszter engedélyével április 20-án röplapszórás volt a város fölött. A BSE repülő szakosztályát bízták meg a 29-én kezdődő BNV repülő-témájú hirdetéseinek országos terítésével. A nemzetközi kiállításon először mutatták be a magyar repülőgépgyártás motoros- és vitorlázógépeit, motorja-

it, a műszereket, a modellezés kellékeit, a légifényképezést, a légi mentőszolgálat munkáját, és a levegőből esetlegesen érkező gáz-támadás elleni védekezés lehetőségeit. A cserkészrepülők egy garázst kaptak csörlőautójuk és szállítókoscsijuk elhelyezésére, amelyet a polgármesteri hivatal villannyal és teljes berendezéssel látott el.

A nyár elején az esztergomi kiképzőtáborba vonult a szentesi repülés vezérkara. Egy hónapos oktató- és segédoktató-, valamint csörlőkezelői tanfolyamon vett részt vitéz Bogyay Kamill százados, dr. Kunczer Béla tb. szolgabíró,<sup>7</sup> Massányi Sándor mb.



GÉPKERESZTELŐ A SZENTESI REPÜLŐTÉREN 1938. JÚNIUS 19-ÉN, A REPÜLŐTÉR AVATÓJÁN. A GÉP KERESZTANYJA, ÖZVEGY BR. MAUTHNER ALFRÉDNÉ. A VÖCSÖK TÍPUSÚ VITORLÁZÓGÉP AZ AJÁNDÉKOZÓ WEISS MANFRÉD UTÁN A „MANFRÉD” NEVET KAPTA. (GULLAY-ARCHÍVUM)

oktató és Vass Mihály gépépítő mester. Az augusztusi elején véget ért táborból oktatójelölti minősítéssel térhetett haza vitéz Bogyay Kamill és Massányi Sándor. Az elutazók közül valamennyien megszerezték a csörlőkezelői engedélyt. Az esztergomi táborban jelen volt gróf Almásy László Ede (Tedy, akiről az Angol beteg című, többszörösen Oscar-díjjal kitüntetett film is készült), a szentesi cserkészrepülőknak ajándékozta a német tervezésű kétüléses vitorlázó repülőgépét, a Göviert (Göfir). A gyakorlati átadás késle-



désének az volt az oka, hogy a gépet Egyiptomból kellett (volna) hazahozni. Augusztus 14-vel megkezdődhetett Szentesen a növénydekek, most már helyi oktatókkal folytatott, önálló alapokon nyugvó kiképzése. Október 29-ére Esztergomban elkészült a második Vöcsök is, december 27-én pedig Budapesten át lehetett venni a harmadik, Packard gyártmányú, csörlővé alakított gépkocsit. Az önálló repülőüzem május 15-vel kezdődött és csak az esztergomi tábor alatt szünetelt. A csörlőkötelet oldalkocsis motorkerékpárral húzták.

Vitéz Bogyay Kamill jegyezte meg valamelyik előadásában: „A repülésben az egyik legnagyobb egységgé formáló erő, ahol a közös sors forrasztja eggyé, ötvözi bajtársi közösséggé a különböző korú és rangú embereket.” Ez tűnt fel az Alföldi Lap tudósítójának is, aki elámult a látványtól és így írt erről: együtt húzza a drótkötelet, cipeli vállán a gépet órákon, napokon át 2–3 perc repülésért dr. Péchy Kálmán kórházi főorvos és Báthory László református lelkész éppen úgy, mint bármely másik fiatal diák vagy inasgyerek, de mindenképp repülő növendék.

A szeptember elején teljesített A-vizsgával már hétre növekedett a repülési alapfeltételnek eleget tévők száma. Korábban szereztek meg az alap minősítést Kolodinszky László és Jenő, Soós Pál és Vass Mihály. A szeptember 9-i repülési napon Csuray Ernő, ifj. Untermüller Ernő és Untermüller Endre felelt meg a vizsgakövetelménynek. Másnap, vasárnap Hefty Frigyes országos főoktató látogatta meg a szentesieket. Társaságában jött városunkba az ország első C-vizsgás nője, az esztergomi Murányi Ili is, aki Szentesen vállalt munkát. (Kinevezése után a vármegyeházán kezelői feladatkört látott el.) Hefty Frigyes volt tábori pilóta fogadására a teljes megyei és városi tisztikar megjelent. A nagyszerű pilóta olyan műrepülést mutatott be, ami a szakembereket is elkápráztatta. A talaj fölötti késrepülését – amikor a szárnyak merőlegesen a talajra, és az alsó szárny vége két-három méterre van a talajtól – a hozzáértők úgy minősítették, ez már „a légiakrobatikában is a felsőfok.” Közben motoros gépen az ifjú Mauthner is meglátogatta kedvenc cserkészrepülőit.

Ez év októberében a szentesi cserkész-



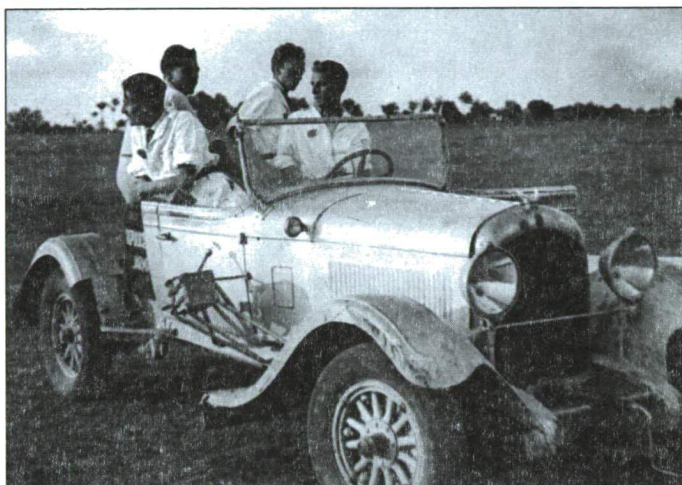
STARTRA VÁRÓ VITORLÁZÓGÉPEK AZ 1938-AS REPÜLŐTÉR-AVATÓN. (PAP-ARCHÍVUM)

2003/XV. 3-4.

repülők propaganda-bemutatót tartottak Mindszenten, de még előtte fölhívást intéztek a megye repülni vágyó ifjúságához. Jelentkezésüket várták, hogy a „kor páratlan értékű technikai, harci- és közlekedési eszközét”, a repülőgépet minél többen tanulják meg vezetni, uralni, és tudásukat „a nemzet szolgálatába állítani.” Kiképzésre elsősorban a 16. életévüket betöltött gimnazistákat várták.

A mindszenti bemutatót a Tisza–Kurca szögében, a község legelőjén tartották október 16-án. Vitéz Bogyay Kamill merész spiráljait, Massányi Sándor bukórepülését, Murányi Vali (Ili testvére) gyönyörű nyolcasait dr. Péchy Kálmán főorvos élvezetes szöveggel kommentálta. Részt vett a bemutaton Murányi Ili, Kunczer Mária és Rieger Mihály csendőr százados, itt mint repülő növendék. A kezdők az iskolafeladataikat repülték. Mindszenten sikeres B-vizsgát tett az orosházi Nemeskéri Károly növendék és A-vizsgázott Szel Antal. Ezzel 16-ra emelkedett a szentesi A- és B-vizsgások száma, ami Mas-sányi Sándor kitűnő oktatói munkáját dicséri. Másfél ezer néző vett részt a bemutatón és 184 pengő bevétele volt a szervező szentesi cserkészrepülőeknek.

Vasárnap, október 23-án hozták haza Esztergomból – a már említett – második Vöcsök-típusú és a 2 darab Tücsök gyakorló siklógépet. Télen terveznek még két Zöglinget építeni a saját műhelyükben. Rubik Ernő ígérete szerint decemberben remélték hazahozni az első teljesítményrepülőjüket, a Szittyát. Dr. Kunczer (Kunszeri) Béla A-vizsga és Murányi Valéria C-vizsga megszerzésének céljából együtt utazott a gépszállítókkal, vizsgakísérletük sajnos eredményte-



A SZENTESIEK ELGONDOLÁSA SZERINT CSÖRLÖVÉ ALAKÍTOTT AUTÓ 1938-BÓL. (PAP-ARCHÍVUM)

len volt. Még október végén megérkezett a második csörlőautó, melyet német tapasztalatok és saját elgondolások alapján alakítottak át két dobbal. Ettől remélték a felszállások számának további növelését.

Esztergomban kis híján baleset történt. Vitéz Hefty Frigyes berepülő pilóta a csörlés végén nem tudta lekapcsolni a Vöcsköt. Az elvágott kötél vége először egy gemeskút beton itatóvályújába akadt, ezen azonban sikerült szerencsésen túljutnia. Az erős rántás hatására szikrázva ugyan, de a kötél vége megszabadult a beton fogságából. Leszállás közben a gép már csak 4-5 méterre volt a talajtól, amikor a kötélvég „átölelt” egy bokrot. A gépet menthetetlenül lerántotta úgy, hogy az csúszva ért talajt. A berepülő pilótát most sem hagyta cserben legendás szerencséje, a sértetlenül maradt gép üléséből a legnagyobb nyugalommal szállt ki. A gép tüzetes átvizsgálás után indulhatott első állomás helyére, Szentesre.

Gróf Zichy Nándor még a repülőtérvavatón megígérte a hangár és a gépépítés támogatását. Az összesen 3800 pengő 1938 őszen megérkezett a cserkészrepülőök bankszámlájára, mint erről már korábban szó



esett. A távlati tervekben felmerült egy repülőtelep létrehozásának igénye (ők repülőparknak nevezték). Ennek a tervnek a megvalósításához szükséges volt a repülőtér bővítése. A város közgyűlése nem járult hozzá a terület telekkönyvi átíratásához a cserkészrepülők javára, de az átadás elől sem zárkózott el. A repülőtér területe így a használati jog átruházásával 83 kh-ra növekedett. Az egy pengő örökös haszonbérért megkapott területen rekord idővel, a város, a megye és a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap, valamint az OMIH támogatásával két hónap leforgása alatt az országban elsőként készült el a feszített betonháj hangár 20 000, a végelszámolásban járulékos költségekkel együtt megközelítően a 30 000 pengőért. Mindez 1939 tavaszán történt. (Az építés kezdete és befejezése az 1939. március 1-je és május 20-a közötti időszakot ölelte fel.) Ezek a megvalósított alaplépések tették hitelessé azt, hogy Szentés – a kitűzött célnak megfelelően – az alföldi vitorlázórepülés legerősebb bázisává lehessen. Szilárd meggyőződéssel hirdették, hogy a „vitorlázó repülés (is) a nemzetvédelem szolgálatában” áll. Ezzel a címmel írt tanulmányt vitéz Bogay Kamill csendőr százados, a szentesi repülők sportelnöke, aki ebben a témában tartott előadásokat Csongrád és a szomszédos vármegyékben, toborzó körútjai során.

A Petőfi utca 1. sz. alatti klubhelyiségben folyt az elméleti oktatás. A téli évszak a legalkalmasabb erre a kiképzési feladatra, természetesen a gépépítésre és a technika, illetve a műszerek általános karbantartására, javítására is. Megtették a lépéseket az újabb, a harmadik csörlőautó beszerzésére. Terveikben egy nyolchengeres Packard gépkocsi megvásárlása szerepelt.

1938-ban, az utolsó békeévben 32 üzemenapon 466 felszállással 5 óra 1 perc 23 másodpercet repült a megye egyetlen cserkészrepülő csapata annak ellenére, hogy a rendszeres repülést csak augusztusban kezd-

ték meg. Ez év novemberében tett A-vizsgát Szentés első női repülője, Kunczer Mária, dr. Kunszeri Béla csörlőkezelő húga. Ezen a napon A-vizsgázott Rozgonyi József növendék is. Összesen 2 C-, 4 B- és 11 A-vizsga született ebben az esztendőben (összesen 17). Ugyanakkor 30 fő kiképzés alatt álló várt vizsgára a tavaszi indulást követően. A két C-vizsgát lejtővitorlázással teljesítették. Jelentős számban voltak repülő csoportok az országban, ahol még ekkorra sem sikerült repülőgépet építeni, vásárolni, így nem tudtak repülni. Szentésen alighogy megszületett a cserkészrepülés, máris kiléptek a gyerekipőből, kiteljesedett a honfoglalásuk égen és földön. 1938-at úgy is jellemezhetnénk, hogy az aranykor nyitánya volt. A revízió első (viszonylag) békés megoldása volt a november 2-án napvilágot látott első bécsi döntés. November 5-e és 10-e között megtörtént a Felvidék magyarlakta területeinek katonai birtokbavétele.

#### FORRÁSOK

- MACHALEK ISTVÁN *Békés két egén...* Békéscsaba, 1992, MHSZ.
- GERGELY FERENC: *A magyar cserkészlet története.* 1910–1948. Göncöl Kiadó Budapest, 1989.
- Szentési Napló*, 1938 és 1939. évi számai.
- Csongrád megyei Hírlap*, 1937-1939. sz.
- Magyar Szárnyak*, 1939. évf.
- Csongrád Megyei Levéltár Szentési Levéltára* 1938. évi polgármesteri iratok.
- Csongrád Megyei Levéltár Szentési Levéltára* 1938. évi alispáni iratok, 1938. évi főispáni és elnöki iratok.

#### JEGYZETEK

- <sup>1</sup>Vitéz Várkonyai Bogay Kamilló, „Kamill kapitány” 1936-ban kapcsolódott be a szentesi repülésbe. Csendőr százados volt, amikor Szolnokról városunkba helyezték, ekkorra már B-vizsgás vitorlázórepülővé lett. Előző állomáshelyén tanul-

ta meg a repülés alapjait. 1933-ban a gödöllői cserkész világtalálkozó (jamboree) közlekedési és közbiztonsági csendőrségének volt a parancsnoka. Mivel ott repülő altábor is működött, nagy érdeklődéssel szemlélte a fiatalok szárnypróbálgatásait. Bisits Tibor repülő százados motorosgéppel fölvitte egy körre Gödöllő fölé. Megismerkedett gróf Almásy László Afrika-kutatóval, pilótával, majd Hefty Frigyes beültette a soproniak egyik Zöglingjébe, és kiparittyázták a lejtőn, innentől „már menthetetlen voltam” – mondja a nagyszerű ember. Állomáshelyére, Szolnokra visszatérve néhány fiatalemberrel létrehozta a Szolnoki Repülő Egyesületet. Szentesre helyezését katasztrófaaként élte meg. „Fűt-fát megmozgattam, hogy Szolnokon maradhassak. Nem is álmodtam, hogy új állomáshelyemen is lesz majd repülés. Amint Szentesre értem, elfogott a mérhetetlen teremtő láz, amely vitéz Bonczos Miklós urat is fűtötte. Már majdnem két Zöglinget találtam.”

<sup>2</sup>A Manó becenév eredete valószínűleg a magyarosítás előtti Manojlovics-ból ered. Debrecenben született 1904-ben és 1964-ben halt meg Szentesen.

<sup>3</sup>A biztonsági követelmények fokozódása indokolja, hogy a korábban még cserkészekre épített ügyeleti szolgálat már nem volt elégséges. A polgármester ismételt utasítani kényszerült Cseuz Béla műszaki- és Piti Péter gazdasági tanácsost (633–1/1938. sz. levél, április 4-én keltezve), hogy a repülőtéren még szükséges planírozást, valamint a leszállóhely megjelölését, és a város által rendelkezésre bocsátott területet haladéktalanul fogasolás-

sal, fűvesítéssel, hengereléssel tetessék alkalmassá repülőgépek leszállására az *ínségmunkakeretből*. A munkát azonnal végeztessék el.

<sup>4</sup>A repülőtérré lett legelő már korábban is a huszárok és a csendőrök lovas gyakorlótere volt. A Szelevényi út mellett – az amelyik a várostól távolodva esik balkéz felé –, a lőtér biztonsági zónájában és a mellette lévő hetven holdas terület volt kijelölve a lovas alakulatoknak, ennek ellenére gyakran átruccantak a frissen feltöltött, elegyengetett repülőtérré hosszabb lovas vágatára. A felázott földön ez csak fokozta az elzsombékosodást, a talaj gyors romlását.

<sup>5</sup>Csuvaj = Légy résen!

<sup>6</sup>Itt ismerkedett meg v. Bogyay Kamill a lengyel cserkészrepülőkkal, akiket meghívott Szentesre. A találkozó – mint később látni fogjuk –, bő egy év után létrejött, csak nem a tervezett körülmények között.

<sup>7</sup>Dr. Kunczer Béla, a felgyői uradalom intézőjének öt gyermeke közül (magyarosítás után Kunszeri) Béla, a jogász, tb. szolgabíró az elsőszülött, 1916-ban látta meg a napvilágot. Testvére a negyedik szülött gyermek Mária, a későbbi repülő, foglalkozása szerint tanítónő. Dr. Kunszeri Béla 1949-től Csongrád megye alispánja, majd a tanácsok létrehozásával Bp-re helyezték a minisztériumba. 1947-től a Magyar Repülő Szövetség, később az OMRE megyei megbízottja. Elévülhetetlen érdemei vannak mind az algyői, mind a szentesi repülés 1945 utáni újjáélesztésében. Ő volt a háború után szentesi repülőtér első parancsnok. 1996 decemberében halt meg Budapesten.



HORVÁTH VIKTOR

## Az ősi Khorezm – egy elfeledett ország



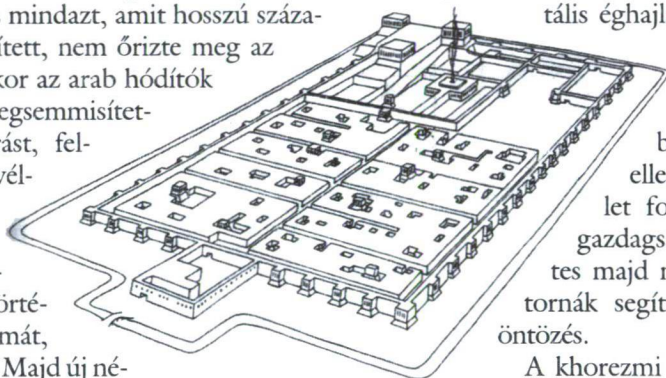
Belső-Ázsiában, az Aral-tótól délre, a Kara-kum és a Kizil-kum homoktengere alatt egy hajdan virágzó ország történetének emlékei rejtőznek. Városok, erődök, öntözőcsatornák romjai, a mindennapi élet apró tárgyai bújnak meg mélyen a homok alá temetve. A messzi múltat azonban a feledés árnya borította be. A népet, amely ezt a vidéket lakta és mindazt, amit hosszú századok alatt felépített, nem őrizte meg az emlékezés. Mikor az arab hódítók megérkeztek, megsemmisítettek minden írást, fegyűjtötták a levéltárakat és kiirtották mindazokat, akik ismerték az ország történelmét, irodalmát, hagyományait. Majd új népek érkeztek oázisokba, akik más istentiszteletek, máshogyan éltek, más nyelven beszéltek, a folyton előrenyomuló sivatag pedig lassan betemette a pusztuló romokat.

A kis számú egykorú nyugati és kínai írott forrás nem sokat árul el erről a titokzatos királyságról, Khorezmről, a késői szerzők pedig csak abból meríthettek, ami kevés tudás átvészelt az arabok pusztítását. A sivatagban százzszámra szétszórt föld- és homokhalmokkal együtt csak akkor tárult fel végre a múlt, amikor 1929-ben Szergej Pavlovics Tolszov megkezdte 21 éven át folyó ásátásait az egykori királyság területén. Több mint egy évezrednyi homály után végül fény derült az ország történelmére.

Khorezm a mai Üzbegisztán és Türkmenisztán területén feküdt, a Turáni-alföld déli részén, túl a Nyugat által ismert világ határán. Jellemző módon Strabón is csak annyit említ meg a khóraszmiosokról, hogy „ezekhez menekült Baktrianéból és Sogdianéból Spitamenés, egy Alexandrostól megszökött perzsa”.<sup>1</sup> A vidék sivatagi kontinentális éghajlatának megfelelően nagyon kevés a csapadék, ezt azonban tökéletesen ellensúlyozta a terület folyóvízben való gazdagsága, a természetes majd mesterséges csatornák segítségével történő öntözés.

A khorezmi civilizációt szaka-maszzagéta törzsek hozták létre, valószínűleg szoros kölcsönhatásban a délebbre élő földművelőkkel, és az egész ókor folyamán ők alkották az ország népének túlnyomó részét. Nyelvük a közép-iráni nyelvek keleti csoportjába tartozott, legközelebbi rokonai a szogd és az oszét. A khorezmit a 14. századig beszélték; legkorábbi nyelvemlékeik a 2. századból származnak, saját, az arámiból kialakított írásukat a 10. századig használták, ekkoriban szerepét az arab vette át.

Az ország neve perzsául Uvârazmið, görögül  $\chi\omicron\rho\rho\alpha\sigma\mu\iota\acute{\alpha}$  (Khorasmia), latinul Chorasnia, 8. századi khorezmi érméken Chwřzm, arab írás szerint Chwârizim. (Kiejtése [xva'ɾizəm], egyes arab szerzők szerint az r-t

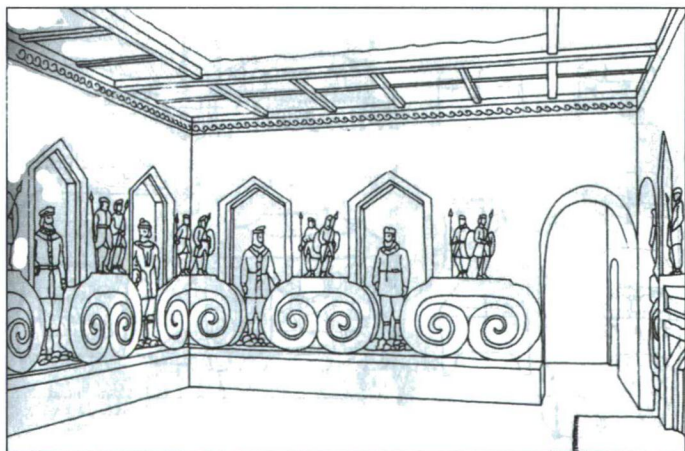


kettőzve ejtik.) Jelentését már a középkorban sem ismerték, a 10. századi népetimológia a nevet „hús-fa” összetételként értelmezte. A szakértők között ma sincsen egyetértés ebben a kérdésben, a – Tolszov szerint<sup>2</sup> – leginkább elfogadható etimológia iráni-indoeurópai összetételként magyarázza a szót: chvar-zem, magyarul „a Nap földje”.

## A khorezmi hagyomány

Khorezm ókori jelentőségére a helyi hagyomány régiségéből és a perzsa zoroasztriánus vallásban betöltött központi szerepéből következtethetünk. Al-Birúni, a hírneves 11. századi khorezmi tudós írta le, hogy időszámításukat országuk benépesítésének kezdetététől, az Alexandros előtti 980. évtől számították. Mivel a Seleukida éra kezdetét i.e. 312. jelentette, ez az i.e. 1292. évet jelöli. Később i. e. 1290-től számították az éveket, mert a hagyomány szerint ekkor érkezett az országba az Aveszta és az ős-iráni eposz mitikus hőse, Szijávus, aki meghódította a „török királyságot”, és ekkor alapította meg fia, a talán már félig történelmi uralkodó, Kej-Khoszrov a Khorezm-sahok dinasztiáját. A zoroasztriánus hagyományban rendre kivételesen fontos és szent vidékként jelenik meg Khorezm. Számos tudós Khorezmben véli megtalálni Airjanem-Vaidzsó rejtélyes országát, az első emberlakta területet, melyet Ahura-Mazda teremtett, és amelyet a hagyomány a világ legészakibb és leghidegebb országának tekintett. Több vallásos szöveg szerint Irán egyik első mitikus királya, Jima Khorzemben gyűjtötte meg a

szent tüzek közül a legősibbet és legisztelettebbet, a papok kasztját védelmező tüzet. Az Aveszta és a perzsa vallás központi alakja, Zarathustra és a köréje szövődött legendák is sok szállal kötődnek Khorezmhez. A vallásalapító életútjának meghatározó motívuma volt az a harc, amely két rivális papi testület, két vallási irányzat között robbant ki, s melyben a Zarathustra által képviselt tanokat ő maga viszi diadalra végül. A hagyomány szerint a küzdelem első szakaszának Arjanem-Vaidzsó, a próféta állítólagos szülőházaja a helyszíne, de a harc végül Baktriában, Vistaszpa király udvarában fejeződik be, aki megtér, és Zarathustra egyik első követője lesz. Tolszov szerint az ősi mítoszokat és mondákat az i. e. 6-5. században összegyűjtő baktriai papok helyezték csak saját földjükre Zarathustra tetteinek helyszínét. Mind az Aveszta földrajza, mind az avesztai történelem Khorezmhez kötődik, de hiába, mert a parthusok majd Szászánidák a romlott, baktriai szemszögből értelmezett hagyományt őrizték meg az utókornak.<sup>3</sup> A néhai orosz tudós egyébként nincs egyedül vélekedésével, mely szerint Aurvat-aszpa és fia, Vistaszpa-Hypastés Khorezm királyai voltak.



**AZ ELSŐ KÉPEN** TOPRAK-KALA VÁROSA DÉL FELŐL EGY REKONSTRUKCIÓS RAJZON, EZEN A KÉPEN A TOPRAK-KALAI VÁR REKONSTRUÁLT HARCOS TERME LÁTHATÓ



## Khorezm archaikus kora

Khorezm ókora meglehetősen pontossággal körülhatárolható időszakasz. Nagyjából egy évezredet ölel fel az i. e. 8-6 századtól az i. sz. 4. századig. A korszak kezdetekor és a végén is alapvető változások következtek be, de a köztük lévő ezer év kultúráját figyelemreméltó egység jellemzi.

Khorezm az i. e. 8–6. század táján jutott túl a bronzkoron és lépett a történelem színpadára. Az ezt közvetlenül megelőző kora még a primitív, korongolatlan kerámia, a nagycsaládok közös, hosszú házai, a csatornaépítés hiánya, a papi vezérek uralma volt jellemző, ekkoriban azonban lassan valódi állammá szerveződött a szaka-masszagéta törzsszövetség. Az új korszakot jellemzik, és egészen az i. sz. 4. századig az állandóságot képviselik az építészeti és az erődítési rendszer sajátosságai, a szabványos téglákkal, a jellegzetes épületelemekkel; a háromszög alakú hegyvel ellátott, szkíta nyílveszők; a nagy, ovális magtörők; a kiváló minőségű, korongolt edények; a változatos díszítésű, több mint ezer éven át közkedvelt színes üveggyöngyök.

A mindenkori társadalom szervezetét Khorezmben legegyszerűbben az öntözés fejlettségén, és a királyságra oly jellemző erődök, erődvárosok típusain, funkcióin, méretein keresztül vizsgálhatjuk. A csatornahálózat az i. e. I. évezred közepére nagy vonalaiban készen állt, sőt Tolszov szerint már századok óta működött. Hérodotosz leír ugyanis egy legendát, amely nagy részben

egyeznek egy al-Makdíszi által lejegyzett 10. századi khorezmi mondával, és az itteni öntözőrendszerről szól. Ha a történetírás atyjának korában (i. e. 5. sz.) már legendák éltek csak az építés körülményeiről, valóban századoknak kellett eltelnie azóta.<sup>4</sup> A csatornahálózat méreteiről árulkodik, hogy Hérodotosz és al-Makdíszi is ezeknek az építményeknek a létrejöttével köti össze az Uzboj, az Amu-darja Kaszpi-tenger felé folyó hajdani ága kiszáradását és az Aral-tó létrejöttét. Egy ilyen nagyszabású öntözőrendszer megépítéséhez erős, központosított államhatalomra volt szükség, akár a nemrégiben még szabad masszagéta harcosokat, akár rabszolgák tömegeit akarták a földmunkák elvégzésére kényszeríteni. Ez az idő, az archaikus kor (i. e. 8–6. századtól i. e. 4. századig) lehetett az, mikor a monarchia megszilárdulásával az i. e. 1290-ben kezdődő erát felváltotta a királyok uralkodási éveit szerinti időszámítás.

A mesterséges csatornák mellett ekkortájt jelentek meg Khorezmben a gorogyiscsék, ezek az erős falakkal körülvett, gyakran dombokra épült, hatalmas erődök. Számos olyan sajátosságuk alakult ki, melyeket mindvégig megőriztek az ókorban. A várak szabványos égetetlen téglából épültek (40×40×10 cm), a négyzet vagy téglalap alapú tornyok voltak túlsúlyban. A vastag falakat – akár több emeletnyi magasságban is – belső lövészerkélyekkel látták el, védőfedél alól folytatott harcra szánt, magas és keskeny, „nyíl alakú” lőrészekkel. A kapukhoz vezető feljárásokat megerősített „labirintusokkal” védték a támadóktól. Az ókor első századainak két jellemző gorogyiscsége a nagyjából az i. e. 4. századig használt Kalaly-Gyr és Küzeli-Gyr. A hatalmas erődök (egyik rombusz alakú, mérete: 1100×700 méter, a másik háromszög, mérete: 1000×400 méter) megdöbbentő sajátossága, hogy a telepek egész belső térségében egyáltalán nincs kultúrreteg, csak a szűz talaj. Mindkét város – Kalaly-Gyr





**AZ ELSŐ ÉRME** AZ URALKODÓ ARCKÉPÉVEL DÍSZÍTVE. (SÚLYA: 2,7 G; ÁTMÉRŐJE: 12-12,5 MM). AZ **ITT LÁTHATÓ ÉRME** NAGYOBB (6,43 G; 26,6 MM) ELŐLAPJÁN AZ URALKODÓ ARCKÉPE, HÁTLAGYÁN PEDIG EGY KHOREZMI LOVAS LÁTHATÓ

esetében négy bástyát leszámítva – csak falakból áll! Lakóik élete teljes egészében a hatalmas falakba zárt, hosszú, szűk, boltozatos folyosószerű helyiségekben összpontosult.

Khorezm archaikus korának „külpolitikai” viszonyairól Hérodotosztól tudhatjuk meg a legtöbbet. A már fentebb említett, az öntözés történetéről szóló elbeszélésében áll, hogy Khorezm befolyási övezetébe tartoztak a hyrkánok, a parthusok, az ariánok és a thamanainok. Hasonló viszonyokra utalhat a perzsa birodalom közigazgatási rendszerének leírása, amelyből megtudhatjuk, hogy Khorezm, Sogdiana, Parthia és Ariana mind a tizenhatodik satrapiába tartoztak, tehát elképzelhető, hogy a perzsa fennhatóságot megelőzően is valamiféle egységet alkottak.

A fentiekből láthatóan igen nagy erőket képviselő szaka-masszagéta szövetség terjeszkedésének egy még többre hivatott nép, a perzsák felemelkedése szabott határt a 6. század végén. Először Kyros indított hadjáratot a masszagéták ellen 529-ben, de ez nem járt sikerrel, Kyros maga is elesett egy ütközetben. I.e. 522-ben viszont már mindenképpen a királyok királynak fennhatósága alá tartozott Khorezm, mivel Dareiosz behisztuni feliratán az elődjétől örökölt tarto-

mányok között szerepel. A tizenhatodik satrapiára Hérodotosznál található leírása alapján azonban valószínű, hogy a királyság önként vállalta a perzsa fennhatóságot és az adófizetést, hogy megtarthassa déli birtokait. Ennek következtében meglehetősen lazán függhettek csak a nagykirálytól, aminek igazát egyébként a hatalmas területükhöz képest aránytalanul alacsony adó (300 talentum) is megerősít. Ez

a kényelmes helyzet Dareiosz hatalomra kerülése után változott meg. A birodalom északi határait folyamatosan fenyegették a sztyeppé nomád népei, Transzkaukáziában az európai szkíták, Belső-Ázsiában a szakák. Alig pár évvel apja halála után Dareiosz átkelt az Amu-darján, hogy a szaka-masszagéta törzsszövetség szívére mérhessen végzetes csapást. Bár mindkét fél a maga győzelmét hirdette és őrizte meg emlékezetében, a hadjárat valószínűleg semmi változást nem hozott. A szakáknak nem sikerült az ismeretlen északra csalni és megsemmisíteni a perzsa sereget, de a nagykirály is csak egy törzsfő elfogásával dicsekedhetett. 512-ben még nagyobb szabású hadműveleteket indított el: Európa felől próbált a szkítákra törni. Azok viszont ősi nomád szokás szerint mindent elpusztítva addig hátráltak Dareiosz előtt, míg a király – seregei kimerülésével és a készletei fogytával – ismét visszafordult. Dareiosz ragyogó uralkodói képességeit ismerve ezek a grandiózus tervek meggondolatlanságnak tűnhetnek, ha összevetjük az értük hozott áldozatok nagyságát és a várható eredmény csekélységét. A nagykirály célja valószínűleg nem is az volt, hogy, a ritkán lakott, szegény sztyeppvidéket birodalmához csatolja, hanem az, hogy a perzsa fegyverek erejé-



vel megismertesse a szkítákat, szakákat, masszagétákat, és ennek következtében a félelem erősebb legyen bennük, mint az északi satrapiák gazdagságának csábítása. A hátrált végül sikerült is bizonyos mértékben megszilárdítani, ezzel azonban Khorezm hatalmi helyzete is megrendült. Xerxés idejében ténylegesen el kellett ismernie a perzsa fennhatóságot, és befolyási övezetét is elvethette, mivel a görög háborúban a khorezmiek régi alattvalóik közül csak a partusokkal harcoltak közös egységben, az ariusok és szogdok külön csapatokat alkottak.<sup>5</sup> A birodalomba való beilleszkedés is kezdetét vette ekkoriban, magas katonai beosztásokban találhatunk khorezmieket a birodalom olyan távoli területein, mint Artauktést a Dardanellák partján Séstosban, vagy Dragmant az egyiptomi Elephantinében.

A következő két évszázadra Khorezm eltűnik a forrásokból. Úgy tűnik, először külön satrapiába szervezték, majd lassan elenyészett a válságból válságba sodródó perzsa birodalom fennhatósága az ország felett. 329–328 telén jelent meg újra a történelem színpadán, mikor a makedón világhódító, Alexandrosz éppen a szogd fővárosban, Marakandában időzött. A Szir-darján túli szkíta népek követeivel együtt érkezett a városba Pharasmanés khorezmi király 1500 főnyi nehézlovasság élén, és szövetségi szerződést kötött dél új uralkodójával. Tudott Alexandrosz földrajzi érdeklődéséről és arról a meggyőződéséről is, hogy nincs messze a Fekete-tengertől. Megpróbálta kihasználni a makedón sereg jelenlétét országa határainak kiterjesztésére, ezért felajánlotta segítségét, amennyiben hadra kelnek a Khorezm határára élő állítólagos amazonok ellen. Alexandrosz tapintatosan elhárította Pharasmanés invitálását azzal, hogy később tervez ugyan hódításokat a Fekete-tenger mellékén, és számít is majd új szövetségese támogatására, de egyelőre Indiát akarja leigázni. A találkozó után a Pharasmanés és serege visszavagolt az

ismeretlenbe, Khorezm pedig ismét eltűnt az európai történetírók és földrajztudósok látóköréből. Túl a horizonton, némaságba burkolózva azonban az ország virágkora kezdődött el ekkor – távol a nagy nyugati és keleti birodalmaktól, Belső-Ázsia egyik legerősebb és leggazdagabb államává nőtte ki magát az egykori Akhaimenida satrapia.

## A klasszikus kor

Az i. e. 4. századtól az i. sz. 1. századig tartott Khorezm legfényesebb időszaka, mikor teljes mértékben kibontakozhattak kultúrájának sajátos és ragyogó vonásai.

Komoly változás következett a településtípusokban. Két domináns településforma jellemző a korra: a megerősített, különálló háztömb (ez a falusi település fő formája), illetve a városok új fajtája, melyek több ugyanilyen tömbből állnak. Az egyetlen különbség a városi és a falusi háztömbök között, hogy az előbbieken nincsenek megerősítve – a védelem szerepét itt a falak töltik be. A kor két legjellemzőbb városa Dzsanasz-kala és Toprak-kala. Az előbbiben összesen két(!) ház volt, melyeket a főutca választotta el egymástól, míg az utóbbiban nyolc, négy-négy a főutca két oldalán, egymástól szűkebb utcákkal elválasztva. Dzsanasz-kala és Toprak-kala azért tartozhatott mégis a kor legnagyobb városai közé, mert egy-egy ilyen házban a legszerényebb számítások szerint is 500-1000 ember férhetett el. A tamgák, a téglákba vésett jelek árulták el azt, hogy minden házban egy meghatározott nemzeti közösség lakott, tehát még ekkor is elevenen élt a vérségi kötelékek rendszere. A kaputól induló főutcat a túlsó oldalon tűzszentély zárta le, tehát a zoroasztrianizmus szerepe meghatározó volt a nép életében.

A városok erődítési technikája nagyjából az előző kor mintáit követte, valószínűleg jelentősebb külső hatások nélkül fejlődött,

viszont sok tekintetben igen primitív volt. Sok helyen például egyáltalán nem voltak várornyok. A lőrések ezért lefelé és kifelé erősen szélesedtek, hogy felülről védekezve tűz alatt tarthassák a fal közvetlen előterét is. Hogy a vár sarkait is védhessék, rendkívül sajátos módon alkalmaztak többek között Dzsansasz-kalában. A sarkokat fedező lőrések – pontosabban lőrésármasok – belső falmélyedésekből nyíltak, a középső mindig függőleges volt, a két szélső viszont oldalt fordulva, ferde. Így nem csak a fal síkjára merőlegesen tudtak löni. Máshol úgy küszöbölték ki a sarkok védtelenségének problémáját, hogy nem voltak sarkok: ovális vagy kör alapú erődöket emeltek. Megőrizték a „kapu előtti labirintusok” építésének hagyományát: nagy téglalap alapú falkiszögellések voltak ezek, melyek között néhány kanyarulattal a kapuhoz vezetett az út. Természetesen ezekben a falakban is lövészfolyosók húzódtak, ahonnan löni lehetett a kapu felé előrenyomuló ostromlókat.

Az ásások feltárták, hogy az erődök egy egységes rendszerbe illeszkedtek: szinte mindegyik a csatornák végső nyúlványainál, a megművelt földek határán állt. Ez az egész oázist körülvevő, nagyszabású erődláncolat a sztyeppe lakóinak támadásától védte Khorezmet, és a gondosan kiépített csatornahálózzal együtt erős, központosított állam meglétéről tanúskodik.

A korabeli táradalomról csak a régészet szolgált némi információt. A városfalak rendkívül nagyszámú lőréséből egyenként csupán egy szűk területet lehetett belőni, így minden egyes lőrésnél szakképzett íjásznak kellett állnia. Ez arra mutat, hogy ekkor még az egész nép fegyverben állt, a hivatásos hadsereg helyett a népfelkelés játszotta a főszerepet. A városokban nem találtak kézművesnegyedeket, ezért a nemzetségek tömbházaiban élő rabszolgák végezhették a kézműipari munka jelentős részét. Ha ez így van, valószínűleg más termelési ágak is rab-

szolgamunkán alapultak. A kis lószobrocskák a Napot jelképező ló kultuszának a maszlagéták életében betöltött központi szerepére utalnak; a női szobrocskák a víz, az öntözés, és az Amu-darja istennőjét, Anáhitát ábrázolják, a kis férfiszobrok az istennő párját, Szijávust.

Khorezm gazdagságáról a népes városokon és a számos erődön kívül a kiváló minőségű helybeli kézműipari termékek, főleg agyagedények tanúskodnak. Kiterjedt volt a külkereskedelem, közkedvelt, változatos alakú, többnyire sötétkék üvegyöngyeik Egyiptomban, Szíriában, a Földközi-tenger északi partjának városaiiban készültek. Ekkoriban, az i. e. 2. században jelenik meg Khorezmben a pénzverés is. A helyi mesterek baktriai mintákat követtek, azonban már ekkor feltűntek a khorezmi érmék hét évszázadon keresztül elmaradhatatlan jellemzői: a tamga, a Szijávusidák szimbóluma, és a lovas figura, ami talán magát Szijávust, a királyi ház mondabeli őseit ábrázolta.

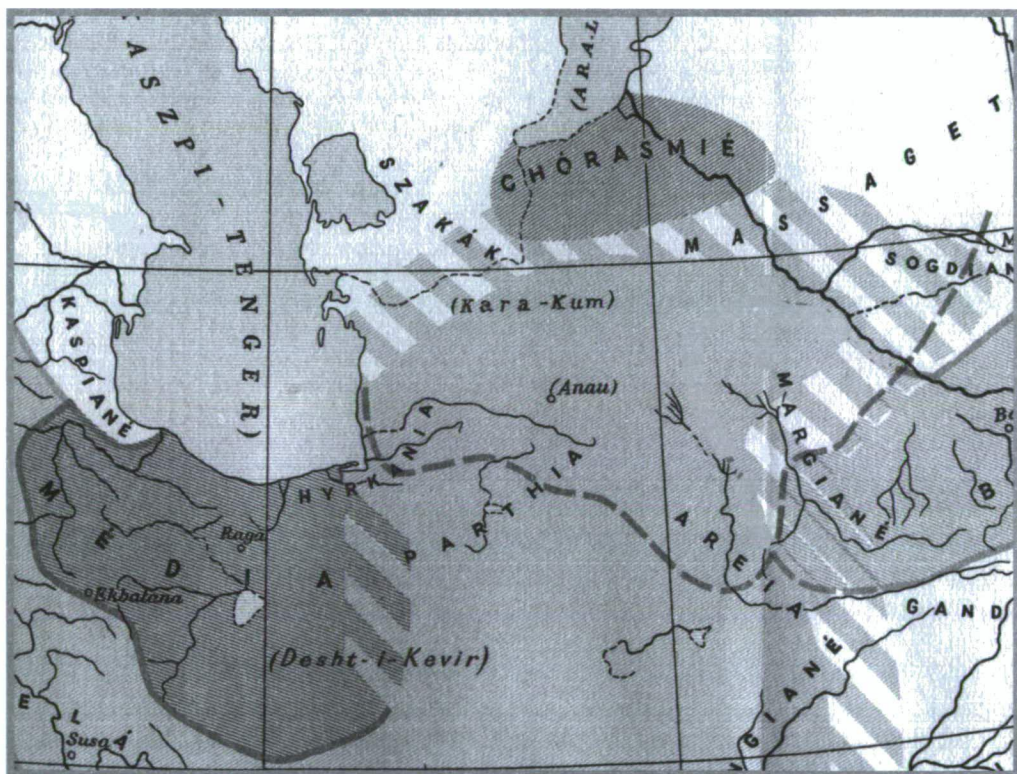
A klasszikus kor első századainak eseménytörténetéről nagyon kevés tudással rendelkezünk. A néhány ismert esemény mögött bonyolult diplomáciai és fegyveres viszályok szövevénye sejlik fel. Khorezm célja egyértelműen a hellének visszaszorítása volt. Úgy tűnik, a Seleukida birodalom ellen a partusokat használták fel, a háttérből támogatva és ösztönözve őket Parthia satrapia elfoglalására. Az Arsakidák gyors felemelkedése aztán hamarosan megváltoztatta a két állam kapcsolatának jellegét és a régió politikai viszonyait. Khorezm kénytelen volt kelet felé fordulni. A 3. század végétől a 2. század végéig élénk mozgás figyelhető meg a térségben. Három jelentős hatalmi tényező ereje feszült egymásnak: az Indiában agresszívan terjeszkedő Gréko-Baktriai királyság, a messzi keleti hiungnuk (ázsiai hunok) és a kínai források júecsi nevű népe. Abban, hogy milyen népet is kell a júecsikben látnunk, megoszlik a tudósok véleménye. Töb-



ben a masszagéta szövetséggel azonosítják őket, a Baktriát később meghódító törzsek: ászik, pasianok, tokhárok, sakaraukák összességével.<sup>6</sup> Más kutatók szerint a jüecsi név csak a nyugati szerzők tocharjait jelölte, a másik három törzset nem.<sup>7</sup> Az mindenesetre kétségtelen hogy a Szir-darja vidékén élő jüecsi Baktriának északi, a hiungnuknak pedig nyugati szomszédjaik voltak, s az is, hogy ez a geopolitikai helyzet a hellének és a hunok természetes szövetségét hozta magával. Úgy tűnik, a baktriai expanzió hullámai rendre egybeesnek a jüecsi keleti háborúival. A sors iróniája, hogy miután többször is kihasználta a jüecsi keleti vereségeit, a Gréko-Baktriai királyságnak a bukását is a hiungnuk újabb győzelme, hozta el: a hun

törzsek ugyanis útra keltek nyugat felé, és a jüecsi, <sup>8</sup> képtelenek lévén feltartóztatni őket, i.e. 129-ben átözönlöttek a Szir-darján, majd az Amu-darján, és gyökeresen megváltoztatták az egész hatalmas terület etnikai és politikai viszonyait.

Az így kialakult helyzet rekonstruálása azonban ismét viták tárgyát képezi. Annyi bizonyos, hogy a vándorlás után Belső-Ázsia igen nagy – de pontosan meg nem határozható – területei Kang néven egyesültek. Tolszov nézete szerint Kang az egész masszagéta törzsszövetség állama volt, melyben Khorezm gyakorolt vezető szerepet, tehát a királyság gyakorlatilag egy hatalmas birodalmat képviselt magának.<sup>9</sup> Mások Kangot az ászik jóval kisebb királyságának tartják, akik a nagy



KHOREZM (CHORASMIÉ) TÉRKÉPE. FORRÁS: J. P. FRANCEV ET. AL. (SZERK.): VILÁGTÖRTÉNET. I BUDAPEST, 1962, KOSSUTH KIADÓ. A SZAGGATOTT VONAL AZ ÓSI KHOREZM BEFOLYÁSÁNAK VALÓSZÍNŰ HATÁRÁT JELÖLI

népmozgás alatt csak Szogdiát csatolták Szirdarján túli törzsterületükhöz.<sup>10</sup> Ez utóbbi nézet szerint Baktriához hasonlóan Khorezm is szenvedő alanya volt a tokhárok, ászik és sakaraukák vándorlásnak, amit a régészeti leleteken található durva égésnyomok is megerősítenek.

## A kusán kor

A khorezmi klasszikus kor végéről, az i. e. 129. utáni jó kétszáz év eseménytörténetéről semmi biztos információnk sincsen. Az időszakot a khorezmi pénzverés – időleges – megszűnése zárta le. A helyi érmeket kiszorították a kusán nagykirályok pénzei. A kusán birodalomba valószínűleg Vima-Kadphises uralkodása alatt olvadt bele Khorezm, de ennek időpontja kérdéses, mert a kusán királyok uralkodási éveit még nem sikerült a keresztény időszámítás éveivel egyeztetni. Vima-Kadphises a különböző elméletek szerint valamikor az első század közepe és a második század vége között uralkodott. A kusán fennhatóság elismerése mellett, a birodalom kevésbé központosított felépítésére jellemző módon, Khorezm megőrizhette önállóságát jó részét. A harmadik kusán uralkodó, Kaniska szerencsétlen hadjáratot vezetett Kína turkesztáni birtokai ellen, aminek következtében Fergánával együtt Khorezm is a császárság uralma alá került. Kína sikere azonban egyedül a tehetséges határvidéki helytartónak, Pan Csaónak volt köszönhető, az ő halála után sorra veszték el nyugati területek, Khorezm pedig ismét alávetette magát Kaniskának. A hatalmasra nőtt kusán birodalom végül a 3. század közepén omlott össze.

Khorezmet ebben az időben a nemzeti szervezeti és a városi demokrácia bomlása jellemezte. A falusi tömbházak – és nemzeti közösségeik – szétestek, a vidékre a tanya lett a jellemző. A virágos- és vetemé-

nyes kertet vékony téglafal vette körül, a közösségből kivált patriarchális család a falhoz támaszkodó 10-15 szobás házban lakott. A városokban még fennálltak a szabad polgárok tömbházai, de az arisztokrácia már kezdett merevebben elkülönülni. Toprak-kalában már nem a tűzszentély volt a központ, hanem külön falakkal és három, 40x40 méteres bástyával védett várkastély. A freskókkal és szobrokkal gazdagon díszített fejedelmi palotában több mint száz helyiség volt három szinten, közülük a legnagyobb a háromszáz négyzetméteres trónterem.

A művészetben kusán hatásra hangsúlyosabbá váltak indiai motívumok. A meztelen nő- és férfiszobrok valamint a majomábrázolások a (gréko-)buddhista művészet hatását tükrözik, míg a szabad, antik leplekbe öltöztetett nőket ábrázoló szobrok a gandharai stílus elemeit hordozzák. A vallásos életben megfigyelhetőek a buddhizmus elterjedésének nyomai, de továbbra is a zoroasztrianizmus, vagy annak valamely helyi változata maradt az uralkodó.

## A kora középkor – az Afrigidák kora

A 3. század második fele sötét, zűrzavaros időszak Nyugat-Ázsia történetében. Az a földcsuszamlás, amely elsöpörte a parthus meg a kusán birodalmat és felemelte a perzsákat, egy általános válság tünete: az ókori világ válságáé. Hatása Eurázsia szinte összes ismert országát megrázta. A Krisztus utáni első századok négy világbirodalma közül a parthus és a kusán összeomlását követően még ugyanebben a században széthullott a Han Kína, majd hosszú hanyatlás után Róma is eltűnt a történelem színpadáról.

A válságból a kiutat egy új gazdasági és társadalmi rendszer megszületése jelentette. Ez az a kor, mikor világszerte megjelenik a feudalizmus, majd rövid idő alatt uralkodóvá



válík Kínától az Atlanti-óceán partjáig. A nagy birodalmak szétforgácsolódásával, az állam széthullásával a kultúra új formában, viszont mind szellemi, mind anyagi síkon alacsonyabb szinten született újjá.

A változások Khorezmet sem kerülték el. Szimbolikus jelentőségű az új dinasztia hatalomra jutása a 4. század elején. Első királya, Afríg már az új világ szülötte volt. Bár a Szijavusida ház folytatójának tekintette magát, új időszámítást vezetett be és új fővárost, vagy inkább erődöt emeltetett. A nép kegyetlen despotaként őrizte meg emlékezetében, vára, az al-Fír a hatalom félelmetes jelképe lett egészen a dinasztia bukásáig, és az is sokatmondó, hogy a hagyomány szerint az utolsó Afrígida halálát (995) követően Afríg tornya – mintegy történelmi igazságtételként – az Amu-darja hullámaiba zuhant.

A khorezmi társadalomban lezajló mélyreható változásokat legpontosabban ismét a településformák megváltozása jelezte. A központi hatalom gyengülésével a határokon fekvő erődök hanyatlásnak indultak, és többé nem tudták hatékonyan védeni az országot, így aztán az addig jellemző kisebb városokat és megerősítetlen tanyákat a várak váltották fel. Az egyszerű parasztoktól az arisztokratáig mindenki a mezők és kertek között elszigetelten álló kisebb-nagyobb várakba költözött. Mindegyikük egy-egy megerősített tanya volt, egymástól alig pár száz méterre, melyek azonos terv szerint épültek: a tanyát magas téglafal vette körül, lakás céljára a donjon szolgált. Az arisztokraták és a parasztok várai csak méretükben és díszítésük gazdagságában különböztek. A várat a patriarchális nagycsaládból álló házközösség lakta számos családtaggal, klienssel, rabszolgával.

A feudalizmus ekkor még nem aratott diadalt, de kibontakozásának jelei mindenütt észlelhetők voltak. A nagy csatornák kulcsfontosságú elágazási pontjain az arisztokrá-

cia tekintélyt parancsoló erődjei őrködtek. A kisebb várak ezreit (egyes források szerint tízezreit) még szabad földművelők lakták, de a falak már nemcsak a külső ellenség, hanem a nagybirtokos nemesek, a dikhánok erősségei felől érkező fenyegetés ellen is védelmet kellett, hogy nyújtsanak. A városok hanyatlásnak indultak, majd lassan megszűnt bennük az élet, és az enyészeté lettek. Ezzel párhuzamosan a városi kézműipar a háziiparnak adta át a terepet. Az 5. században elhaltak a nagyszerű antik kerámia hagyományai, az edényeket kézzel hajtott korongon vagy korongozás nélkül készítették, anyaguk, minőségük, díszítésük határozott hanyatlást mutat. A kereskedelmi kapcsolatok is visszafejlődtek, az egyszerű, díztelen üvegyöngyöket a közeli Iránból importálták vagy helyben készítették. A gazdaság súlypontja tehát a városról a falura tevődött át, de a mezőgazdaságban is megfigyelhető a termelő erők visszaesése. Az ország területének egyre nagyobb hányada maradt parlagon, az öntözőhálózat mind jobban összezsugorodott, egyre több csatornaágat nem vették többé igénybe.

Hogy ilyen mértékű visszafejlődés ellenére Khorezm mégis meg tudta őrizni belső-ázsiai jelentőségét, az politikai egységének volt köszönhető. A kusán kor egységes királyságai helyén tengernyi apró államocskák születtek meg. Fergána, Szogdia, Baktria és az egész régió – legtöbbször egy-egy város körül kialakult – kis fejedelemségekre hullott szét, amelyek a hatékonyabb érdekérvényesítés céljából szövetségekbe tömörültek. Khorezm valószínűleg egységes maradt – továbbra is a Khorezmsah uralkodott felette –, bár a források már neki alárendelt „királyokról” is tudnak az ország területén belül. Erejének csökkenéséről árulkodik az is, hogy maga is egy szövetség tagja volt: Kang „országának” kilenc fejedelemsége között említik a korabeli kínai források.

A válságban vergődő Közép-Kelet az 5.

2002/XV. 3-4.

század végétől idegen hódítók játékszerévé vált. A szászánida Péróz 479-es nagy veresége óta a hefteliták uralkodtak Irántól Khotánig és Indiáig. Őket 560 körül a türkök igázták le, elfoglalva területeik jelentős részét is. A türk kaganátust a kínaiak semmisítették meg, akik egészen Szogdiáig és Tocharisztánig Belső-Ázsiát is beillesztik uralmi rendszerükbe (a 660-as években; igaz, inkább csak formálisan). Khorezmről nagyon keveset mondanak a források, de valószínűleg szuverén állam lehetett ezekben a századokban. Menandrosz történetíró az 560-as években Khorezm bizánci és türk diplomáciai kapcsolatairól tudott. 569-ben a Bizáncba küldött türk követséghez a kagán több közép-ázsiai állam uralkodója közül csak a khorzemi király követségét engedte csatlakozni. Ezek azt mutatják, hogy Khorezm a heftalitákkal és a türkökkel szemben is megőrizte függetlenségét.

## A vég: az arab hódítás

A 670-es években, röviddel seregei kivonulása után, belső problémái miatt Kína elvi fennhatósága is megszűnt a Közép-Keleten. Újfént hatalmi vákuum alakult ki, a számos kis állam ismét élvezhette a hirtelen támadt függetlenség ízét. A közeli Khorászánban azonban már ott voltak a fiatal arab birodalom harcosai. 651-ben egyszer már feltűntek, majd 654-ben rabolva és sarcolva egészen Szogdiáig jutottak. Némi haladékos utolsó szászánida, Péróz iráni felkelései adtak Belső-Ázsiának, aki Kínai segítséggel a 660-as évek végéig lefoglalta őket. A 670-es években aztán újraindultak a rablóátmadások, két ízben Khorezm is áldozatul esett. Az ország – Transzoxániával egyetemben – azonban csak a 8. század elején, Kutejba ibn-Muszlim khorászáni helytartósága alatt veszítette el függetlenségét.

Az iszlám előtti Khorezm utolsó pár évről bőségesek a forrásaink, így meglehetősen pontosan lehet rekonstruálni a történeteket. 710-ben a jog szerinti királyt, Aszkadzavart testvére Khurzád letaszította a trónról. Támogatóit a források alapján az antifeudális mozgalmak falusi és városi szegényei között kell keresnünk, célja pedig az lehetett, hogy a nemességgel szemben álló köznép erejére támaszkodva megfékezze az arisztokrácia önállósulási törekvéseit. Aszkadzavar azonban titokban érintkezésbe lépett Kutejba ibn Muszlimmal, és segítségül hívta őt saját népe ellen. Kutejba először vizályt keltett Sogdia vidékén, amiről az áruló Khorezmsah azonnal értesítette seregét és népét, s ezzel a figyelemelterelő lépéssel sikerült elérnie, hogy az arab támadás teljesen váratlanul érje az országot. A muszlimok elfogták, majd kivégezték Khurzádot, Khamdzserdet, a fellázadt szegények által megválasztott „szent királyt”, és négyezer követőjüket. Aszkadzavar tízezer marhával hálálta meg Kutejba segítségét.

Uralmát azonban így sem tudta stabilizálni: az arabok kivonulása után a khorzemiak ismét fellázadtak az áruló király ellen és meggyilkolták. Kutejba másodszor is hadra kelt az ország ellen, és másodszor is győzött. A trónra Aszkadzavar fiát, Aszkadzamúkot ültette, saját testvérét, Abdallahot pedig megette társuralkodónak. Ez a szimbolikus lépés Khorezm önálló államiságának, a tudósoknak, a hagyományok ismerőinek kiirtása pedig önálló kultúrájának végét jelentette. Bár a trónon 995-ig Afrígidá királyok ültek, Khorezmben lassan a feledés borult a múltra, az ország a muzulmán civilizáció részévé vált.

Mikor a 12. században Khorezm Belső-Ázsia legnagyobb birodalmának központjaként újjászületett, már csak a romok őrizték a hajdankor emlékét. Aztán a romokat is elnyelte a sivatag homokja...



## BIBLIOGRÁFIA

BAKAY KORNÉL: *Őstörténetünk régészeti forrásai*. I–II. kötet, Miskolc, 1997, Miskolci Bölcsész Egyesület.

CZEGLÉDY KÁROLY: *Nomád népek vándorlása Napkelettől Napnyugatig*. (Kőrösi Csoma Kiskönyvtár 8) Budapest, 1969, Akadémiai Kiadó.

ÉRDY MIKLÓS: *Kutatóúton az ősi Khorezmben*. Folklor és etnográfia 38. Debrecen, 1988.

ANNA SWIDERKOWNA: *A hellenizmus kultúrája*. Nagy Sándortól Augustusig. Budapest, 1981, Gondolat.

SZERGEJ PAVLOVICS TOLSZTOV: *Az ősi Chorezm*. Budapest, 1950, Hungária Könyvkiadó.

SZ. L. UTCSENK–D. L. KALLISZTOV–Á. I. PAVLOVSKAJA–V. V. SZTRUVE: *Világtörténet* II. Budapest, 1962, Kossuth Könyvkiadó.

*The New Encyclopædia Britannica*. Macropédia (Knowledge In Depth). Volume 15, Chicago–Auckland–Geneva..., 1989, Encyclopædia Britannica Inc.

*Meyers Encyclopädisches Lexikon*. Band 13. Mannheim–Wien–Zürich, 1978, Bibliographisches Institut Lexikonverlag.

STRABÓN: *Geographika*. Ford.: Földy József. Budapest, 1977, Gondolat Könyvkiadó.

HÉRODOTOSZ: *A görög–perzsa háború*. Ford.: Muraközi Gyula. Budapest, 1998, Osiris.

[www.sogdcoins.narod.ru/english/khwarezm/history.html](http://www.sogdcoins.narod.ru/english/khwarezm/history.html)

[www.iranianlanguages.com/midiranian/khwarezmian.htm](http://www.iranianlanguages.com/midiranian/khwarezmian.htm)

## JEGYZETEK

<sup>1</sup>Starbón: XI. 8. 8.

<sup>2</sup>Tolsztov: i. m. 84.

<sup>3</sup>Tolsztov: i. m. 92–93.

<sup>4</sup>Tolsztov: i. m. 105.

<sup>5</sup>Hérodotosz: VII. 66.

<sup>6</sup>Tolsztov: i. m. 129.

<sup>7</sup>Czeglédy: i. m. 34.

<sup>8</sup>Az első elmélet szerint értelmezve a nevet, a jüccsik azaz a tokhárok, ászik, sakaraukák törzsei. A második elmélet szerint a jüccsik=tokhárok csak magukkal sodorták az ászikát és sakaraukákat.

<sup>9</sup>Tolsztov: i. m. 150.

<sup>10</sup>Czeglédy: i. m. 35–37.

# Megjelent!

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



SEMITANU  
FIATALOK, MINT A TÖRTÉNELEM SZEREPLŐI

GEORGES DUBY:

*Nő a középkorban.*

Budapest, 2000, Corvina Könyvkiadó.



Aquitaniai Eleonora híres-hírhedt szexuális étvágyáról. Számításból, dinasztikus érdekből, kedvtelésből. Mindenki tud róla. Elfogadják, vagy csak elnézik? 700 év után nehéz megállapítani, főleg, hogy írásos emlékeknek igencsak híján vagyunk.

Helo se. Szerelmes, viszontszeretik, átadja magát a testiségnek mint a szerelem beteljesülésének. Nem akar a szó köznapiközépkori értelmében feleség lenni, ahogy ő maga mondja, Abélard szajhája akar maradni, aki a szerelem miatt szeret. Belekényszerítik egy házasságba, miután születik egy fia. Le kell mosni a szégyenfoltot. Abélard kolostorba zárja, ő maga is szerzetesnek megy, s a megtisztulás utolsó fázisaként kasztrálják, így megszabadul a bűn forrásától: a nőtől.

A nő kezdetektől fogva minden rossz okozója, a csábító gonosz. Megszabadulsz a vágytól, megszabadulsz a nőtől, megszabadulsz a gonosztól, megszabadulsz a bűntől, megszabadulsz a kárhozattól, tiéd a paradicsom, a kasztrálás jó!

A könyv első részében Duby hat nő életét, hatását, életkörülményeit, ezzel együtt az adott kor nőkről alkotott véleményét, a nő szerepét mutatja be rendkívül körültekintően, bár sajnálatos módon csak a francia nőket, illetve francia vonatkozásban. Törekszik arra, hogy viselkedésük, az önmagukról, a világról, a férfiakról alkotott felfogásuk néhány vonására fényt derítsen. De minden korabeli szó, amit a nőknek tulajdonítanak, férfiak tollából származik...

Az 1180-as évekre tehető az az időszak, amikor a nők helyzete némileg javulásnak indult, amikor a férfiak kezdték őket ember-számba venni, olykor kikérték véleményü-

ket, nagyobb szabadságot biztosítottak számukra, és igyekeztek ápolni bennük azokat a különleges képességeket, amelyek a természetfeletttel rokonítják őket. Duby ezt tartja vizsgálati legszembetűnőbb eredményének.

A második rész az ősök emlékezte. A nemesasszonyok társadalmi helyzete, életkörülményei. A helyes női magatartás: csak a lovagok udvarlását fogadhatják, akik kötelesek voltak velük az udvarban kialakult rituálénak megfelelően viselkedni. A nők természetből fogva gyengék, ezért különösképpen védeni kell őket. Csak férfikísérettel hagyhatják el a házat, különben szabad prédává válnak. Ilyen volt az a lány is, akit a vadász megerőszakolt: „Mit csinált egyedül az erdőben?” Prostituált volt? Vagy talán tündér? Mindenesetre szerencsétlen. A nő könnyű zsákmány, könnyű cseveggéssel el lehet szédíteni, de épp ezért csapdát jelent, amelyben elbukik a férfi, akit bájaival elcsábít. Minden férfinak a csábító nő az öröm forrása és a kárhozattal okozója.

A 12. században a papok és a lovagok azt várták a nemesasszonyoktól, hogy miután engedelmes lányok, kegyes feleségek, termékeny anyák voltak, öregségükben vallásos buzgalmukkal, szigorú önmegtagadással éljenek. Ez volt az utolsó ajándék annak, aki egészen fiatalon megejtette őket, akinek valóságossága az ő példájukon vált buzgóbbá. Igaz, hogy férjük uralma alatt álltak, de ezek a férfiak különös hatalommal ruházták fel, félték őket.

A 12. században a nyugati egyház végre már komolyan számolt a nőkkel is, akik elhagyatottnak érezték magukat, azt sérelmezték, hogy nem kapnak elég segítséget az üdvösséghez vezető úton. Persze az egyházi főméltóságok felismerték, hogy a nőkkel is foglalkozni kell, el kell őket téríteni a gonosztól. Az egyházi vezetés azonban ezt nem nézte jó szemmel, s csalódottságában sok



asszony fordult az eretnek szekták felé; sürgetővé vált visszatérítésük. A papok ettől kezdve gyakrabban beszéltek róluk, némelyikük még szóba is állt velük, sőt olykor meg is hallgatta őket.

A harmadik fejezet: Éva és a papok, vagyis a NŐ mint olyan, az eredendő bűn forrása. A nő három fő bűne: a lustaság, a makrancosság férjükkel szemben és a paráznaság. A természet mély szakadékkal választotta el a két különálló fajt, a férfit és a nőt. E szakadék mentén könnyörtelen harc frontvonalra húzódik. Az ostromot a nők indítják, előrántván a nők alattomos fegyverét. Mindamellet a papok, akiknek maguknak is nehezükre esett vágyaik elfojtása, a rossz gyökerének, a kicsapongások forrásának a zabo-

látlan érzékiséget tekintették, amely szerintük természeténél fogva tüzei a nőket.

„Csak árnyjáték az, ami az írásos emlékekből pislákol. Arra hagyatkozom, amit azok mondanak. Igazat beszélnek-e vagy sem, én azzal keveset törődöm. Az én számomra az a fontos, hogy milyen képet festenek hősnőmről és általában a nőkről: hogy milyen képe volt a szerzőnek róluk, és milyent akart a hallgatói szeme elé festeni. Az ilyen képben az élő valóság elkerülhetetlenül kancsallá torzul, mégpedig két okból. Az egyik az, hogy a szóban forgó kor írásos emlékei egytől egyig publikálásra szánt hivatalos iratok; a másik az, hogy férfiak írták őket.” – Georges Duby

MOLNÁR ERZSÉBET

PERBÍRÓ JÓZSEF  
1956 Szegeden  
emlékeimben



## Megjelent!

*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.*

# A Belvedere Meridionale Alapítvány hírei

2003/3.



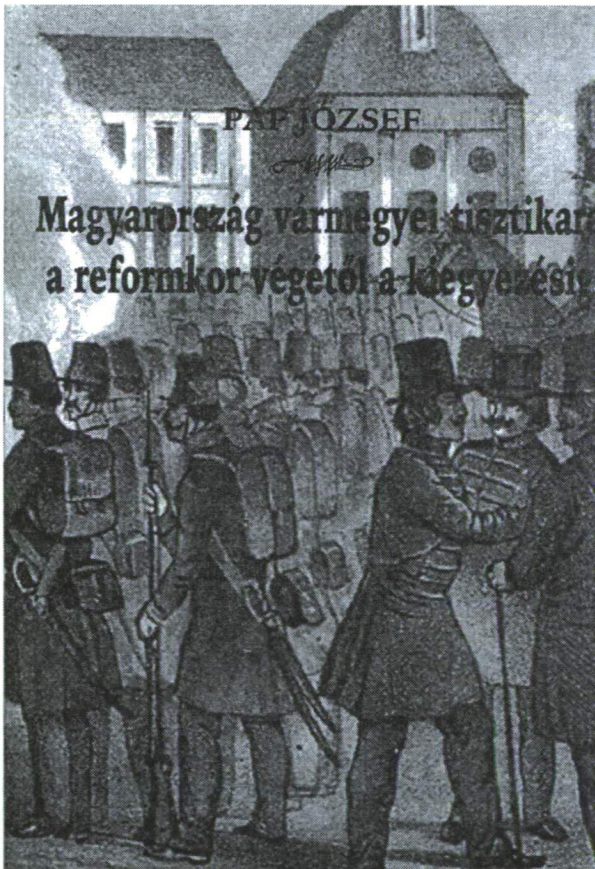
Az alapítvány október 16–17-én vendégül látta Szegeden Kiss Tamást, a MEFESZ egykori alapítóját és vezetőjét, az alapítvány által megjelentetett *Magyar Egyetemisták és Főiskolások Szövetsége* című könyv szerzőjét. A jeles személyiség ünnepi beszédet mondott az alapítvány által szervezett október 16-i koszorúzáson, amely után a szegedi hallgatók és történész-hallgatók szervezetei helyezték el az emlékezés koszorúit a BTK épületének falán tavaly kihelyezett emléktáblánál. Október 30-án a Sík Sándor Könyvesboltban nagy sikerű könyvbemutató volt. Zakar Péter *Az Esztergomi egyházmegye 1848/49-ben* című kötetéről mint házigazda Pelyach István beszélgetett. Szeptemberben jelent meg Pap József *Magyarország vármegyei tisztkara a reformkor végétől a kiegyezésig* című könyve, melyet igen nagy érdeklődés előzött meg. Hiánypótló művet jelentetett meg szeptember közepén az alapítvány. Barbara Stalder, Andy Furlong és Anthony Azzopardi munkáját (*Sebezhető Ifjúság*) Jancsák Csaba szerkesztette köteté. Előkészítés alatt álló kötetekről tájékoztatta az Alapítvány kuratóriumát Kiss Gábor Ferenc főszerkesztő. A karácsonyi vizsgaidőszakig tervezett kiadások T. Horváth Ágnes *Az ókori kelet*, valamint *Őskor* című kötetei, melyek a Belvedere Jegyzetek című – most induló – sorozatában jelennek meg, továbbá Gábor Kálmán *Ifjúság és globalizáció*, illetve *Ifjúsági Korszakváltás – Ifjúság az új évezredben* című kötetei, melyek az Ifjúsági korszakváltás sorozat darabjai lesznek. Az Alapítvány szakpályázatainak (oral history, visszaemlékezések gyűjtése, egyetemtörténet, hallgatói mozgalom története, helytörténetkutatás, ifjúságszociológia) és céltámogatási projektjének nyertesei: Ábrahám Márta, Alattyányi István, Asztrics Andrea, Bábiczki Boglárka, Baki Zsombor, Bakos Éva Boglárka, Balázs László György, Balog Iván, Becskei Csaba, Bém Szilvia, Bihari Edina, Bíró Zsuzsanna, Bocsi Veronika, Bodnár Brigitta, Bói Krisztina, Bors Enikő, Brada Hedvig, Cúth Csaba, Danka Balázs, Debreczeni Dóra, Dederá János, Dobai Barna, Dobák Judit, Dolmány Viktor, Dorn Tibor Dávid, Dózsa Tünde, Drozdik Julianna, Dudik Éva, Egyed Anita, Erhardt Ágoston, Erőss Emőke, Fazekas Szabolcs, Fekete Szilvia, Fekete Zsuzsanna, Ficzek Andrea, Filep Bálint, Földvári Ágnes, Gábor Kálmán, Gergely Orsolya, Gombos Gergely, Grépály András, Haág Zalán, Habik Anna, Harazin Katalin, Hargima Nándor, Havasi Mónika, Horváth Mariana, Joó Györgyi, Józsa István Gergő, Juhász Attila, Juhász Emese, Kabai Gergely, Kabai Imre, Kabai Márk, Kádár Ildikó, Kalocsai Janka, Kassa Melinda, Kékesi Márk Zoltán, Kékkő Orsolya, Kenyhercz Ákos, Kertes István, Kisgyörgy Eszter, Kiss Diána, Kiss Györgyi, Knauz Péter, Knoch László, Kóródi Ágnes, Kóródi Márta, Korponay Bereniké, Kozik Tamás, Kóvágo Dóra, Krekó Péter, Laposnyik Ildikó, Lengyel József, Lőrincz Andrea, Löwy Gábor, Magyar Péter, Major Virág, Majorszki András, Matiscsák Attila, Meilinger Zita, Milotay Orsolya, Molnár Andrea, Molnár Illés, Molnár Kata, Murinkó Lívia, Nagy Judit, Nagy László, Nagy Tünde, Nagygyörgy Anita, Németh János, Oltványi Zsolt, Orosz Richárd, Osgyáni Gábor, Oskó Ildikó, Palkó Tamás Attila, Pató Erika, Patocskai Anna Tünde, Pogár László, Posta Gabriella, Puskás Zsuzsanna, Rédey-Nagy Csaba, Rév Mátyás,



10 012008 290010 012



Salát Janka, Salga Martin, Sápi Norbert Csaba, Sárosi Melinda, Schmidt Attila, Sebők Tímea, Simonka Livia, Szakács Judit, Szász Péter, Székely Anna, Széphelyi Frankl Júlia, Szilágyi Sándor, Szilvássy Zsuzsa, Szitár Tünde, Szkalák Attila, Szokoli Ákos, Szőke Viktor, Szöllősy Gábor, Sztancsik Richárd, Tarnay István, Tímár Krisztina, Tisza Enikő, Tomasz Gábor, Tóth Ágnes, Tóth András, Tóth Bernadett Imola, Tóth Ferenc Zsolt, Tóth Gábor, Tóth Márton, Tóth Vanda, Török-Székely Györgyi, Turchányi Anna, Újvárosi Zita, Vadász László, Vécsi Bernadett, Vesmás Bence, Vida Imre, Zombori Flóra, Zsák Róbert, Zsiros Mária voltak. Az Alapítvány ez év októberében ismét megrendezte a Belvedere Kupát, melynek főszerzői tisztségét Döbör András főiskolai tanársegéd vállalta. Megújult az Alapítvány honlapja ([www.belvedere.meridionale.hu](http://www.belvedere.meridionale.hu)). A honlapot Szuperák Attila, Szabó Erik és Kiri István gondozza. Az alapítvány működésének főtámogatói 2003. harmadik negyedévéig: Oktatási Minisztérium, Nemzeti Kulturális Örökség Minisztériuma, Miniszterelnöki Hivatal Civil Kapcsolatok Főosztálya, Gyermek-, Ifjúsági és Sportminisztérium, Mobilitás Ifjúsági Szolgálat, Magyar Könyv Alapítvány, Alapítvány a Magyar Felsőoktatásért és Kutatásért, Szegedért Alapítvány, SZTE Hallgatói Önkormányzat, Juhász Gyula Tanárképző Főiskolai Kar és a JGYTF Hallgatói Önkormányzata és az EMKE Kft. voltak.



**M  
E  
G  
J  
E  
L  
E  
N  
T  
!**

# A nemzetiségi kérdés Kossuth és kortársai szemében



BELVEDERE  
Kiskönyvtár 15.





ZAKAR PÉTER

„Hazám sorsa  
az én sorsom”

*Az Esztergomi Érsekség  
1848/49-ben*