

Unicum díjas oktató és hallgató választás!

2003. április 22- június 22.



Az eredményekről 2003. május 16. után tájékozódhatsz
a HÖK irodákban, a kari falójságon,
a helyi sajtóban illetve a www.leonardo.hu weboldalon!

Egy biztos: a Te utad, a Te sikered.

BELVEDERE

SZEGEDI TÖRTÉNÉSZHALLGATÓK LAPJA XV. évfolyam 1-2. szám

PÁNCÉLOSOK A KÁRPÁTOKBAN



GALLÓ KRISZTIÁN ÍRÁSA A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚS MAGYAR PÁNCÉLOSHADOSZTÁLY
TÖRTÉNETÉRŐL LAPSZÁMUNK 49-57. OLDALÁN OLVASHATÓ

BELVEDERE 2003/XV. 1-2.

Rónyai László
NÉPI NEVELÉSKULTÚRA EURÓPÁBAN

Zsömbör Attila
A VILLÁNYI BOR HISTÓRIÁJA

Antal Tamás
A DEBRECENI ÍTÉLŐTÁBLA

Engi József
TÖMEGKÖZLEKEDÉS SZEGEDEN

Virág Barbara
ÁRVÍZ BÉKÉSCSABÁN 1888-BAN

Simon Endre Tamás
HADI TAKTIKA A CSENDES-ÓCEÁNON

F E B R U Á R – M Á R C I U S M M I I I

BELVEDERE

MERIDIONALE
SZEGEDI TÖRTÉNESSHALLGATÓK LAPJA

Főszerkesztő: KISS GÁBOR FERENC

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

Munkatárs: NÓTÁRI TAMÁS

Főmunkatársak: DÖBÖR ANDRÁS, JANCSAK CSABA, NAGY TAMÁS

A technikai szerkesztést a STIL NUOVO végezte

Borítótérv 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.



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 konferen-
ciák előadásai a BELVEDERE KISKÖNYVTÁR, a felsőoktatási tananyagul szolgáló
kiadványok a BELVEDERE SEGÉDKÖNYVTÁR sorozatban jelennek meg.



Kiadja a BELVEDERE MERIDIONALE ALAPÍTVÁNY

Felelős kiadó: DR. SZEGFÜ LÁSZLÓ

A szerkesztőség címe: 6725 Szeged, Boldogasszony sugárút 6.

Netposta: belvedere@jgytf.u-szeged.hu

Honlap: www.belvedere.meridionale.hu

Telefon 62/544-759

Nyomás: BABA ÉS TÁRSAI KFT.

Megjelenik 1000 példányban

Lapengedély B/KUL/523/SS1993.

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 érto 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



PERBÍRÓ JÓZSEF 1956 Szegeden emlékeimben



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.

Tartalomjegyzék

Referátumok

ANTAL TAMÁS: A debreceni ítélőtábla megszervezése (1890–1891)	4
VIRÁG BARBARA SZILVIA: Békéscsabai események az 1888-as árvíz idején (1. rész)	12

Hajdani vármegyéink

Csík vármegye rövid története (FEJES BÁLINT)	31
---	----

Hadak útján

SIMON ENDRE TAMÁS: Haditengerészeti taktika a második világháború Csendes-óceáni hadszínterén (3/2. rész)	32
GALLÓ KRISZTIÁN: A magyar királyi 2. páncélosadosztály galíciai harcai (1. rész)	49

A közúti közlekedés története

ENGI JÓZSEF: A szegedi kényszerpályás tömegközlekedés története (1. rész) A lóvasút üzemének áttekintése	58
--	----

Parthiscum

PUSZTAI JÁNOS: Fejezetek a szentesi repülés történetéből ((3. rész) A sportrepülés előzményei, a szárnybontás nyitánya (1909–1959) ...	79
---	----

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

ZSÖMBÖR ATTILA: A villányi bor históriája	84
--	----

Pihenő

RÓNYAI LÁSZLÓ: Népi nevetéskultúra a középkori Európában	89
Visszatérés jó Selmecre (FEJES BÁLINT és KOVÁCS GERGŐ képriportja)	92

S Z Á M U N K S Z E R Z Ő I

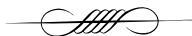
ENGI JÓZSEF közlekedéstörténész (Szeged); FEJES BÁLINT hallgató (SZTE JGYTFK);
GALLÓ KRISZTIÁN (Szeged); PUSZTAI JÁNOS közlekedéstörténész (Szeged); SIMON ENDRE TAMÁS tanár (Szeged); RÓNYAI LÁSZLÓ egyetemi hallgató (SZTE BTK); VIRÁG BARBARA SZILVIA tanár (Békéscsaba); ZSÖMBÖR ATTILA főiskolai hallgató (SZTE JGYTFK).

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

ANTAL TAMÁS

A debreceni ítélőtábla megszervezése

(1890–1891)



A királyi ítélőtáblákról és a főügyészségekről szóló 1890. évi XXV. tc. a magyar igazságszolgáltatási szervezet hosszú ideje várt reformját valósította meg. Az addig Budapesten és Marosvásárhelyt működő két királyi ítélőtábla helyett tizenegyet állított fel. A decentralizáció szükségességét különösen a budapesti tábla aránytalan túlterheltsége indokolta, s az, hogy a szóbeliség és a közvetlenség elvének megvalósítását a nagy távolságok okán ez a struktúra erősen gátolta. A törvénycikk a főtörvényszékek felosztása mellett rendelkezett többek között az áthelyezésekről, az azt el nem fogadó bírák kényszernyugdíjazásáról, a felügyeleti jog gyakorlásáról, a jogegységi eljárásról és a bírák és ügyészek javadalmazásáról is.

A magyar városok nagy versenyt vívtak egymással az ítélőtáblákért, mivel a jelentkezők száma lényegesen meghaladta a decentralizációban tervezett kereteket. A törvény megszületése és az újjászervezések megvalósítása egyaránt *Szilágyi Dezső* igazságügy-minisztert dicsérte, aki ezzel pályafutásának talán legnagyobb győzelmét aratta.

Debrecen küzdelme a királyi tábláért

A királyi táblák jövőendő szervezésének hírére Debrecen tanácsa igen hamar reagált: 1889. július 18-án bizottságot állított fel és a közgyűléssel nyilatkozatot fogalmaztatott avégből, hogy a város egyértelműen kinyilvánítsa befogadási szándékát. A nyilatkozatban a város vállalta, hogy „telket ingyen adunk”, a szükséges épületeket az állam megterhelése nélkül előállítja, és az államnak átadja, az addig felmerülő bérleti díjat pedig rendszeresen fizeti, valamint, hogy az első fokú törvényszék és ügyészség, továbbá a börtön jobb elhelyezéséről is hajlandó lesz tárgyalásokba bocsátkozni. Egyúttal felkérték a polgármestert, Simonffy Imrét,¹ hogy a fejleményeket kísérje folytonos figyelemmel, s felállítottak egy bizottságot is az ügy érdekében Lengyel Imre, Kovács Sándor, Nemes Kálmán, Medve Kálmán, Komlóssy Arthur, Paksy Imre, Kis Albert, Király Ferenc képviselők és Zöld Mihály aljegyző részvételével. Értesítették döntésükről a környező törvényhatóságokat is a jövőbeni támogatás megszerzése érdekében.²

A Debreceni Ügyvédi Kamara is hamar érdeklődést mutatott: még az 1889. december 8-i választmányi ülésén szóba hozta az ítélőtábla támogatásának kérdését, és a belügyminiszternek feliratot fogalmazott Debrecen támogatásáért. (Az ügyvédi kamarák országosan ebben az időben még nem adtak hangot igényeiknek, csak a budapesti jelezte egy rövidebb felterjesztésben, hogy javasolja a decentralizációt. Ebben az iratban érdekesség volt, hogy Marosvásárhelyt megfosztani igyekeztek táblájától, s helyette Kolozsvárt protezsálták. Ezzel a törekvéssel a debreceni kamara nem értett egyet.)³

A már említett hetes bizottság is ülést tartott Simonffy vezetésével 1890. január 10-én, azonban „tárgyalásai oly bizalmas jellegűek voltak, hogy azokból mi sem juthat[ott] a nyilvánosság elé”.⁴

Ellenben a korai lelkesedés kissé alábbhagyott, amikor a *Nemzet* című pesti napilap Debrecen azon városok körébe osztotta, amelyek királyi táblával való megerősítésre nem szorulnak.⁵ B. G. úr (Bécsics Gusztáv) ezen cikke riadalommal vegyes felháborodást váltott ki, s a város máris hangoztatta, hogy az igazságügy-miniszter őt kötelező nyilatkozat kiadására hívta fel az ügygel kapcsolatban, amelyben vállalta az ideiglenes és a végleges elhelyezést.⁶ Még mielőtt a közgyűlés e célra egybegyűlt volna, a „Debreczen” máris megvédte a várost a „Nemzet és — a nemzet” című cikkében, melyet vezető újságírója s egyben főmunkatársa, Bakonyi Samu (B. S.) fogalmazott. Ebben kifejtette, hogy a „királyi táblák felosztásának nagy conceptionját úgy kell keresztül vinni, hogy az igazságügyi érdekek veszedelme nélkül a városok fejlődése is egyszerre hatalmas lendületet vegyen [...]. Pedig ezek a városok nem csak megélni akarnak, hanem nagyra akarnak lenni, hogy magokban ölelhessék, hogy magyarrá tehessék amaz egész nagy ország rész társadalmát, melynek amúgy is mellőzhetetlen centrumai [...]. A királyi tábla vezető rangra emeli fel azokat a városokat, amelyekben el fognak helyeztetni.” Rámutatott, hogy Debrecen száz éveken át küzdött a nagyságért és a régióért, de a főváros ezt semmivel sem honorálta. Itt volt az ideje, hogy a kormány tegyen a városért valamit, és az egyik táblát telepítse oda. Ugyanis „azon nagy ország rész igazságügyi érdekei, mely Debreczenre támaszkodik, orvosolhatatlan sérelmet szenvednek, ha nem a természeti, történeti és gazdasági centrum lesz rájuk nézve az igazságszolgáltatás központja is.” Mi több: „Debreczen nem kér, mert Debreczennek joga van követelni, s Debreczen hiszi erős hittel, hogy amit megtagad tőle a *Nemzet* – azt megadja majd a nemzet.”⁷

A közgyűlés is lelkesedett: január 23-án nyilatkozatot fogalmazott és fogadott el, amelyben „Debreczen szabad királyi város közönsége ezennel kötelezi magát, hogy azon esetre, ha az egyik királyi tábla Debreczenben helyeztetik, gondoskodik arról, hogy a királyi tábla és főügyészség s az ezekkel kapcsolatban egyidejűleg vagy később szervezendő hivatalok az állam legkisebb megterhelhetése nélkül ideiglenesen elhelyeztessenek. Megjegyeztetvén [, hogy] a bér és járulékainak fizetése és az átalakítási, valamint az ideiglenes helyiségek elhagyásával járó átalakítási költségek viselése [szintén] a várost terheli. Gondoskodni fog arról, hogy a hivatalok számára szolgáló helyiségek az igazságügyi minisztérium által megállapítandó mennyiségű és minőségű szerelvényekkel láttassanak el. Kötelezi a város magát arra, mihelyt a felállított királyi tábla kerete végleg megállapítva lesz – de legkésőbb a működés megkezdésétől számított tíz év alatt, az igazságügyi minisztérium tervei szerint végleges elhelyezésül épületet emel, s ezen épületnek már most kijelölendő, s a minisztérium által elfogadott telkét azonnal az állam tulajdonába bocsátja.”⁸ Kiss Albert lelkes felszólalásában arra is kitért, hogy a tábla debreceni elhelyezését már a jogakadémia ittléte is felettébb indokolja.⁹

A rendkívüli közgyűlés február 6-án szavazott az átengedő nyilatkozat elfogadásáról.¹⁰ A jogi és pénzügyi bizottmány előterjesztést készített, melyben kifejtette, hogy a megfelelő telek a debreceni 1. számú telekjegyző könyvben 12., 13. hrsz alatt felvett, a város tulajdonát képező telek volna, amely akkor a városi majorság udvaraként használtatott. A közgyűlés megjelent 137 tagja egyhangúlag igennel szavazott az állami tulajdonba adás kérdéséről. Eszerint kimondták, hogy a város a tulajdonában lévő, tehermentes kisedővót és a mellette fekvő majorsági udvart (amely együtt 1314 négyszögölt tett ki és 20 folyóól homlokzattal

bírt, a városházától száz, a törvényszéktől negyven, a járásbírószéktől nyolcvan, a pénzügyi igazgatóságtól hatvan, a színháztól száznyolcvan és a piactól 110 méterre feküdt) az állam tulajdonába bocsátja azzal, hogy ha nem megfelelő a telek, egy másikat fog e célra kijelölni.¹¹

Időközben újabb rémhír kezdett terjedni: a változatosság kedvéért ezúttal az Egyetértés röppentette fel Debrecen mellőzésének hírért, noha elismerte, hogy „az olyan evidens képtelenség ellen, hogy Debrecen az ország tíz legelső városának sorából egyszerűen kihagyassék, a statisztika és a geográfia is tiltakoznék”.¹² Debrecen kinyilatkoztatta, hogy ha tíz tábla nem elég, akkor inkább állítsanak fel még egyet, de mellőzni nem lehet, mivel a jelentőségével egyetlen más város sem vetekedhet.

Ezúttal azonban kiderült, hogy Debrecen lelkesedését nem támogatja mindenki. A nagyvárad *Szabadság* c. lap például zsírba fúló városnak nevezte Debrecent, és a tábláért való versengést kárba vesztett önzésnek tekintette s szörnyű jajveszékelésnek.¹³ Hamarosan az oka is kiderült a szidalmaknak: Nagyvárad is pályázott királyi tábláért.¹⁴ A vészjósló hangok megingathatták az önbizalmat, mivel a polgármester – biztos, ami biztos – 340 országgyűlési képviselőhöz intézett levelet a helyi tábla ügyében. A levél január 30-án kelt, s benne, a város geográfiai, társadalmi, gazdasági adottságaira hivatkozva, győzködte a képviselőket a támogatás szükségességéről. Kiemelte, hogy Debrecentől a múltban elvették a távirdai kerületi hatóságot és a vasúti üzemzetőséget is – ezek miatt a polgárság egyébként is szomorú.¹⁵

Sokkal hatékonyabbnak bizonyult végül a debreceni társadalom saját kezdeményezésű fellépése. A Debrecen felhívta a lakosságot, hogy „minden megyéből, minden városból mint egy ember emelje fel az egész országrész a szavát amellyel, hogy az felső bírósága abban a városban legyen, amely neki minden egyéb tekintetben [...] egyedüli központja.” Politikai különbségre tekintet nélkül invitált, hogy a polgárság vegyen részt a február 4-i városházi ülésen, hol „a városnak a királyi táblához fűződő jogos igényét a debreceni társadalom hatalmas szavával támogassa!” A felhívást állítólag több, mint ezren írták alá!¹⁶

A „debreceni polgárok értekezlete” sikerrel szerveződött meg: Simonffy Imre elnöklése mellett hatalmas tömeg gyűlt egybe a városháza nagytermében. A gyülekezet jegyzővé Karczag Vilmos újságíró választotta. Az ülés legfőbb nyilatkozatát Lengyel Imre terjesztette el, aki tanácsolta, hogy egy egész küldöttséget szervezzenek Budapestre megjelenítve a társadalmi egybefolyást. A részletek kidolgozására hamar egy negyventagú bizottságot választottak, amelyben Kola János, az ismert ügyvéd és Sesztina Lajos módos vaskereskedő is részt vett. A küldöttség fedezésére Márk Endre javaslatára már helyben megindult a gyűjtés. Egy órai tanácskozás után a népes gyülekezet feloszlott, a negyvenes bizottság pedig nyomban tanácskozához kezdett.¹⁷ Az értekezők éppen időben szerveződött meg, mivel másnap az országgyűlésben elkezdődött a vita, s szerencsére többen Debrecen mellett törtek lándzsát. Például Körössi Sándor, aki „nem hiszi, hogy a magyar törvényhozás ezt a tiszta magyar várost kihagyja a székhelyek közül, amely a magyar embernek éppen az, ami az oroszoknak Moszkva. Ott hangzik ebben a városban a magyar nyelv legékeesebbje”.¹⁸ (Rosner Ervin azonban Nagyváradot élte). Debrecen misszióját valóban sokan támogatták. Egyetértésről és részvételről biztosította a várost fél Kelet-Magyarország, jelezvén, hogy nem csupán helyi, hanem regionális törekvésekről volt szó. Így Máramarosziget, Nagybánya, Szathmár, Nyíregyháza, Karcag, Kisújszállás, Tasnád, Zilah, Munkács város, Szabolcs, Heves, Hajdú és Ung vármegye jelezte támogatását.¹⁹ A nagy küldöttség – legalább 150 polgár – február 16-án indult útnak a 11 óra 36 perckor induló gyorsvonattal. Aznap este a kelet-magyarországi küldöttek Budapesten, a Hungaria szállodában üléseztek. Február 17-én találkoztak a képviselőház

elnökével, Péchy Tamással, a miniszterelnökkel, Tisza Kálmánnal, a szabadelvűek vezetőivel, a mérsékelt ellenzékkel, a főrendi ház elnökével és a függetlenségek vezéreivel is. Közülük mindenki ékes retorikával fogadta őket, azonban biztosat csak a Függetlenségi és '48-as Párt mondhatott. A miniszterelnök – lévén egykor Debrecen országgyűlési képviselője – kifejtette, hogy „Debreczen város érdekében szívemhez szólni nem szükséges”, a képviselőház elnöke pedig biztosította a delegációt, hogy a „magam részéről Debreczen város kívánságát méltánylandónak fogom tartani” – még ha a kérdés mikénti eldöntésébe sok beleszólása nem is volt.²⁰

A miniszterelnöknek átadott memorandum számba vette Debrecen előnyeit, amelyek az ítélőtábla befogadására predesztináltak, amelyek „gravitációs” vonzását igazolták. Érdekes adatokat tartalmazott az egyes törvényszékekre vonatkozóan: megtudhatjuk belőle, hogy a debreceni törvényszék illetékessége 66 négyzetmérföld terület volt 191 858 lakossal, a nyíregyházi 76 négyzetmérföld 214 008 lakossal, a szatmárnémeti 119 négyzetmérföld 325 496 lakossal, a máramaroszi 168 négyzetmérföld 226 397 lakossal, a beregszászi 132 négyzetmérföld 311 861 lakossal és a zilahi 65 négyzetmérföld 170 042 lakossal, azaz teljességgel 626 négyzetmérföld és 1 439 662 lakos jutott volna a debreceni táblára, amely az ország népességének éppen egy tizedét jelentette.²¹

Az „észak-keleti Magyarország társadalmának színe-javából álló deputáció”²² február 18-án tért haza azzal, hogy küldetésének a pesti lapok véleménye szerint is sikerrel tett eleget. A valóban hatásos fellépés első eredménye ott mutatkozott meg, hogy a Budapesti Újság február végén már arról számolt be, hogy Nagyváradon és Debreczenben is lesz tábla az igazságosság kedvéért. Március derekán már oly hírek szárnyaltak, hogy Nagyváradon nem is lesz semmi. Végül április elejére biztos forrásból tudni lehetett, hogy a kormány elfogadta a királyi táblák helyeit, s ebben a jegyzékben Debrecen és Nagyvárad is szerepelt.²³ Teljesen biztossá a hír természetesen csak májusban, a törvényjavaslat képviselőházi elfogadásával válhatott,²⁴ amelyben Szilágyi Dezső hangsúlyozta: „nem lehet kételkedni abban, hogy az igazságügyi organizatiót véve, helyes és természetes székhely Debrecen”.²⁵

„Megmozdult tehát a debreceni társadalom – írta a Debreczen. – Felébredt letargikus álmából, s ébredése olyan volt, hogy maga után vonta az egész országrész eleven mozgalmát.”²⁶ A kéthónapi fáradozás eredményeként Debrecen szerepéről nem is merült fel vita sem az igazságügyi bizottságban, sem a plenáris ülésen.²⁷ „Elhitték nekünk, hogy a magyar culturának Debreczen erős vára lesz”. Ezen mozgalmi lelkesültségtől vezérelten a város új közéleti fórumot is szervezett Csokonai-kör néven, amely április 27-én alakult meg a városházán.²⁸ A következő feladatot a tábla mielőbbi megfelelő ideiglenes elhelyezése jelentette, evégből már május idusán tanácskozni kezdett az állandó bizottság, s a közgyűlés hamar el is határozta, hogy megvásárolja a debreceni 2461. számú telekkönyvben A I. 2608/a hrsz alatt felvett, s egyébként Nemes Gáborné Jéger Paulina tulajdonát képez „Korona” éttermet 60 000 ft-ért, s ha szükséges mellette a leányiskolát is. 120-an igennel voksoltak, csupán négyen elleneztek a döntést.²⁹ Azonban hamarosan kiderült, hogy a sietség idejekorai volt: a tervekkel ellentétben nem 1890 novemberében, hanem csak a következő év tavaszán lép hatályba a decentralizáció, mivel számos város nem tudott a rendelkezésre álló idő alatt megfelelő ideiglenes helyiségeket biztosítani(!). Ami Debrecenre illelt, a polgármester közbenjárására az igazságügy-miniszter végül elfogadta júliusban a kijelölt épületeket.³⁰

Ezzel a város küzdelmei közjogi-közéleti síkon befejeződtek – azonban a tábla későbbi elhelyezése sem jelentett könnyű feladatot.

A királyi tábla elhelyezése és működésének megkezdése

A tábla elhelyezése valójában nem olyan könnyedén ment, mint ahogyan azt a lapokból olvashatjuk. Történt ugyanis, hogy királyi biztosi címmel a debreceni királyi tábla elnökének kinevezett Puky Gyula a városba érkezett, hogy tájékozódjon az ideiglenes elhelyezés körülményeiről 1891. február 21-én. Találkozott a polgármesterrel és „a törvényhatóság mindama közegeivel, akik a szervezendő királyi tábla helyiségeit rendelkezésemre bocsátani s a helyiségek felszereléséről gondoskodni fognak”. Az elnök megtekintette az épületeket, és meghatározta az átalakítás szükséges munkáit.

Ezek szerint az elhelyezés két épületet vett igénybe: az egyik a Piacz utca és a Széchenyi utca sarkán álló Podmaniczky Géza-féle ház első emelete volt, a másik négy házzal odébb, a Széchenyi utcában átalakított „Korona” vendéglő egész épülete, de csak szeptemberig, mivel utána azon a telken a Kisúj utcára néző részen épül új házba fognak átköltözni, amely majdan a végleges épület hátsó része lesz – az első a vendéglő helyén és a szomszédos telken fog felépülni. Tehát szeptembertől a Podmaniczky-házban és az addigra elkészül Kisúj utcai épületben lenne elhelyezve a debreceni ítélőtábla.³¹

Mivel két részlet volt az ideiglenes elhelyezés is (május szeptember és szeptember után) ezért a biztosnak tekintett Podmaniczky-házat is csak ideiglenesen osztották fel úgy, hogy lehetőleg minden szerv elférjen valahol. Eszerint ott helyezték el az elnökséget, az elnöki titkárt, az elnöki irodákat, két polgári tanácsstermet, a polgári ügyekkel foglalkozó tanácselnököt, egy táblai hivatalszolgát és a királyi főügyészséget azzal, hogy az utóbbi szeptembertől a Kisúj utcába költözik át, s a helyét három bíró foglalja el.

A Koronában szeptemberig két büntető tanács terem, a büntető ügyekkel foglalkozó tanácselnök, 9 bíró hivatali szobája, három tanácsjegyző, a kezelő szakhivatalnok és egy hivatalszolga szállásoltatott el. A Kisúj utcai épületbe szeptembertől átkerült az egész ügyészség, a Korona teljes „személyi anyaga” és még egy bíró is.³²

A provizórium 1896 derekáig szólt, mivel a Podmaniczky-házat ennyi időre bérelték, ~~egy~~ addigra a végleges elhelyezésnek meg kellett valósulnia.³³ A királyi táblák helyiségeit úgy kellett megtervezni, hogy azokban minden bírónak jusson egy-egy dolgozószoba, azaz figyelni kellett „az igazságszolgáltatásnak gyakorlására hivatott közegek méltóságának architektonikai tekintetben is megfelelő külsőségekre [...]”.³⁴

Az elnököt egyébként egy minisztériumi osztályvezető tanácsos előzte meg Liszky József személyében, aki a szakmai ellenőrzést tartotta a kijelölt ingatlanok felett. Úgy találta, hogy a Podmaniczky-ház még csak-csak megfelel az elnöki, elnöki személyzeti, két tanácsstermi és két visszavonulási szobának, továbbá egy tanácselnöki, két bírói, egy jegyzői és egy felek szobájának befogadására, azonban a Koronát nem találta megfelelőnek sem a belső méretei, sem a tűzvédelmi szempontok alapján. Kiderült, hogy a benne lévő étterem és a táncterem nem is alakítható át igazán szerencsésen, ezért felhívta a várost, hogy nyolc nap alatt újabb épületet jelöljön ki a célra.³⁵

A Korona alkalmatlansága mellett neheztelésre adott okot az is, hogy a királyi táblát két épületben szándékozott elhelyezni a város, míg a minisztérium – joggal – csak egyet szeretett volna kijelölni, de azt jól. Végül mit volt mit nem tenni, a polgármester személyesen zárandokolt el az Igazságügy-minisztériumba, s igyekezett meggyőzni a hatóságot a provizórikus elhelyezés elfogadásáról. Ennek a tárgyalásnak lett eredménye az, hogy a minisztérium végül engedett: a Podmaniczky-házat fenntartás nélkül elfogadta, s a Koronához mint legide-

iglenebb helyhez is hozzájárulását adta akkor, ha a város egy hónapon belül hozzákezd a Kisúj utcai egyemeletes építmény megalkotásához. Itt rögzítették először az 1891. szeptember 1-jei átadást is. Az egyéb átalakításokra 1890. december 1-ig adott haladékos Csorba Béla államtitkár.³⁶ Úgy tűnik, akadály a továbbiakban már nem merült fel, s 1891. május 5-én következhetett a várva várt alkalom, a királyi tábla átadása. A minisztérium egyúttal felhatalmazta Puky Gyulát a további szükséges teendők elvégzésével.³⁷

A város közben ünnepelt. Május 5-én a Debreczen ujjongott; írta is, hogy „a debreczeni királyi tábla ma kezdte meg működését. E nap a történelemé!” Kívánta, hogy az új intézmény „legyen a jogtiszteletnek folytonos ébren-tartója, az igazságszolgáltatásnak erős vára, a hozzá fűzött reményeknek beváltója, városunknak s a független magyar bíróságnak egyik büszkesége!”³⁸ A város valóságos fiesztát szervezett. A bírák díszmagyarba öltözve vonultak át reggel a Podmaniczky-házból a városházára, majd onnan a református nagytemplomba istentiszteletre. Velük tartottak az ügyészek, a városi bíróság és a járásbíróság személyzete és a város ügyvédei is, valamint Simonffy Imre polgármester és Rásó Gyula Hajdú vármegyei alispán. Majd onnan a római katolikus templomba vonultak ünnepségre.

Ezt követően tartotta első, alakuló ülését a debreceni királyi tábla a Podmaniczky-házban. A bíróság elnöke Puky Gyula, a főügyész Cserna Vincze lett. A bírák eskütétele után az elnök tartott beszédet, melyben kiemelte a magánjogi és a perjogi kodifikáció szükségességét, a szóbeliség jelentőségét az írásbeli pervitel helyett, és szólt a közjegyzői szervezet reformjának a jelentőségéről is. „Ismerem én a felelősség súlyát, mely vállaimra nehezuil – mondotta az elnök –, s ha ennek dacára is, az intéző körök megtisztelő bizalmának engedve, a debreczeni kir. tábla vezetésére és a tábla kerületéhez tartozó bíróságok felügyeletére vállalkozom, tettem azt azzal a meggyőződéssel, hogy azoknak körében, akik velem együtt hivatva lesznek küzdeni a közös zászló alatt, meg fogom találni a köteleességérzetnek s hazafiságnak azt a fokát, amelyet a közös hivatás mindegyikünkől egyaránt követel s meg fogom találni az egész vonalon azt az öntudatot, hogy a bíró magasztos szerepkörében, az örök igazság hatalmának részese és végrehajtója.” Ezt követően felolvasták a városi tanács üdvözlő átiratát.³⁹

A debreceni tábla személyi állománya a következőképpen nézett ki a megalakuláskor: a fegyelmi tanács mellett két polgári és egy büntető tanács működött. A fegyelmi tanács Puky Gyula elnöklete alatt tevékenykedett; tagjai voltak: Csathó Ferenc, Unger Gusztáv, Egry Kálmán, Tamássy Béla, Stancsek János, póttagok voltak: Danilovich Elek, Mérey Ottó és Naményi József. A jegyzői feladatokat Vass Antal és Harsányi Gusztáv látta el. Az első polgári tanácsot is Puky Gyula vezette, a tagjait Tamássy Béla, Horváth Dezső, Garam Jenő, Kiss Endre, Tar Gyula képezte, a jegyző Hilián Jenő és Vass Antal volt. A második polgári tanácsban elnökölt Csathó Ferenc, egyébként ott működött Stancsek János, Egry Kálmán, Comanescsa Sándor, Danilovics Elek, Kovács Antal, Gichey Gyula, Gajzágó Béla, valamint jegyzőként Szép Géza és Palatin János is. A büntető tanácsban elnökölt Széll Farkas, tagjai továbbá Nyers Lajos, Draveczky Adorján, Hieronymi Béla, Naményi József, Naszády Gyula és Unger Gusztáv voltak.⁴⁰ Az alakuló ülést díszbéd követte a Bika szállóban, majd királyi táblai bankett 300 személyre számos pohárköszöntővel.⁴¹

A díszes kezdet után nemsokára a költözködés következett, mivel 1891 augusztusára elkészült a Kisúj utcai épület, ahová a Koronában elhelyezett osztályok és a főügyészség át is költözött. Ekkorra a két épületben 13 bírót helyeztek el, valamint a teljes segítő személyzetet. A végleges épület megalkotására a kötelezettségvállalás szerint igaz tíz év állt a város

rendelkezésére, de mivel a bérleti szerződést a Podmaniczky-házra 1896-ig kötötte meg, ezért célszerű volt akkorra elkészíteni az emelendő új igazságügyi palotát. 1892-ben Puky javaslatára elfogadta a minisztérium a kiszemelt kettős telket, s az építkezést már 1893-ban megkezdeni tervezték. Azonban a tervezés és a minisztériummal való levelezés hosszúra nyúlt, a telek akkori bérője, a Tisza-ámentesítési Társulat is későn hurcolkodott ki, a református leányiskolát is el kellett helyezni valahol, s így csak 1895 tavaszán kezdődött el az építkezés, amely 1896 augusztusára fejeződött be.⁴² Folyamatában kisebb vita alakult ki a költségekről, mivel Debrecen úgy döntött, hogy csak az ideiglenes helyiségek felszereléséről gondoskodott, a végleges épületet már a minisztérium bútorozza be. Ráadásul a tábla személyzetének és a bírói karnak a növekedése miatt a két épület meglehetősen kicsinek bizonyult, nyolc bírónak nem tudtak önálló dolgozószobát biztosítani. Végül az építés költségeit a város fedezte, a felszereléshez pedig további 4 ezer ft-tal járult hozzá a közgyűlés 1894-ben. A többi kiadást az igazságügy-minisztérium viselte.⁴³

Az építkezés végett a város egy egész bizottságot állított fel. A munkálat gyorsan haladt, az új ingatlan 67 szobásra készült. A teljes berendezése 16627 ft-ot igényelt, maga az építtetés akkori áron is majd 400 000 Ft-ot emésztett fel.⁴⁴ Az átadási okmányok 1896. július 22-i keltezésűek; ezekben a város az állam tulajdonába bocsátotta az ingatlant azzal, hogy ha eredeti célra már nem akarják hasznosítani, akkor a tulajdonjog majd visszaszáll a városra. Végül az egész épületet hivatalosan október 3-án vette át a város és a minisztérium a vállalkozóktól.⁴⁵ Augusztusban a tábla teljes személyzetével és minden osztályával birtokba vette az új épületét. Található volt benne hét tanácsterem, egy díszterem, a három tanács mindegyikének két-két ülésterem a megfelelő visszavonulási szobákkal, valamint az ügyvédek és a felek várószobája; az elnök egy dolgozó és egy „előfogadó” szobája megfelelő előszobákkal. Ott helyezték el az elnöki titkár dolgozó szobáját, az elnöki iroda két, a tanácselnökök egy-egy szobáját előszobával, mind az ekkor már 19 bírónak és a tanácsjegyzőknek egy-egy dolgozószobáját, a könyvtárt olvasószobával, a jegyzői irodát, és a segédhivatalnokok (irodaigazgató, iktató, kiadó, irattáros, nyomdász) helyiségeit.

A királyi főügyészség részére két főügyési és egy helyettesi hivatalos szoba és kezelőszaki hivatalnoki helyiségek álltak rendelkezésre; továbbá az épületben lakott a portás és egy szolgáló. A szervezendő számvevőség részére 6 szobát engedtek át, és további hármat tartalékban tartottak a még kinevezendő bírák számára.⁴⁶ Az épületet Wagner Gyula budapesti építész tervei alapján debreceni vállalkozók bevonásával építették fel. A fővállalkozó Berger Jenő helybeli építész volt, aki Stahl Géza városi főmérnök felügyelete alatt irányította a munkálatokat. Az asztalosmunkát Harsányi István végezte, az ács Almási Ferenc, a lakatos Blaskovich Mihály, a bádogos Preiser Salamon, a kőfaragó Beck Sámuel, a szobrász Tóth András, az üveges Sám Sándor, a cserepező Tassi Károly, a festő és kárpitozó Hieszen Henrich és fia, a villamossági szakember Publig Ernő, a kályhakészítő Tóth Gyula, a címtáblakészítő Czellinger Ede, a légszszberendezéseket szállító a helyi légszszgyár volt. Egyes vezetékeket a Hunnia Gépgyár budapesti üzeme bocsátott rendelkezésre. A bútorokat Fodor Mihály budapesti, majd Schwarcz Vilmos debreceni bútorgyáros alkotta, a Díszterem szekrényeit Hék Endre budapesti m asztalos készítette, a szőnyegeteket pedig a Kuncz és társa helybeli cégtől rendelték meg.⁴⁷ A debreceni királyi ítélőtábla hosszú utat járt be, mire végleges helyére költözhetett: 1889-es megálmodásától kezdve 1896-ig, az utófelülvizsgálati munkákkal pedig 1899-ig kellett várni. Azonban ekkorra már nem Puky Gyula, hanem Bernáth Elenér volt a tábla elnöke.⁴⁸

JEGYZETEK

- ¹ Simonffy Imre életrajzát lásd GAZDAG ISTVÁN: Debreceni polgármesterek. In: *A Hajdú-Bihar Megyei Levéltár Évkönyve*. XIX. Szerk.: Gazdag István. Debrecen, 1992. 109–110. p. és Szűcs Emő: A Simonffy család és Debrecen. In: *A Hajdú-Bihar Megyei Levéltár Évkönyve*. XVII. Szerk.: Gazdag István. Debrecen, 1990. 21–25. p.
- ² Hajdú-Bihar Megyei Levéltár (a továbbiakban HBML). IV. B. 1403/a. 11. k. 1889:81.
- ³ Debreczen, 1890. január 11. (7. szám) 12. p.
- ⁴ Debreczen, 1890. január 11. (7. szám) 3. p.
- ⁵ Nemzet, 1890. január 16. (15. szám) reggeli kiadás 1. p.
- ⁶ Debreczen, 1890. január 18. (12. szám) 3. p.
- ⁷ Debreczen, 1890. január 21. (14. szám) 1. p.
- ⁸ HBML IV. B. 1403/a. 11. k. 1890:8. és az 1890. évi XXV. tc. miniszteri indoklásának 1. számú melléklete.
- ⁹ Debreczen, 1890. január 23. (16. szám) 2. p.
- ¹⁰ HBML IV. B. 1403/a. 11. k. 1890:28.
- ¹¹ HBML. VII. 2/a. 1./d. Másolat.
- ¹² ~~Egyetértés~~, 1890. január 26. (25. szám) 1. p.
- ¹³ Debreczen, 1890. január 27. (18. szám) 2. p.
- ¹⁴ Debreczen, 1890. január 30. (21. szám) 2. p.
- ¹⁵ Debreczen, 1890. február 4. (24. szám) 2. p.
- ¹⁶ Debreczen, 1890. február 3. (23. szám) 1 3. p., február 4. (24. szám) 1. p.
- ¹⁷ Debreczen, 1890. február 5. (25. szám) 1 2. p.
- ¹⁸ ~~Resti Napló~~, 1890. február 5. (esti, 35. szám) 1. p.
- ¹⁹ Debreczen, 1890. február 13. (31. szám) 3. p.
- ²⁰ Debreczen, 1890. február 15. (32. szám) 2 3. p., február 18. (34. szám) 3. p.
- ²¹ Debreczen, 1890. február 17. (33. szám) 1. p.
- ²² Hajdú-bihari Napló. 2002. július 6. (156. szám) 7. p.
- ²³ Debreczen. 1890. április 5. (67. szám) 2. p., április 12. (71. szám) 2. p.
- ²⁴ A tc. szentesítést nyert 1890. június 5-én., tárgyalták 1890. május 2-től május 9-ig. ~~Resti Napló~~, május 2. (120. szám) esti kiadás 1. p., május 9. (127. szám) esti kiadás 1. p.
- ²⁵ Képviselőházi Napló az 1886 1892. évi országgyűlésre. XVIII. 100. p.
- ²⁶ Debreczen, 1890. április 21. (77. szám) 1. p.
- ²⁷ ~~Resti Napló~~, 1890. április 22. (110. szám), 1. p., április 27 (115. szám) 1. p., május 3. (121. szám) 1. p., május 5. (123. szám) 1. p., május 7. (125. szám) 1. p.
- ²⁸ Debreczen, 1890. április 24. (80. szám) 1. p., május 1. (85. szám) 2. p.
- ²⁹ HBML IV. B. 1403/a. 11. k. 1890:87.
- ³⁰ Debreczen, 1890. június 11. (111. szám) 2. p., július 19. (138. szám) 2. p.
- ³¹ HBML VII. 2/a. 1. d. 36/1891. sz. irat.
- ³² HBML VII. 2/a. 1. d. 36/1891. sz. irat.
- ³³ HBML VII. 2/a. 1. d. irat szám nélkül.
- ³⁴ Fischer Lajos: A szétosztandó kir. táblák helyiségeir l. Jogtudományi Közöny, 1890. május 16. (20. szám) 157–158. p.
- ³⁵ HBML VII. 2/a. 1. d. 10 118/1891. sz. irat.
- ³⁶ HBML VII. 2/a. 1. d. 28 419/1890. sz. irat.
- ³⁷ HBML VII. 2/a. 1. d. 16 462/1891. sz. irat.
- ³⁸ Debreczen, 1891. május 5. (88. szám) 1. p.
- ³⁹ Debreczen, 1891. május 5. (88. szám) 4. p., A kir. táblák megalakulása. *Ügyvédek Lapja*, 1891. május 9. (19. szám) 2–3. p.

⁴⁰ Debreczen, 1891. május 5. (88. szám). 5. p., A m. kir. igazságügyministernek 1395/1891. I. M. E. számú rendelete [...] az 1890. évi XXV. tc. életbeléptetéséhez szükséges átmeneti és egyéb intézkedések tárgyában – a kir. ítéltáblákra vonatkozólag. 9. §. Magyarországi Rendeletek Tára 1891. Budapest, 1891. 62. p.

⁴¹ Debreczen, 1891. május 6. (89. szám). 4. p.

⁴² HBML VII. 2/a. 1. d. 264/1892., 26067/1892., 1743/1892., 184/1893., 7382/1893., 1292/1894. sz. irat.

⁴³ HBML VII. 2/a. 1. d. 2670/1894., 257/1895. sz. irat.

⁴⁴ HBML VII. 2/a. 1. d. 1309/1896. sz. irat.

⁴⁵ HBML VII. 2/a. 1. d. 1964/1896., 477/1900. sz. irat.

⁴⁶ HBML VII. 2/a. 1. d. irat szám nélkül.

⁴⁷ HBML VII. 2/a. 1. d. irat szám nélkül. Felolvasatott 1897. január 3-án.

⁴⁸ HBML VII. 2/a. 1. d. 2010/1899. sz. irat.

VIRÁG BARBARA SZILVIA

Békéscsabai események az 1888-as árvíz idején (1. rész)



Békéscsaba 1840-ben kapott mezővárosi rangot. Az 1840-es évektől figyelhető meg a város nagyobb mértékű fejlődése, amihez a vasúti építkezések adták a legnagyobb lökést. A település előljárói már 1847-ben felajánlották a Pest–Arad vasútvonal felmérési és kisajátítási költségeit és az alapozási munkák arányos részét arra az esetre, ha a vasútvonal a város határában fog haladni. Még külön 500 ezer téglát is felajánlottak, ha Békéscsaba lesz az egyik állomáshely.¹ Az 1858-ban megnyíló Szolnok–Arad vasútvonal megvalósuló tervében már szerepelt Csaba bekapcsolása, ami lehetővé tette a település vonzáskörzetének kiszélesítését. 1870-ben nyitották meg a Csaba–Szeged, majd az 1871-re elkészült Csaba–Nagyvárad vasútvonalakat. Ezzel a város a mai Dél-Tiszántúl legfontosabb és legforgalmasabb csomópontja lett.

A település arculatának átalakulása és a fejlődése a kiegyezés után jelentősen felgyorsult. Az addig túlnyomórészt mezőgazdasággal foglalkozó településen megjelent a nagyipar. Az átalakulás azonban felerős volt, még mindig a falu túlsúlya volt a nagyobb a városon belül.² Ennek ellensúlyozása és a városias jelleg kialakítása végett nagyfokú építkezések kezdődtek a településen. A közbirtokossági testület 1867-ben felépítette a Fiume szállót, 1874-ben pedig az Andrássy úton azt a bérházat, amelyikben a járásbíróság székel. A város 1877-ben a színházat és a vigadót is magába foglaló új épületet kapott. 1864-ben Réthy Pál községi orvos kezdeményezésére a település felépíti a kórházat. Az új városháza 1873-ban készült el.³

Az infrastruktúra, a kommunális ellátás alapjainak lerakása is a dualizmus éveire esett. Ez a járdaeépítéssel kezdődött: 1868-ban kezdtek hozzá a téglajárdák építéséhez a korábban

használatos fapallók helyett. Az utcák kikövezése lassan haladt. 1869-ben készült el elsőként a vasútállomás és a városközpont közti út szilárd burkolata. 1882-ben a vasút jobb kihasználása érdekében az ezzel párhuzamos két utca kikövezését is tervbe vették, 1894-re meg is valósult.⁴ A közvilágítás kiépítése ugyancsak 1868-ban kezdődött. Előbb 50, majd 90, végül 150 petróleumlámpát szereltek fel.⁵ A villamosítás előtt került sor a telefonhálózat kiépítésének megkezdésére. 1893-ban magánkezdményezésre történt a város és környékének telefonnal való ellátása. 1894-ben határozták el a távbeszélő hálózat létrehozását, ami a következő évben el is készült.⁶

Jelentős előrelépés volt az egészségtelen talajvízkutak felváltása artézi kutakkal. Egészséges ivóvizet 1885-ben kapott először a lakosság a Kossuth téri artézi kútból, amelynek mélysége 299 méter, és percenként 60 liter vizet adott. A dualizmus éveiben még további három artézi kút fúrására került sor.⁷

Békéscsaba vízföldrajza

A város területén jelenleg is élő, természetes vízfolyás nincs. Azt viszont több dolog is elárulja, hogy a folyóvizeknek nagy szerepe volt a felszín kialakításában. A Maros mellett a Körösök játszottak aktív szerepet a terület kialakításában. A Maros nyomát jelzik a homokbányák jó minőségű nyersanyagai is.⁸ A folyószabályozásokig a Fehér-Körös volt Békéscsaba északkeleti határa. 1855–1860 között készült el a mesterséges meder, ami a Fekete- és a Fehér-Körös vizét szállítja. A szabályozások után a Körösök áradásának nyomait őrző mocsaras állóvizek megszűntek. A későbbiekben viszont a belvíz jelentett gondokat. A Gerlai-holtág Békéscsaba északkeleti határát képezi teljes 11,95 kilométeres hosszával. Az 1855–1860-ban Gyula és Békés között megépült mesterséges meder kiadásáig a Fehér-Körös medre volt.⁹ Fő feladata a belvizek levezetése volt, s napjainkban is ezt a funkciót tölti be.

Békéscsaba legjelentősebb vízfolyása az Élővíz-csatoma, amely a Gyulavári duzzasztónál ágazik ki a Fehér-Körösből, és Békénél torkollik a Kettős-Körösbe. A 37,35 kilométer hosszú csatoma túlnyomórészt természetes mederben folyik. 1772-ben kiásták az úgynevezett Csabai-csatomát, hogy a települést a szükséges vízzel ellássák, és hogy tutajozható vízi úton megközelíthető legyen.¹⁰ Ezt 1777-ben Enswanger Pál, Arad megyei mérnök tervei alapján kibővítették a város költségére.¹¹ Így a csatoma már nem csak szállítmányozási-úsztatási funkciót töltött be, hanem a bekapcsolt területek belvízelvezetését is szolgálta, habár eredetileg csak a Gerlai-holtág betorkolása alatti szakasz volt belvízelvezető csatoma. A csatoma vízellátása ma már teljesen szabályozott, habár a már szabályozott vízállás ellenére egy alkalommal teljes elöntéssel fenyegette a várost.

Folyószabályozások 1888 előtt

Már az 1820-as években gyakorlattá vált, hogy őszy folyamán rendszeresen tisztították a Fekete-Köröst. E munkálatok a tutajozás érdekében zajlottak. A Fekete-Körös első szintezésére 1805-ben, vízrajzi felmérésére 1820–1821-ben került sor. A Körös egészen a Tiszáig járható volt, így el lehetett jutni a túzi- és épületfával Szegedig, ami Arad és Bihar megyéből származott. Kosárfonásra alkalmas vékonyabb fát is szállítottak.¹²

A Fehér-Körös Békés megyében két fontos várost érintett: Gyulát és Békést. Gyulánál két ágra szakadt, és körbefogta a települést, így árvíz alkalmával csak csónakkal lehetett közlekedni. Ilyenkor viszont tűzi- és épületfát hoztak Békés és Arad megyéből. A folyó vízrajzájának felméréssére 1821-ben került sor.¹³ Huszár Mátyás 1823-ban elkészítette a Körösök szabályozási tervét, de nem igazán foglalkozott vele sem a Helytartótanács, sem pedig a Vízi és Építészeti Főigazgatóság. 1825-ben viszont elismerték Huszár munkájának jelentőségét, de felvetették a kérdést, hogy érdemes-e csatornákat ásni ezen a vidéken. A Főigazgatóság a gátak építését szorgalmazta inkább.¹⁴

1828-ban Zichy Ferencet nevezték ki királyi biztosnak, aki a vidék beutazása után összefoglalta a legfontosabb teendőket. Elsődleges dolognak tartotta, hogy készüljön térkép a vidékről, majd ez után hozzák rendbe az eredeti folyómedreket, és zárják el a felesleges kiszakadásokat.¹⁵ A környező megyék, főleg Csanád és Csongrád azt hangoztatta, hogy a Tiszát kell előbb szabályozni és majd csak azután a Köröst.¹⁶

Így indultak meg a folyószabályozások a Körösök vidékén a 19. században. A kitűzött munkák végrehajtása 1830-ban kezdődött el. 1834-ig a következő munkálatokat végezték el: mederszélesítés folyt írtással és földmunkával, medertisztítás, iszapolás, medemélyítés, kiszakadások betömítése, vontatút-tisztítás, malmok elbontása valamint töltés és csatornaépítés. A munkákat ingyen, úgymond közmunkaként végeztették el, s leginkább fenntartás jellegűek voltak.¹⁷

1846-ban alakult meg a Tiszavölgyi Társulat és ennek keretei közt a Körösszabályozó Társulat. A Társulat Széchenyi szorgalmazására alakult meg, s ugyancsak ő intézkedett a gyulai központi hivatal felállításáról, amelynek vezetője Bodoky Károly, osztályfőnök Henger Károly lett. A tényleges munkálatok 1855-ben indultak el. A szabályozási terv különböző elvek figyelembevételével készült. Ilyen elv volt az is, hogy a szabad lefolyás érdekében minden fenékgátat, malmot és lefolyást akadályozó hidat el kell távolítani, valamint a folyó völgyét a legrövidebb irányban kell elvezetni. Azt mindenki elismerte, hogy a legtöbb esetben a mederszabályozás mellett szükség lesz a töltésépítésre is.¹⁸

A munkák ingyenes közerővel 1861-ig nagy erővel folytak. Az 1860. évtől kezdve száraz, înszemes időszak következett. Az élelmet is nélkülöző emberek munkája elmaradozott, és az érdekeltek sem érezték a munkálatok fontosságát. A megkezdett munkálatok csak 1870 után folytatódtak.¹⁹

A Fehér-Körös esetében a szabályozás eredeti tervétől igen eltérő volt a végrehajtás. Ennek oka az volt, hogy 1855-ben árvíz öntötte el Gyula városát, és a megfelelő méretű töltés építéséhez igen költséges kisajátításokra lett volna szükség. A Helytartótanács ezért úgy rendelkezett, hogy a tervtől eltérően a Fehér-Köröst a Gyula városán kívül futó, újonnan ásott mederben kell elvezetni. Ez volt az úgynevezett Gyula-Békési nagycsatorna. Ez az új meder Gyula és Gyulavári között indul ki a régi mederből és 7,5 kilométer hosszú egyenessel jut a Doboz határában fekvő Szanazug dűlőig. Itt megtörik egy kicsit, majd ismét 11,5 kilométer hosszú egyenessel csatlakozik Békés felső határához. Az új csatorna szanazugi töréspontjánál egy 379 méter hosszú csatorna létesítésével a Fekete-Köröst bevezették az új Fehér-Körösbe. Így alakult ki az új Fehér-Körös torkolat, illetve innen lefelé a Kettős-Körös. A csatorna 1861-ig készült el a töltéseivel együtt.²⁰ A Körösök szabályozásában kiemelkedő az 1879-es év, mikor is új általános és átfogó szabályozási terv készült. A Kettős-Körös hullámtéri szélességét 300 méterben írták elő. A Szanazug-Békés közötti csatorna fenékszélességét 20 méteresre kellett kikotorni.²¹

Az 1888-as árvíz Békéscsabán

Mivel Békéscsaba a Fehér-Körös vízjárta mocsarainak délnyugati szélén épült, nem meglepő, hogy többször is előfordult árvíz a település környékén. Az első feljegyzések az 1810-1820-as évek közötti árvizekről tudósítottak. 1844-ben, majd 1847-ben sem kímélte az árvíz Csaba határait.²² A víz okozta legnagyobb veszedelem 1888 tavaszán veszélyeztette Békéscsaba lakosságát. A megyei alispán minden év telén felhívta a járási főszolgabírók és Gyula város polgármesterének figyelmét a bekövetkező árvízveszélyre. A csabai járás főszolgabírója is kézhez vette az utasítást és elküldte a csabai előljáróknak. Az utasítás azért is látszott okszerűnek és előrelátónak, mert az 1887-1888. év tele erősen csapadékos volt. Sok hó hullott a Körösök vízgyűjtő területére, és ez felidézte egy esetleges árvíz lehetőségét. Ennek ellenére mindenki bízott a közelgő tavasz bajmentes érkezésében.²³

A főszolgabírói utasítás, valamint az újságok riasztó hírei ellenére a város előljárósága elhanyagolta az előzetes védekező intézkedések végrehajtását. Sőt, a lakosság sem vette komolyan az árvíz lehetőségét.

*„Időjárásunk eléggé kedvezőnek mondható annyiban, hogy a nappali olvadás és időközönként megeredő csendes esőzések által a roppant hőtömeg lassan bár, de mégis észrevehetőleg kevesbedik. A hegyekről vett tudósítások szerint azonban, ott a hóolvadás nem indult meg, a Körös folyók mindenkét is még helyenként méternyi vastagságú jégkéreg borítja, a jégtorlódás és árvíz szomoru kilátásai élénk aggodalmat keltenek folyómenti községeink lakóiban, és alig van halvány reményünk rá, hogy a titáni küzdelmet ez évben elkerülhessük.”*²⁴

Csaba vezetősége bízott az északkeleti területeken hosszan húzódó védművekben: a Fehér-Körös bal parti gátjában, a Gerlai-holtág kétoldali gátjában és az Élővíz csatorna jobb oldali töltésében. A kifogásolható védelmi hanyagság mellett azért történt néhány kisebb intézkedés, de ezek nem voltak elegendőek. A település előljárósága februárban úgy ítélte meg a vízügyi helyzetet, hogy tavasszal árvízre lehet számítani, ezért az Élővíz csatorna két partján lévő fűzfákat megnyesették, s kétezer karó vágását rendelték el. A személyek mentésére két hajó beszerzését határozták el Szegedről vagy Aradról. A terület a főszolgabíró korábbi rendeletére 30 szekeres és 300 gyalognapszám készenlétben tartására hozott határozatot. Február 27-ig igen kevés, 8 szekeres és 132 gyalog önkéntes jelentkezett. Hat csatorna-órát fogadtak fel az Élővíz csatorna városi szakaszára.²⁵

A hozott intézkedések messze elmaradtak a kötelességteljesítéstől. Így többek között nem gondoskodtak megfelelő mennyiségű és minőségű védőanyag beszerzéséről. Békéscsaba első számú árvízvédelmi vonalának a Gerlai-holtág mindkét oldali gátjának megerősítését elhanyagolták, nem fordítottak rá kellő gondot.²⁶

Az 1887-1888-as tél minden baj nélkül indult és telt el. Az Alföldre a tél folyamán lehulló hó február közepére elolvadt. Ugyanakkor a Körösök forrásvidékén emelkedő Bihar, Béli és Erdélyi Érchegységet borító hatalmas hótakaró még tartotta magát, de a közelgő tavaszi napsütésnek nem sokáig állhatott ellen.

A hegyek között a hóolvadás hirtelen következett be március elején. A gyorsan áradó Körösökbe a rohanó víz nagy hó- és jégtömböket sodort, amiktől a Körösök mederrendszere teljesen megtelt. A jeges ár mind erősebben duzzadt a Fehér- és Fekete-Körös medrében, így a Gyula és Békés közötti ásott mederben is jégtorlódások keletkeztek, és annyira felduzzasztották a vizet, hogy a korábbi évek maximumát is meghaladta.²⁷

A Kettős-Körös ázott medrének töltése sem tudott ellenállni a víz nagy nyomásának, s március 12-én hétfőn 7 óra 30 perckor a bal oldali töltése a dobozi hídtól 1900 méter távolságban rövid ideig tartó szivárgás után kiszakadt. Nemsokára újabb szakadás következett be 450 méterre az előbbi szakadástól lefelé. A töltésszakadások rövid idő múlva 140 és 70 méter hosszúságúra növekedtek.²⁸

A töltésszakadás eseményét, a rohanó víz fékezhetetlen rohanását, valamint Gerla és Póstelek pusztulását drámaian közli a Békés 1888. március 18-i száma: „A lezajló árvíz-katasztrophában tagadhatlanul leginkább Gerla-Póstelek községe van érintve, melyet a Marónál kizuhanó 2 öles ár közvetlen elemi erővel rohant meg és egészen hullám-sirba temetett. A veszély részleteiről legauthenticusabb s illetékesebb forrásból merítve a következő adatokat közöljük: a Maró kiszakadása 13-án reggel történt, szemeláttára a gerlai cselédségnek és egy uradalmi tisztnek, akik közvetlenül a vész színén voltak és önmaguk is alig tudtak menekülni; a katasztrófát utolsó pillanatában nincsen emberi erő, mely megakadályozhatta volna, a gáttest 100 méternyi szélességben formaliter összerogyott, néhány másodpercz alatt két öles vizoszlop tört ki a hóolvadás után helyenként már zöldelő vetésekre. Az ár hihetetlen és szédületes gyorsasággal rohant Békésnek és a csaba-dobozti utvonálnak, melyet áthágni és keresztülszakítani pillanatok műve volt. A néhány ezer holdat védő és 3 méternyi koronaszélességben kiépült kitiűnő karban volt védgát 14-én délelőtt 11 óráig tartotta magát, ekkor a pósteleki határban kiszakadt s a víz rohamosan terjedt Gerla és Gyula felé; két órával később a békési utra hajló körgát is kiszakadt és a víz az ugynevezett „Szilvás” gátat ostromolta; ezt a gátat lázasan védték késő estig, reggelre közérő is volt kirendelve, de éjjel az árvíz itt is áttört és ömlött a Holt-Körös medrébe, melyet néhány óra alatt megtöltött és a balparton át Csaba felé hatolt.

A gerla-pósteleki uradalom teljesen víz alá jutott, 14-ikén éjjelfélkor már a víz a kastélyba tört, ellegte a községházát, jegyzői lakot; a kastélyba szorult cselédség és családtagjaik, nemkülönben a káoszban élő emberek a legkétségbeesettebb helyzetben menekültek, alig tudva pusztá életüket megmenteni. Nagy baj volt, a mentő csónakokban való hiány; Dank Ferenc községi jegyzőt és családját padlásról mentette meg másnap a vandálai cselédség. Novák erdész és családját pedig csak délután mentették meg, örökkévalóságnak tetsző órák múltán, miután egész éjjel vészlövészeket tett, melyekre a gyulai parton csikálók lőnek figyelmessé. Wendkheim Géza gróf családjá 14-én reggel ment Kegyősrre; a gróf, valamint édes atyja Wendkheim Károly gróf és az udvari lelkész 15-én reggel hajóval menekültek a veszei hidig. [...]”²⁹

A helyzetét eddig biztonságosnak vélő Csabát készületlenül érte az árvíz közelsége, melynek fenyegető veszélyére csak ekkor döbrent rá. A városházán nagy lett a fejtelenség és a riadalom. Mindenki intézkedni akart, ráadásul önhatalmúlag. E téren március 14-ére állt helyre a rend. Ekkorra ugyanis Beliczey István, a megye főispánja, a Csabára kinevezett kormánybiztos vette kézbe a védelem irányítását. A szaktanácsadó Sztraka Ernő városi mérnök lett.³⁰ A kormánybiztos első dolga a vészbizottság megalakítása volt. A vészbizottság minden fontos dologban azonnal határozott, és a célszerű döntést a kormánybiztos azonnal végrehajtatta. A bizottság nappal mindig állandó készenlétben állt a városházán, éjjel pedig egy jegyző és egy esküdt tartott ügyeletet. Tagságát a település előjárói és önként jelentkező polgárok alkották.³¹

Még a kormánybiztos megérkezése előtt védekezésül Békéscsaba vezetősége eltorlaszoltatta a Veszei híd alját, nehogy az ár az Élővíz-csatornába hatoljon, mert annak elázott partjai gyengének bizonyultak az árral szemben.

Az egyre gyorsabban közelgő vizet a Gerlai-holtág bal parti oldalán akarták felfogni. A kormánybiztos még március 14-én a főszolgabíró és Sztraka Ernő vezetésével 400 embert küldött a veszélyben lévő vonal erősítésére.³² Először az átszivárgások helyét kellett megfigyelniük, de mielőtt végeztek volna a helyszíni szemlével, az ár estére több helyen átömlött az alacsony töltésen. A víz kezdetben 400 méter hosszúságban, majd egyre szélesebb szakaszon zúdult Békéscsaba felé.³³ Az emberek próbálták felvenni a harcot a természet erőivel szemben, de éjjelre kilátástalanná vált a helyzet s menekülőre fogták a dolgot. A víz ettől kezdve akadálytalanul hömpölygött a csabai tanyák felé.

Vandhát és Nagyrét földjeit csakhamar másfél, helyenként kétméteres víz borította. Amikor már látni lehetett, hogy a víz nem kíméli a város határait, a tanyák lakossága menekülni kezdett. Akinek volt egy kis ideje, s el tudta hajtani a lábasjóságát, az szerencsésnek mondhatta magát a nagy bajban. Az emberek többsége viszont csak egy kevés élelemmel és ruhaneművel menekült az ár elől. Az állatállomány legnagyobb része odaveszett. Az alap nélküli vályogfalú épületek nem tudtak ellenállni a víz nagy sodrásának, s órák alatt nagy recsegés-ropogás kíséretében omlottak össze. A házakban maradt bútorok és egyéb háztartási eszközök az árvíz levonulásáig teljesen tönkrementek. A mezőgazdasági kultúrában is nagy kár keletkezett.³⁴

A bajt fokozta, hogy a víz a Veszei hídnál is átömlött a Gerlai-holtág gátján, s így elérte a város délkeleti szélét. Március 15-én reggel arra ébredt Csaba lakossága, hogy teljesen védtelen az árral szemben. Ezt látva, a kormánybiztos azonnali utasítást adott ki egy gát emelésére a település megmentése érdekében. A gátat a harmadik hídtól a gyulai országútig s innen a kanálisi evangélikus temetőig emelték.³⁵ A város férfilakosságának nagy része, leginkább azok, akik az Élővíz-csatorna mentén laktak, azonnal ásót, kapát fogtak a vészbizottság felhívására.

Beliczey István megyei főispán a kormánytól kért katonai segítséget. Budapestről egy utász század, Aradról a 39. gyalogezred két zászlóalja, Szegedről a 46. és Nagyváradról a 101. gyalogezred egy-egy zászlóalja órákon belül a helyszínre érkezett. Orosházáról 500 önkéntes munkás és több műszaki ember is jött a veszélybe került város megsegítésére.³⁶

Az azonnal létesítendő védmű vonalát Sztraka Ernő jelölte ki mintegy két kilométer hosszan. Emberek ezrei dolgoztak a gát építésén, s már-már a bizakodás érzése kerekedett felül a lakosságon. A laza s puha talajú védvonal viszont csak másnapig, március 16-án este kilencig tudott ellenállni a rohanó árnak. Ekkor ugyanis az evangélikus temetőnél átcsapott a víz s elöntötte a Kanálisi szőlőket. Az emberek a sikertelen munka felett kedvüket veszítve oszladozni kezdtek, s csak a katonák maradtak a helyükön. A lakosságot csak úgy tudták rávenni a további munkákra, hogy a város vezetői megígérték: az éjjeli védmunkálatokat pénzzel fogják jutalmazni.³⁷

Az emberek ennek következtében ismételten munkába álltak, s fáklyák, petróleumlámpák fényénél hányták a földet a víz elé. Ennek ellenére kezdett kárba veszni az igyekezetük, mert a víz szemlátomást emelkedett a Gyulai úton.

A mai István malmot saját dolgozói és 200 katona mentette meg nyúlógát emelésével. A víz a Széchenyi ligetet és a benne épült gőzfürdőt is elárasztotta.³⁸ Ennyi kárba vesztett védekezés után már csak az Élővíz-csatorna bal parti töltésének erejében bízott mindenki. Eközben a víz egyre csak áradt, és a veszély egyre nagyobb méreteket öltött. Az áradás mértéke és sebessége pánikot keltett a lakosság körében. Az óvatosabbak a lakóházuk szobáit próbálták meg belülről gerendákkal alátámasztani, hogy a házak tovább ellenálljanak a víz

nyomásának. A riadt emberek az udvarokon és az utcákon készítették deszkákból, gerendákból és ajtókból a tutajokat, hogyha menekülni kell, legyen mivel.

Ezekben a kritikus napokban még a zsenge kulturális élet is megbénult. A szülők nem engedték iskolába a gyerekeket, és az éppen Csabán játszó színházársulat előadásai is elmaradtak. Soha olyan szomorú március 15-ét nem ült a város, mint az 1888-as évben.³⁹ Az emberek menekültek, aki tudott, távolabbi házakba költözött, de sokan kerestek menedéket az evangélikus nagytemplomban is. Asszonyokkal és gyerekekkel teltek meg a templom kórusai, sőt sokan ott is éjszakáztak. Az épülőben lévő töltés március 17-e hajnalától már nem védte a település keleti határait, mert a víz órák alatt megtöltötte az Élővíz-csatornát, és ostrom alá vette a bal parti, vagyis a város felőli alacsony partot. A kormánybiztos és Sztraka Ernő átszervezte a védelmet, így március 17-én szombatra a csatorna bal partján kezdték előlről a védekezést. A régi elhanyagolt töltésen új nyúlgát emelésébe fogtak. Széjjelszedték a környező telkek kerítéseit, s karók ezreit építették a töltésbe, versenyt futva az ár emelkedésével. Éjjel is folyt a munka, fáklyák és petróleumlámpák fénye mellett hordták a földet talicskákkal, vedrekkel és kosarakkal.⁴⁰

A megfeszített munka kimerítette az embereket. Március 18-án, vasárnap hajnalban a gátakon dolgozók lankadását tapasztalták, ezért a vészbizottság újbóli munkára szólította fel Csaba lakosságát. A községi dobosok és a katonaság kürtösei utcáról utcára járták a várost, s riadóztattak mindenkit. Az emberek félelmét és kilátástalanságát az is növelte, hogy az utcákon húsz embert is befogadó katonai pontok várakoztak, hogy amint betör az ár, csónakjaikkal siessenek menteni az emberek életét, s csak azt, semmi mást.⁴¹

Március 18-a nehéz napja volt a városnak. A csatornába ömlött víz oly ijesztő mértékben emelkedett, hogy a település megmentését már nem igen remélték.⁴² A gáton erős szivárgások keletkeztek, s ezek betömése nagy mennyiségű anyagot és munkaerőt követelt. Az itteni munkálatokban nagy szerep jutott az orosházi munkásoknak és a műszaki katonai csapatoknak.

A tragédia végül is nem itt, hanem a Békési úti hídtól 800 méterre következett be, március 19-én a délelőtti órákban. Az ár két helyen szakította át az Élővíz-csatorna bal parti gátját, s rövid időn belül víz alá kerültek a kiserői tanyák. Eközben oly nagy vihar tombolt, hogy szinte lehetetlen volt a védekező munkálatok folytatása.⁴³

„Fájdalommal kell konstatálnunk, hogy egy hét óta a katasztrófa nem hogy enyhült, hanem oly dimenziókat öltött, aminkre a legnagyobb pessimista sem lehetett elkészülve. Az Élővíz-csatorna balpartjának Csaba-Békes közötti átszakadása folytán ugyanis a feltartóztatlan ár elborította a csabai kiserőtet, elpusztította Doboz-Megyert, ...Hozzávetőleg számítva 60,000 holdon felüli terület van árvízzel borítva, a lerokkolt tanyai házak és gazdasági épületek száza meghaladja az ezret.”⁴⁴

Az árvíz-katasztrófa megtekintése, tanácsadás és segélyezés ügyében Baross Gábor közlekedési és közmunkaügyi miniszter meglátogatta Csabát és Gyulát, és tárgyalt a kormánybiztosokkal.

A közlekedési miniszter elrendelte, hogy a csatorna bal parti kiszakadását azonnal tömjék be, nehogy az árvíz jobban elborítsa az alsó területeket. A város vezetősége megdöbbenve fogadta az intézkedéseket, mert a Kettős-Körös bal parti kiszakadása még mindig nyitva volt. Attól tartottak, hogy egy következő árhullám az Élővíz-csatorna medrét oly mértékben megtölti, hogy az, teljesen elpusztítja a települést.

A vészbizottság tagjai azzal a kéréssel fordultak Baross Gáborhoz, hogy vonja vissza a rendeletét. A válasz az volt, hogy a rendeletet nem vonja vissza, mert nem csak a csabai

lakosság, hanem az egész vidék érdekét tartja szem előtt. Azonban Münzbergi állami mérnök azzal a megnyugtató hírrel érkezett a városházára, hogy a csabai csatorna bal parti kiszakadása nyitva tartását addig megengedi a Miniszter Úr, amíg a nagy csatorna kiszakadását be nem tömik.⁴⁵

A víz magassága tovább emelkedett, így már az északi irányból is fenyegette Csabát az árvíz. A gátszakadásokon özönlő víz kétfelé: Békés, Mezőberény és Köröstarcsa, valamint Csaba északi házai felé terjedt. Sztraka Ernő rövid szemrevételezés után, most már harmadszor fogott hozzá egy újabb védtöltés kijelöléséhez. Az új gát építését a Békési úti hídtól egyenes vonalban a mezőberényi országútig jelölték ki.

A munkakörülmények nehezek voltak, mert már napok óta tartó esőben és bokáig érő vízben dolgoztak az emberek.⁴⁶ Az áldozatos munka meghozta gyümölcsét, a gát állta a víz nyomását. Ez annak is köszönhető, hogy mindez idő alatt tartósan nyugatról kelet felé fúj a szél, ezáltal enyhítve a víz nyomását a gátakon. Április első hetében már a lakosság is fellélegezhetett, mert az árvíz kezdett visszahúzódni.

„A láthatár sík tengert mutat. A csabai tanyáknak nagy része vízben áll. A csatorna tíz centiméter apadást mutatván, a városi gát építését abbahagyták. A jobb parton is apadás szemlélhető. Az ár kissé visszahúzódik. A csatorna víz egész nap apadásban volt.”⁴⁷

Békéscsaba megmenekült.

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.

KORNISS GÉZA (szerk.): *Békéscsaba*. Történelmi és kulturális monográfia. Békéscsaba, 1930, Körös-vidék nyomdája.

Békéscsaba község képviselőtestületi jegyzőkönyvei. Békés Megyei Levéltár: V302.

Békéscsaba község tanácsülési jegyzőkönyvei. Békés Megyei Levéltár: V302.

Békés. Társadalmi és közgazdászati hetilap 1888-as számai.

DÓKA KLÁRA: *A Körös és Berettyó vízrendszere 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 ámentesítéséről 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.

Jegyzetek

¹ Korniss: i. m. 29.

² Tóth J.: Békéscsaba földrajza. 135.

³ Korniss G.: i. m. 31.

⁴ Tóth J.: i. m. 135.

⁵ Uo. 135.

- ⁶ Uo. 136.
⁷ Korniss G.: i. m. 42.
⁸ Tóth J.: i. m. 42.
⁹ Uo. 45.
¹⁰ Uo. 44.
¹¹ Dóka K.: i. m. 46.
¹² Dóka K.: i. m. 85.
¹³ Uo. 85.
¹⁴ Uo. 86.
¹⁵ Uo. 87.
¹⁶ Uo. 88.
¹⁷ Ihrig D.: i. m. 345.
¹⁸ Uo. 345.
¹⁹ Uo. 346.
²⁰ Ihrig D.: i. m. 347.
²¹ Uo. 348.
²² Tábori Gy.: Árvíz Békéscsabán 1888-ban. 427.
²³ Uo. 428.
²⁴ Békés 5. szám 1888. január 28. 3.
²⁵ Tábori Gy.: i. m. 428.
²⁶ Uo. 429.
²⁷ Uo. 429.
²⁸ Tábori Gy.: i. m. 429.
²⁹ Békés 12. szám 1888. március 18. 3.
³⁰ Tábori Gy.: i. m. 430.
³¹ Uo. 430.
³² Békés Megyei Levéltár (a későbbiekben BML) V. 302. Békéscsaba község képviselőtestületi jegyzőkönyve 1888. április 13. 380.
³³ Tábori Gy.: i. m. 430.
³⁴ Uo. 431.
³⁵ Uo. 431.
³⁶ BML V. 302. Békéscsaba község képviselőtestületi jegyzőkönyve 1888. április 13. 380.
³⁷ Uo. 380.
³⁸ Tábori Gy.: i. m. 432.
³⁹ Fábry K.: i. m. 23.
⁴⁰ Tábori Gy.: i. m. 432.
⁴¹ Uo. 433.
⁴² BML V. 302. Békéscsaba község képviselőtestületi jegyzőkönyve. 381.
⁴³ Tábori Gy.: i. m. 433.
⁴⁴ ~~Békés~~, 13. szám 1888. március 25. 2.
⁴⁵ BML V. 302. Békéscsaba község képviselőtestületi jegyzőkönyve. 381.
⁴⁶ Tábori Gy.: i. m. 434.
⁴⁷ ~~Békés~~, 13. szám, 1888. március 25. 2.

Csík vármegye rövid története



Hazánk Királyhágón túli vagy erdélyi részének egyik vármegyéje. Erdély keleti határán fekszik. Nyugaton Maros-Torda és Udvarhely, délen Háromszék vármegye, keleten és északon Románia szegélyezi. Területe 48 59 k m². Túlnyomóan hegyes vidék. Keleti részét a Gyergyói és Csíki hegycsoport hálózta be, mindkettő túlnyomóan erdős. A magasabb hegység jellemzői: legmagasabb tetői a Nagy Hagymás (1793 méter) a Tarhavas (1662 méter) és a Lónavas (1611 méter). Ezen a hegycsoportoktól nyugatra három terjedelmes fennsík terül el, egyik a Gyergyó lapály



a vármegye északnyugati részében a Maros mindkét partján; a Maros forrásvidékén emelkedő dombok (870 méter) ettől elválasztják a Felcsík nevű kisebb lapályt, amelyet ismét a csíkszeredai dombok különítenek el az Alcsík síkságtól. Mindkét síkság az Olt mellékvízének mentén terül el, és elég sűrűn lakott. A Gyergyói-síkság tengerfeletti magassága 700–780, a Fel-csíké 660–720, az Alcsíké 640–680 méter között ingadozik. A Gyergyói és Csíki havasokkal közösen nyugat felől hatalmas emelkedések övezik a harmadik lapályt, melynek mindennél egy-egy keskeny folyószorulat jelöli alsó

A CÍMERLEÍRÁSA

Csík VÁRMEGYE Csík-, GYERGYÓ- ÉS KÁSZONSZÉK CÍMERÉT VETTE ÁT, AMIT I. FERENC ADOMÁNYOZOTT 1793-BAN. A KERESZTALPÚ NAGYPAJZS HASÍTÁSSAL ÉS VÁGÁSSAL NÉGY NEGYEDRE OSZTOTT, KÖZÉPEN KERESZTALPÚ BOGLÁRPAJZSAL. A PAJZS ÉS BOGLÁRPAJZS, VALAMINT AZ OSZTÓVONALAK IS ARANY SZEGÉLYŰEK. AZ 1., KÉK MEZŐBEN ARANY NAPARC LEBEG – AZ „EMBERARCÚ” NAP A KATOLIKUS VALLÁST SZIMBOLIZÁLJA. A 2., VÖRÖS MEZŐBEN EZÜST HOLDSARLÓRA ÁLLÍTOTT ARANY APASTOLI KETTŐS KERESZTLÁTHATÓ, AMELY MAGYARORSZÁG CÍMERÉNEK HEROLDALAKJA, MÍGA HOLD A SZÉKELYEK EGYIK JELKÉPE ZSIGMOND ÓTA. A 3., EZÜST MEZŐBEN NÉGY ZÖLD HELY LÁTHATÓ, KÖZÖTTÜK HÁROM VÖLGGYEL, HÁROM EZÜST BALHARÁNT SZALAG A MAROS, OLT (ALUTA), KÜKÜLLŐ FOLYÓKAT – A KÖZÉPSŐ KÉT HEGY TETEJÉRE ÉPÍTETT KÉT FEHÉR FALÚ, VÖRÖS TETEJŰ HÁZIKÓ A GYIMESI- ÉS PIRICSKEI-SZOROSOK VÁMHÁZAIT (HARMINCADHÁZAIT) JELKÉPEZI MAGYARORSZÁG ÉS MOLDVA HATÁRÁN. A 4., KÉK MEZŐBEN NÉGY ZÖLD HALMON NÉGY, BARNA TÖRZSŰ, ZÖLD LEVELŰ FENYŐFA LÁTHATÓ, UTALVA A KÁRPÁTOK ERDŐS-HEGYES VIDÉKEIRE. A BOGLÁRPAJZS ARANY MEZEJÉBEN ZÖLD HALMON, EZÜST HOLDSARLÓN SZÜZ MÁRIA – MAGYARORSZÁG VÉDŐASSZONYA – ÁLL A GYERMEK JÉZUSSAL, JOBB KARJÁBAN ARANY JOGARRAL, FEJÉN ARANY, NYITOTT LEVÉLKORONÁVAL, KÉK RUHÁBAN. A BOGLÁRPAJZS CÍMERKÉPE A CSÍKSOMLYÓI KOLOSTOR HÍRES SZÜZ MÁRIA-ÁBRÁZOLÁSÁT JELENTI. (A SZÉKELYEK A KIS-SOMLYÓ HEGY TETEJÉN KÁPOLNÁT EMELTEK, AHOL MINDEN ÉVBEN PÜNKÖSDKOR NÉPES BÚCSÚJÁRÁST TARTOTTAK – ÉS TARTANAK MA IS – GYŐZTES CSATÁJUK EMLÉKÉRE.) A CÍMERPAJZSOT ARANY, NYITOTT, BÍBORRAL BÉLELT, RUBINNAL, ZAFÍRRAL ÉS IGAZGYÖNGGYEL KIRAKOTT LEVÉLKORONA DÍSZÍTI.

határát: Gyergyót nyugaton a Görgényi havasok (Batrina 1634 méter, Tatárkő 1689 méter), a Felcsíkot a Hargita-hegység (Galusatető 1789 méter), az Alcsíkot az Erdő vidéki havasok (Felsősolyomkő 1375 méter) szegélyezik. Mint láthatjuk, a vármegyét körös-körül a hatalmas hegységek bástyaként övezik, mégis minden irányból megközelíthető. Kelet felé a tölgyesi, békási, gyimesi és uzi szoros Romániába, észak felé a Maros, dél felé az Olt és Kászon-patak völgye, nyugat felé a Kereszthegyhágo (1154 méter), Bucsin hágó (1141 méter), Tolvajos hágó (975 méter) és Mitács hágó képeznek természetes átjárókat a hegyek között.

Geológiai viszonyait tekintve a Gyergyói hegycsoport leginkább kristályos kőzetekből, részben gránitból, a Csíki hegycsoport palákon és gneiszon kívül mészkőből áll, míg a vármegye nyugati határán emelkedő hegyeket trachit alkotja.

Folyóvizei közül a Gyergyói és Csíki hegycsoport keleti oldalán fakadók (Kisbeszterce, Békás, Tatros, Czuczsa, Csobányos és Uz) mind Románia felé veszik útjukat, és a Szeretbe ömlenek: a vármegye közepe táján, a Feketerezen (1543 méter) déli tövében

a Maros ered, amely jobb felől a Belkény és Orotva, bal felől a Solymó, Kis- és Nagyborszón vizeivel gyarapodva a gyergyói lapályt öntözi, és Gyergyószalmás alatt Maros-Torda vármegye területére lép át. A Maros forrásától nem messzire, a Feketerezen északkeleti nyúlványaiából az Olt ered, amely útját délnek véve Felcsík és Alcsík lapályait szeli át, és Tusnád fürdő alatt hagyja el a vármegyét; nagyobb mellékvizet csak kelet felől vesz fel (Szépvíz, Fiság) és ezek mentén kisebb-moosarakat is alkot: végül a vármegye délkeleti szögletében ered a Kászon patak, amely rövid futás után Háromszék vármegye földjére lép, ahol a Feketeügybe ömlik.

Tavai közül nevezetes a Gyilkostó (979 m), melyből a Békás vize folyik ki, s a híres Szent Anna tava (951 m) a tusnádi fürdő közelében, a Nagycsanád hegyen. Nagy számú ásványos forrása közül leghíresebb a nagy szénsavtartalma által a kitűnő borszáci földes vasas savanyú víz, továbbá a tusnádi égvégyes, konyhasós-vasas, savanyúvíz, a kászon-jakabfalvi jódtartalmú, égvényes savanyúvíz, a csíkszögödi vasas savanyúvíz és a Csíkmindszent melletti (hosszúasói), szénsavban és lítiumban gazdag égvényes sava-



A GYILKOS-TÓ KELETKEZÉSE MÉLTÓ A TÓ LEGENDÁSHÍRÉHEZ. 1837-BEN TÖRTÉNT, HOGY KÉT HATALMAS HEGYFOK OMLT ALÁ, ÉS AZ OTT EGYBEFOLYÓ LIKAS- ÉS GYILKOS-PATAKNAK ÚTJÁT ÁLLTA. ANNAK ELŐTTE A TÓ HELYÉN SZÉP FENYVES ÁLLT, S AZ OMLÁS UTÁN EZ KEZDTE VÍZ ALÁ KERÜLNI, MERT A LEOMLT SZIKLÁK VÖLGYZÁRÓ GÁTAT KÉPEZTEK ÉS A VÖLGY LASSAN FELTÖLTÖDVE HATALMAS TAVAT ALKOTOTT. A VÍZ VASOXIDOS, MESZESTARTALMA KONZERVÁLTA A TALPON MARADT FENYŐTÖRZSEKET.



nyúvíz; végül a Csicsó mellett lévő kénés timföldes, barlangszerű mélyedéssel kapcsolatos ásványfürdő.

Éghajlata igen zord: az évi középhőmérséklet Csíkszeredán 6,7, Csíksomlyón 5,7, Borszáken ellenben csak 3,8 °C. Az évi átlagos csapadékmennyiség Csíksomlyón csak 585 mm, de a hegyekben jóval több.

Ásványkincsekben nem túl gazdag, említésre méltó a mészkő, ami márványként jelenik meg (Gyergyószárhegy, Tekerőpatlak, Szentdomokos). A márványbányák művelése ezidőtájt a vasutak hiánya miatt szünetel. Előfordul továbbá vas, gazdagon réz, kevés arany, ezüst és ólom. Vannak továbbá kőszén- és sötélepek, ezen kívül petróleumra is bukkantak.

Növényvilágának a zord éghajlat nem kedvez. A XIX. század végén a vármegye összes termőterülete 4693 96 hektár volt, amiből szántóföld csak 42520, s ezen kívül ugar 28 822 hektár, van továbbá 4720 hektár

kert, 10 7150 hektár rét, 98 245 hektár legelő és 226 749 erdő. Szőlő, nádas nincs. A kászóli halmos vidéken, csikói és gyergyói területeken kevés kúzat, rozst, árpát, zabot, kukoricát és búkkönyt termesztenek, de a rozs a domináns. A vízenyősebb és kövérebb részekben szénát termelnek, mert csiki gazdálknak állatállományukhoz képest erre van leginkább szükségük a hét hónapnyi tejelési idő alatt. Termelnek még igen jó kenderet, lent, hereféléket és lucernaféléket. A birtokviszonyok rendezetlensége miatt az utóbbiak termesztése akadályokba ütközik. Általában véve a legnagyobb baj, hogy a lakosság igyekezetét megöli a közösség, szorgalmát lankasztja a harácsolás és a közvagyon aránytalan használata. A birtokviszonyok tekintetében említésre méltó, hogy a 100 holdon felüli birtokok területe 21419 hektár. 1000-5000 holdas birtok van 7, ennél nagyobb csak 1. Erdősegei leginkább fenyvesekből állnak (202 406 hektár), a lombfák közül nagyobb területen fordul elő a bükk, nyír, a tölgy, hárs, köris, nyár és gyertyán: magának a vármegyének mint tulajdonosnak 31 000 hektár erdeje van, a többi községek, közbirtokosságok, egyházmegyék, magánterületek, és magánszemélyek között oszlik meg. Az egész területet 1883-ban szerződésileg állami kezelésbe adták, amiért évenként 32000 koronát fizettek.

Állatállománya az 1895. évi összeírás szerint: 81 185 darab (magyar fajtájú) szarvasmarha, 3847 ló, 27 öszvér és szamar, 27 222 sertés, 120 677 juh, 7460 kecske és 112 258 db baromfi. Méhészetet 62 községben űznek. A méhcsaládok száma 15 851, a méhtermékek évi értéke (1909) 26 616 korona. A ragadozók közül gyakori a medve, a farkas. Ritkább a hiúz. Erdeiben sok az őz, róka, nyúl, vaddisznó, kevesebb a szarvas. Gyakori a süketfajd, császármadár és fogoly, nyírfajd ritkábban fordul elő. Szikláin él a saskeselyű, kőszáli sas, vércse, számos bagolyféle, sólyom és az apró szárnyasok fajjai.

Patakjaiban pisztráng és galóca, folyóiban csuka, mára, ponty és más apróbb halfélék élnek, melyekben a nagyon elszaporodott vidrák veszedelmes pusztítást végeznek.

Lakóinak száma erősen emelkedik: 1869-ben 107 285, 1910-ben 145 125, közöttük 387 katona. Csík egyébként Magyarország leggyéribben népesült vármegyéje (29,9 fő/km²). A lakosok közül 86,4% magyar, 15 936 román (oláh) 1062 német. Az idegenajkú népesség 33%-a beszélt magyarul.

„A magyarajkú népesség a legtisztább székely faj, s ez kizárólag római katolikus vallású. Izmos, középtemetű, széles homlokú nép, erős munkabírásúak és szorgalmasak. Vémérséklete heves, kedélye komoly, kevés szavú, természete makacs, szíve végtelen jó, lelke szabadságszerető.

Az oláhság zöre a gyergyótölgyesi já-



EGY LEHETSÉGES MAGYARÁZAT SZERINT A KÉPEN LÁTHATÓ CSÍKI NÉPVISELET JELLEGZETES FEKETE SZÍNE A MÁDÉFALVI VESZÉDELEM GYÁSZÁRA EMLÉKEZTET

rásban lakik, de laknak a székely községekben is vegyesen, kiktől már csak vallásukban különböznek, nyelvük és viseletük azonos, a valamennyien kifogástalan hazafiak. A csékelyszámú örménység 1671 óta testvére a csíki székelységnek, amennyiben a szápvízi és gyergyószentmiklósi telepeseikről kibocsátott rajok által napról napra érintkeznek vele; lobbánékony, heves, de kitartás nélküli faj. Eleme a kereskedés és ebben utolérhetetlenül jó. A zsidóság letelepedése csaknem mai keletű; inkább az Oláhországgal szomszédos településeket lepték meg és aszerint hullámnak innen és túl, amint a megélhetési viszonyok itt vagy ott kedvezőbbek” (Révai).

Az 1900. évi népszámlálás szerint a vármegyében volt összesen: 104 287 római katolikus (81,2%), 21000 görög katolikus, 169 görög keleti, 241 evangélikus, 956 református, 103 unitárius, 1518 izraelita. Ezer lélekre esett (1909) 8,5 házasságkötés, 424 élveszületés és 30 halálozás. A természetes szaporulat ezer lélekre 12,4. Foglalkozásra nézve a lakosság a következőképp oszlik meg (1909): östermelés 79,8%, ipar 7,7%, kereskedelem 1,4%, közlekedés 0,8%, közszolgálatok és szabad foglalkozások 2,1 %. A ténylegesen kereső népesség száma 61145.

A vármegye kereskedelme és ipara a kezdetlegesnél alig nevezhető többnek, mert a szarvasmarha és a lóállomány adásvétele ide nem sorolható. Csak a fa és ásványkivitel nevezhető számottevőnek. A híres szőnyegszövés szépsége mellett komplikáltsága miatt áldatlan munka. A régi keletű agyagipar és kőfaragómunka fejletlen maradt. Az agyagipar mint háziipar Dánfalva, Csíkmadaras, Csíkszentkirály, Gyergyószentmiklós, Gyergyótekerőpatak, Gyergyószárhegy községekben fordul elő: a vidéki fazekasok részben a helyi piacon, részben vásárokról-vásárra járva értékesítik többnyire a köznép használatára szánt készítményeiket. A gyapjú, len és kender feldolgozása, a ház körén kívül nem



CSÍKRÁKOS HATALMAS ÁRPÁD-KORI VÁRTEPLOMA ÉS KAPUJA. XV. SZÁZADI GÓTIKUS BŐVÍTÉSÉT BAROKKOS STÍLUSÚ ÁTALAKÍTÁS KÖVETTE. TORNYÁT GYÖNYÖRŰ FRESKÓK DÍSZÍTIK: MENNYKÖSZÖRŐ JUPITER, BUZOGÁNYOS HŐS, SZARVAS, NAP ÉS HOLD...

hódított terület. Az iparágak nyersanyagaiból a zord éghajlati és mostoha gazdálkodási viszonyok miatt alig lehetne a belfogyasztást túlhaladó mennyiséget termelni. Néhány jelentősége van a vas- és malomiparnak. A faipar szolgálatában 125 fűrészmalom áll, s a hangszafa és szitakéregszárítás újabban lendületet vett, nagyobb fafűrésztelepek vannak Tusnádon, Gyergyószentmiklóson, Csíkygyimesbükön és Csíkszentmártonban. Egyéb iparvállalatai közül említendő a borszéli üveggyár. A mezőgazdaság szolgál a gyergyóditrói mezőgazdasági előlegegyesület, a Csík vármegyei gazdasági egyesület, a gyergyószentmiklósi gazdakör, a gyergyóditrói mező- és kertészeti egyesület. A vármegye területén 5 takarékpénztár, hét bank és 24 hitelszövetkezet áll fenn, összesen 81 2 000 korona betéttel 1909 végén.

A közlekedés sok kívánnivalót hagy. Vasutai hosszában északról délre vonulnak át. A MÁV székely vonalának Várhegytől Sepsibükszád-Bálványosfüredig terjedő vonala és ennek leágazása délről keletre és Mádéfalva-Gyimes országhatár közötti vonal összesen 152 km kiterjedésben. Továbbá van

252 km állami út, 212 km törvényhatósági út (ebből csak 7 km kiépítve), valamint 456 km közösségi közúti út. A folyóvizek közül a Maroson és a Kisbeszterén tutajozás folyik, a Békás völgyben pedig csatornahálózatot létesítettek, főleg az erdőségek kihasználására. (A korabeli okmányok szerint a marosi tutajozás már a XVII. században fenn állott a vidéken.)

A közoktatás terén is igen sok kivetnivalót találunk, bár a haladás nem tagadható. Csíkban a né-

pességnek csak 37,6%-a tud olvasni-írni, és a 6 éven felülieknek is csak 45,3%-a. (Ez a szám 1890-ben még csak 34,8 volt.) Iskoláiban nem jár 8567 gyermek. A vármegye területén csak 6 kisdudóvó van 480 gyermek-



kel, 100 mindennapi és 86 ismétlő elemi iskola, összesen 15943 tanulóval, 3 iparostanonc, 1 felsőnép- és 4 polgári iskola (2114 tanulóval) 1 tanítóképző (73 tanuló) és 2 gimnázium (Csíksomlyón fő- és Gyergyószentmiklóson al gimnázium) 371 tanulóval, egy gazdasági iskola (30 tanuló), tehát összesen 204 iskola 18 981 tanulóval.

Csík vármegye a közigazgatás szempontjából 4 szolgabírói járásra oszlik, és van benne 2 rendezett tanácsú város, így mint: felcsíki, gyergyószentmiklósi, gyergyótölgyesi, kásznalcsíki járások és Csíkszereda és Gyergyószentmiklós városok. (A járások és városok mind magyar többségűek. A lakóházak száma összesen 28780.)

A vármegye járásaiban 32 nagy- és 28 kisközség található, továbbá 89 puszta és telep. A községek közepes nagyságúak. Legnépesebbek: Gyergyószentmiklós 8864, Gyergyóbékas 7106, Ditró 6903, Gyergyóalfalu 8433 és Gyergyóremete 6188 lakossal. Szék-

helye Csíkszereda. A vármegye az országgyűlésre négy képviselőt küld.

Egyházi tekintetben Csík 56 római katolikus községe a kalocsai egyháztartományhoz tartozó Gyulafehérváron székelő erdélyi püspöki, 18 görög katolikus egyháza Balázsfalván székelő gyulafehérvár-fogarasi érseki egyházmegyébe, az 1 református egyház a Kolozsváron székelő erdélyi egyházmegye területéhez tartozik: izrelita anyakönyvi hivatal csak egy van.

Igazságügyi beosztása a következő: az egész vármegye a marosvásárhelyi királyi ítélőtábla kerületéhez beosztott csíkszeredai törvényszék alá tartozik, járásbíró-sága Csíkszeredán, Csíkszentmártonban, és Gyergyószentmiklóson van. Utóbbi kettő telekkönyvi ügyekben bírói hatáskörrel van felruházva. A vármegyére illetékes királyi főügyészség, pénzügyi bíróság és közjegyzői kamara Kolozsváron, a bányabíróság Gyulafehérváron, a sajtóbíróság és ügyvédi kamara Marosvásárhelyen van. Királyi közjegyzők találhatók Csíkszeredán és Gyergyószentmiklóson.

Hadügyi tekintetben az egész vármegye a nagyszebei hadtest és a Székelyudvarhelyen székelő 82. sz. hadkiegészítési parancsnokság, a Brassóban székelő 24. honvéd gyalogezred s a Marosvásárhelyen székelő 9. honvéd huszárezredhez tartozik. Csíkszeredán csendőrségi szárny-szakaszparancsnokság van, amely a brassói törzsparancsnokság alá tartozik.

Pénzügyi szempontból Csík a székelyudvarhelyi pénzügyigazgatóság területének része. Adóhivatala és pénzügyőri bizottsága Csíkszeredán és Gyergyószentmiklóson, mellékvárnivatala Csíkyimesen, Gyergyóbékasán és Gyergyótölgyesen van. Ipari és kereskedelmi ügyeit illetően a marosvásárhelyi kamara kerületéhez van beosztva. Államépítészeti hivatala Csíkszeredán van, a közutak tekintetében a brassói felügyelői kerület, posta- és távíróügyekben a kolozsvári igazgatóság hatáskörébe tartozik.



A JELLEGZETES ŐSI SZÉKELY KAPUSZERKEZET A ROMÁN STÍLUS JEGEIVEL.

Az állami kezelésbe vett községi erők kezelésével a csíkszeredai erőhivatal van megbízva, mely alá a gyergyószentmiklósi erdőrendezőség van beosztva. Ménteleposztálya csak Háromszék vármegye területén van, Sepsiszentgyörgyön. Állatorvosai Csíkszeredán, Gyergyószentmiklóson, Gyergyótölgyesen és Csíkszentmártonban vannak, kik a kolozsvári állategészségügyi felügyelő alá tartoznak. Gyergyótölgyesen, Csíkygyimesen magyar királyi belépőállomások találhatók. Kultúrmémőikileg Csík a brassói kerülethez tartozik. A vármegye területén van 15 gyógyszerár, három kórház (124 ágygal), húsz orvos, egy sebész és 92 baba.

Székelyföld az Erdélyben fekvő 7 székely szék összefoglaló elnevezése. Megszilárdulása a 13-14. század fordulóján fejeződött be, amikor kialakult autonómiájuk (katonai, közigazgatási, gazdasági). A „szék” elnevezés a bírósági fórum jelentésű bírói székre utal. Eredetileg 7 főszék volt: Aranyosszék, Kézdiszék, Marosszék, Orbaiszék, Sepsiszék, Udvarhelyszék és Csíkszék: amelynek fiókszékei a Gyergyó és Kászonszékek voltak, és a Csíki medencében alakultak ki. Az Olt vízvidékét, a Csíki havasok és a Hargita között fekvő Csíki-medencét felölelő a székely népességet először 1324-ben említik, ekkor hadnagy (maior exercitus) állt az élén. Egyházi szempontból a telegdi főesperesség csíki területét képezte, élén alesperes állt. Korai központja (Csík) Somlyó volt, ahol a 13-14. századi részleteket őrző Szent Péter és Pál plébánia-templom, a 15. századi eredetű, Szűz Mária tiszteletére emelt dicsőváros ferences kolostor, és a Nagy-somlyó-helyen kisméretű középkori kőépület romjai fekszenek. Csík területén magyar vonatkozású régészeti leletek találhatók. Ezek a 10-11. századi csíkszögadi kengyeltöredék mellett a 12-13. századtól követhetőek nyomon.

Székelyek: Túlnyomórészt Erdélyben lakó, vitatott eredetű, magyar nyelvű népcsoport. Maga a székely elnevezés előfordul nép-



NEGYVENNYOLCAS EMLÉKMŰ A NYERGES-TETŐN, AZ OROSZ EMBERÁRADATOT 1849. AUGUSZTUS 1-ÉN HŐSIESEN FELTARTÓ HONVÉDEK EMLÉKÉRE. AZ ELLENÁLLAST VÉGÜL ÁRULÁSSAL TÖRTÉK MEG: A TEREPE JÓL ISMERŐ HAVASI EMBEREK VEZETTÉK AZ OROSZOKAT TITKOS REJTEKUTAKON A HONVÉDEK HÁTÁBA, SZENTMÁRTONBA.

személy- és helynévként. A középkori forrásokban a leggyakoribb a Siculus alak vált. A szó magyarozatára számos kísérlet látott eddig napvilágot, szoros összefüggésben az eredetkérdésről vallott koncepciókkal. Származtatták többek között a magyar nyelvből 'határőr', 'telepes', 'gyepű' stb.; egyéb (germán, szláv, török, „urál-altaji”) nyelvekből 'harcos'; 'sarló', 'vágással foglalkozó ember'; 'herceg'; 'szőkevény'; 'fehér foltos ló', 'gázló' stb. jelentéssel, valamint különféle nép- és törzsnévekből, mint pl. siculus, dszikil, eszel (eszkilek) stb. A számos etimológiai próbálkozás ellenére – megnyugtató bizonyítékok hiányában – a név eredetét ismeretlennek kell tekinteni, írott forrásokban a székely

népnév legkorábbi megjelenése az 1116. évi Olsava menti és az 1146. évi Lajta menti csatákhoz kapcsolódik, amelyekben – a 14. századi krónikakompozíció szerint – a besenyőkkel együtt a magyar hadsereg elővédjét alkották. Ilyen jellegű szerepükre utal Anonymus is, aki elbeszéli, hogy a „székelyek, akik előbb Attila király népe voltak”, önként csatlakoztak a honfoglaló magyarokhoz. Katonáskodó voltukra enged következtetni a Várad-i Regestrum 1217. évi adata is, amely *centurionatus Sceculazari* (székelyszáz nevű száznagyságról, azaz minden valószínűség szerint székely századról) tesz említést Bihar megyében. Erdély területén először IV. Béla egy 1250-i oklevele említi őket, korábbi események kapcsán hírről adván, hogy Iwachin szebeni ispán 1210. évi bolgár hadjárataiban is részt vettek. Első egykorú erdélyi említésük 1213-ból való, ekkor Vilmos püspök igényt tartott a német lovagrenddel szemben a Barcaságba települő magyarok és székelyek tizedére. A 13. századtól egyébként egyre bővül a rájuk vonatkozó okleveles anyag, s külföldi kútfőkben is ekkor tűnnek fel. Az 1282–85 között alkotó Kézai Simon pedig először próbált meg középkori értelemben vett „tudós” magyarázatot adni az eredetkérdés problémájára. Eszerint a székelyek hunok, akik vezérüknek, Csabának a veresége után a Kárpát-medencében meghúzódvá várták meg a magyarok bejövételét. Nyelvükről megállapította a kutatás, hogy az három nagy dialektusra tagolódik (Maros-szék, Udvarhely-szék és az úgynevezett külső csoportok – Sepsi-, Orbai-, Kézdi-szék, Kászon, Alcsík, Felcsík, Gyergyó – nyelvjárása), amelyek sok rokon vonást mutatnak a magyar nyelvterület különböző részeivel. Maglehetősen problematikus viszont annak meghatározása, hogy mikor születtek ezek a sajátosságok, másrészt az ilyen jellegű vizsgálatok nem tudnak választ adni arra a kérdésre, hogy vajon eredetileg is magyar nyelvű volt-e a székelység, vagy csak az együtt-

élés hatására cserélte fel esetleges eredeti nyelvét a magyarral. Az utóbbi években gyarapodni kezdő székelyföldi ásatások eredményei megerősíteni látszanak azokat a vélekedéseket, amelyek szerint a 12. sz.-ban e területen már (legalábbis részben) székelyek laktak (pl. szászföldi templomok alatti sírok, Zabola, Petőfalva – Zábala, Peteni, Rm.). A Kézai Simon által kidolgozott hun származásmélelet (>hun-magyar rokonság<) lényegében a 19. sz. második feléig meghatározó szerepet játszott a székelykérdést illetően, s csak Hunfalvy Pál fellépésével és a modern forráskritika elterjedésével vált lehetővé a székely történelem valóban tudományos értékű vizsgálata. Az utóbbi száz év alatt számos területen (társadalom- és jogtörténet stb.) történt jelentős előrelépés, az eredetkérdést azonban – éppen a gyér forrásadatoltság miatt – nem sikerült még teljesen tisztázni. Napjainkra a mérvadó kutatáson belül két irányzat vált meghatározóvá e téren: az egyik vonulat eredendően magyaroknak tartja őket (pl. Benkő Loránd, Balázs János, Bóna István, Székely Zoltán), míg a másik török eredetű, a honfoglalás előtt a magyarokhoz csatlakozott katonai segédnépet lát bennük (pl. Györffy György, Kristó Gyula, Makkai László, Fodor István). A történeti források (amelyeknek alapvetően a régészeti, nyelvészeti eredmények sem mondanak ellent) inkább ez utóbbi koncepciót látszanak megerősíteni. Mindenesetre annyi bizonyosnak látszik, hogy már a legkorábbi időkől kezdve a gyepük mentén voltak letelepítve, minden valószínűség szerint katonai, határőri feladatok ellátása céljából. A helynevek és a településtörténet tanúsága szerint első telepük a szűkebb értelemben vett Magyarországon, Moson, Pozsony, Szabolcs, Baranya és főleg Bihar megyében feküdtek. Ez utóbbi lehetett (>Telegd – Tileagd, Románia – központtal) a székelység egyik magyarországi gócpontja, és innen indulhatott ki az erdélyi területek megszállása is. A későbbi Szászföld-

dön (Sebes, Kezd és Orbó vidékén) már a 12. század elejétől-közepétől megfigyelhetők, majd a 13. század első felében a Kárpátoknál állapodott meg előrenyomulásuk. A megszállt területek gyéren lakottak voltak, ill. főleg szláv lakossággal lehet számolni, akik azután beolvadtak az újonnan érkezettek közé. A bevándorlás és a belső mozgások (mint pl. a Szászföld kiűritése) lecsillapodásával, nagyjából a 13–14. század fordulójára alakult ki az a terület, amelyet azóta is Székelyföldnek neveznek. Míg a magyarországi székely települések fokozatosan beolvadtak környezetükbe, addig az erdélyi székelység autonóm területi szervezetet, ún. szék-rendszert fejlesztett ki, amelynek megszilárdulása a 14. század második felére tehető (akkoriban terjedt el a korábbi remi, districtus 'föld, kerület' elnevezések helyett a sedes 'szék' megjelölés), s amely rendszer sok hasonlóságot mutat a szászok és a kunok berendezkedésével. Az eredeti hét főszék a következő: Telegd- (Udvarhely-), Maros-, Csík-, Sepsí-, Kézdi-, Orbai- és Aranyos-szék, amelyekből már a 14. sz. folyamán megkezdődött a fiúszékek kiválása. Egyházigazgatási szempontból a Székelyföld az erdélyi püspökséghez, ezen belül pedig az 1332–37. évi pápai tizedlajstrom szerint négy főesperességhez (telegdi, fehérvári, kézdi, tordai) tartozott. A középkori székelység nemzeti szervezeti szinten élt. Ennek emlékei ugyan csak a 15–16. századból maradtak fenn, annyi azonban valószínű, hogy eredetileg minden szék hat nemre és 24 ágra oszlott, s az új területek megszállása és felosztása is az ágak szerint történt. Bár megjelentek már a vagyoni és társadalmi differenciálódás elemei (erre utalhat a 14. sz.-ban feltűnő tria genera Siculorum 'a székelyek három neme' kifejezés is), korszakunkban a székely társadalom jogi szempontból még egységesnek és kifelé zártnak tekinthető, amelyben nem létezett nemesség és jobbágy-ság, hanem elvben mindenki egyenlőnek szá-

mított, s ahová idegen embernek igen nehéz volt bejutnia. Ennek az egységnek és zárt-ságnak megnyilvánulási formája a katonáskodási kötelezettség, a közigazgatási autonómia, a magánbirtok csekély szerepe és a speciális adózás. Természetesen az az állapot, amely a feudalizmus keretei között teljesen anakronisztikus volt, a gazdasági fejlődés és a társadalmi rétegződés előrehaladtával egyre kevésbé maradhatott fenn, és a 15–16. századra már komoly feszültségek forrásává vált. Míg a 12–13. században a félnomád életforma és ennek megfelelően az állattartás fontos szerepe (ennek egyik emléke az ún. „ökörsütés”, ami a király számára bizonyos alkalmakkor beszolgáltatandó állatadót jelentette) jellemzi a székelységet, addig a 14. századra már a földművelés vált a fő gazdasági tevékenységgé. A székelység legfőbb katonai és bírói hatalmassága a székelyispán (*comes Siculorum*) volt. A székek – amelyek nemcsak a területi szervezetet, hanem autonóm közigazgatási és bíraskodási egységet is jelentettek – élén a hadnagy vagy kapitány (*maior exercitus, capitaneus sedis*) állt, aki katonai előjáró volt, de részt vett a törvényszék munkájában is. A szék másik főtisztviselője a székbíró (*iudex terrestris*), aki a törvényszék elnökeként bíraskodási funkciót látott el. E tisztségekre a 14. sz.-tól vannak adataink. A székelység korabeli szellemi műveltségéről források hiányában jószerével csak annyit tudunk, hogy ismerték és használták (még a középkor végén is) a székely rovásírást, ami eredetileg török nyelvű szövegek rögzítése szolgált, és Közép-Ázsiából származik. 37 betűjelük közül 21 ótörök, 3 ögörög és 3 glagolita eredetű. Az utóbbiak között vannak az f, h, ly, c hangok, melyek a törökben nem, ellenben a magyarban léteznek. Későbbi utalásokból feltételezhetjük, hogy ekkoriban még éltek közöttük bizonyos pogány eredetű szokások és rítusok.

A Csík elnevezés eredete, valamint a vármegyének a fejedelmek és Árpád-házi

királyok alatti speciális története nagyrészt ismeretlen. A későbbi időkből írásos bizonyítékok alapján tudjuk, hogy a csíki székelység részt vett Károly Róbert, Nagy Lajos és Luxemburgi Zsigmond oláhországi hadjárataiban, Hunyadi János és Mátyás dicső csatáiban, és hogy a királyok intézkedése szerint kötelessége főképp a határőrizet volt. A székely nép 1559-ben János Zsigmond hadai ellen dicsőiesen harcolt vallásáért, és fényes győzelmet aratott. Ennek emlékére évenként pünkösöd szombatján a Somlyó hegyen népes búcsújáratot tart. 1661-ben Ali basa egész Csíkot felégette és kifosztotta: 1654-ben pedig Mirza kán 12 ezer bucsáki tatárja 5 napon át ölte fel- és Középsők népét, és hamvasztotta a vidéket, míg a hős Nizet és Sántus Benedek alkirálybíró vezetése alatt összegyűlt lakosság csúfosan szét nem verte a pusztító sereget. 1600-ban Báthory András haláláért Bástia állt bosszút a védtelen lakosságon. Az ez időből hiteles tanúvallomások igazolják, hogy a csíki tekintélyesebb családok tagjai közül: „András királlyal többen szerencsétlenül elveszének”. 1705-ben Graven, 1707-ben Acton garázdálkodtak a vármegyében. Tetteik nyoma sokáig megmaradt. 1690-ben Thököly serege és a nyomukban járó labancok is feldúlták a vármegyét. Csík a Rákóczi-féle mozgalomnak állandó híve volt. A szabadságért felkelőket ötször verték itt le. 1718-ban éhínség és pestis tizedelte a lakosságot, majd marhaállományát a dögvész csaknem teljesen kiirtotta. 1770-ben pedig a gyimesi Ugra-patak vidékéről kiinduló újabb pestisjárvány a lakosság egy harmadát pusztította el. 1764-ben a székelység szabadságáért vérzett Mádéfalvánál. Történt ugyan is, hogy a török-tatár és oláh betörések visszaverésére a kormányzék katonaságot rendelt a szorosok őrzésére, amely a lakosságot követeléseiivel folyamatosan zaklatta, mígnem a köztük fellépő surlódások egyre fokozódtak, s ez után Mádéfalván az ártatlan lakosság felkoncolásával és üldözésé-

vel végződtek (*Siculicidium*). Ekkor verődött a nép első hulláma Bukovinába, amelyet – helytelenül – székely kivándorlásnak kereszteltek.

A mádéfalvi mészárlás következtében fegyverezték fel a székelységet. Felállítottak két gyalog és egy huszárezredet. A gyalogezredek közül az I. számú székely ezredet Csíkszeredán állították fel. A székely huszárezred törzse szintén Csíkszeredán volt az I. számú őrmagysággal. Mind a gyalogosok, mind a huszárok ruházatukat őrmaguk állították ki és a huszárok lovait emellett az arra kötelezett családok szerezték be. Csupán a fegyverzetet adta a kincstár. Ezt a határőrkatonáskodást az 1851. január 22-én kelt császári rendelet megszüntette.

A *siculicidium* után Csík vármegye részt vett az utolsó török háborúban, a napóleoni hadjáratokban, és kényszerűségből jelen volt Rastadtnál is. Ezt jóvá teendő 1848-ban húszezer harcost küldött a szabadság kivívására, amiért vezetői közül kettőt felakasztottak, 23-at bebörtönöztek, sokan pedig a bűjdobásban kényszerültek menedéket keresni. A rendi megkülönböztetés a székelyföld többi részeivel azonos volt. A legrégibb időkből csak lovas- és gyalogezredek léteztek. Mátyás korában nyomult előre a főnemesi rend, attól kezdve a primor, primipilus és pixidarius osztályok álltak fenn 1848-ig, amelyekhez a nemzeti fejedelmek alatt járultak a karabélyosok (*eques scolpetarius*), mint a primipilus rend egyik fajtája. E három nemesi rendet a legrégibb írott emlékek szerint egy főkirálybíró vezetése alatt négy alkirálybíró kormányozta, a gergyói, felcsíki, alsíki és kásznai részek szerint. A fejedelmek alatt a főkirálybírók mellett gyakran voltak főkapitányok is, annak egyenes bizonyítékaként, hogy a katonai és polgári kormányzat már akkor el volt választva. A királybírók melletti tanácsban voltak rendes és számfelveti asszesszörök, s e bíróság vezette a közigazgatási, polgári és büntető ügyeket.

1848-ban a vármegyében fő- és albizottságok állítottak, majd a 60-as években ezt némi alkotmányos színezettel kevert abszolutizmus váltotta fel, és amint 1867-ben a választási jogot visszaadták, újra életbe lépett a 4 királybíró, a törvénykezést 6 bíróval és 3 egyes bíróval elkülönítették a közigazgatástól egy királybíró vezetése alatt, miből azután kisebb-nagyobb területi változással fejlődött ki a közigazgatási rendszer.

Az erdélyi országgyűléseken Csík eleinte 2, később 3, majd 4 követtel volt képviselve. A közérdekű dolgokat generális kongregációkon tárgyalták, s ennek egyik fő tárgya a tisztí választások mellett mindig a követi utasítás kidolgozása volt.

Csik vármegye végső állapotát 1876-ban nyerte el, amikor a XXXIII. törvénycikk rendelkezése alapján a Csíki, a Gyergyói- és a Kászszerékekből Csíkszereda székhellyel kialakították. Területe a trianoni békeszerződés értelmében került Romániához. A második bécsi döntés visszaadta Magyarországnak, de 1945-ben ismét elcsatolták. Ma is Romániához tartozik.

CSÍK VÁRMEGYE TELEPÜLÉSEI

CsÍKSOMLYÓ (Sumuleu) ■ Település Csíkszeredától északra, a Csík-székhelyen, ma Romániában. 1602-ben hivatalos jelentés szerint a salvatoriánus és a marianus ferencesek egyik rendháza volt itt. 1676-ban jelent meg Csíksomlyón Kájoni János katolikus népi énekeskönyve.

CsÍKSZENTDOMONKOS (Sindominic) ■ Település Csíkszeredától északra, Csík-széken, majd Csík vármegyében, ma Romániában. 1599. november 3-án itt verték agyon a székelyek a menekülő Báthori András fejédelmet.

MADÉFALVA (Siculi) ■ Település Csíkszéken, majd Csík vármegyében, Csíkszeredától északra, ma Romániában. 1764. január 7-én Buccow és Siskowicz altábornagyok vezetésével katonaság rohanta le a Madéfalván egybegyűlt székelyeket, akik a határőrsorozás ellen is tiltakoztak. Mintegy 2000 embert mészároltak le. Ez indította el a székelyek tömeges kivándorlását Moldvába.

FEJES BÁLINT



SIMON ENDRE TAMÁS

Haditengerészeti taktika a második világháború Csendes-óceáni hadszínterén

3/2. rész



Az erőviszonyok kiegyenlítése: Midway

Yamamoto már régóta dédelgette a Midway elleni akció tervét. A feladat: a sziget elfoglalásával kicsalogatni az amerikai flottát Pearlből és döntő csatában szétzúzni. A tervet sokan ellenezték, de az ellenvéleményeket a Doolittle-támadás leszerelte: ha Midway a japánoké, akkor az USN nem tud odaosonni Japánhoz.¹ Ehhez a hadművelethez mozgósították a JPN csaknem minden bevethető egységét. A terv szerint június 3-án meg kellett támadni Dutch Harbort és meg kellett kezdeni Attu, Adak, Kiska (Aleut-szigetek) megszállását. Ekkor az USN ellentámadásra kifutó egységei belefutnának egy tengeralattjáró-kordonba, amely minden bizonnyal súlyos veszteségeket okozna. Másnap érné támadás Midwayt, ami ide irányítaná az USN megmaradt egységeit.² Itt állna lesben Nagumo altengernagy a 4 legjobb hordozóval (*Akagi* – „Vörös Vár”, *Kaga* – „Növekvő Öröm”, *Hiryu* – „Repülő Sárkány”, *Soryu* – „Zöld Sárkány”)³ és maga Yamamoto tengernagy a kombinált flotta csatahajóival (*Yamato*, *Mutsu*, *Nagato*) hogy egy döntő csatában (amely a japán katonai gondolkodást mindvégig uralta) megsemmisítse az USN Csendes-óceáni flottáját, mintegy kiütve a kardot Amerika kezéből. Ha a terv sikerül, akkor nincs is más feladat, mint a béke meg-

kötése.⁴ Kétségtelenül nagyratörő terv, bár volt néhány szépséghibája: igaz, hogy csaknem a teljes japán flottát felvonultatja, de túl széttagoltan. Lényegében ez volt az oka, hogy a csatát japán részről gyakorlatilag csak Nagumo hordozói vívták. Még súlyosabb probléma volt (a bukást végül is ez okozta), hogy feltételezték: az amerikai flotta úgy és akkor reagál, ahogyan a terv készítői feltételezték. A bukást az amerikai lehallgatók és rejtjelfejtők okozták.

A japánok kódolásra egy Purple nevű gépet használtak a háború kitörésekor. 1939-ben kezdték bevezetni egy Red nevű szerkezet helyett. 1941-1942-ben minden Purple-üzenetet egy Reddel is megismételtek a Purple-lel nem rendelkező állomások számára. Így sikerült „betanítani” az amerikaiaknak a megfelelő kódfeltörést és felderítést. A jelkészletet csak néha változtatták meg: az új kódot a JN25b-t májusban azért nem küldték szét, mert a birodalom túl széttagolt volt ahhoz, hogy egyszerre mindenhová eljusson. Így Midway idején még azt a JNY25-öt használták, amelyet a haditengerészeti hírszerzők már jól ismertek. Ennek köszönhetően Nimitz tengernagy szinte minden fontos információt megkapott: az ellenség csatarendjét, helyét, a támadás idejét, helyét.⁵

Most az USN készült csapdát állítani, amihez minden elérhető, bevethető hordozóra szükség volt. Május 19-én a TF17 kifutott Tongatabuból és május 27-én ért Pearl Har-

2003/XV. 1–2.

borba. A *Yorktown*-t azonnal szárazdokkba vitték, és gigászi munka kezdődött rajta, hogy néhány nap alatt kijavítsák azokat a sérüléseket, amelyekhez a karbantartók főnöke szerint három hónapra lett volna szükség.⁶

Halsey egy dühítő bőrbetegség következményeként kórházba került. Utódja a TF16 parancsnokaként a fedezet addigi parancsnoka Spruance ellentengemagy lett. Az eddigi TF parancsnokok közül Spruance kilógott azzal, hogy semmiféle repülői képesítése nem volt,⁷ ellentétben Halsey-vel vagy Fitch-csel. A hagyományos iskolához tartozott, akárcsak Fletcher, Kinkaid vagy Smith (utóbbi kettő a cirkálókíséret parancsnoka).⁸ A *Yorktown* sok repülőgépet veszített, ezek pótlására rendelkezésre álltak a megtorpedózott *Saratoga* századai. (A századok számozása a hordozók elkészülési sorrendjében történt: *Langley*: 1., *Lexington*: 2., *Saratoga*: 3., *Ranger*: 4., *Yorktown*: 5., *Enterprise*: 6.) A pótlás után a *Yorktown* repülői vegyes képet mutattak: VF-3 (3. vadászrepülőszázad J.S. Thach parancsnoksága alatt), VB-3 (3. bombázószázad), VT-3 (3. torpedóvető század) a *Saratogáról* áthelyezve, míg a VS-5 (5. felderítő-bombázószázad) a *Yorktown* saját alakulata volt. A keveredésből annyi haszon volt, hogy a *Yorktown*-on 18 helyett 27 vadászgép lett. Így néhány napon belül összesen 3 hordozó volt bevethető. Fletcher – TF17: a *Yorktown* hordozó, 2 nehézcirkáló, 5 romboló – 27 F4F, 37 SBD és 13 TBD; Spruance – TF16: *Enterprise* és *Hornet* hordozók, 5 nehézcirkáló, 1 légvédelmi cirkáló, 9 romboló – 54 F4F, 75 SBD és 29 TBD.⁹ Nekik kellett megállítani, sőt, legyőzni a japán flotta harcosdett főerőit, némi segítséggel Midwayről. Midway tulajdonképpen két szigetből állt: a Keleti-szigeten volt egy repülőtér, a Sand-szigeten pedig egy hidrolánbázis. Az utolsó pillanatig áramlott ide az erősítés, ami első pillantásra egy tekintélyes légierőt eredményezett: 32 PBV járőrgép, 700 mérföldes keresési hatósugárral; 6 vadonatúj TBF Aven-

ger típusú torpedóvetőgép, amit a *Hornet* számára repültek be a 8. század pilótái, hogy néhány héten belül felváltásuk velük az ősi TBD-ket; 4 B-26 Marauder típusú közepes bombázó; 15 B-17-es nehézbombázó; 18 SBD Henderson ömágy vezetésével; 7 F4F vadászgép; 19 ösörög F2A Brewster Buffalo vadász és 12 hasonlóan repülőmúzeumba való SB2U Vindicator zuhanóbombázó.¹⁰ Ezeknek a repülőgépeknek a fele (közepes- és nehézbombázók, járőrgépek) nem volt alkalmas a haditengerészeti erők elleni harcra, a másik fele (Buffalók, Vindicatorok) pedig reménytelenül elavult volt. A kevés jó repülőgép is nélkülözötte a légiháborúban (akkor!) legfontosabb tényezőt: a jó pilótát. A legtöbbjüknek fogalmuk sem volt arról, hogy mit keresnek Midwayen és soha életükben nem vettek részt hajók elleni bevetésen. Az eredményességüket így nem találataokban, hanem a pusztá jelenlétükkel kell mérni – aminek szintén szerepe van egy háborúban.

Yamamoto terve a Pearl Harbor-i támadás hasonmása volt: több cél, széttagolt erő; Nagumo lényegében önmagára volt utalva és teljes rádiócsendre utasítva. December 7-én egy felkészületlen, hibát hibára halmozó ellenfél ellen egy ilyen terv sikeres lehetett, de 1942. júniusában, amikor az USN vezetése többet tudott a japán tervről, mint a JEN néhány tisztje, a teljes rádiócsend tovább nehezítette Nagumo helyzetét.

A támadás első vonalát alkotó tenger-alattjáró-kordon túl későn állt fel, pusztán azért, mert az amerikai flottának a június 4-i, Midwayt ért támadás után kellett (!) felvonulnia. Így a japán tenger-alattjárók nagy része az ütközet során semmiféle szerepet nem kapott. Néhány különleges naszádnak hidrolánkat kellett volna indítania Hawaii felé (K-művelet), hogy megbizonyosodjanak arról, hogy az amerikai flotta valóban a kikötőben tartózkodik.¹¹ Az indítási pontnál azonban egy amerikai hidrolán-ellátó cirkált és mivel ezeken a tenger-alattjárókon nem volt

offenzív fegyverzet, lefűjták a K-műveletet. Nagumot nem idegesítette a dolog, mert a rádiócsend miatt nem is értesítették. Ő 4-én délelőttig úgy hitte, minden a terv szerint halad.¹²

Valójában a TF17 már május 30-án ki-hajózott Pearlből és június 2-án délután találkozott Spruance TF16 kötelékével, egy Point Luck (Szerencsepont) fedőnevű helyen. Mögöttük üresen csapódott be a japán tenger-alattjárók csapdája. A japán flotta várható érkezési útvonalán English tengemagyminden elérhető tengeraltjárója (12 naszád) készült a japánok fogadására.¹³

A tervek szerint a japán flottának június 3-án kellett a Midway-i felderítők hatósugarába kerülnie. Simard kapitány, a légierő parancsnoka kora reggel elindította felderítőit és már 9 óra előtt egy PBV Catalina pilótája kontaktust jelentett, amit 11 órára úgy írt le, mint egy tucat nehéz hajót 15 csomós sebességgel, ami a főerő. Ez utóbbi jelentése okozott egy kis zűrzavart, mert Nagumo főerejét északnyugat felől várták, ahol jelenleg a terebélyes felhőzet alatt könnyen elrejtőzhetett. Ez a jelentés túl délre volt a japán tervhez képest. Valójában Kondo tengemagymegszálló ereje volt. Simard úgy gondolta, hogy ez is több a semminél, és 9 B-17-est indított ellenük. Midwaytől 600 mérföldre találtak rá Kondóra délután 4 órakor, és 10 ezer lábról hajtottak végre szintbombázást, ami jelentésük szerint eltalált 2 csatahajót vagy cirkálót és 2 szállítóhajót. (Valójában egy japán hajó sem szenvedett károkat) Éjjel a PBV-ok (amelyekre 1-1 torpedót erősítettek) támadták meg Kondót és torpedótalálatot értek el az *Argentina Maru* szállítóhajón, ami kisebb károkat szenvedett.¹⁴

Ez a két légitámadás még mindig nem riasztotta Yamamotót és Nagumot, mert a szárazföldi gépek kétségkívül Midwayről jöttek és az amerikai flotta jelenlétének semmi jele sem volt.

Délutánra Nimitz tisztázta, hogy a je-

lentett japán erő nem Nagumo csapásmérő ereje – az másnap várható északnyugatról. Fletcher (ő a rangidős parancsnok Spruance-al szemben) így északnyugat felé indult, hogy a másnapi támadást minél közelebről indíthassa.¹⁵

Messze északon, Kakuta tengemagym 2. Mobil Ereje (*Ryujo, Junyo* könnyű-hordozók és kíséretük) Dutch Harbor ellen indított légitámadást, pocsek időjárási körülmények között. Összesen 9 Val és 3 Zero találta meg a célt, ahol csak kisebb károkat tudtak okozni. 4-én ezért Kakuta megismételte a légi csapást (11 Val, 6 Kate, 15 Zero), amely ezúttal az olajtárolók elpusztítását eredményezte. Egy járőröző Catalina észrevette a 2. Mobil Erőt és az USAAF ellentámadást indított: nem érték el találatot, sőt, egy B-26-os és egy B-17-es bombázót lelőtt a japán légvédelem. Dutch Harbor megbénítása nem sikerült, ezért Yamamoto lefűjta Adak invázióját. Attun és Kiskán a japánok lényegében ellenállás nélkül partra tudtak szállni. Nimitz és Fletcher nem kapta meg a Kakutáról szóló híreket, de ennek nem is volt jelentősége. Tudták, hogy az csak elterelés, így nem valószínű, hogy érdemben foglalkoztak volna vele. Készültek a másnapi csatára.¹⁶

Június 4. Fordulat a Csendes-óceánon

Nagumo június 4-én 4 óra 30 perckor 250 mérföldre Midwaytől megkezdte a repülőgépek indítását. 5 órára 36 Kate, 36 Val (1000 fontos bombákkal) és 36 Zero volt a levegőben, Tomonaga hadnagy parancsnoksága alatt. A japánok számára hasonló volt a helyzet Pearl Harbor-hoz: reggeli, meglepetésszerű támadás egy támaszpont ellen, miközben a saját hordozóik egy viharzóna fedezetében maradhatnak. Nagumo hajóin 58 Zero, 50 Val és 57 Kate maradt hajók elleni fegyverzettel – páncéltörő bombák, torpedók

2003/XV. 1-2.

– arra az esetre, ha az amerikai flotta váratlanul felbukkanna. Midwayen hajnali 3 órára már mindenki elfoglalta a harcálláspontját, és felkészült a várható támadásra. 4 órakor felszálltak a Catalinák, akiknek a hullánhosszát a szigorú rádiócsendet tartó Fletcher is figyelte. A reptér és a hordozók felett 15 és 20 ezer láb között a légibiztosítás vadászgépei (CAP, Combat Air Patrol) megkezdtek a járőrözést.¹⁷

Nagumo a *Tone* és a *Chikuma* nehézcirkáló hidroplánjait küldte járőrözni kelet-északkelet felé, bár még nem számított az USN felbukkanására (a terv szerint ennek még nem volt itt az ideje).¹⁸ 5 óra 34 perckor Ady hadnagy PBV járőrgépéről észrevette Nagumo csapásnéző flottáját. A *Tone* nehézcirkáló tüzet nyitott, ekkor Ady beneküldt egy felhőbe, de leadta közben a kontaktus helyét, a becsült sebességet és irányt. Hordozókat is jelentett, amit 10 perc múlva kiegészített azzal, hogy sok repülőgép tart Midway felé.

6 óra 3 perckor vették a *Yorktown*-on a japánok pontos pozícióját: Nagumo 180 mérföldre Midway-től, dél-délkeletre 200 mérföldre volt Fletchertől. A *Yorktown* felderítői ekkor még visszafelé tartottak a hordozóra, így Fletcher nem indíthatott azonnal légi csapást. Spruance azonban parancsot kapott, hogy forduljon délnyugatnak és azonnal támadjon. A támadás megindítása ekkora távolságból túl rizikós volt: az F4F-ek és TBD-k hatósugarának határán volt Nagumo. Kb. 100 mérföldről lett volna ideális a támadás, de ahhoz kb. reggel 9 óráig várni kellett volna, időt adva a japánoknak arra, hogy felfedezzék és megtámadják őket. Spruance végül reggel 7-kor szélbe fordult és szinte minden gépét elindította a japánok ellen: az *Enterprise*-ről 33 SBD (15 gép 1000 fontos, a többi egy 500 és két 100 fontos bombával felszerelve) W. McClusky korvettkapitány (az *Enterprise* repülőcsoportjának a parancsnoka) vezetésével, 14 TBD E. E. Lindsey parancsnoksága alatt, akiket J. S. Gray hadnagy 10 vadászgé-

pe oltalmazott. Az *Enterprise*-on csak a légi-fedezet vadászgépei maradtak. A *Hornet* is hasonlóképpen kiürült: 15 TBD J. C. Waldron, 35 SBD R.R. Johnson és 10 vadászgép S. G. Mitchell vezetésével tartott a japánok felé. Nehezítette Nagumo megtalálását, hogy sűrű felhőzet védte a japánokat, miközben Fletcher hajói fölött denült, tiszta idő volt.¹⁹

Közben Midway fölkészült a japán légitámadásra: a vadászgépek Parks őrnagy vezetésével 17 ezer lábra emelkedtek, és neki-rontottak a japán bombázóknak, „annyi esélylyel, mint egy hógolyónak a pokolban”. Néhány perc alatt 15 amerikai vadászgéppel végeztek a Zerők, Parksszal is. Annyi időt azonban sikerült biztosítaniuk Midwaynek, hogy valamennyi bombázó felszálljon és elinduljon Nagumo felé. Nem volt semmi koordináció vagy taktika: a gépek felszálltak és századonként elindultak, hogy megmérkőzzenek Nagumo veterán pilótáival, kapitányaival. Először 6 TBF torpedóvető szállt fel (Fieberling hadnagy), őket követte a 4 B-26-os (Collins százados); a 9 B-17-est (Sweeney alezredes) reggel Kondo ellen küldték, de értesülve Nagumo pozíciójáról, a hordozók ellen fordították őket. Utoljára szálltak fel a zuhanóbombázók: Norris őrnagy a 12 Vindicatorral, majd Henderson őrnagy 16 SBD-vel.²⁰ Éppen időben: 6 óra 31 perckor Midway légvédelme tüzet nyitott az érkező bombázókra. Először a *Hiryu*, *Soryu* Káte-jei vízszintesen bombáztak, azután avatkoztak be az *Akagi* és a *Kaga* Valjai, miközben a Zerők lőttek mindenre, ami mozgott.

Tomonaga támadása sikeres volt, csak a Midway-i légierőt nem találta a helyén. Addig pedig nem lehetett megkezdeni a partraszállást, amíg az ellenséges repülőegységek aktívak – ezt Wake-nél megtanulták. A támadásnál nem sikerült elpusztítani a légvédelmet és a kifutópályákat, ezért Tomonaga rádión jelentette, hogy még egy támadásra szükség van. Őt igazolta, hogy 7 óra 15 perckor egy üzenetet fogtak Midway-ről, hogy

minden vadász szálljon le tankolni. Tehát maradtak még vadászgépek (valójában csak hét vadász maradt, és közülük is csak három volt bevethető állapotban).

A második csapáshoz azonban a repülőgépek torpedóit bombákra kellett cserélni. Az átfegyverzés bonyolult művelet volt: a repülőgépeket le kellett vinni a repülőfedélzetről a hangárba, ott leszerelni a torpedókat és azokat eltenni a raktárba, majd felszerelni a bombákat, visszamenni a gépet a repülőfedélzetre és indítani. Mindezt hordozónként másfél tucat repülővel meg kellett csinálni!²¹ Alig kezdődött el az átfegyverzés, amikor szétszórva, kis kötelékekben, de megérkeztek Midwayről az amerikai gépek: először a 6 TBF támadott, de eredmény nélkül és az alakulat 5 gépét lelőtték a Zerók. Utána közvetlenül érkezett a 4 B-26-os torpedóval felszerelve. Ők sem találtak el semmit, és két gépüket elveszítették. Nem volt vadászkíséretük, nem működtek együtt és egy oldalról közelítettek, megkönnyítve a japánok dolgát. A támadók kétségkívül Midwayről jöttek, így Nagumo megkezdte a zuhanóbombázók pán-céltörő bombáinak kicserélését szárazföldi célok elleni bombákra. 8 óra 30 perc előtt el kellett indítania a második hullámot, mielőtt Tomonaga gépei visszatérnek.²²

7 óra 28 perckor jelentette a *Tone* 4-es számú felderítő hidroplánja, hogy Midwaytől keletre 10 felszíni hajót észlelt. A jelentés nem szólt repülőgép-hordozóról, így Nagumo úgy gondolta, bőven van ideje még egy támadást intézni Midway ellen és utána leszámolni az amerikai hadihajókkal.

7 óra 55 perckor megérkeztek Henderson zuhanóbombázói 10 ezer láb magasságban, vadászkíséret nélkül. Mivel a pilóták egy részének semmiféle gyakorlata nem volt, ezért Henderson siklórepülésből akart bombázni 4000 lábról. A Zerók leradírozták őket az égből, anélkül, hogy találatot értek volna el. Csak 8 agyonlyuggatott SBD tudott visszatérni Midwayre. Hendersont lőtték le első-

nek.²³ A japán kötelék szétzilálódott, a Zeróknak elfogyott a lőszere, idő kellett, amíg újat rendezik a sorokat. Ekkor érkezett meg Sweeney alezredes B-17-eseivel 20 ezer láb magasságban, gépenként négy tonna bombával. Egy találatot sem értek el a jól manőverező japán hajók ellen.

A japán repülőgépek átszervezése csaknem befejeződött, amikor a *Tone* 4-es számú gépe az ellenséges flottánál egy repülőgép-hordozóról tett jelentést.²⁴ Nagumo azonnal leállította az átfegyverzést, amivel nem kis káoszt idézett elő a hangárokból. Ekkor lépett színre a 11 Vindicator Norris őrnagy vezetésével. Azonnal Zerok támadtak rá és ő kétezer lábról bombázta a *Haruna* BC-t. Nem ért el találatot ő sem, de 9 Vindicator hazatért épségben.

Nagumo újabb átfegyverzési parancsakor a *Hiryu* és *Soryu* zuhanóbombázói bevetésre készen voltak. A Zeroknak azonban nem volt elég üzemanyaga, hogy elkísérjék őket és vadászkíséret nélkül úgy járhattak volna, mint az amerikai gépek Midwayről. Nagumo teljes csapást (zuhanóbombázók, torpedóvetők vadászgépekkel) akart,²⁵ ami időbe telt, főleg, hogy ekkor érkeztek vissza Tomonaga gépei, akiknek mindenképpen le kellett szállniuk. Nagumo ezért kiűrtette a repülőfedélzetet és Tomonaga megkezdte a leszállást. Az utolsó gép 9 óra 18-kor landolt. A *Tone* gépe, amely a sok zűrzavart okozta, hazaindulása előtt még 10 torpedóvetőt jelentett, amelyek Nagumo felé tartottak.²⁶

A japán csapásmérő erő északkelet felé fordult, az amerikai flotta felé. Közben a *Yorktown* 8 óra 38 és 9 óra 6 perc között elindította repülőit: 17 SBD M.F. Leslie sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt, 12 TBD Massey és 6 F4F J.S. Thach vezetésével. Az 5. felderítő-bombázó századot (19 SBD) Fletcher visszatartotta, mert nem akarta megismételni a Korall-tengeren elkövetett hibát, amikor egész repülőerejét bevetette egyetlen könnyű-hordozó ellen, miközben az ellensé-

ges főerő veszélyesen meg tudta öt közelíteni.²⁷ Az amerikai haditengerészeti légítámadás elméletben ragyogóan festett: a torpedóvetők ezer láb magasságban, 19 ezer lábon az SBD-k, 22 ezer lábon a kísérővadászok. Először a lassú torpedóvetőket indították, akiket a többi gépnek be kellett émi és egyszerre kellett támadniuk. A valóságban ez nem valósult meg: a századok közti rádiókapcsolat megbízhatatlan volt, gyakran vizuális kontaktusuk sem volt. Lényegében mind egyik század a saját harcát vívta.²⁸

Waldron (8. torpedóvető század a *Hornet*ről) TBD-i támadtak először: mind a 15 gépet lelőtték, anélkül, hogy egyetlen találatot elértek volna. A század egyetlen túlélője G. Gay hadnagy volt. A *Hornet* többi gépe reménytelenül elkeveredett Nagumo északelet felé történt elfordulásának „köszönhetően”. Egy század SBD a kísérővadászokkal Midway felé indult tankolni, de túl későn: 10 F4F és 5 SBD kényszerleszállást hajtott végre a tengeren. A másik SBD század a *Hornet* felé indult.²⁹

A 8. torpedóvető század pusztulása után 10 perccel, 9 óra 31 perckor Lindsey 14, szintén védtelen TBD-je támadott az *Enterprise*-ről. Nincs találat és a légvédelem a Zerók segítségével 10 TBD-t lelőtt. A 6. vadászrepülő század eközben a magasban keringett és várta a zuhanóbombázókat, hogy összehangolt csapást mérjenek. Nem is értesültek az alattuk támadó torpedóvetők pusztulásáról. Azután, amikor fogytán volt az üzemanyag, visszatértek az *Enterprise*-ra.³⁰

A 3. torpedóvető századot hiába oltalmazta Thach 3. vadászrepülő századának 6 gépe: csaknem egyszerre támadták meg őket a Zerók. Thach 2 vadászgépet veszített, de a másik 4 nagy nehézségek árán hazajutott. Masseynek nem volt esélye. 2 TBD élte csak túl az újabb eredménytelen támadást, de ők is kényszerleszállást hajtottak végre. 10 óra 15 percre³¹ a 41 TBD-ből 37 elpusztult és a maradék 4 is kényszerleszállást hajtott végre

a tengeren. A négy japán hordozó a sorozatos légítámadások elhárítása után szélbe fordult és felkészült a repülőgépek indítására a hordozó Yorktown ellen. Hosszas keresgélés után ekkor találtak rájuk csaknem egyszerre McClusky és Leslie SBD-i (6. felderítő, 6. bombázó és 3. bombázószázad). A japánok ideális célpontok voltak: alig manővereztek, gyenge volt a légelhárítóüz és a rettegett Zerók kis magasságban cirkáltak a torpedótámadások után. Leslie (egyetlen gépet sem veszítve) a *Soryut*-t támadta és 3 bombatalálat a óriási tüzeket okozott: McClusky gépei eltaláltak a *Kagát* (4 bomba) és az *Akagit* (2 bomba). Mindhárom hordozó megbénult és este elsüllyedtek. Nagumo a támadás után, 10 óra 27 perckor átszállt a *Nagara* könnyűcirkáló fedélzetére. Az, hogy a japán hordozók relative kevés találattól megbénultak (pl. a brit *Illustrious* 6 bombatalálat után elérte önerőből Máltát a Földközi-tengeren),³² nem csak a hajók sérülékenységre vezethetők vissza. A fedélzetek zsúfolásig voltak repülőgépekkel és a többszöri átfegyverzés kapkodássá fajult: a torpedók és bombák szanaszét hevertek. Ezért a találatok számát is csak becsülni lehetett a sok másodlagos robbanás miatt.³³

Nagumo áttelepülése idején ideiglenesen Abe tengernagy vette át a parancsnokságot a *Tone* nehézcirkálón. 10 óra 50 perckor kiadta a parancsot az egyetlen sértetlen hordozónak, a *Hiryunak* a támadásra. Yamaguchi ellentengernagy, a 2. repülőgép-hordozó divízió (*Hiryu*, *Soryu*) parancsnoka már a *Kaga* elleni támadás idején elkezdte a repülőgépek indítását, így 11 órára már 18 Val és 6 Zero volt útbán a *Yorktown* felé.³⁴

Ugyanekkor Fletcher 10 SBD-t indított útnak, hogy lokalizálják a 4. Japán hordozót (a délelőtti légítámadások során a japán hordozók négyszög-alakzata felbomlott és a *Hiryu* látótávolságon kívülre került). 11 óra 59 perckor a *Yorktown* radarjának hatótávolságán belülre ér Kobayashi hadnagy 18 Val

és hat Zero gépe. Az időben riasztott CAP kilenc, a légvédelem két Valt lőtt le. A maradványok nyolc bombázó négy telitalálatot ért el a hordozón, ami hihetetlenül jó eredmény és ragyogó példa a japán pilóták kiválóságára.

A *Yorktown* a bombák hatására ideiglenesen megbénult (Fletcher átszállt az *Astoria* nehézcirkálóra),³⁵ de a 2. hullámban érkező Tomonaga 10 torpedóvetője és 6 Zeroja számára fél háronkor sértetlennek tűnt. Ezek lényegében a *Hiryu* utolsó gépei voltak. 8 F4F szállt fel a *Yorktown*-ról, de túl kevés volt az üzemanyaguk. Viszont a kíséret mindent bevetett a közeledő Kate-k ellen, még a cirkálók nehézlövegeit is, hogy az alacsonyan közeledő gépeket a tengerbe sodorják. Az elszánt védekezés során Tomonaga és 7 társa lángolva lezuhant.³⁶

A *Yorktown* 2 torpedótalálatot kapott és 17 fokra megdőlt. A hajó leállt és süllyedni kezdett, így Buckmaster kapitány elrendelte a kiürítést. A két légitámadás bebizonyította az 5 hüvelykes légvédelmi ágyúk hatékonyságát, de a hajókról hiányoztak még a nagy mennyiségű 20-40 mm-es gyorstüzelékek.³⁷ Fletcher átadta a parancsnokságot Spruance-nak, mivel neki legalább volt hardképes hordozója. 14 óra 45-kor bukkantak rá a felderítők a *Hiryu*ra és kíséretére. Délután fél négykor Spruance elindította nagy nehezen összekapart 24 zuhanóbombázóját (10 az *Enterprise*-ről, 14 a *Yorktown*-ról).³⁸

Yamaguchi megmaradt repülőivel 3. csapásra készült (6 Zero, 6 Val, 4 Kate). Úgy hitte, hogy a nap folyamán két ellenséges hordozót talált el, így az erőviszonyok a legrosszabb esetben is kiegyenlítődték. 13 ezer ábról 17 órakor az SBD-k megkezdték a támadást Nagumo utolsó hordozója ellen. 4 találatot értek el és csak 2 gépet vesztek (Butlert és Wisemant – később rombolókat neveztek el róluk).³⁹ Fél órával később érkezett a *Hornet* 16 SBD-je és pont annyi eredményt értek el, mint reggel: semmit. A B-17-esek is megérkeztek Midwayről, de a

szintbombázás a gyorsan manőverező hajók ellen abszolút hatástalan volt (a csata során egyetlen B-17-esről ledobott bomba sem talált). A lángoló, sodródó *Hiryu*ra már nem is volt érdemes bombát vesztegetni⁴⁰ (június 5-én 9 órakor süllyedt el).

Yamamoto, amikor értesült a 4 hordozó pusztulásáról, némi vívódás után lefújta a hadműveletet.⁴¹ Az ütközet eldőlt, de kisebb akciókra még sor került. Ez a japánoknak a *Mikuma* nehézcirkálóba került, amelyet amerikai zuhanóbombázók süllyesztettek el, miután összeütközött a *Mogami* cirkálóval. A *Mogami* és 2 romboló súlyosan megsérült. Itt már a *Hornet* SBD-i is jobban szerepeltek.⁴² Az *I-168* végzett a *Yorktown*-nal és a *Hamman* rombolóval. Ez a két hajó volt az amerikaiak össz hajóvesztése Midwaynél, amelyet az amerikai haditengerészet utólag a döntő csataként értékelte.⁴³

A négy legjobb japán hordozó merült hullámsírba és 90, pótolhatatlan harci tapasztalatokkal rendelkező pilóta is a vesztéslistára került több ezer tengerész mellett.⁴⁴ Cserébe egy amerikai hordozó elvesztése nem volt túl nagy ár. Az erőviszonyok kiegyenlítődték és ez lehetőséget adott az USN-nek egy offenzívára Guadalcanalnál.

Adok-kapok: Guadalcanal

A japánok ezt tekintették a háború döntő csatájának, mert a fél éven át tartó felőlő harcok után már csak védekezésre futotta az erejükből. Az első, hordozók által vívott csata Guadalcanal térségében, augusztus 23. és 25. között zajlott le (Kelet-Salamon-szigeteki csata). A japánok 4 szállítóhajót akartak Guadalcanalhoz eljuttatni. Őket Midway óta a legnagyobb flottakülönítmény fedezte: Nagumo altengernagy a *Shokaku* és *Zuikaku* hordozókkal (131 repülőgép), a *Mutsu* csatahajóval, a *Hiei* és *Kirishima* csatacirkálókkal, 10 cirkálóval és 21 rombolóval. Előttük

2003/XV. 1–2.

haladt egy diverziós különítmény a *Ryujo* könnyű-hordozóval (37 repülőgép), amelyet egy cirkáló és 2 romboló kísért. Ellenük Fletcher altengernagynak rendelkezésére állt 3 TF-ban az *Enterprise*, *Saratoga*, *Wasp* hordozó, a *North Carolina* csatahajó, 4 cirkáló és 11 romboló.⁴⁵ Augusztus 23-án egy téves hírszerzői jelentés szerint a japán flotta visszavonult Thukra. Fletcher a hír hatására a *Wasp* kötelékét elküldte üzenanyagot felvenni, így csak két hordozója maradt elérhető 176 repülővel. Ugyanaznap délután a légi felderítés észrevette a 4 szállítóhajót (fedélzetükön 1500 katonával) 350 mérföldre.

Augusztus 24-én Guadalcanaltól keletre csaknem egyszerre fedezte fel egymás flottáját Fletcher és Nagumo. A *Saratoga* gépei elsüllyesztették a *Ryujo* könnyű-hordozót és egy rombolót. A japán hordozók ellentámadása az *Enterprise* ellen irányult és sikerült is megrongálni 3 bombatalálattal. Fletcher ezután dél felé fordult, hogy másnap újra támadjon, de augusztus 25-re a japánok visszavonultak Thuk felé. A japán szállítóhajókat ugyan folyamatosan zaklatták Hendersonból, de sikerült kirakodniuk és észak felé távozniuk. A japánok elvesztették a *Ryujot*, egy könnyűcirkálót, egy rombolót, más egységeik megrongálódtak és 90 repülőgépük elpusztult. Ezzel szemben az amerikaiak csak 20 repülőt veszítettek és az *Enterprise* rongálódott meg.⁴⁶ Kezdett megmutatkozni az amerikai repülőgépek, pilóták fölénye. Ekkor már a TBF Avenger váltotta fel a TBD Devastator-t és a hordozókon lévő vadászgépek, légvédelmi ágyúk számát is megnövelték. A japán gépek ezzel szemben nem változtak, csak a pilóták minősége romlott. Az amerikai hordozók száma a következő időszakban redukálódott: augusztus 31-én a *Saratogát* megrongálta egy tengeralattjáró, szeptember 15-én az I-19 elsüllyesztette a *Waspot*. A következő nagyobb akcióra október 26–27-én került sor a Santa Cruz-szigetek közelében.⁴⁷

Az amerikai pilóták ekkor már kidolgozták a Zerók ellen a megfelelő taktikát, aminek fő eleme a tűzerő és a sebesség volt. A Zero nem volt páncélozva, így nem sok eséllyel indulhatott harcba a B-17-es Repülő Erődökkel szemben. Szeptember 12-én például egy B-17-es négy támadó vadászgépet semmisített meg. A Wildcat pilóták pedig kihasználták, hogy gépük jobban zuhant a Zerónál, mert nehezebb: nagy magasságból csaptak le a Zerókra, majd kihasználva a megnövekedett sebességet, felhúztak a magasba. Szeptember 10-én 11 F4F Wildcat harcba bocsátkozott 27 G4M Betty nehézbombázóval és az őket kísérő 30 Zeróval. Négy Bettyt lelőttek, míg egy F4F volt a saját veszteség. Ilyen eredmény még Midway idején elképzelhetetlen lett volna.⁴⁸

Santa Cruz-nál T. C. Kinkaid altengernagy flottája vonult fel két csoportban: *Enterprise* hordozó, *South Dakota* csatahajó, 1 nehézcirkáló, 1 légvédelmi cirkáló, 8 romboló és a *Hornet* hordozó, 2 nehézcirkáló, 2 légvédelmi cirkáló, 6 romboló. Velük szemben a japánok két nagy flottaköteléket vonultattak fel. Kordo elővédjéhez tartozott a *Junyo* hordozó, a *Haruna* és a *Kongo* csatacirkálók, 5 cirkáló, 14 romboló és 55 repülőgép. Nagumo tengernagy főerejét a *Shokaku*, *Zuikaku* hordozók, a *Zuiho* könnyű-hordozó, a *Hiei*, *Kirishima* csatacirkálók, 5 cirkáló, 15 romboló és 157 repülőgép alkotta. Az amerikai hordozókon 171 gép, Hendersonon további 60 állt velük szemben.

Október 26-án reggel egy felderítő repülőgép bombájával súlyos károkat okozott a *Zuihónak*, Kinkaid légítámadása 5 találatot ért el a *Shokakun*, amelyet hónapokra ki kellett vonni a harctól. A japán légitámadás 1. hulláma a *Hornet* hordozót több bombával és 2 torpedóval találta el, a 2. hullám az *Enterprise*-nek okozott károkat 3 bombatalálattal. Ennek ellenére az *Enterprise* akcióképes maradt. 1-1 bombatalálatot kapott a *South Dakota* csatahajó és a *San Juan* légvédelmi

cirkáló. A léghárítás hatékonyságát jól mutatta, hogy a *South Dakota* tüzérei 26 japán repülőt lőttek le. Délutánra az *Enterprise* sérüléseit annyira kijavították, hogy akcióképes maradjon, miközben a *Junyo* és a *Zuikaku* bevetette megmaradt gépeit a súlyosan megsérült *Hornet* ellen: további 2 bomba- és 1 torpedótalálat után a hordozót ki kellett üríteni, majd elsüllyeszteni, hogy ne kerüljön a japánok kezére. Az amerikaiak 70, a japánok 100 repülőt veszítettek és mindkét fél visszavonult.⁴⁹

A Mariana-szigetek: előkészületek

A legnagyobb, repülőgép-hordozók közötti ütközetre 1944 júniusában került sor a Mariana-szigetekenél. Az erőviszonyok 1944-re gyökeresen megváltoztak: 1941. december és 1943. december között az USN szolgálatba állított 8 csatahajót, 4 nehézcirkálót, 15 könnyűcirkálót, 207 rombolót, 109 kísérőrombolót, 7 hordozót, 9 könnyű-hordozót, 29 kísérő-hordozót és 88 tengeralattjárót.⁵⁰ A Midway és Guadalcanal után megtizedelt JPN ismét egy döntő csatában öhajtotta legyőzni az amerikaiakat, hogy átvegye a kezdeményezést. Ehhez az erői azonban már elégtelenek voltak. Rádásul az amerikai kódfejtők révén a japánok minden mozdulatáról azonnal tudomást szerzett Nimitz és MacArthur. Yamamoto tengemagya 1943. április 18-án a kódfejtők áldozata lett, amikor Rabaulból Buinra repülve 18 P-38-as vadászgépet direkt ellene vetettek be. A parancsot Nimitz és Halsey adta ki a lelövésre. Békében ez előre megfontolt gyilkosságnak minősült volna.⁵¹

A japánokat ekkorra már kiszorították a délnyugat Csendes-óceánról vagy elszigetelték őket Rabaulban, Bougainvillen. Új-Guinea nagy része MacArthur kezébe került, a Gilbert-szigeteket (Tarawa, Makin), Mar-

shall-szigeteket, Eniwetokot Nimitz foglalta el.⁵² Az amerikai erőeknek nemcsak döntő mennyiségi, hanem minőségi fölényt is sikerült kivívni. Az F4F Wildcat vadászt felváltotta a speciálisan a Zero ellen tervezett F6F Hellcat. Ez minden téren felülmúlta a Zerot és 6 Browning-géppuskája pusztító tüzerőt képviselt. Az SBD Dauntlessnek is megjelent az utódja az SB2C Helldiver képében.⁵³ A hajók fedélzetét zsúfolásig megtöltötték a különböző légvédelmi fegyverek, amelyek már új rendszer szerint működtek. 1943. január 5-én a *Helena* könnyűcirkáló radar alapján vezérelt légvédelmi fegyvereivel lelőtt egy japán repülőgépet. A lövedék a radarjel alapján az ellenséges gép közelében robbant. Ezt a rendszert csak a tengeren használták, hogy még véletlenül se kerülhessen a japánok kezébe.⁵⁴

A sok új hordozó megkövetelte a hadiflották szervezeti átalakítását is: létrejöttek az önálló flották (3. Halsey, 5. Spruance), ahol a hadihajók mellett nagyszámú ellátóhajó tevékenykedett, meghosszabbítva a tengeren töltött időt. A repülőgép-hordozókat nem egyesével szervezték TF-ba, hanem összegyűjtötték őket 1 TF-ba, Mitscher tengerenagy parancsnoksága alá. A TF száma attól függött, hogy melyik flotta hadműveletét támogatta. Például a Mariana-szigetekenél Spruance alá rendelve TF58, Leyténél Halsey parancsnoksága alatt TF38.⁵⁵

A kisebb méretű kísérő-hordozókat a szállítóhajók közvetlen támogatására alkalmazták légvédelmi, tengeralattjárók elleni és kisebb légitámadások indításának feladatával.⁵⁶

Yamamoto tengemagya utóda Koga tengemagya volt. Ő is mindenáron a döntő csata megvívására törekedett, de 1943-ban erre nem nyílt lehetősége, mert a japán hordozók repülőgépeit Guadalcanal óta újra meg újra megtizedelték Új-Guineától a Gilbert-szigetekig.⁵⁷ 1944. tavaszán a japán flotta két fő egységre volt bontva: az 1. Mobil Flotta Ozawa tengemagya parancsnoksága alatt Ta-

2003/XV. 1-2.

wi Tawiban állomásozott, a Celebesz-tengertől északra, logisztikai (elsősorban üzemanyag) problémák miatt. Tőle leválasztva tevékenykedtek a csatahajók és kísérőhajók, amelyek Új-Guineánál a biaki partraszállást (1944. május 27.) akarták szétvenni és utánpótolni az ottani japán csapatokat (KON-művelet). A KON-műveletet háromszor indították el, de a szövetséges légierő és a tengeralattjárók folyamatosan megghiúsították.⁵⁸

Mitscher tengernagy TF58-a június 11-től kezdve sorozatos légicsapásokat mért a Mariana-szigeteken lévő japán légibázisok ellen: Saipan, Rota, Guam, Tinian a főbb célpontok.⁵⁹ 1943. januárjára az USN-nek a Csendes-óceánon csak két hordozója maradt: az *Enterprise* és a *Saratoga*. 1943. közepére készültek el az *Essex*-osztály első hajói, a *Yorktown*-osztály továbbfejlesztett változatai: *Essex*, *Interpid*, *Bunker Hill*, *Lexington*, *Yorktown*, *Wasp*, *Hornet*. 9 épülő könnyűcirkálót könnyűhordozóként fejeztek be és 3 tucat kereskedelmi hajót alakítottak át kísérő-hordozóvá.⁶⁰ Ezen az óriási hordozó erőn (TF58) több repülőgépet összpontosítottak (és jobbakat), mint a japán repülőtereken. 1943. nyaratól nem volt szükség a szárazföldi repülőterek támogatására.

1944. első hónapjaiban az USN nyugodtan kivitelezhette a Marshall-szigetek elleni támadást, mert a hírszerzés szerint Koga tengernagy új védelmi vonalába ezek nem tartoztak bele. Koga a döntő csatát a Mariana-szigeteken akarta megvívni, mert az ott lévő számos repülőtérről kiválóan lehetett flottáját támogatni. Az amerikaiak a Marshall-szigeteken bázisokat létesítettek, így a hordozóik el tudták érni Trukot. Koga ezért vonta vissza a flottát Tawi Tawi-ba, még éppen idejében: 1944. február 16-17-én a Hailstone-hadművelet keretében az amerikaiak hordozóikról légicsapásokat intéztek Truk ellen, elpusztítva 250-280 repülőt, két könnyűcirkálót, négy rombolót, három segédcir-

kálót, két tengeralattjáró-ellátót, 24 kereskedelmi hajót, köztük három tankerrel – összesen kb. 200 ezer tonna hajóteret! Trukot ezáltal semlegesítették és mivel megszállását semmi sem indokolta,⁶¹ Japán kézen maradt 1945. szeptember 2-ig.⁶² Truk izolációja után Koga áthelyezte parancsnokságát Davaóba. Útban oda felé, repülőgépe eltűnt egy viharban. A japán flotta vezetőinek nem volt szerencséje a repülőgépekkel (Yamamoto, Koga). Az új parancsnok Soemu Toyoda tengernagy lett.⁶³

A biaki partraszállás új helyzetet teremtett: az ottani repülőtérről elérhetőek a Palau-szigetek és Yap. Ezért indították be a japánok a KON-akciókat, Biak utánpótlására. Ezek végső kudarcát Mitscher marianai portyája jelentette, amelyet csak partraszállási előkészületként lehetett értelmezni. Márpedig Tinianról, Guamról az amerikai nehézbombázók elérhetik a Fülöp-szigeteket, Formosát, Okinawát, Japánt.⁶⁴

Ozawa tengernagy, a Tawi Tawiban lévő flotta parancsnoka ezért azonnal lefűjta a KONt és elindította az A-Go-t. Döntő csatára kell kényszeríteni az amerikai flottát. Spruance tengernagy 5. flottájához kb. 525 hajó tartozott 128 ezer emberrel (ezek kétharmada tengerészgyalogos). Mitscher tengernagy hét nagy és nyolc könnyűhordozóján 890 repülő volt, amivel szemben Ozawa csak öt nagy és négy könnyűhordozót tudott felvonultatni 430 repülővel.⁶⁵

A japánok 1944-re már technikai hátrányban is voltak a mennyiségi mellett. Az amerikai F6F Hellcattal szemben a Zero vadászgépek alulmaradtak.⁶⁶ A Nakajima B6N Tenzan (a szövetséges kód szerint „Jill”) torpedóvetőt 1944 nyarán állították rendszerbe;⁶⁷ a Yokosuka D4Y Suisei („Judy”) zuhánóbombázó pedig már 1942-től hadrendben állt.⁶⁸ Nagyon jó repülők voltak, de 1944-ben már esélytelenek a fölényben lévő amerikai vadászgépekkel és a légvédelmi ágyúkkal megrakott hajókkal szemben, amelyeket ra-

dar segítségével irányítottak. Ugyanakkor a japánok még mindig nem rendelkeztek radarral⁶⁹ és a már 1940 óta használt, hordozókra telepített passzív szonár használhatósága is erősen megkérdőjelezhető volt, mint az a marianai tengeri csatában is megmutatkozott.⁷⁰

Ozawa gyengébb légierejét azzal akarta ellensúlyozni, hogy a csatát a Mariana-szigetek közelében vívja meg, számítva az ottani repülőterek kb. 500 gépére és a légi bázisokra, mint utánpótlási központokra. Így a japán hordozók jóval nagyobb távolságból indíthattak légicsapást, mint az amerikaiak, mert repülőik le tudtak szállni Guam tanakolni. Ismét fontos szerepet kapott (mint Pearl Harbor-nál és Midway-nél) a meglepetés, és pont annyira sikerült, mint az előzőeknél. Ozawát már június 13-án, indulásakor felfedezte egy járőröző tengeralttjáró.⁷¹

A pulykalövészet

Két nappal később, június 15-én megkezdődött a partraszállás Saipan-on. A TF58 folyamatosan légítámogatást biztosított és a szigetekre lévő repülőtereket támadta. Június 18-ra a japán légierő a Mariana-szigeteken gyakorlatilag megszűnt létezni, erről azonban Ozawát nem értesítették. Délután négy órakor jelentették a tengemagynak az amerikai TF58 pozícióját. Aznap már túl késő volt egy támadáshoz, ezért Ozawa a döntő akciót június 19-re tette. Ezt rádióan egyeztetette Guammal, megtörve a rádiócsendet. Súlyos hiba volt, amit csak az csökkentett, hogy Spruance nem adott hitelt a jelentésnek, mert számításai szerint Ozawának keletebbre kellett tartózkodnia annál a pontnál, ahonnan a rádióüzenetet vették.

Az amerikai vezetés (Mitscher a hordozókkal, Lee tengernagy a csatahajókkal) defenzív volt, mert Spruance, a főparancsnok kettős feladattal bízta meg őket: végezni a

japánokkal, ugyanakkor folyamatosan biztosítani a Saipannál álló csapatszállítókat. Így nem távolodhattak el túlságosan nyugat felé és ez valószínűvé tette, hogy a japánok indítják el az első csapást.⁷² 1942-ben ez minden bizonnyal végzetes lett volna, de a körülmények 1944-re gyökeresen megváltoztak. Az elit japán pilóták életüket vesztették Midway-nél, Guadalcanalnál, Új-Guineában vagy valahol a Csendes-óceán végtelen szigetvilágában. Csak a századparancsnoki szinten lehetett olyan pilótákat találni, akik felérték a jól kiképzett, tapasztalt amerikaiakkal.

Gyenge pilóták, korszerűtlen gépek és technikák a túlerő ellen – mindez garantálta Ozawa vereségét. Június 19-én 7 óra körül a japán felderítőgépek Saipantól 300 km-re nyugatra találták meg Mitscher hajóit.⁷³ Ozawa 1. támadóhulláma (45 Zero bombákkal felszerelve, 8 Jill torpedóvető 16 Zero kíséretében) fél kilenckor szállt fel. Őket követte a 2. (53 Judy zuhánóbombázó, 28 Jill torpedókkal és 48 Zero), majd tíz órakor a 3. (25 Zero vadászbombázó, 7 Jill torpedóvető 15 kísérvadászsal), végül fél tizenegykor a 4. (10 Zero bombákkal, 9 Judy és 27 Val zuhánóbombázó, 9 Jill torpedóvető és 29 kísérv Zero) hullám. Impozáns légiflotta, de a korszerű harcászatról fogalmuk sem volt: egyetlen Judy vitt fóliakötegeket az amerikai radarok megzavarására.⁷⁴

Az 1. hullám gépei tíz órakor bukkantak fel az *Alabama* csatahajó radarján 250 km-es távolságban. Amikor az ellenük induló Hellcat vadászok felszálltak, még mindig 150 km-re voltak. A japánok ekkor játszották el maradék esélyeiket: az élen haladó repülőgépek lustán körözni kezdtek, hogy bevárják társaikat és ezzel időt adtak a Hellcat-eknek, hogy támadási magasságba (6000 méter) emelkedjenek. Aztán az amerikai vadászok akcióba léptek és a japán kötelék teljesen szétforgácsolódott. Kis, 2-3 gépes rajok próbáltak eljutni az amerikai hordozókig; 10 óra 23 perckor 220 Hellcat 90 km-re a hordo-

2003/XV. 1–2.

ziktól gyakorlatilag szétverte az 1. hullámot. Csak 27 gép jutott el az amerikai hajóig (a hordozókig egy sem), és összesen egy bombatalálatot értek el a *South Dakota* csatahajón, megölve 27, megsebesítve 23 embert. Ezzel szemben 34 perc alatt 69-ből 41 támadót lelőttek a vadászok, 16-ot pedig a légvédelem.⁷⁵

A 8 óra 56 perckor induló 2. hullám még rosszabbul járt. Sabio Komatsu hadnagy Judy bombázójáról észrevett egy, a hordozója, a *Taiho* felé tartó torpedót. Gépével azonnal rázuhant, ami szánára és a torpedó szánára is végzetes volt. Önfeláldozása azonban hiábavaló volt: a *USS Albacore* második torpedója eltalálta, és elpusztította a *Taihot*.⁷⁶ Nyolc repülő motorhiba miatt visszafordult, a többi 119 azonban folytatta útját. Váratlanul a japán elővéd csatahajói tüzet nyitottak rájuk és 2 saját gépet lelőttek, 8-at visszafordulásra kényszerítettek.

11 óra 7 perckor aztán Hellcat-ek kezezésbe vették a támadókat és alig 20 japán gép érte el a hordozókat. Találatot nem sikerült elérniük. A 2. hullám 128 gépéből 97 elpusztult. A 3. hullám 27 repülője eltévedt és visszafordult (legalább nem lőttek le őket). Alig 20 gép támadta az amerikaiakat, de semmit sem értek el, és hét repülőt lelőttek közülük. A fél 12-kor felszállt negyedik hullám 82 gépéből 49 tévedt el. A maradékot megtizedelték a hordozóknál. A 49 repülőből 39-et Guamnál pusztítottak el az amerikai vadászok, melyek folyamatosan portyáztak a repülőtereknél. Ozawa 374 repülőjéből alig 100 tért vissza a hordozókra (amelyek közül a *Taiho* és a *Shokaku* elsüllyedt). Az amerikaiak 24 vadászrepülőt veszítettek mindössze.⁷⁷ A japán tengernagy mindezek ellenére bizakodó volt: úgy hitte, hogy a hiányzó repülőgépek Guamra szálltak le a tervek szerint. Ozawa tengerenagy északnyugat felé fordult, hogy tankoljon és azután folytassa a csatát 21-én.

Spruance óvatos volt: még mindig aggodott a csapatszállítók biztonsága miatt.

Csak 19-én este nyolc órakor fordult a japánok felé nyugatra és csak 20-án délután 4 órakor találta meg a japánokat 450 km-re, az amerikai repülők hatósugarának határán. A japánok hajszál híján megúszták. Ha az amerikaiak 20 perccel később indították volna a gépeket (17 órakor), akkor a japánokat elrejtette volna a jótékony sötétség. Így azonban (ha az üzemanyagszint állapotától eltekintünk) a jenki ideális körülmények között támadhattak: szürkületkor, amikor a japánok már nem számítottak légítámadásra. 85 vadászgép, 77 zuhanóbombázó és 54, jórészt bombákkal felszerelt torpedóvető tartott Ozawa hajói és 65 vadászgépe ellen. A Hellcatok villámgyorsan végeztek a japán Zérókkal, miközben a *Hiyo* hordozót torpedókkal elsüllyesztették, a *Zuikaku* hordozó súlyosan megsérült, akárcsak a *Chiyoda* könnyűhordozó. 3 tankhajó súlyos találatokat követően hullámsírba merült, a *Haruna* csatacirkáló és a *Maya* nehézcirkáló megrongálódott. A támadás során 34 amerikai repülőt lőttek le, ami nem volt nagy ár ezért a súlyos csapásért (Ozawának 35 harc képes gépe maradt).⁷⁸ Az amerikaiak szánára az igazi kihívás a hazatérés volt sötétben, porzó üzemanyagtartályokkal. Nem is sikerült mindenkinek: nyolcvan repülő kényszerleszállást hajtott végre a tengeren, igaz, a legtöbb pilótát sikerült később megmenteni.

Másnap reggelre a japánok már túl messze jártak, hogy Mitscher bámit is tegyen, így a csata kurtán-furcsán, de véget ért. Ha Spruance nem tartotta volna vissza Mitschert, nemcsak a japán haditengerészet szenvedett volna döntő vereséget a Filippínó-tengeren, hanem a teljes japán flotta is.

A „Mariana-szigeteki nagy pulykalövészet”, ahogy Bluike fregattkapitány, a *Lexington* vadászgépeinek parancsnoka nevezte, a japánok 475 repülőből 440-et elveszítettek, velük szemben az amerikai repülővesztesség 136 repülő – 109 fő (a lelőtt repülők személyzetének egy részét megmentették).⁷⁹

Következtetések? A repülőgép-hordozók harcában először került fölénybe a védelem a támadással szemben: ehhez rengeteg vadászgép kellett és megbízható radar. A japánok ráébredtek, hogy a pilóták tudása és a repülőgépek minősége terén behozhatatlan hátrányba kerültek. Egyetlen ponton maradtak fölényben és ezért ezt kellett kihasználni: a morált. A japán pilóták bátorsága legendás volt és ha nem volt lehetőség a hazatérésre, inkább egy ellenséges hajóra zuhantak a kényszerleszállás helyett. Ez a hozzáállás szervezett formákat kapott, mert 1944. második felére nyilvánvalóvá vált, hogy a túlerejű ellenséggel szemben bevetett gépek már a felszállás pillanatában elveszetteknek tekinthetők. Ettől a felismeréstől egyenes út vezetett a kamikazékhoz. Öngyilkos-bevetéseket csak Japán indíthatott: a nyugati vagy akár az orosz kultúra számára elfogadhatatlan lett volna embereik szándékos feláldozása. Persze ők is hajtottak végre nehéz vagy lehetetlen küldetéseket, de legalább esélyük volt az embereiknek élve megúszni (még Waldron torpedóvetői közül is volt túlélő Midwaynél). Ez azonban új volt a hadviselés történetében: szándékosan feláldozták a pilótákat, hogy haláluk (ami anélkül is csaknem biztosra volt vehető) valami értelmet kapjon. Bevetésük korábban fölösleges lett volna és a harcolt japán pilóták túl értékesek voltak az ilyen akciókhoz. 1944-ben, amikor már nem volt esély épségben megközelíteni, sikeresen (!) megtámadni az ellenség hajóit, majd hazatérni, a japán hadvezetés emberanyaggal akarta ellensúlyozni a technikai, anyagi hátrányokat. Japán utolsó, kétségbeesés szülte fegyvere volt ez.⁸⁰

Az első bevetést 1944. október 25-én Leyténél hajtották végre 5 bombákkal megpakott Zeroval Szeki hadnagy parancsnoksága alatt.⁸¹ November végéig Halsey 3. flottája elveszített egy rombolót, 5 hordozó megsérült és 2 könnyű-hordozó is károkat szenvedett. A Fülöp-szigetek térségében folyamato-

san erősödött a kamikaze-tevékenység egészen január végéig. Luzon eleste után kezdődött meg Iwo Jimáért a harc (február 19.), ahol Spruance 5. flottája elvesztette a *Bismarck Sea* kísérő-hordozót, míg a *Saratoga* hordozó 6 találat után még úszóképes maradt (hála páncélzatának). A kamikaze-bevetések csúcsidőszaka az Okinawáért dúló harcok idején volt (április 1. után).⁸² 2000 japán pilóta életének árán a japánok elsüllyesztettek 26 hajót (egyikük sem volt nagyobb rombolónál) és 164-et megrongáltak.⁸³ Április 6-án futott ki a *Yamato* a *Yahagi* könnyűcirkáló és 8 romboló kíséretében, csak az odaútra elegendő üzemanyaggal. Feladata: minél nagyobb károkozás Okinawánál. Esélyük sem volt. 7-én a TF58 280 repülőgépe 13 torpedó és 8 bombatalálattal elsüllyesztette a világ legnagyobb csatahajóját. A *Yahagi* cirkáló és 4 romboló követte a hullámsírhoz. A *Yamato* pusztulását 3332 fős legénységéből csak 269 élte túl.⁸⁴

Ezek már Japán végnapjai voltak, még a kamikaze-bevetések is ritkultak: nem volt elég kiképzett pilóta, repülőgép, üzemanyag. A veszteségeken kívül sikerült elérniük, hogy beleplántálták az amerikaiakba a félelmet a Japán elleni partraszállástól. Ha néhány „vackor” szigetért több ezer pilóta hajlandó feláldozni magát, akkor mi lenne a helyzet, ha Japánért folyna a harc? Ez a megfontolás bizonyosan befolyásolta a hadvezetést az atombomba bevetését mérlegelve.

A háború a japán haditengerészet számára júliusban ért véget, és egy fordított Pearl Harborra hasonlított: a 3. flotta repülőgépei a kikötőkben pusztították el az *Amagi* hordozót, az *Ise*, *Hyuga* csatahajókat és a *Haruna* csatacirkálót. Ezek voltak Japán utolsó nagy hajóegységei, amelyeket az üzemanyaghiány kárhóztatott tétlenségre.⁸⁵

Az amerikai flotta sem folytatta sokkal tovább a harcot: augusztus 9. és 14. között hajtották végre az utolsó támadássorozatot Japán ellen. Az utolsó elsüllyedt amerikai hajó

az *Indianapolis* nehézcirkáló volt július 30-án, amellyel az *I-58*-as tengeralattjáró torpedói végeztek. A cirkáló az atombombát szállította Tinianra, a támadás már hazafelé érte. Az amerikaiak későn kezdték meg a túlélők felkutatását, így az 1199 fős legénységből 883-an odavesztek, részben a cápák miatt.⁸⁶ Bosszút a küldeményük állt értük augusztus 6-án Hiroshima felett, ami feleslegessé tette az erőszakos partraszállást Japánban.

JEGYZETEK

¹ SMITH, W.W.: Midway. New York, 1966, T.Y. Crowell Company. 52–53.

² KEEGAN, JOHN: A tengeri hadviselés története. H. n., 1998, Corvina. 176–178.

³ LORD, WALTER: Hihetetlen győzelem. Debrecen, 1980, Zrínyi. 15.

⁴ Keegan: i. m. 187.

⁵ Lord: i. m. 12.

⁶ Keegan: i. m. 179.

⁷ Smith: i. m. 55.

⁸ Lord: i. m. 40–41.

⁹ Smith: i. m. 4.

¹⁰ Uo. 58.

¹¹ Lord: i. m. 62–68.

¹² JOHN KEEGAN (szerk.): *Atlasz – Második világháború*. Budapest, 1995, Akadémiai. 96–97.

¹³ Smith: i. m. 66–67. p.

¹⁴ CLAY BLAIR, JR.: *Silent Victory*. Philadelphia and New York, 1975, J. B. Lippincott Company. 234–238.

¹⁵ Lord: i. m. 81–90.

¹⁶ Uo. 97.

¹⁷ Smith: i. m. 75–76.

¹⁸ Uo. 78.

¹⁹ Lord: i. m. 107–108.

²⁰ Smith: i. m. 79–80.

²¹ Lord: i. m. 112–113. v.ö.: Smith: i. m. 81.

²² Smith: i. m. 82–84.

²³ Lord: i. m. 128–134.

²⁴ Smith: i. m. 87–88.

²⁵ Lord: i. m. 142–143.

²⁶ Smith: i. m. 88.

²⁷ Lord: i. m. 148–150.

²⁸ Smith: i. m. 91–95.

²⁹ Lord: i. m. 157.

³⁰ Smith: i. m. 98–99.

³¹ Lord: i. m. 166–167.

³² Uo. 175–177.

³³ Smith: i. m. 106–112.

³⁴ BAK JÓZSEF – CSONKARÉTI KÁROLY – LÉVAI GÁBOR-SÁRHIDAI GYULA: *Hadihajók*. Budapest, 1984, Zrínyi. 60.

³⁵ Lord: i. m. 205–208.

³⁶ Smith: i. m. 114–116.

³⁷ Lord: i. m. 237–243.

³⁸ Smith: i. m. 119–121.

³⁹ Lord: i. m. 250–251.

⁴⁰ Smith: i. m. 126–128.

⁴¹ Lord: i. m. 257–260.

⁴² Smith: i. m. 129–130.

⁴³ Uo. 137–145.

⁴⁴ Lord: i. m. 297–302.

⁴⁵ Keegan: i. m. 201.

⁴⁶ PEMSEL, HELMUT: *A History of War at Sea*. H. n., 1979, Naval Institute Press. 137.

⁴⁷ MILLER, JOHN: *Guadalcanal – The First Offensive*. Washington D.C., 1985, Center of Military History (United States Army (United States Army in World War II – The War in The Pacific). 99–100.

⁴⁸ Uo. 101.

⁴⁹ Uo. 108.

⁵⁰ Pemsel: i. m. 138. v.ö.: LOUIS MORTON: *Strategy and Command: The First Two Years*. Washington 25, D.C., 1969, Office of the Chief of Military History Department of the Army. (United States Army in World War II: The War in the Pacific) 449.

⁵¹ MILLER, J., JR.: *Cartwheel: The Reduction of Rabaul*. Washington D.C., 1984, Center of Military History United States Army (United States Army in World War II: The War in the Pacific) 44.

⁵² *Atlasz – Második világháború*. 122–123, 140–141.

⁵³ RICHARD HOLMES (szerk.): *Háborúk világtörténete*. H. n., 1992, Corvina. 218.

⁵⁴ BENJAMIN F. SCHEMMER (szerk.): *Almanac of Liberty*. H. n., 1974, MacMillan. Publishing Company. 116.

⁵⁵ CANNON, HAMLIN: *Leyte: The Return to the Philippines*. Washington, D.C., 1954, Office of the Chief of Military History, Department of the Army. (United States Army in the World War II – The War in the Pacific). 42.

- ⁵⁶ Bak–Csonkaréti–Lévai–Sárhidai: i. m. 221–222.
- ⁵⁷ CROWL, PHILIP: Campaign in the Marianas. Washington D. C., 1960, Office of the Chief of Military History Department of the Army (United States Army in World War II : The War in the Pacific) 119.
- ⁵⁸ Clay: i. m. 634–41.
- ⁵⁹ Crowl: i. m. 121.
- ⁶⁰ Clay: i. m. 399.
- ⁶¹ Uo. 558–560.
- ⁶² Atlasz – Második világháború. 200.
- ⁶³ Clay: i. m. 561.
- ⁶⁴ Crowl: i. m. 120.
- ⁶⁵ Pemsel: i. m. 143.
- ⁶⁶ Háborúk világtörténete. 218.
- ⁶⁷ MUNSON, KENNETH: A II. világháború repülőgépei. Budapest, 1995, Műszaki. 2. kiadás. 184.
- ⁶⁸ Uo. 223.
- ⁶⁹ HORVÁTH ZOLTÁN: Anyahajók csatája, avagy a Mariana-szigeteki „Nagy pulykalövészet”. Top Gun, VIII. évf. 1997. 6. sz. 51.
- ⁷⁰ Bak–Csonkaréti–Lévai–Sárhidai: i. m. 78.
- ⁷¹ Clay: i. m. 650.
- ⁷² Háborúk világtörténete. 220–221.
- ⁷³ Clay: i. m. 655. p.
- ⁷⁴ Háborúk világtörténete. 221.
- ⁷⁵ Horváth: i. m. 52.
- ⁷⁶ Crowl: i. m. 122.
- ⁷⁷ Horváth: i. m. 52–54.
- ⁷⁸ Crowl: i. m. 122–123.
- ⁷⁹ Horváth: i. m. 54–55.
- ⁸⁰ MACKSEY, KENNETH: A II. világháború katonai tévedései. H. n., 1996, Alexandra. 231–233.
- ⁸¹ KUVAHARA, JASZUO–ALLRED, GORDON T.: Kamikaze. Budapest, 1988, Zrínyi. 137–138.
- ⁸² Pemsel: i. m. 149.
- ⁸³ Háborúk világtörténete. 222.
- ⁸⁴ Clay: i. m. 830–832.
- ⁸⁵ Clay: i. m. 868.
- ⁸⁶ Uo. 869–870.



I. táblázat

VESZTESÉGEK LEYTÉNÉL (1944. OKTÓBER 24–26.)

Veszteség	Japán	U S A
Repülőgép-hordozó	1	-
Könnyű repülőgép-hordozó	3	1
Kísérő repülőgép-hordozó	-	2
Csatahajó	3	-
Nehézcirkáló	6	-
Könnyűcirkáló	4	-
Romboló	11	3
Összesített tonnatartalom		
	300 000	35 000
Repülőgép	150	100
Halottak száma	10 000	15 000

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



II. táblázat

CSATAREND MIDWAYNÉL (1942. JÚNIUS)

Amerikai Egyesült Államok			
Különítmény neve	Parancsnok	Hajóegységek	
TF17	Fletcher	Repülőgép-hordozó: 1	
		Nehézcirkáló: 2	
		Romboló: 5	
TF16	Sprauance	Repülőgép-hordozó: 2	
		Nehézcirkáló: 5	
		Légvédelmi cirkáló: 1	
		Romboló: 10	
Japán			
Északi erő	Hosogaya	Nehézcirkáló: 1	
		Romboló: 2	
		Szállítóhajó: 3	
		Tanker: 2	
Mobil erő	Kakuta	Repülőgép-hordozó: 2	
		Nehézcirkáló: 2	
		Romboló: 3	
		Tanker: 1	
Adak-Attu	Omori	Könnyűcirkáló: 1	
		Megszálló különítmény	Romboló: 4
Kiska	Ono	Tanker: 2	
		Hidroplán-szállító: 1	
		Könnyűcirkáló: 2	
		Megszálló különítmény	Segédcirkáló: 1
		Romboló: 3	
Járőröző és alattjáró felderítő egység	Yamasaki	Tanker: 2	
		Tengeralattjáró: 6	
		Kombinált flotta	Csatahajó: 3
		Könnyű repülőgép-hordozó: 1	
		Romboló: 13	
Aleut-kísérő erő	Takasu	Hidroplán-szállító: 2	
		Könnyűcirkáló: 1	
		Csatahajó: 4	
		Nehézcirkáló: 2	
		Tanker: 4	
Repülőgép-hordozós	Nagumo	Repülőgép-hordozó: 4	
		Csapásmérő Erő	Csatacirkáló: 2
		Nehézcirkáló: 2	
		Könnyűcirkáló: 1	
		Romboló: 12	
		Tanker: 5	

Különítmény neve	Parancsnok	Hajóegységek
Midwayi Megszálló	Kondo	Nehézcirkáló: 8
Különítmény		Csatahajó: 2
		Könnyűcirkáló: 1
		Romboló: 10
		Tanker: 5
		Javítóhajó: 1
		Könnyű repülőgép-hordozó: 1
Szállító csoport	Tanaka	Könnyűcirkáló: 1
		Szállítóhajó: 12
		Tanker: 1
		Romboló: 10
Hidroplán csoport	Fujita	Hidroplán-ellátó: 2
		Romboló: 1

SMITH, W.W.: Midway. New York, 1966, T. Y. Crowell Company. 161–166.



III. táblázat

A FÜLÖP-SZIGETEK TÉRSÉGÉBEN ELÉRT KAMIKAZE-EREDMÉNYEK
(1944. DECEMBER 13 – 1945. JANUÁR 13. KÖZÖTT)

	Süllyesztés	Súlyos sérülés	Könnyebb sérülés
Csatahajó	-	3	1
Nehézcirkáló	-	2	1
Könnyűcirkáló	-	3	-
Kísérő-hordozó	1	4	2
Romboló	1	9	14
Aknaszedő	3	1	3
Partraszállító-hajók	9	1	5
Egyéb	10	7	11
Összesen	24	30	37

SMITH, R. R.: *Triumph in the Philippines*. Washington, D. C., 1984, Center of Military History united States Army (United States Army in World War II – The War in the Pacific). 66.

GALLÓ KRISZTIÁN

A magyar királyi 2. páncéloshadosztály galíciai harcai

1. rész

1944-re nyilvánvalóvá vált a felsőbb katonai és politikai vezetés számára, hogy a szovjet előretörés rövidesen el fogja érni Csonka-Magyarország határait. 1944. január 6-án megkezdték az 1. hadsereg részleges mozgósítását Náday István parancsnoksága alatt. Ekkor a VI. hadtest 16. és 24. gyaloghadosztályát, valamint az 1. és 2. hegyi dandárt helyezték készenlétbe.

Katonapolitikai helyzet és az 1. hadsereg felvonulása

A vezetés elképzelése szerint a szovjet csapatokat a Kárpátok vonalán kellett volna feltartóztatni, ahol a terep a védőknek kedvezett, és nem érvényesülhetett az ellenség páncélosainak fölénye. Itt a már 1940 óta működő Erődítési Parancsnokság alakulatai dolgoztak az Árpád-vonal kiépítésén. Ez lett volna a fő ellenállási öv, de 1944 tavaszán a Kőrösmező–Királymező–Ökörmező–Volóc–

Fenyves-völgy között húzódó állásrendszer korántsem állt készen egy nagyobb ellenséges támadás kivédésére. A vonalat csak támpontszerűen kiépített betonerődök, harckocsi-akadályok és aknamezők alkották. A vezérkar tervei szerint majd a beérkező 1. hadsereg alakulatai és a németektől visszakövetelt megszálló hadosztályok fogják védeni ezt az állásrendszert. Számoltak továbbá azal is, hogy a szovjet főcsapás iránya nem Magyarország, hanem Lengyelország és Románia területe lesz.



A március folyamán bekövetkező események azonban keresztülhúzták ezen elképzeléseket. Az 1. Ukrán Front március 4-én délnyugat Ukrajna és Podólia területén Galícia irányába indított támadást. A Dnyeszteren átkelő szovjet csapatok a magyar VII. megszálló hadtest csapatait is hátraszorították. Március 13-án mozgósította a magyar vezetés a 2. páncélos hadosztályt is, de a további mozgósításokat a március 19-i német megszállás megakadályozta.

Március 28-án az 1. német páncélos hadsereget Kamenyec-Podolszkij térségében bekerítették, így az arcvonalon csaknem 200 km-es rés keletkezett. E napon tudatták Náday István vezérezredessel az 1. hadsereg megváltozott alkalmazásáról szóló terveket. Lembergben Eric von Manstein vezértábornagy – Hitler parancsainak értelmében –

elutasította Náday István Kárpátok védelmére tett javaslatát, és korlátozott célú támadást rendelt el. A cél a Kolomea-Delatyn vonal elérése, az összeköttetés megteremtése az 1. német páncélos hadsereg és a 8. német hadsereg között, valamint a Lemberg felé törő szovjet erők minél nagyobb részének magukra vonása volt.¹ Ezt a tervet Náday István – kellő magyar erő hiányában – elutasította, majd lemondott.

Április 5-én megalakult az Észak-Ukrajna Hadseregcsoporthoz, melynek parancsnoka Walther von Model vezértábornagy lett. Ő ismertette ezen a napon az alárendeltségében lévő 1. magyar hadsereg új parancsnokának, Lakatos Gézának a feladatokat. A hadseregnek a Stanislau-Ottynia-Kolomea vonalat elérve összefüggő arcvonalat kellett létrehoznia a német Észak- és Dél-Ukrajna Hadseregcsoporthoz.

A támadás időpontjául először április 10-e, majd április 14-e, végül – a lassú felvonulás miatt – április 17-e lett kijelölve.

A magyar hadseregparancsnokság terve a következő volt: a VII. hadtest a 18. könnyű és 16. gyaloghadosztály alakulataival Ottynia-Oberdynia irányába támad. A XI. német hadtest a 24. gyaloghadosztály, 1. hegyidandár, 2. páncélos hadosztály csapataival Solotvina térségéből Nadvorna-Kolomea irányába, míg a 2. hegyidandár Delatyn-Kolomea irányába tör előre. A VI. hadtest a 25. gyaloghadosztállyal és a 27. könnyű hadosztállyal lezárja a Kárpátokat, majd a Kolomea D.-Koszow-Kuty vonalat próbálja elérni. A 201.



AZ ÁLTALÁNOS HADIHELYZET 1944. ÁPRILIS 15-ÉN A KÁRPÁTOKBAN AZ 1. MAGYAR HADSEREG ARCVONALÁN.

2003/XV. 1-2.

könnyűhadosztály partizánvadászaton vesz részt.²

A felvonulás a megakasztott mozgósítás, a gépjárműhiány és a tavaszi olvadás miatt igen lassan ment, így a támadás végső időpontjára csak a csapatok egy része érte el a kiindulási körzetét.

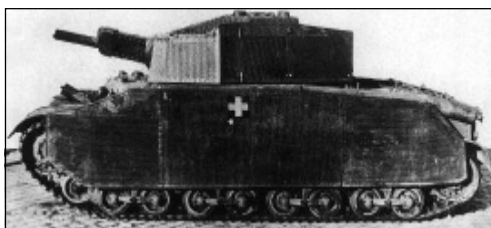
A 2. páncéloshadosztály felállítása és harcértéke

A 2. páncéloshadosztályt az 1941. október 1-én életbe lépő Huba II. hadrend keretében hozták létre. A Gyorshadtest kötelékén belül állították fel a 2. harckocsi dandárból és a 2. gépkocsizó lövészdandárból a 2. páncéloshadosztály-parancsnokságot.

A fő erejét az 1. harckocsiezred 1/I., 2/I., 3/I., 4/I. harckocsizászlóalja adta.³ A számozás azt a későbbi célt tükrözte, hogy fel akartak állítani 2., 3., és 4. harckocsiezredet is, amelyeket az azonos számú zászlóaljokból fejlesztettek volna ki.⁴ A zászlóaljak 3 századból álltak. Az 1. század könnyű harckocsikból (Toldi), a 2. és 3. század közepes harckocsikból (Turán 40) állt volna, egyenként 22-22 harckocsival. A Toldi sikeres harci szereplése miatt az 1. század is közepes harckocsikat kapott, de csak 11-et. A légvédelmet az 51. páncélvadász zászlóalj biztosította, amely 3 századból állt, egyenként 6-6 Nimródal.⁵



A MAGYAR GYÁRTÁSÚ TURÁN-40 HARCKOCSI 40 MM-ES ÁGYÚVAL FELSZERELVE.



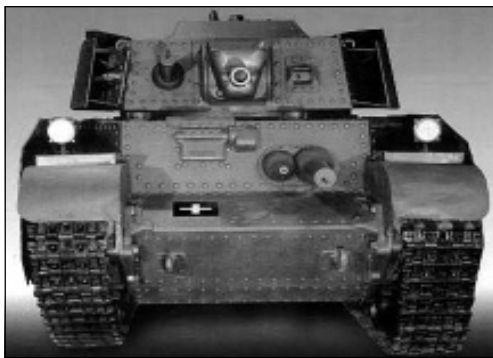
TURÁN-75, A „NEHÉZ TURÁN”. A TURÁN-40 MÓDOSÍTOTT VÁLTOZATA 75 MM-ES ÁGYÚVAL ÉS KÖTÉNYEZÉSSEL.

A 2. gépkocsizó lövészdandár állományába a 4., 5., 6. gépkocsizó lövészzászlóalj és a 32. önálló harckocsizászlóalj tartozott, amelynek állományában két, 22-22 Toldiból álló könnyű harckocsiszázad és egy hat Nimródal álló páncélvadász század volt.⁶ Ehhez jöttek még a különböző légvédelmi, tüzér, felderítő, utász stb. alakulatok.

1942. október 1-én megalakult az I. páncélos hadtestparancsnokság, amely alá az 1. és 2. páncélos hadosztály került. Teljesen átszervezték a páncélos alakulatokat. A dandárok helyére egy-egy, 3 zászlóaljból álló harckocsi ill. lövészezred került.

A 2. gépkocsizó lövészdandárból létrehozták a 3. gépkocsizó lövészezredet, a 2. harckocsidandárból pedig a 3. harckocsiezredet. A 32. önálló harckocsizászlóaljat közepes zászlóaljjá fejlesztették, és a harckocsiezred 3/II. zászlóalját hozták belőle létre. A harmadik zászlóalj még mindig a 4/I.-es jelzést viselte, ami azt mutatta, hogy nem mondtak le a további fejlesztésekről. Minden harckocsizászlóalj 2 nehéz (Turán 75-ös) századból, egyenként 11-11 harckocsival, valamint 2 közepes (Turán 40-es) harckocsiszázadból, egyenként 17-17 harckocsival, állt. Századonként egy-egy 5 Toldiból álló könnyűharckocsi szakasz is volt. A légvédelmet az újonnan felállított 52. páncélos gépágyús zászlóalj, valamint a zászlóaljakhoz beosztott páncélgépágyús századok alkották.

E fejlesztések azonban sem minőségi, sem mennyiségi téren nem tudták ütőképessé



A TURÁN-75 SZEMBŐL.

sé tenni a magyar páncélos fegyveremert. Sem a Toldi I., sem annak továbbfejlesztése a Toldi II., nem volt alkalmas páncélos feladatok elvégzésére. A 13-50 mm-es páncéltáttal és 40 mm-es harckocsiágyúval felszerelt Turán-40-es ugyancsak kevés eséllyel vehette fel a versenyt a T-34-esekkel. Ezt a vezérkar is felismerte, ezért már 1941-ben egy új, 75 mm-es ágyúval felszerelt Turánt rendeltek. A gyártás csak 1942 őszén indult meg, míg az ún. „nehéz” Turánokat csak 1943 nyarán kapták meg a csapatok. A Turán-75 azonban csak rövidcsövű, ezért csökkent kezdősebességű és csökkent páncéltáttalozó képességű ágyúval felszerelt harckocsi volt, ami csak a magyar elnevezésben lehetett nehéz harckocsi, valójában a német és szovjet közepes harckocsikkal sem vehette fel a versenyt.

A Turán-75-ös harckocsik gyártása meghaladta a magyar ipar kapacitásait. Ezért 1943-ban a meglévő alakulatok feltöltését irányozták elő a további fejlesztések helyett. Lemondtak a további megrendelésekről, sőt a Csaba és Toldi gyártást is mérsékeltek. Az erőfeszítések ellenére a megrendelt 222 Turán-75-ből csak kb. 180,⁷ illetve 145⁸ került legyártásra 1944 nyaráig.

Az 1943. október 1-i átszervezés során kialakult a hadosztály végleges formája. A 2. páncélos hadosztály 4/I. zászlóalját 3/III. zászlóaljjá nevezték át, lemondva ezzel a

további harckocsiezredek felállításáról. Egyúttal előtérbe került a rohamtüzérszázalok felállítása.

A 2. páncélos hadosztály parancsnoka Osztovics Ferenc ezredes volt 1944 május 15-ig, vezérkari főnöke pedig Rugonyi György vezérkari alezredes.⁹

A 3. harckocsiezred (Bercsényi László ezredes) három harckocsizászlóaljból állt (3/I., 3/II., 3/III.). A harckocsizászlóaljak két nehéz harckocsiszázadból (századonként 11-11 Turán-75), két közepes harckocsiszázadból (századonként 17-17 Turán-40), egy páncélos légvédelmi ütegből (1 Toldi könnyűharckocsival és 4 Nimród páncélos gépágyúval) és egy gépkocsizó szeroszlopából álltak, ehhez jött századonként 5 Toldi könnyűharckocsi és a zászlóaljtorzs harckocsijai (3 Turán-40 és 5 Toldi). Az ezredközvetlenekhez a 3. páncélos árkászszázad, a 3. páncélos műszakioszlop, a 3. páncélos gépkocsi szeroszlop és az ezredtorzs harckocsijai (3 Turán-40 és 5 Toldi) tartoztak.¹⁰

A 3. gépkocsizó lövészezred (Sándor István ezredes – 1944 július 15-ig –, majd Keményffy Zoltán ezredes parancsnoksága alatt) három gépkocsizó zászlóaljjal (4., 5., 6.) rendelkezett. A zászlóaljak három gépkocsizó lövészsorozatból, egy gépkocsizó nehéz fegyversorozatból (egy géppuskaszakasz 12 géppuskával és egy aknavetőszakasz 4 csővel), egy páncélos légvédelmi gépágyúsütegből (4 Nimród), egy gépkocsizó páncélos ágyúsorozatból (6 cső), egy kerékpáros szakaszból, egy árkászszakaszból és egy gépkocsizó távbeszélőszakaszból álltak. Az ezredközvetlenekhez a 3. gépkocsizó árkászszázad, a 3. gépkocsizó távbeszélőszázad, a 3. kerékpáros lövészsorozat és a 3. gépkocsizó műszakioszlop tartozott.¹¹

A hadosztály tüzérségéhez öt tüzérszázalok tartozott. A 2. (Misley Gyula alezredes) és a 6. (Mátyás István ezredes) gépvontatású könnyű tarackososztály három-három üteggel, ütegenként 4-4 „Göring” 105 mm-es

2003/XV. 1–2.

könnyű tarackkal rendelkezett. Az I. gépvontatású közepes tarackosztály két ütegből (4-4 150 mm-es tarack) állt. Az 52. gépvontatású légvédelmi tüzérsztály kötelékébe két gépvontatású könnyű légvédelmi ágyúsüteg (4-4 csővel) és két gépvontatású légvédelmi gépágyúsüteg (6-6 cső) tartozott. Az 52. páncélos légvédelmi gépágyús tüzérsztály három páncélos légvédelmi gépágyúsütegből (6-6 Nimród és 1-1 Toldi), egy parancsnoki Toldiból és egy páncélos gépkocsi szeroszlopból állt.¹²

A 2. páncélos felderítőzászlóaljat (Wolff László alezredes) egy páncélgépkocsi-század (13+1 Csaba páncélgépkocsi), egy motorke-rekpáros-század 14 géppel, egy gépkocsizó lövészszázad, és egy törzsszázad alkotta egy gépvontatású páncéltörő ágyús szakasszal (4 cső), egy gépkocsizó árkászszakasszal, egy gépkocsizó távbeszélőszakasszal és egy gépkocsi szeroszloppal.¹³ A 2. páncélos híradóosztály kötelékébe egy páncélos könnyűvezeték híradó- és egy páncélos rádiósszázad tartozott.¹⁴ A 2. páncélos utászászlóalj (Anbrózy Zoltán alezredes) állományába két páncélos utászsszázad, két páncélos hadihírdőszlop és egy műszaki szeroszlop tartozott.¹⁵ A 2. páncélos hadosztályvonathoz két páncélos vonatcsoport-parancsnokság, egy közepes tábori pót harcoksiszázad, egy gépvontatású légvédelmi gépágyúsüteg (4 cső), egy gépkocsizó légvédelmi géppuskásszázad (6 cső), egy páncélos tábori őrszázad, hat tehergépkocsioszlop, egy gépkocsizó élelmező üzemszlop, egy gépkocsizó élelmezőoszlop, három gépkocsizó egészségügyi-oszlop, egy gépkocsizó műszaki szeroszlop, egy gépkocsizó löszerkezelő-oszlop, két gépkocsizó sütőoszlop, egy páncélos gépkocsi szeroszlop, egy vontató oszlop és egy páncélos forgalom-szabályozó század tartozott.¹⁶

A páncéloshadosztály harcjárműállományát eszerint 66 Turán-75-ös, 114 Turán-40-es, 87 Toldi és 42 Nimród alkotta. Ez az állomány azonban sohasem állt rendelkezés-

re, ugyanis a 2. páncélos hadosztály felfegyverzése rendkívüli vontatottan haladt. 1943 májusában kapták meg az első Turán-75-ösöket, augusztus végére zászlóaljanként 7-7 darab állt rendelkezésre.¹⁷ Az utolsó írásos adat 1944 március 14-i, amely szerint a három zászlóaljban 18-18 ill. 19 Turán-75-ös volt.¹⁸ A késve kapott anyag miatt a legénység képzettsége a Turán-75-ös harcokcsira elégtelen volt. A Toldi és Nimród állomány nagyjából teljes volt. A hadosztály harctudósítása szerint a kivonuláskor 14 Turán-75-ös, 18 Turán-40-es, 1 Toldi és 2 Nimród hiányzott.¹⁹ De hogy ez pontosan mit jelent, nem tisztázható, ugyanis a 3/III. harcokcsizászlóaljat az elégtelen felszerelés miatt ki sem szállították Galíciába, az egység csak májusban csatlakozott a fronton lévő alakulatokhoz. Azt viszont egyetlen forrás sem említi, hogy a páncélosanyagát átadta-e az áprilisban frontra vitt csapatoknak, ezért a pontos létszám megállapíthatatlan.

Szovjet páncélosok és páncélos harcászat 1944-ben

Annak érdekében, hogy megérthessük a szemben álló felek közti minőségi, mennyiségi és harcászati különbségeket, részletesen meg kell vizsgálnunk azokat. A szovjetek a gyalogság támogatására önálló harcokcsidandárokat alkalmaztak. 1943 nyarától már lépcsőzetesen vetették be a harcokcsijait. Az első vonalban a T-34-es közepes, a másodikban T-60-as könnyű harcokcsik támadtak, de gyakran rohamlővegeket is bevetettek. 1944-től már 20-30 páncélos támogatta a gyalogságot az áttörési szakasz minden arcvonál-kilóméterén. A harcokcsidandárokat és -ezredeket a gyalogság hadrendjében alkalmazták ott, ahol ellenséges páncélosveszély volt. Védelemben páncélos erőiként, ellenlökésekknél összevont támogató alakulatként vetették be őket.²⁰

Támadásban a harckocsikat gépesített gyalogság, ill. a harckocsikra felkapaszkodott gyalogos egységek támogatták. Az ellenség megerősített támpontjait frontálisan nem támadták meg, hanem kisebb biztosító egységeket hátrahagyva megkerülték és hátba támadták azokat. Rendszerint több harckocsikötteleket vetettek be a támadásokban, először az ellenség állásaira merőleges utakon.²¹

1943-tól a szovjet páncéltörő tüzéséget is átszervezték. Többlépcsős, jól álcázott páncélfelhárító körleteket hoztak létre. Ezekben általában 8 darab 76 mm-es és 4 darab 45 mm-es páncéltörő ágyút és 50-70 nehézpuskát helyeztek el. Majd megjelentek az 57 és 85 mm-es páncéltörő lövegek is, de a német Párducok és Tigrisek ellen szükség volt a tábori tüzéség 122 és 152 mm-es lövegeire is.²²

Galíciában a magyar csapatok fő ellenfele a legendás T-34-es volt. A T-34/76 C változat 76 mm-es löveggel rendelkezett. Ehhez járult a 75 mm-es maximális páncélvastagság, a széles – ezért a puha talajon is jól használható – láncotalpak, a kitűnő menetulajdonságok és az öntött torony. Ráadásul 1943 végén – a német nehézpáncélosokra adott válaszként – megjelentek a T-34/85-ös harckocsik, 85 mm-es harckocsiágyúval és 110 mm-es páncélvastagsággal.²³ Mindkét típus közepes harckocsinak számított a nemzetközi terminológiában, de ennek ellenére is messze felülmúlták a magyar „nehéz” Turánokat. A T-34-es egyszerű, megbízható, tömeggyártásra kitűnően alkalmas harckocsi volt, amelyből 1940 és 1945 között 40 ezer darabot gyártottak.²⁴

1944 tavaszára megjelent a fronton az új szovjet nehézharckocsi, a JSzI., amely 122 mm-es lövegével a Tigrisekre is veszélyes volt, bár lőszer-javadalmazása (28 darab) és tűzgyorsasága rosszabb volt a Tigriseknél. A magyar páncélosok szembekerültek az amerikai szállítmányokból származó M4 Sherman

harckocsikkal is, amelyek ekkor 75 mm-es harckocsiágyúval voltak felszerelve, és 51 mm-es döntött páncélzatuk volt.²⁵ A T-34-estől ugyan elmaradtak, de a Turánokat így is felülmúlták.

Magyar páncélosok és páncélosharcászat

1944-ben a német taktika célja elsősorban a tüzerő és a tereptárgyak maximális kihasználására volt. A németek ún. páncélosokat (Panzerkeil) vetettek be a támadásaikba. Elöl 10-15 Tigris haladt, a szárnyakon Párducok, míg a Pz.IV harckocsik alkottak a derékhadot, ők hatoltak be az ellenség hátába, majd kibontakoztak, és bekerítő hadműveletekbe kezdtek. Támogatásul páncélgránátosokat vetettek be, akik lövészpáncélosokon vagy terepjáró tehergépkocsikon, rosszabb esetben gyalog követték a páncélos csapatokat. Ők szélesítették ki az áttörést, és vagy beásták magukat a beérkező páncéldáncok kötelekkel megerősítve, vagy felkészültek a támadás folytatására.²⁶

A magyar módszerek alapvetően különböztek ettől. Először is nem állt rendelkezésre nehéz harckocsi. A trianoni béke fegyverkezési korlátozásai, majd pedig a II. világháború kitörése megakadályozták egy korszerű harckocsi-család beszerzését.

A svéd licenc alapján gyártott Toldi harckocsi egyik típusa sem felelt meg, már 1941-ben sem a páncélos harcászat követelményeinek. A 5-13 mm-es páncélzattal és 20 mm-es nehézpuskával felszerelt Toldi I. semmiféle veszélyt nem jelentett a szovjet harckocsikra, de a továbbfejlesztett Toldi II. A, 40 mm-es ágyújával és 5-35 mm-es páncélzattal szintén alulmaradt a szovjet páncélosokkal szemben, hiszen ez a páncél csak a 20 mm-es páncéltörők tüzeit állta.²⁷

A cseh Skoda-gyártól vásárolt T-21-es harckocsi magyar változata a Turán I. vagy

Turán-40-es volt. A harckocsi már a prototípus elkészültékor, 1941 júniusában, gyengének számított. Első harci bevetésekor, 1944 tavaszára, pedig már teljesen elavult. A 40 mm-es harckocsiágyú nem felelt meg a kor követelményeinek, miként a 13-50 mm-es szegecselt páncélzat sem. (Az ilyen páncél hátránya az volt, hogy találat esetén a szegcsek elpattantak és számos sérülést okoztak a személyzetnek, valamint a helyükön maradt lyukak azt az érzetet keltették, hogy a tankot kilőtték, így a legénység gyakran indokolatlanul hagyta el a járművét.) Ráadásul a foszforral kevert ridge Mester-páncélt már a 45 és 57 mm-es ZISZ-1 és ZISZ-2-es lövegek is könnyen átlőtték. Már 1941-ben nyilvánvaló volt a harckocsi gyengesége, de mivel a németek a Pz.IV.-est nem voltak hajlandók eladni, így csak a Turán továbbfejlesztésére volt mód. 1943-tól rövid csövű, csökkent kezdetsebességű, ezáltal kisebb páncélatütőképességű, 75 mm-es ágyúval gyártották, a páncélzatot pedig kötényezéssel – 5-8 mm-es perforált páncéllemezek a tank oldalán ill. tornyán – próbálták növelni. A harckocsi azonban így sem vehette fel a versenyt a T-34-esekkel, amint ez 1944 tavaszán be is bizonyosodott, hiszen a védettség így sem nőtt jelentősen, ráadásul ezek a lemezek a harctéren leszakadtak a tankokról. További problémát jelentettek a keskeny láncotlappak, amik miatt nagy volt a tank fajlagos talajnyomása, így könnyedén megsüllyedtek a vizes, mocsaras talajokon. Gyakori meghibásodásai állandó szerelőszerelvényeket igényeltek, amely hiányában a harckocsi kiesett a harcból.

A magyar harckocsizók a saját tüzelőállásaikból kiindulva folyamatos tüzeléssel, szabályos alakzatokba fejlődve, állandó mozgással támadtak. Súlyképzés, a terep kihasználása nem szerepelt a tervekben, amelyek lényege a gyors és frontális támadás volt. A következő fejezetekben látni fogjuk, hogy hova vezetett ez a taktika, amely ráadásul

párosult a gyenge páncélzat és tűzerő adta hátrányokkal.

A magyar páncélos hadosztályokból teljes egészében hiányoztak a páncélgránátosok és a félláncotlappas harcjárművek. A gépkocsizó lövészek Botond teherautói, amellek hogy számtalan kiváló tulajdonsággal rendelkeztek, nem harci alkalmazásra voltak tervezve, így a támadásokban a gyalogság gyakran lemaradt a harckocsik mellől, ami mindkét csapatnak nem kívánt veszteségeket okozott. A német páncélos és páncélgránátos hadosztályok az átütőerő növelésének és a kölcsönös támogatás érdekében a hadosztályokon belül páncélozott harcscsoportokat ill. páncélos csoportokat hoztak létre, melyek különböző járművekből (harckocsik, rohamlövegek, páncélvadászok stb.) álltak. Ezek az ideiglenes csoportok az irányítóik után kapták a nevüket, akik általában a hadosztály páncélos vagy páncélgránátos ezredparancsnokai voltak.²⁸ Ezt a módszert, mint azt látni fogjuk, teljes egészében átvették a magyar csapatok is.

A magyar csapatok elavult harc-eljárása és fegyverzete majd 1944 nyarán változik meg, amikor is a németek átképzik és át-fegyverzik a magyar páncélosokat.

A hadosztály felvonulása és az előcsatározások

A 2. páncélos hadosztály részleges mozgósítását 1944. március 13-án rendelték el. Mivel ekkor még az országhatárokon belül akarták felhasználni, az ország keleti részén, Szatmárnémeti környékén vonták össze őket, felkészülve egy esetleges Románia elleni háborúra, ill. a német megszállásra. A március 19-i német megszállás nyomán egészen március 29-éig szünetelt a hadosztály mozgósítása. Ekkor azonban a teljes állomány megkapta a mozgósítási parancsot. Az új cél Galícia volt.

A tüzér- és harcokosi-alakulatokat április 1-től kezdték vasúton kiszállítani a frontra. Az I. gépvontatási tüzérszázalék és a vonat jelentős része csak az áprilisi harcok alatt került ki a frontra, míg a már említett 3/III. harcokoszázalék csak májusban, mivel nem állt rendelkezésre kellő anyag a számukra. A gépkocsizó lövészszázad április 4-én indult a hadosztály felvonulási körzetébe, Stryjre és környékére. A hadosztály élszállítmányai már április 5-én kirakodtak (pl. az 52. páncélos géppágyús légvédelmi osztag).²⁹

Április 9-én a gépkocsizó lövészszázad alakulatai Hetyn, Skole és Delyna településén át előrenyomulóban voltak. Április 10-én a gépkocsi lövészszázad részei Kalusz-Krechowce-Perehinsko-Rozniatow ill. Boledchow körzetében gyülekeztek. A harcokosiezzad egységei, a páncélos géppágyús és gépkocsizó tüzérek beérkeztek és kirakodtak Stryj-Dolina-Kalusz körzetében. Április 11-én beérkeztek az utolsó alakulatok is (a fent említett hiányzókat kivéve.)

Április 12-én megkapták az átcsoportosítási parancsot, amelynek értelmében Niebylow-Krasna-Rozniatow körzet a cél. Egy harcsoportnak birtokba kellett vennie a Lukwa-átjárót, és azt helyreállítva felvennie a harcérintkezést az ellenséggel Jasyen-Solotwina-Bohorodczany irányában. A feladatot a 2. felderítő zászlóalj kapta, amelyet egy üteggel is megerősítettek. A hadosztályparancsnokság utasítása értelmében a Lukwa-átjárót csak Rosulna elfoglalása után kellett megszállni.

Április 13-án a felderítő zászlóalj megszállta a Lukwa-átjárót és Rosulnát. Átkeltek a Bystrzyca-Solotwinska patakon és Nadworna, valamint Lachowce irányába végeztek felderítést. Nadwornától nyugatra megütköztek a szovjet utóvédekkel. Az összecsapásban 1 halottat és 3 sebesültet veszítettek, valamint 2 Csaba, 1 Botond és 1 személygépkocsi veszett oda.³⁰ A hadosztály ezalatt megkezdte átcsoportosulását a Lachowce völgyé-

be. Április 14-én a von Lieb altábornagy parancsnoksága alatt álló XI. német hadtest alárendeltségébe került a hadosztály. A felderítő zászlóalj Solotwinától délkeletre hídfőt létesített, majd Nadworna-Bohorodczany irányába felderített. helyüket Rosulnán a Kis alezredes vezette 6. gépkocsizó lövészszázalék foglalta el, a Lukwa-átjárót pedig a Sándor István vezette 4. gépkocsizó lövészszázalék szállta meg.

Április 15-én megérkezett Tröger német tábornok a törzsével a páncélos hadosztályhoz mint a XI. német hadtest összekötője.³¹ E napon az 1. hadsereg parancsnoksága kiadta az utasításait a XI. német hadtestnek, amelyek szerint a Nadworna-Stanislaw, majd pedig Kolomea-Lukwa vonal elérése a cél. A támadás főerejének a 2. páncélos hadosztályt szánták, mely folytatta az előrenyomulását kijelölt körzeteibe (Lachowce, Zuraki, Solotwina).

Április 16-án egész nap és egész éjjel folytatódott a páncélos hadosztály felvonulása, hogy a kitűzött támadási napra, április 17-ére elérjék kiindulási körzeteiket. A támadás ismertetése előtt szólni kell a hadosztály hiányosságairól is. A VIII. hadtest területéről bevonult alakulatok ruházatának 30%-a selejtes volt. Nem volt sem sátorlapjuk, sem tábori takarójuk, amely dolgok hiánya a havas Kárpátokban a korai tavaszi időjárásban igen súlyos problémát jelentett. A seregvonat állapota is katasztrofális volt. A HM demotorizálási rendelete törölte a gépjárművek felét, aminek következtében több mint 200 jármű hiányzott az előírt állományból. Ez párosult azzal a ténnyel, hogy a vonatot csak március 29-étől kezdték mozgósítani, ezért csak a hadműveletek idején ért ki a frontra, s ez súlyos ellátási gondokat okozott. Az élelmezés katasztrofális volt, a csapatok napokig nem jutottak meleg ételhez, és mivel csak egy sütőoszlop tartózkodott kint, ezért kenyérből csak 500 gramm volt a fejadag. A lőszerhiány is nagy volt, még a vonat beérke-

zése után is csak a lőszerjavadalmozás 1/3-át tudták biztosítani. Az üzemanyag ellátással hasonló volt a helyzet. Hiányzott a 75 mm-es páncéltörőgránát-készlet nagy része, a meglévő pedig kis hatásfokú póttöltet volt. Hiány volt a páncélrontó gránátokból, géppisztoly és sereglőszerből is. Az ágyúknál, harckocsiknál alkatrész és szakterhiány volt. Nem kaptak megfelelő térképeket, és hiányzott 14 rádió is. Ehhez jöttek még a már említett alakulat-, harcjármű- és kiképzésbeli hiányosságok is. A gépkocsizó lövészezred katonáit a Kárpátokban való átkelés és a frontra vonulás alaposan megviselte, mégis pihenő nélkül bevetették őket.³² Ezek a hiányosságok döntő mértékben járultak hozzá ahhoz, hogy a hadosztály nem tudta teljesíteni az összes kitűzött célját.

JEGYZETEK

¹ BENE JÁNOS – SZABÓ PÉTER: *Huszonégyes honvédek a Kárpátokban*. Nyíregyháza, 1997. 13.

² ÖLVEDI IGNÁC: *Az 1. magyar hadsereg története 1944 jan.6. -tól október 17. -ig*. Budapest, 1989. (a továbbiakban: Ölvedi) 74–76.

³ TÓTH SÁNDOR: *A Horthy-hadsereg szervezte. Hadtörténelmi Közlemények* (továbbiakban: HK) 1958/3–4 (a továbbiakban: Tóth) 84.

⁴ BONHARDT ATTILA – SÁRHIDAI GYULA – WINKLER LÁSZLÓ: *A Magyar Királyi Honvédség fegyverzete*. Budapest, 1992. (a továbbiakban: Bonhardt) 21.

⁵ Bonhardt uo.

⁶ Bonhardt uo.

⁷ Bonhardt 101.

⁸ BOMBAY LÁSZLÓ – GYARMATI JÓZSEF – TURCSÁ-

NYI KÁROLY: *Harckocsik 1916-tól napjainkig*. Budapest, é.n. (a továbbiakban: Bombay) 144.

⁹ RAVASZ ISTVÁN: *Erdély mint hadszíntér*. Budapest, 1997. (a továbbiakban: Ravasz) 153.

¹⁰ DOMBRÁDY LÓRÁND: *A magyar páncélos magasabbegységek kiépítésére tett erőfeszítések a háború időszakában*. HK 1974/4. (a továbbiakban: Dombrády) 600. és Ravasz 133.

¹¹ Ravasz 153.

¹² Ravasz 154. és Dombrády 600.

¹³ Ravasz uo. és Dombrády uo.

¹⁴ Ravasz uo.

¹⁵ Ravasz uo.

¹⁶ Ravasz uo.

¹⁷ Dombrády 608.

¹⁸ Dombrády 609.

¹⁹ Harctudósítás a 2. pc. ho. Nadvorna-Tlumaczyk-Slobodka Lesna-i harcáról 1944 IV.13.–V.14-ig *Hadtörténelmi Levéltár* (továbbiakban: HL.) VKF 634/hdm.-1944. (a továbbiakban: Harctudósítás) 2.

²⁰ SZÁMVÉBER NORBERT: *Nehéz páncélosok – A német 503. nehézpáncélos osztály magyarországi harcai*. Budapest, 2000. (a továbbiakban: Számvéber) 17.

²¹ HANS FRIESSNER: *Ánulusok, vesztett csaták*. Budapest, 1992. (a továbbiakban: Friessner) 260.

²² Számvéber 18.

²³ Bombay 149.

²⁴ Bombay 150.

²⁵ Bombay 137.

²⁶ Számvéber 18–19.

²⁷ Bonhardt 66.

²⁸ Számvéber 20.

²⁹ LUDVIGH GYULA: *A magyar királyi 52. páncélosított légvédelmi géppágyús osztályának egyik ütegparancsnokának naplója 1944 ápr.7.-máj.2.* HL. Tanulmánygyűjtemény (Tgy). 3498. 4.

³⁰ Harctudósítás 3.

³¹ Harctudósítás 4.

³² Harctudósítás 1–2.

ENGI JÓZSEF

A szegedi kényszerpályás tömegközlekedés története

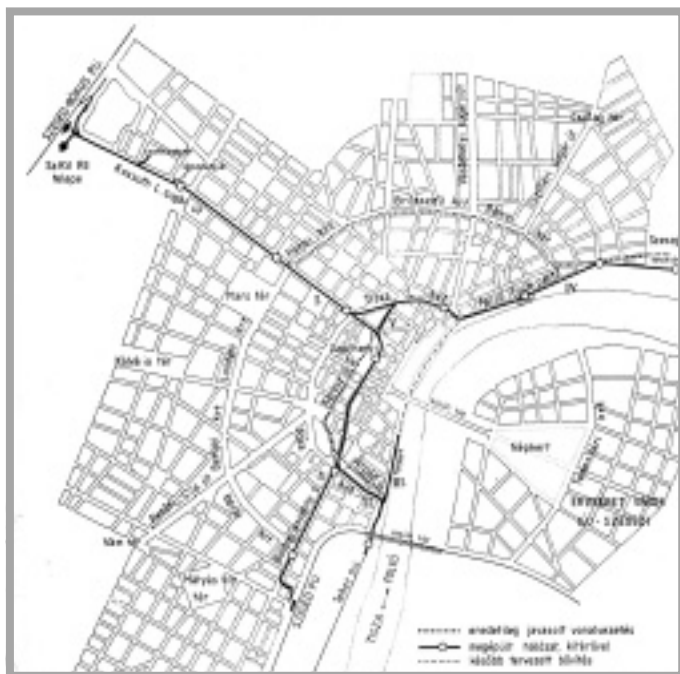
1. RÉSZ A lóvasút üzemének áttekintése



Az utasok és eleinte az érdeklődők tömege 1884. július 1-től vehette igénybe a régen várt lóvasutat, amitől a helyi közlekedés minőségi javulását, az üzemeltető Részvénytársaság pedig a befektetett tőke nyereségét várta. Pár év alatt azonban beigazolódtott, hogy ezek csak áhított remények voltak. A város dinamikus fejlődése és az egyre növekvő utazási szükségletek miatt hamarosan a lóvasút villamosítását és hálózatának bővítését is napirendre tűzték. Ennek a megvalósítására azonban az 1900-as évek elejéig várni kellett. Ebben a részben ennek a romantikus, letűnt világnak az eseményeiből mutatunk be egy csokorra valót. (1. ábra)

A város és természetesen a lóvasút eseményeiről a helyi sajtó részletesen tájékoztatta az olvasókat. Hálás lehet az utókor a színes, részletes cikkek íróinak, akiknek köszönhetően betekinthetünk a korabeli világba. A lóvasút első napjáról a Szegedi Napló július 2-án az alábbiakat közölte:

„...Ma reggel 5 órakor indult ki a lóvasút első rendes útjára, mellyel állandó közlekedését megnyitotta. A korai órákban zajtalanul robogott végig a fővonalon az első kocsi. Az arany sipkás konduktornak nem sok dolga akadt... Vígán csilingelt a kocsival egykedvűen kocogó ló csengettyűje. A jelző síp is megszólalt, vigyázatra intve az embereket.



1. ÁBRA AZ ÚJJÁÉPÜLT VÁROS VÁZRAJZA A LÓVASÚTI HÁLÓZATTAL

A nagyvárosias hangokat: a csengettyű lár-máját, a kocsis vaskerekeinek zörgését és a jelzősíp messzehangzó sipítását kellően respektálta is a közönség... Dél felé kíváncsiak sokasága lepte el a beltéri vonal mentét, várták a kocsit az utcák sarkain, s a jelzősíp hangjára gyerek-csapatok szaladtak elő a házakból, ujjongó lelkesedéssel, ugrálással fogadva az elrobogó kocsit melynek mindegyre több utazója akad... A legszebb képek azonban a vonal irányában fekvő házak ablakaiban voltak láthatók, különösen reggel. Szép női arcok kandikáltak elő, mosollyal üdvöszölve a nagyvárosi kocsit. A friss reggeli szél pedig a nyitott ablakokon vígan játszott a habfehér pongyola fodraival. Az érdeklődés, mely a lóvasút iránt az első napon megnyilvánult, úgy tűnt fel, mint első szála annak az élénk forgalomnak, mely a vonal útjain idővel össze fog futni... A műtanrendőri bejárásnál tapasztalt közlekedési nehézségek ma is sűrűn előfordultak. A kocsik kerekei nem egészen a sínek nagyságához lettek méretezve, miáltal gyakran kisiklás történik, de ez legkevésbé sem veszélyes. A kocsit néhány perc múlva visszaállítják a vágányra és tovább haladhat. Ezen hiányon rövid idő alatt segítve lesz. A kerekek megfelelőekkel cseréltetnek ki, de addig is, míg ez megtörténik, nagyobb óvatosság és csendesebb hajtás által igyekeznek a kellenetlenségeknek elejét venni..." A következő hetekben a hiba elhárítása megtörtént, de addig több kellenetlenség érte az utasokat. Július 8-án például arról számolt be a Szegedi Napló, hogy „a lóvasúti kocsikat tegnap, a megnyitás utáni első vasárnapon a nagyközönség frekventálta... Annál rosszabb, hogy a vállalat nem bírta bemutatni a közönségnek közlekedési alkalmosságait kifogástalan állapotban. Egyik kisiklás a másikat érte. Dél előtt az alföldi vasútra menő egyik kocsis vesztegelt kisiklás miatt, délben pedig másik kisiklás történt a Színház utcában oly kocsival, amely az államvasút rendes vonatához

igyekezett. És itt már az utasok egy része elmaradt céljától is. Ezen a címen már sok panasz érkezett hozzánk... Ha a kisiklások tovább folytatódnak, veszélyben forog a tramway népszerűsége."

Dorozsma vezetői a kezdeti nehézségektől függetlenül már ekkor azt kérték a vállalkozóktól, hogy létesítsenek a községgel és a gyógyfürdővel is lóvasúti összeköttetést. A terv felmérése során a szakközégek azt is megvizsgálták, hogy kifizetődő lenne-e a lóvasutat a szatymazi szőlőig kiépíteni. A terv és a szándék ütemét bizonyítja, hogy a minisztérium augusztus végén megadta az előmunkálati engedélyt Szegedtől Dorozsmán át a gyógyfürdőig vezető helyi érdekű lóvasút építésére.¹

Az iparvágánnyal rendelkező városi üzemek részére vasúton érkező küldeményeket a címzett telephelyére vagy a feladásra kerülő árukat a telephelyről a vasútállomásra a részvénytársaság gőzmozdonyral továbbította. A vasúti kocsik tengelynyomása akkor ezt lehetővé tette. Hasonlóan történt a rakpartra, vagy onnan történő fuvarozás is. A részvénytársaság erre a célra két 60 lóerős közúti mozdonyt tartott üzemben. Az 1432. és 1433. sz., a müncheni Krauss és Társa mozdonygyárban készített gőzmozdonyokat Kállay Albert főispánról és Pálffy Ferenc polgármesteréről nevezték el.

A Szegedi Napló május 7-én, a mozdonypróba után az alábbiakat közölte: „érdekesnek tartjuk olvasóinknak ezen városunkban, de Nagyvárad kivételével Magyarországon még nem alkalmazott gépekről némi adatokat följegyezni.

Ezen gépek lényegesen eltérnek a rendes vasúti mozdonyoktól. Már külalakjuk is egészen más. A mozdonyok pléh burkolattal vannak befödve tetővel ellátva, úgy, hogy a gépezetből mi sem látszik, s az egész úgy néz ki, mint egy közönséges, kisebb vasúti kocsis. Ezáltal eléretik az, hogy az igavonó jószág az utcákon nem ijed meg, s erre nézve

közlekedési balesetet nem okoz. Úgy szintén sajátos szellentyűk alkalmazása által mellőzve van a gőz kieresztésénél a sístergő zaj, ami kellemetlenül hathatna. A mozdony közlekedése s a közönség biztosítása azáltal is elérte, hogy a mozdonyvezető, szellemes berendezés által a mozdony közepén áll, minden irányban szabadon lát, s az összes gépezet keze ügyében van, anélkül, hogy állásából mozdulnia is kellene.

A közönség biztonságára egyik leglényegesebb körülmény a dörzsfék szerkezete. Az egész vonatot a legnagyobb megengedett gyorsaságban való haladásban rögtön meg lehet állítani úgy, hogy alig halad a fékezés után 12-től 15 méterig... A fűtő csak kivételes esetekben lesz alkalmazva. A gépet kokszszal fűtik, ennél fogva kevés füst keletkezik...” A műtanrendőri próbán felvett jegyzőkönyvből megtudhatjuk még, hogy „a mozdony gőzkazánja belül fekvő keret által két tengelyen nyugszik. A tengelyek a tűzszekrény előtt vannak alkalmazva, és ezek közül egy hajtó, egy pedig kapcsolt. A gőzhengerek vízszintesen és a kereten kívül vannak alkalmazva. A gőzkormányzat változó gőzfeszélyre van berendezve és a gőzváltóval együtt a kereten kívül fekszik. Az előre és hátra kormányzás egy emeltyűvezérmű által eszközöltetik. A kazán táplálására két Friedmann féle tápkészülék (injektor) szolgál. A mozdony kazánjának felszerelése teljes, nevezetesen alkalmazva van két biztonsági szellentyű, egy gőznyomásmérő, három próbacsap és egy vízmagasság mutató. A kűrtő kosáralakú, szitaszerű szikrafogóval van ellátva...” (2. ábra)



Az első hónapban – 1884. július 1-31-ig – 16 158 menetjegyet és 2830 bérletjegyet váltottak az uta-

sok, a gőzmozdonyokkal pedig 510 tonna árut fuvaroztak a városi üzemekbe.² A menetdíj a két vasútállomás között a teljes vonalon 15 krajcár, rövidebb vonalszakaszon 10 krajcár volt személyenként.

A nagy ütemben újjáépülő város körvonalai ekkor már teljesen kirajzolódtak. 1884 nyarán a városban 4962, a külterületen 4826 lakóépület volt. Ebből az összesen 9788 épületből 357 bérház volt, 5199-ben pedig a tulajdonos lakott. A 4962 városi épületben 1205 szoba, 111 bolthelyiség és 60 üzlet kirakattal várt bérlőre.³

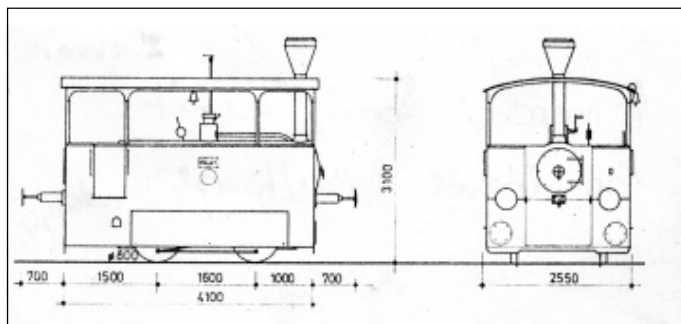
1885-ben további 3124 lakóépületet, 1026 melléképületet, 918 istállót és 2034 ideiglenes épületet építettek.⁴ A lakóépületek megoszlása volt:

Kétemeletes lakóház	25
Egyemeletes lakóház	254
Magas földszintes lakóház	1070
Földszintes lakóház	1560
Udvari lakóház	215

Összes új lakóépület 3124

Az építkezés nem volt problémamentes, sok vita volt a kisajátítással, „átportálással” kapcsolatban, de voltak, akik a tervet bíralták, nagyzolásnak nevezték a kölcsönkért pénzről épülő palotás várost.

Lechner Lajos négy mérnökkel és öt technikussal szinte éjjel-nappal dolgozott. Az



2. ÁBRA A SZEGEDI KÖZÚTI VASÚT 60 LÓERŐS KÖZÚTI MOZDONYÁNAK JELLEGRAJZA

újjáépítési tervben a várost három kerületre osztották fel. Az első kerület a belváros volt, ahol csak téglából, kőből és betonból lehetett építkezni. A második és harmadik kerületben a Tisza nulla pontja fölött 8 méter magasságig csak téglából, afölött vályogból is lehetett falazni. A körutakon csak oldalházak épülhettek, a kis körúton belül csak emeletesek, de kétemeletesnél magasabbat építeni tilos volt. Szintén tilos volt a körgáton belüli épületek tetejére nádat vagy zsindelyt tenni. A házak típusa alapján épültek. Egy-egy városrész 10–20 féle típusú tervből választhatott. Magánérőből 15 éves adómentességgel az árvíz utáni öt évben 9300 házat építettek.⁵ Ugyanebben az időben a Lechner iroda tervei alapján több irodaház, iskola, laktanya és más középület épült. Szeged küldöttsége 1885. szeptember 5-én Budapesten adta át Lechner Lajosnak a város díszpolgári oklevelét. Lechner Lajos mélyen meghatóva köszönte meg a kitüntetést, és megvendégelte a küldöttséget.⁶

A város területén 1884-ben az állami út hossza 2645 km volt, ebből 1087 km a város, 1558 km út és 3 fahíd állami kezelésben volt. A törvényhatósági utak hossza 113 km, az ezeken levő műtárgyak száma 23 volt. A város 160 utcájának ekkor még csak egytizede volt kikövezve és csak 24 utcában volt szennyvízcsatorna. Az utcák állapotáról, a kövezési munkák tervéről és üteméről a helyi sajtó rendszeresen beszámolt. A Szegedi Naplóban 1885. augusztus 27-én megjelent cikkből ízelítőt kaphatunk a korabeli állapotokról:

„Séta a városban... Mindenki csak megütközve láthatja a búzapiacul szolgáló Szent István téri állapotot ahol épp most folyik a kövezés, midőn e térre tömérdek gabonás kocsi jó. Az még hagyján, hogy köveznek, de oly csekély erővel, hogy alig lehet remélni a munka gyors befejezését...

Mindössze két ember kövez. S mint-hogy a csatorna készítés is most folyik a

kocsik mindig összetorlódznak... A Bocskay-utcában (belváros) mindkét oldalon botrányosak a járdák, nappal is kellemetlenséggel jár a közlekedés, éjszaka pedig úgyszólván veszélyes...

A külvárosi utcákat buján lepi el a paréj. Némely utcában övig jár az ember ebben a dísznövényzetben... Ezen úgy lehetne segíteni, ha a háztulajdonosok fölkérnének, hogy a házaik előtt tisztítsák el a paréjt...”

Évekig napirenden volt a bérkocsik állomáshelyének állapota, áthelyezése, vízzel és aszfaltburkolattal történő ellátása. Többször a bérkocsisok is kérték a tanácsból, hogy teremtsen meg az állomáshelyek tisztántartásának a lehetőségét, amihez anyagilag is hozzájárultak volna. Mint mondták „még a három fő állomás: a Széchenyi-téri, a Dugonics-téri és az Európa szálló előtt levőnél is provinciális és orrtekerő állapot uralkodik.”⁷

1885. január 22-én komoly panasz alapján tette szóvá a *Szegedi Híradó*, hogy „nincs már nagyobb város, ahol zárt bérkocsik ne lennének... Szegeden a bérkocsik jelenleg egytől-egyig nyitottak...”

A város közvilágítása gázzal történt. 1884-ben a belterületen 262 gázlámpa világította meg az utcákat, ezekből 9 a Széchenyi téren volt. A szegediek rendkívül szépnek tartották ezt a kivilágítást, és éjszakánként elgyönyörködtek benne. Ennél nagyobb örömet csak Puskás Tivadar villannyal való próbálkozása jelentett. Puskás az Edison-féle villanyvilágítás szakértője volt. A királyi bizottság a gázt választotta, mert azt megbízhatóbbnak tartotta. A város területén 1885-ben 810, 1887-ben már 1260 gázlámpa világított.⁸

Az ekkor már világvárosi Szegednek azonban nem volt vízvezetéke. A város lakói a Tisza vizét itták. A közelben lakók cserépkorsókkal merítették, otthon ülepítették, és az így nyert tiszta vizet fogyasztották. Voltak még lajtos vízárusok is. Az új város vízműve egy Bach-malmi gőzgép segítségével a szű-

retlen folyóvizet a város különböző pontján levő, összesen hatvan kifolyóba nyomta, ahol a vizet pénzért árulták.⁹

Az állatok itatásáról is gondoskodtak. Erre a célra a város különböző pontjain vályúval ellátott ásott, gémes kutak álltak rendelkezésre, amelyeket fokozatosan korszerűsítettek. A *Szegedi Napló* 1884. október 6-án közölte, hogy „a Szent György téri iskolával szemben, a Dugonics utcában levő gémes kutat szivattyús kúttá alakították át, aminek költségét 180 frt-ban irányozták elő...”

1884-ben 2963 napszámos volt a városban, ők kizárólag napszámból éltek.¹⁰ A Tiszán 28 hajómalom működött, a felső részen 13, az alsón 15.¹¹ A város csatornahálózata 24 355 méter volt, ebből 18 625 méter volt új építésű.¹²

1883-ban tovább javult a város vasúti összeköttetése. Május 20-án megnyitották a szakaszosan átadott Arad–Csanádi Vasút Arad–Mezőhegyes–Szőreg(–Szeged) és Mezőhegyes–Kétegyháza közötti vonalát. 1884-ben 54 479 táviratot adtak fel a városban, és augusztus közepén Puskás Tivadar azzal a céllal érkezett Szegedre, hogy tanulmányozza a városi távbeszélő-hálózat kiépítésének lehetőségét. Az igények felmérése azonnal megkezdődött, augusztus végéig már több mint harminc előfizető jelentkezett.¹³ A szükséges engedélyek megszerzése után elkezdődött a hálózat kiépítése, és november 4-én a Csongrád megyei Takarékpénztár és a Légszész-társulat között üzembe helyez-

ték az első telefonvonalat.¹⁴ A kézi kapcsolású telefonközpontot a Széchenyi tér 8. szám alatti Zsótér-ház II. emeletén helyezték el. December elején már nyolc előfizetőnek volt telefonja és három építés alatt volt.¹⁵ 1885 januárjában 54,¹⁶ júniusban 66 telefon-előfizető volt Szegeden.¹⁷ Karácsony első napján 8–12 óráig, második napján 8–14 óráig állt a központ a telefonálók rendelkezésére.

Természetesen ezek a vonalak csak helyi beszélgetésekre voltak alkalmasak.¹⁸ A lakosság lélekszáma a város kül- és belterületén az árvíz idején 73 675, 1890-ben 87 410 volt.¹⁹ Így nézett ki a kocsin járó város az 1880-as években.²⁰ (3. ábra)

A helyi sajtóban a további részletek, tervek, a problémák, a fejlődés éppen úgy nyomon követhető, mint a lovasút esemé-

Szeged város ló, csikó és kocsiállománya 1884-ben

	Ló és csikó	Belváros	Központ	Külváros	Szeged + környék	Csongrád	Tisza menti	Összesen
Belterület:								
Belváros ¹	338	4	284	77	188	83	7	
Rékas	285	36	123	17	141	1	17	
Felsőváros	391	26	178	35	166	3	68	
Alsóváros	665	-	462	29	433	-	51	
Újváros	95	35	27	-	61	-	-	
Külvárosi:								
Felsőtanya ²	2839	41	965	5	989	12	291	
Alsótanya ³	3690	192	1076	-	1268	-	118	
Összesen:	8303	334	3115	163	3246	39	552	

1. Belváros: a Belváros régi neve.
 2. Felsőtanya: Szeged régi birtoka északkeleti részének kaszáló-
 földje neve. Belváros, Szeged, Csongrád környéke.
 3. Alsótanya: Szeged régi birtoka délnyugati részének kaszáló-
 földje neve. Dugonics, Szeged, Csongrád, Tisza-
 menti, Mezőhegyes, Alsóhegyes, Alsóhegyes vidéke.
 Forrás: Szegedi Napló, 1884. március 4.
 In: Szeged városi és környékének földrajzi nevei.
 Akadémiai Kiadó, Bp. 1960.

3. ÁBRA A VÁROSBAN A HETIVÁSÁROK ALKALMÁVAL TÖBB EZER KOCSI MEGFORDULT. A „PARKOLÁS” NEHÉZSÉGEI AKKOR IS ISMERTEK VOLTAK, DE MIT HAGYTAK A LOVAK MAGUK UTÁN...

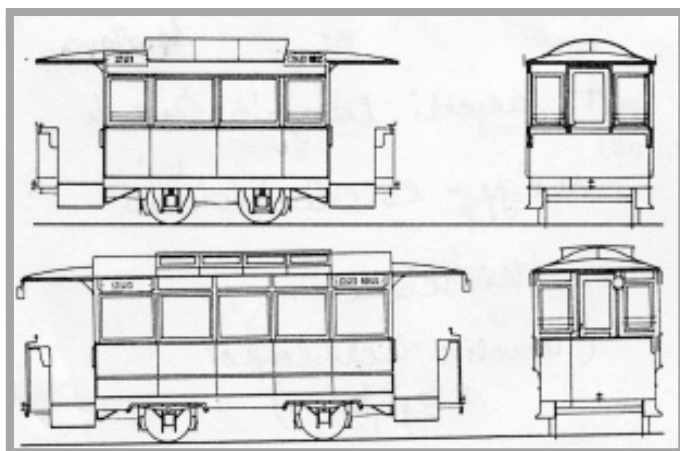
2003/XV. 1–2.

nyei. A lóvasút gerincét a két vasútállomás közötti vonal képezte. Ezen a fővonalon 1884. október 15-től a „közönség kényelmére a színházi előadások végeztével a Széchenyi térről egy kocsi az államvasút, egy kocsi pedig az alföldi vasút felé közlekedett.”²¹

1885. június 25-től 5 óra 30 perctől 21 óráig a korábbi 30 perc helyett 20 percenként közlekedtek mindkét irányban a lóvasúti kocsik és 5 óra 30 perctől 0 óra 30 percig minden érkező és induló vonathoz csatlakozást biztosítottak. A menetjegyek árát oly módon csökkentették, hogy egyszerre vásárolt 12 jegyért 1 forintot kellett fizetni. Ettől a naptól jegyeket lehetett vásárolni a Krikay házban a két vasútállomáson és a korabeli napilapban felsorolt kilenc kereskedőnél.²²

A lóvasúti kocsik az idők folyamán elhasználódtak, felújításra szorultak. A vasút igazgatósága ifj. Molnár Antal helybeli kocsi-gyártóval a kocsikat célszerűen átalakíttatta és átfestette. (4–5. ábra)

1889-ben a személyforgalom élénkebb tétele érdekében az igazgatóság újabb kísérletet tett, amiről a Szegedi Híradó június 9-



4. ÁBRA A SZEGEDI LÓVASÚTI KOCSIK JELLEGRAJZA NÉGY- ÉS ÖTBLAKOS KIVITELEZÉSBEN

én tájékoztatta az olvasókat: „Az újítás abban áll, hogy a magyar államvasút és az osztrák államvasút között a pályát öt kétkilométeres távolságra osztották be, s egy-egy ilyen távolság után 6 krajcárban állapították meg a menetdíjat. A két kilométeres távolságok a következők:

- a magyar államvasút indóházától a Püspök utcáig,
- a Damjanich utcától a Széchenyi térig,
- a rókusi kitérőtől a Gizella térig,
- a Széchenyi tértől az osztrák–magyar államvasút indóházáig,
- a Püspök utcától a Bécsi körútig.



5/A ÉS B ÁBRA NÉGY- ÉS ÖTBLAKOS LÓVASÚTI KOCSIK A TISZA SZÁLLÓ ELŐTT. DEÁK ENDRE GYŰJTEMÉNYÉBŐL. A TISZA SZÁLLÓT 1886. JANUÁR 16-ÁN NYITOTTÁK MEG

Ez a beosztás a kisebb távolságra utazók részére előnyös, mert az eddigi tarifa szerint 10-15 krajcár helyett csak 6 kr menetdíjat kell fizetni. Önként értetődik, hogy a nagyobb távolságra menőknek akiknek a két vasút között 30 kr-ra rúgna a menetdíj, csak az eddigi 10-15 kr menetdíjat kell fizetni... Az igazgatóság ezt az újítást csak próbaképpen léptette életbe s csak akkor véglegesíti, ha a gyakorlatban célszerűnek bizonyul.”

A rohamosan fejlődő város egyre észrevehetőbben a vidék és közvetlen környezete központja lett. Sokan jöttek ide vasárnapokon, ünnepnapokon és hetivásárok alkalmával is. Jelentősen emelkedett az utasforgalom 1889. augusztus 1-e után. Ezen a napon lépett életbe Baross Gábor „vasminiszter” reformjai közül a „zónadíjszabás”. Ez az új személy- és poggyászdíjszabás meghatározott övezetekre osztotta az állomásokat, a legkisebb 5 km, a legnagyobb 225 km volt. A legtöbb kedvezményt a 25 km-nél rövidebb és a 225 km-nél nagyobb távolságra utazók kapták. Az új díjszabás bevezetését követő tizenegy hónap alatt 7 millióval nőtt az utasok száma. Ezt a nagyobb forgalmat a szegedi lóvasúton is tapasztalni lehetett. Augusztus 1-től 20-ig 31300 személyt szállítottak, amire az üzem igazgatósága csak annyit mondott: „Bárcsak mindig így volna.”

A szegedi üzletvezetőség²³ 1890 augusztusában átiratot intézett a város tanácsához, amiben azt kérte, hogy a tanács keresse meg a közúti vasút igazgatóságát abban az ügyben, hogy a szeptember 1-től életbe lépő új vasúti menetrend szerint késő este és éjjel érkező vonatok utasai részére is biztosítsanak kocsit.²⁴

Szegedi Napló 1891. április 19-én arról tájékoztatta olvasóit, hogy „Baross Gábor komolyan foglalkozik az osztrák-magyar államvasút megváltoztatásával...” A vonalak útvétele 1891. július 18-án történt, de mint Baross Gábor mondta: „azok teljes beolvasztása a magyar államvasutak kötelékébe vár-

hatóan csak a jövő év január 1-ig fog végbe-menni.” Az Alföld–Fiumei Vasút vonalát már korábban, 1885. január 1-én államosították. A vasút vezetői az átszálló utasak részére Szeged és Szeged-Rókus állomás között csatlakozó, helyi személyvonatot közlekedtettek.

Szegedi Közúti Vaspálya Rt. 1892. március 27-én keltezett közgyűlési jelentésében többek között arra is kitértek, hogy „az elmúlt üzletév folyamán az osztrák magyar államvasúttársaság magyar vonalai államosítottak, amely körülmény mai üzletünk forgalmára annyiban bír fontossággal, hogy az osztrák államvasútnak nagy hálózata a magyar zónadíjszabás kötelékébe bevonatott, ami a helyi személyi forgalom emelkedésére nyújt kilátást. S habár az átmeneti személyforgalom egy része, mely eddig a mi vonalunk javára esett, az összekötő vaspálya üzemé folytán forgalmunkra nézve elveszett is, ezt bőven kárpótolja az államosított hálózat forgalmának általános emelkedése.”

A lóvasút üzemében a legjelentősebb szervezési intézkedés 1893-ban történt, amiről a Szegedi Naplóban április 16-án az alábbi olvasható: „A szegedi lóvasúton életrevaló újítást léptetnek életbe, amelyet már régen meg lehetett volna tenni. Ez a megállóhelyek létesítése. Eddig a lóvasúti kocsik ott állott meg menetközben, ahol le-vagy felszálló akarta, mely dolog természetesen nem egyszer zavarta meg a menetrendet amit pedig a kocsis köteles lett volna betartani. Ezentúl föl és leszállás tetszés szerinti helyen csak olyanok számára lesz, akik föl és leugrani bírnak. Megállás nincs csak a megállóhelyeken. Ma kezdték meg a jelzőtáblák felállítását, amelyek praktikusán lesznek szétszórva a vonalon. Az első megálló a Rókus kórház mellett van...” A megállóhelyeken június 1-én helyezték üzembe. „Ezentúl másutt nem áll meg a lófejú!” – figyelmeztetett a napilap. Június 19-én arról számolt be a Szegedi Napló hogy „az egész városon vé-



6/A ÉS B ÁBRA LÓVASÚT A SZÉCHENYI TÉREN

Deák Endre gyűjteményéből

gig, ameddig csak Sz.K.V. megállóhely táblákkal van megspékelve a lóvasúti vágány, alapos bajai támadtak az éjjel egy csomó fiatal úrral a rendőrségnek. A fiatal urak végig ülték alsóvárostól sorban „gőzös” fejjel a megállóhelyeket. A rendőri kérdésre: Miért nem mennek haza az urak? azt válaszolták: Nem látja, oda van írva, Szabad Királyi Városi Megállóhely! Itt meg muszály állni! Sikerral végig is ülték az egész város területén a megállóhelyeket...” A rókusi vasútállomás előtti teret 1894 nyarán látták el kőburkolattal. Ekkor a Vámfelügyelőség azt kérte a tanácstól, hogy a vámház közvetlen közelében levő lóvasúti vágányt távolabbra helyezték át, ami az ott folyó munkákkal együtt jelentősebb költség nélkül elvégezhető.

A lóvasút vonóerő és járműállománya az 1894. december 1-jei leltár alapján: 29 ló, 2 csikó, 2 mozdony, 10 deszka lóré (nyitott teherkocsi), 12 személykocsi, 1 könnyű parasztszekér, 1 vízhordó lajt (767 literes) és egy hintó volt. Az 1895. évi közgyűlési jelentésből megtudhatjuk, hogy a közúti vasút igazgatósága 1894. május 1-től sűrítette a meneteket, de a személyforgalom igényeihez mérten több kocsi indítására már a kitérők száma miatt nincs lehetőség. A fővonalon ekkor nyolc, a szeszgyári vonalon egy kocsi közlekedett rendszeresen, természetesen szükség szerint további kocsikat is indítottak. (6–7. ábra)

1895 márciusában a fővonalon három új kitérő építésére kértek engedélyt, amelyekből kettő a Kossuth Lajos sugárúton a Csontgyár előtt és a Tavasz utca sarkán, egy pedig a Zrínyi és Kölcsey utca sarkán épült volna.²⁵ Ebben az ügyben kiküldött vegyes bizottság augusztus 1-én du. 4 órakor a helyszínen tárgyalást tartott. A kitérők építésével a közúti vaspálya társaság a követési időt 9 percről 5 percre akarta csökkenteni.²⁶

A lóvasút „terjeszkedése”

A fővonal eseményein kívül a helyi sajtó a lóvasút hálózati üzemét, a bővítéssel kapcsolatos terveket és azok megvalósítását is



figyelemmel kísérte. A Szegedi Napló 1885. május 23-án az alábbiakat közölte: „A szegedi lóvasút terjeszkedése. A közúti vasút igazgatósága bejelentette a hatóságnál, hogy a harmadik, nagykörúti szárny kiépítésére az engedélyt már megnyerte és az építést még az idén elkezd. Ezzel kapcsolatban a szárnyvonalakon tervezett többrendbeli módosítások és bővítések iránt nyújtott be kérvényt az igazgatóság, mely a szárnyvonalak tervezett bővítésével a személyforgalom megnagyobbitását célozza. Az ideiglenes dohánygyár felé vakvágányt, a tiszaparti pályaudvarhoz vezető szárnyvonalon, a budapesti sugárúton a Püspök utcánál és az Erzsébet rakparton új kitérőket szándékoznak létesíteni, mire a tanács helyszíni szemlét rendelt el...” A ta-

nács közrendészeti és forgalmi szempontból nem találta a tervet kivitelezhetőnek, ezért Szluha Ágoston főkapitány vezetésével újabb bizottságot küldött ki a helyi szemle megtartására. A bizottság a tervet kivitelezhetőnek tartotta. A közmunka és közlekedési minisztérium Storch Gyula kir. vasúti főfelügyelő vezetésével 1885. augusztus 22-re tűzte ki a közigazgatási bejárást. A bizottság a terv ellen semmi kifogást nem tett, a vállalatnak a munka megkezdésére az engedélyt megadták.²⁷

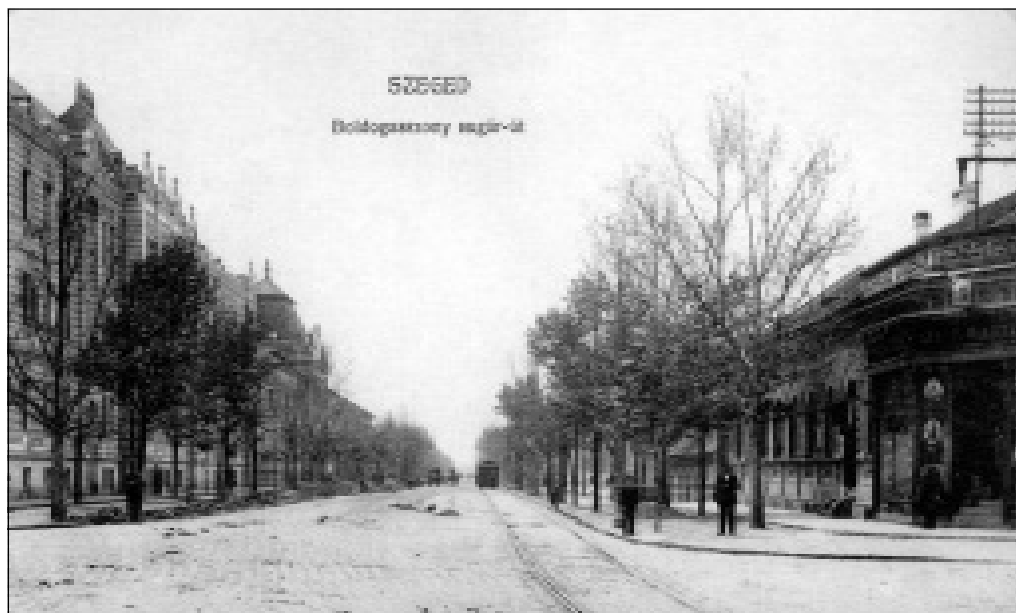
A közúti vasút igazgatósága 1887. június 1-től új vonalat helyezett üzembe az Alsó-Tisza parton. A szeszgyári vonalat, amelyen eddig a Széchenyi tér és a Szeszgyár között egy kocsi közlekedett, meghosszabbították egészen az osztrák-magyar államvasút tiszai teherpályaudvaráig. Az Alsó-Tisza parti közlekedés különösen a kereskedőknek kedvezett, akik korábban bérkocsin jutottak el a Tisza parti két nagy gőzmalomba és a közraktárba. Az új vonalon félóránként közlekedett a lóvasút. Minden félórán indult kocsi

a Széchenyi térről fölfelé a Szeszgyárba és lefelé, az új gimnázium mellett elhaladva, végig a Tisza Lajos körúton, majd tovább a Tisza-pályaudvarra.²⁸

1890. március 30-án arról számolt be a Szegedi Híradó, hogy a közúti vasút alig hat hónapja 30.000 forint költséggel lefektetett vágánya veszélyben forog. Ezen a vágányon szállították a besüppedt rakpart rész helyreállításához szükséges kőanyagot, de az áradó Tisza elöntötte a vágányt.

A közúti vasút 1891-ben tervezett új iparvágánya a „Viktória” gőzmalomnál ágazott ki, és az alsó rakparton vezetett a Dunagőzhajózási Társulat kikötőjének állomásáig. A minisztérium a felterjesztett bejárési jegyzőkönyvet 1891 októberében jóváhagyta.²⁹

1892. március 15-én a közúti vasút újabb reformjáról számolt be a Szegedi Napló: „Weiner Miksa örvendetes megállapodásra jutott Bécsben a vállalat legfőbb részvényeivel. Már tavaszra megindul a munka, a közúti vasút régi sínjeit új acélsínekkel cseré-



7. ÁBRA TÁVOLBAN A LÓVASÚT, ELŐTTE A KITÉRŐ LÁTHATÓ. DEÁK ENDRE GYŰJTEMÉNYÉBŐL

lik ki... A társaság új kocsikat szerez be és két kocsival helyez többet állandó forgalomba, úgy, hogy a közúti kocsik új beosztásaikban 4-5 percenként fognak közlekedni...”

A sínek állapotáról azt írta a napilap, hogy „már alig állják ki a szolgáltatot, s nagyon megreszketnek, mikor végig dőcög rajtuk egy-egy négykerekű mozgó bárka...”³⁰ A város középítészeti tanácsa a sincserét észrevétel nélkül engedélyezte, és a tanács április közepén az iratokat jóváhagyás végett a minisztériumba felterjesztette. A kereskedelmi és közlekedési miniszter jóváhagyó engedélye május 19-én érkezett meg a városba.³¹ A vasúttársaság ekkor kövezet-vámmentességet kért az építéshez szükséges fa-, vas- és homokszállításra.³² A sínek cseréjét nagy ütemben végezték. Július végén már a Budapesti sugárúton végig, a Tisza Lajos körúton pedig a Tiszáig lefektették az új síneket.³³ A munkában a honvédség is részt vett, amiről a Szegedi Napló 1892. július 27-én tudósított: „A szegedi honvéd utásztanfolyam katonái érdekes munkát végeznek. A parancsnokság megkereste a közúti vasút igazgatóságát, hogy a mostani tanfolyam hatvan emberét 4-5 nap dolgoztassák a lóvasútnál most folyó felépítményi munkáknál. Ritkán van erre ilyen alkalom, az utászokat a vasútépítésre is meg kell tanítani. A közúti vasút igazgatósága készséggel tett eleget a kívánságnak...” A nagy igyekezettel végzett munka hamarosan több panaszra adott okot. A helyi sajtóban olvasható, hogy „ez újonnan készült közúti vasút kövezete olyan lazán van a talajba ékelve, hogy a lassan baktató ló lábainak veszélyeztetésével egyetlen lépéssel kirúgja... A hiba ott rejlik, hogy a kockaköveket nem élével, hanem lapjával rakta le a kövező.”³⁴ Így teltek-múltak a hónapok, még 1895. novemberében elfogyott a hatóság türelme, és a „tanács felszólította a vasúttársaságot, hogy a sínek között a rossz kövezetet az összes vonalai mentén nyolc nap alatt helyezze jókarba, ellenkező esetben a tanács

a részvénytársaság terhére rendeli el a kövezést”. A sínek közötti rossz kövezet kijavítására a Közúti Vaspálya Rt. szerződésben kötelezte magát.³⁵ 1894 februárjában egy kitérővágány eltávolítására kötelezték a közúti vasutat. A Szegedi Naplóban 24-én olvasható: „Van az alsó Tisza parton egy kitérővágány, amit a most érkezett miniszteri rendelet kitöröl az eleven kitérővágányok sorából. A holtta nyilvánítás azért történt, mert a közúti vasútnak a várossal kötött szerződése szerint ha a közlekedés egy vágányon hat hónapig szünetel, ott a forgalom megszűnt és a vágányokat el kell távolítani. Ezt a kitérőt pedig a régi idők óta nem használják. A miniszter elrendelte, hogy a kitérőt harminc nap alatt el kell távolítani...”

Kedvező, de megtámadt döntésről is olvashatunk a Szegedi Naplóban. 1894. augusztus 8-án azt közölte, hogy „a törvényhatósági bizottság július havi rendes közgyűlésén újból három évre érvényesítette a kövezetvám díjakat megállapító városi szabályrendeletet. A tarifák egyike megengedi a vasúttársaságnak, hogy a Szegedre érkező tranzit-árakat a vasúttól a tiszai járművekre és a tiszai járművekről a vasútra kedvezményes vámfizetéssel szállítsa. Minden más jármű 3 koronát fizet kövezetvám fejében az ilyen szállítmányért, de a közúti vasút csak fél koronát köteles fizetni. Pillich Kálmán törvényhatósági bizottsági tag fellebbezéssel támadta meg a közgyűlési határozatot, amit úgy kíván módosztatni, hogy vagy engedjék meg minden járműnek a fél koronás vámtételt, vagy a közúti vasútnak se legyen kedvezménye... A fellebbezést a tanács a héten felterjeszti a miniszterhez...”

A városi vasszörnyeteg

A városban vasszörnyetegnek nevezték a két kis gőzmozdonyt, vagy még így se. A napilapok is előszeretettel írtak a zakatoló

kis mozdonyokról. Szegedi Napló 1885. január 20-án azt közölte, hogy „A közúti vasút igazgatósága fölmenteni kérte magát azon kötelezettség alól, hogy a gőzmozdonyait füstemésztőkészülékkel kelljen ellátnia... A közmunka és közlekedésügyi miniszter e kérelmet elutasította, és elrendelte, hogy nem csupán füstemésztő, hanem arra való tekintettel, hogy a kéményekből nagy gomolyokban tódul a gőz, s ez az ijedős természetű lovakat megbokrosíthatja, a gépeket gőz elémésztésére szolgáló készülékkel is el kell látni...” A közúti vasút igazgatósága ismét felmentésért folyamodott a minisztériumhoz, de onnan júniusban az a válasz érkezett, hogy a gőzsűrítő készülék alkalmazásának kötelezettsége alól a közúti vasutat fölmenthetőknek nem találta.”³⁶

Az igazgatóság a rendelkezést nem nagy igyekezettel hajtotta végre. A Kállay nevű mozdonyt csak 1886 áprilisában látták el a „gőzfelügyelőség” által követelt gőzkondenzátorral. A Pálffy hasonló szerkezettel történő felszerelésére augusztus 1-ig kapott halasztást a vasúttársaság.³⁷ Ennek a felszerelése is jóval később történt, mert a *Szegedi Napló* 1887. április 16-án adta hírül a gőzmozdony próbaútját: „A közúti vaspálya társaság tegnap mutatta be a hatósági közegek előtt az utcai gőzmozdonyhoz beszerzett füstemésztő készüléket... A gőzmozdony próba úton a Széchenyi térről indult ki, és az út az osztrák–magyar államvasút teherpályaudvaráig tartott. Négy üres kocsit vonszolt a gőzmozdony maga után. Visszafelé a kocsik megterheltettek. A próba során a gőzsűrítő készülék megfelelően működött, csak az a kár, hogy a tehervontatásnál a gőz feszereje hosszabb út alatt meglazul...” [azaz: csökken].

Több balesetről is beszámoltak a korabeli lapok. Ilyenek voltak például:

– Lovak a gőzmozdony alatt. Azokkal a vasszörnyetegekkel, amik a városon dübörögnek a lóvasút vonalán, nem tudnak kibékülni a lovak. A számos baleset ma ismét

szaporodott eggyel, amely nagy izgalmat keltett. Schveis Timo gyálai gazda lovai a Felső Tisza-parton előre zakatoló gőzmozdony látára megbokrosodtak, magukkal rántották a kocsit, melyen a gazda ült s a bolond jószágok egyenesen neki szaladtak a mozdonynak. A gazdát féltette mindenki, de szerencsére annak semmi baja nem esett, sőt a lovak közül is csak az egyik sérült meg súlyosan...³⁸

– Kisiklás a lóvasúti vonatnál. A kis gőzmozdony sokszor egészen hosszú kocsisort vontat maga után. Már többször történt ezekkel kisiklás különösen a fordulóknál. Ma reggel a légszeszgyár közelében levő váltónál ugrott ki a mozdony a sínekből...³⁹

– Szerencsétlenség az utcán. Szeged utcáin ugyanis vasúti szerencsétlenségek is történhetnek és történnek is. A lóvasút gőzmozdonyai járnak keresztül-kasul az utcákon a közúti síneken s ezt a nagyvárosi állapotot már sokan megkeserülték. A gőzgépek vigyázatlan kezek folytán sok galibát csináltak már. Ezek szaporodtak tegnap délután a budapesti sugárúton. Az út azon pontján ahol a Vasas Szent Péter utca nyílik, a gőzgép a már 6 órakor leszállt félhomályban egy kocsit, kettő lovat és egy legényt elütött. Idegrázó jelenet volt. A robogó gőzgép fellökte a könnyű kocsit, a lovak hanyatt vágódtak, a kocsis elkiáltotta magát. A gép ellökte a kocsit a sínektől s ezáltal a legény szerencsésen az elrobogó gép oldalához esett, s csak az esés következtében sérült meg. A lovak erős sérülést szenvedtek, az egyik el is pusztul. A kocsi összetört. A kocsi és a lovak Arnold lakatosmester tulajdonát képezték, aki a lóvasúti társaság ellen kártérítési keresetet indít...⁴⁰

– Vasúti baleset az utcán. Az alföldi lovak nem tudnak megbarátkozni a flasztéren a szörnyeteg, füstöt okádó masinával, mely gyakori baleset okozója. Ma reggel a gőzgép megint összezúzott egy kocsit. A gazdának, Gavallér Istvánnak az volt a sze-

rencséje, hogy előbb leszállt a kocsiról a Budapesti sugárúton a Müller-féle fakereskedő előtt s bement a fatelepre. Jött a gőzgép, a lovak megijedtek, megbokrosodtak, s a kocsit éppen a gép elé cipelték s az össze is zúzta teljesen. A lovak megfoghatatlan módon sértetlenek maradtak. A káros gazda a mozdonyvezetőt okolja, s tanúkat állít, akik igazolják, hogy a mozdonyvezető megakadályozhatta volna a balesetet, ha a gépet idejében megállítja. Az eset vizsgálat tárgyát képezi...⁴¹

– Összeütközés a közúti vasúttal. Dr. Zápori Nándor orvos, ma, amint a Szivargyár közelében át akart hajtani a közúti vasút sínjein, hirtelen Pálffy gőzmozdony előtt találta magát. A lokomotív a szokott gőzerővel haladt, de csengetés nélkül, s így az orvos kocsisa nem is vehette korábban észre. Csupán annyi ideje maradt, hogy néhány lépésnyire átvihette a kocsit. Az éppen szembe jövő teherkocsi elzárta a szabadulás útját. A gőzmozdony meg is ragadta oldalt a kocsit és magával sodorta. Szerencsére nagyobb baj nem esett, a lovak is csak jelentéktelen sérüléseket szenvedtek...⁴²

– A lófejű gőzgép egy kis látványosságot produkált. A kiszolgált sínek, melyek megviselik szegény lovak lábát is, okozták a tegnapi esti utcai balesetet. A budapesti sugárút végén, a magyar államvasúti indóház előtt a tartályt a szeszgyárba cipelő gőzgép kisiklott és kellemetlen forgalmi zavart csinált. Közel fél órai nehéz munkát igényelt a helyreállítása. Különben egyéb baj nem történt...⁴³

– A „Kállay” kidőlvé. A mozdony, amely meglehetősen ingatagon haladt végig a sebtében lerakott vágányokon a rakparti lejáratnál, nagyot zökkent és kiszaladt. A mozdonyt hévérékkel rakták vissza a vágányokra...⁴⁴

– A kis mozdony stiklije. Egy ártézi vizes kocsit söpört ma el útjából a helyi zakatoló kis mozdony. A katasztrófa az ártézi kút mellett esett meg kisebbszerű pánikot

idézve elő a vizet hordó kocsisok körében. A kocsi rúdja összetört, a ló pedig három lépésnyire vágódott a mozdonytól. Nagyobb baj nem történt...⁴⁵

Panaszok és más lóvasúti események

Korabeli események – korabeli stílusban. A napilapok kedvenc témái voltak a lóvasúti események:

– A közúti vasút kocsijában több tárgyat hagytak el a szórakozottak a havibúcsú óta. Legújabbak: egy csinos női kézi kosár, melyben kulcsok vannak, egy fiú kabátja, egy zsák árpa és egy női mellfűző. (Ennek az utóbbinak aligha fog gazdája akadni.) A tulajdonosok a tárgyakat kellő igazolással átvehetik a vasúti igazgatóság irodájában, mely az alföldi vasút irodaháza mellett van...⁴⁶

– A csörömpölő lóvasút. Több közúti vasapálya menti háztulajdonos és lakó panasza ez:

Tekintetes szerkesztő úr!

Megengedjen, hogy sorainkkal alkalmatlankodunk, de csak is ez által remélünk orvoslást nyerhetni, ha a nyilvánosság előtt szólítjuk fel az érdekelteket. Ugyanis van a szegedi lóvasút társaságának egy rokkant sárga kocsija (2-ik számú), amelynek tengelye talán nem is a kerék középpontján megy keresztül, vagy talán a kerék van elrontva, elég az hozzá, ez a kocsi menetközben oly borzasztó csörömpölést okoz, hogy ezt tűrni nem lehet, különösen a lóvasút mentén lakóknak, mert azoknak még a lakásukat is rezegteti, éjjel nyugalmunkban, nappal munkájukban háborgatja. Annyi kímélettel még is csak lehetne az igazgatóág, hogy ezen kellemetlen zajjal nem traktálna bennünket...⁴⁷

– Botrány a lóvasúton. A jó borok hazájából érkezett ma délután az arad-csanádi vasúton Szegedre egy B. Sámuel nevű em-

ber. Hogy a jó borok hazájából jött, azt abból is észre lehetett venni, hogy már berúgva érkezett meg s ült a lóvasútra, melyen nagyban garabancáskodék. Először leszaggatta a lóvasút függönyét, azután a függöny árát követelő Lővi ellenőrt megverte s több efféléket cselekedett. Lővi panaszt tett a rendőrségen s az most a kapcáskodót felelősségre vonja...⁴⁸

– Elsült lóvasúti kocsi. Az volt az tán a rémület tegnap este a rókusi templom táján. Egy lóvasúti kocsi akkorát dörrentett, mint az ágyú. A kocsi megállt, a konduktor ijedten ugrott le róla és tapogatta magát, hogy megvan-e épen még a bőre. A nép összeszaladt és a gyerekek kiabáltak: elsült a kocsi! Lent a kerekek alatt még öt percig füstölt valami. A síneken találtak egy újnyi nagyságú töltény rézhüvelyt. Ezt a töltényt biztosan hazamasírozás közben pottyantotta el egy vitéz honvéd baka...⁴⁹ Csiga-vasút. Ez a nem egészen új elnevezés méltán ráillik a szegedi közúti lóvasútra. Mint egy hozzánk érkezett panasz mondja, az Európa szállótól az alföldi vasútig háromnegyed óráig tart a lóvasúton eljutni, mert a csengő-bongó kocsik léptenyomon pihenőt tartanak. Saját érdekében volna a részvénytársaságnak, hogy ezen a csigalassú járáson segítsen, mert a közönség így sohase fogja a lóvasúti kocsikat tömegesen igénybe venni...⁵⁰

– A közúti vasút vágány a Híd-utca előtt. Egy helybeli polgár figyelmeztetett bennünket a közúti vasútnak a Híd-utca torkolata előtt levő vágányaira. A vágányok itt a kövezet besüppedése folytán annyira kiállanak, hogy a meredélyes utcáról lefutó kocsik csak nagy zökkenéssel mehetnek át rajta. Egy közelvidéki arisztokrata földbirtokos a napokban könnyű kocsijával akkorát zökent azon a helyen, hogy a lóhajtó ülésről a lovak közé esett. Szerencsére nagyobb baj nem történt. Azt hisszük ez a közlés elég arra, hogy a vállalat segítsen az ottani bajon és ne várja, amíg ráparancsolnak...⁵¹

– A meglopott lóvasút. A lopás az éjjel történt a közúti vasút külső telepén. Egy mezítlábas csavargó, akinek kilétét eddig nem tudták megállapítani, ellopott a telepről egy tömött ludat, négy galambot és egy csomó ruhafélét...⁵²

– Lóvasúti Pokróc Ádám. Ilyen cím alatt panaszt tettünk a lóvasúti ellenőr ellen, hogy a közönséggel illetlenül bánik. A modorra jellemzésére két példát hoz fel a panasz. Az egyik díszmondása, amit egy idős úrnőnek mondott, ez: „Ájnye, de nehezen mozdul! Mintha tojáson ülne.” A másik kedélyes mondása pedig amit egy fiatal úrnőnek a kocsira történő fölsegítése közben mondott, így hangzott: „Ájnye hallja, maga olyan, mint egy elefánt!” A lóvasúti társulat igazgatósága tanítsa meg ezt az embert tisztességesebb modorra...⁵³

– A lóvasúti kocsik a nagy havazás miatt 1889. február 13-án délután és 14-én délelőtt nem közlekedtek. A konduktoroknak és a lovaknak bizonyára jólesett egy kis pihenés. Ilyen időben az utasok is kevésnek tartanak a 10 kr menetdíjat...⁵⁴

– A lóvasúton. Láttam ma, amint Fabók János uram egész családjával fölült a lóvasútra. Fabók János Horgosról jött és Makóra, vagy még messzibb világtájra indult. Fabók amint lelépett a vonatról, gondolkodóba esett a fölött, hogy mint kelljen most ennyi gyerekkel a másik vasúthoz elmenni. Fabók uram eltűnődött azon, no mennyi gyerek: Pista, Marci, Péterke és János. Föltolta a feje tetejére a kalapot és határozattan szólott: Majd lóvasúton megyünk.

A konduktor a szokásos komolysággal fogadta a társaságot. Fabók fel akart lépni, de meggondolta és megütődve nézett a kék sapkás konduktorra.

Hát hogy is leszünk? Kérdezte Fabók, mármint a fizetés dolgában. A konduktor eldarálta a tarifát.

Nem lehet az, sok pénz az nagyon, annyiért nem megyek, mondta Fabók. Keve-

sebbért pedig nem viszem, felelte a konduktor. Végül a gyerekek legnagyobb öröme felszálltak a lóvasútra, igyekezni kellett, mert lekésték volna a vonatot. Amikor leszálltak, Fabók uram nem bírta ki és visszaszól: vegyenek koporsósöveget azon a pénzen, amit a zsebemből kicsaltak...⁵⁵

– Levert lóvasúti kalauz. Véres és meglehetősen brutális jelenet színhelye volt tegnap este a Széchenyi téren egy lóvasúti kocsi. A közúti vasút igazgatósága az érkező palicsi vonatokhoz a közönség számához képest rendelt ki kocsikat az állomásra. A kalauznak az az utasítás van kiadva, hogy csak addig jöjjenek befelé, amíg utas van a kocsin. Tegnap hét kocsi volt az állomáson. A Széchenyi térig kiürültek az első kivételével, csak a hetedikben volt egy úr a nejével és alvó kislányával. A kalauz fölkérte, hogy üljön át az első kocsiba. Ő nem ült. Vigyék el az Európa-szállóig. A kalauz nem volt hajlandó az üres kocsikat elmorzsolgatni addig az úr kedvéért. Inkább ajánlkozott, hogy elviszi ő maga a lakásukig az alvó kislányt. Az úr válasz helyett két hatalmas ütést mért vastag botjával a kalauz fejére, akit rögtön elborított a vér. Ezután elment az úr, aki ellen följelentést tettek...⁵⁶

– Lóvasúti kéjutazók. Három apró gazfickó került ma a rendőrség kezébe lóvasúti kéjutazás miatt. A férfiak, akiknek elég jó még a lábuk a gyaloglásra, végigjárták az egész vonalat Isten tudja hányszor. Vastagh lóvasúti kalauz észrevette, hogy a három polgártársnak tele van a zsebe játékszerrel és süteménnyel. A legapróbb fiútól megkérdezte a kalauz, hogy honnan vették: kaptam a mamától húsz krajcárt, azon vettük. De nem húsz krajcár, hanem öt forint volt nála, amit lopott az apjától. A három kis úr házi fenytetésben részesült.⁵⁷

– Új lófejű kocsi. Tegnap, vasárnap lévén, nagy közönség gyűlt össze a Tisza szálló előtti asztalok mellett. Egyszerre nagy ribillió támadt. Büszkén robgott arra egy

lóvasúti kocsi, mely messziről nézve olyan-nak látszott, mintha új lenne. Egyszerre körülvették az emberek a szokatlan jószágot s néhány fogadatlan kritikus ki is derítette, hogy az egész csak szemfényvesztés, mert a kocsi egy a régi bárkák közül, s csak újra van festve. Ma csalódtak azok, akik az új látványosságban gyönyörködni akartak, mert a kocsi nem jött ki a szín alól. Délelőtt esőre volt kilátás, s képtelenség volna kívánni, hogy kitegyék egy esetleges zivatarnak az új kocsit, meg nem is reszkirozzák azt a sok költséget, hogy köznapon is járassák a díszkocsit, melyen legközelebb Tisza Lajos van hivatta kiutazni a rókusi vasútállomásra...⁵⁸

– Egy elakadt vonat. A lóvasútnak van egy lova, amely nem akar, valószínűleg elvi okokból az újabban gyorsfejűnek nevezett kocsik előtt menni. S ahogy valami ócska kocsit húztak a vasúti állomás melletti vágányon, amidőn ugyanazon a vason jött Szabadka felől a gyorsvonat, a ló lefeküdt a földre a kocsi előtt és semmiféle abrakos tarisznyával nem lehetett onnan elmozdítani. A közelébe ért vonat gépésze látta a csökönyös állat fetrengését, idő előtt megállította a vonatot. Addigra elhúzták a pályáról a lovat is a kocsival együtt, így nem történt baj...⁵⁹

– Szerencsétlenség, a lóvasútnál. A közúti vasút telephelyén majdnem nagy szerencsétlenség történt. Egy kocsinak eltört a kereke és hazaszállították. A telepen két államvasúti lakatos, Stadina Mihály és Farkas János vizsgálta meg, Hévérékkel fölemelték a kocsit és alája bújtak. A két munkás a kocsi alatt dolgozott, amikor hirtelen kiesett a hévér a helyéről és a kocsi az emberekre zuhant. Az odafutó munkások a terhet leemelték róluk, el volt ájulva mindkettő. Apróbb sérüléseket szenvedtek, a rendőrség kórházba szállíttatta őket...⁶⁰

– Küldöttség a lóvasút igazgatóságánál, szatymazi nyaralók – hölgyek és urak – jelentek meg a lófejű igazgatóságának hivatalos helyiségében és előadták panaszukat. A pa-

nasz az volt, hogy a reggel érkező vonatot váró lófejú kocsik 5-10 és néha 15 perces várakozása után jöttek ki a csendes türelemből a szatymaziak, hogy testületileg kérjék föl az igazgatóságot a baj orvoslására. Az igazgató megígérte, hogy segít a bajon, csak arra kíváncsiak a szatymaziak, hogy a jelen kiterő rendszer mellett hogyan?⁶¹

– Bankett a lóvasúton. Ha valaki délben száll fel a lóvasútra, azt egy cseppet sem veszik jó néven a lófejú alkalmazottai. Ilyenkor minden ember ebédel, és természetesen ők is. A kocsis feje fölött és a kocsi hátsó folyosójának tetőzetén kendőbe kötött elemozsiás alkalmatosságok lógnak alá. A kocsi elindul és megy is magától, a ló tudja már az utat. A kocsis, kalauz és ellenőr ekkor beülnek a kocsiba, fölterítik a padokat és esznek. Telerakják az üléseket bögrékkel, fazekakkal, húznak egyet-egyet a butykosból s felköszöntik egymást.

– Áldja meg az Isten, Pista bátyám.

– Téged is Samu fiam.

– Szólj már annak a dögnek!

– Hi te szürke!

– Mit eszel fiam?

– Kolbászt.

– Adok érte túró.

– Nem ettem bolond gombát, hogy kolbászt adjak túróért.

– Van-e cigarettája Kalauz úr?

– Van a fenének. Nem szipogtam már két napja.

– Ne dobd öcsém a pad alá azt a kenyérhajat!

– Miért ne? Hova dobjam?

– Az utcára.

– Úgy aludnám egyet délután, de nem lehet.

– Miért ne? Ad helyet az az úr, fekügyék végig.

– Ráz a kocsi.

– Majd lépésben hajtok.

– Húzd csak elé azt a függönyt, ne süssön rá a nap.

Ilyen formán eldöcögnek szépen egyik állomástól a másikig, s igazuk is van, ha pont délben nem szeretik a pasasért, mivel senki se veszi jó néven, ha a nyugalmit megháborítják...⁶²

– Közúti vasúti bajok. A gyerekek kezdik a régi praktikát. Tudvalevő, hogy régi vágyuk már apró vasúti szerencsétlenséget látni. Ebből a célból éjente köveket raknak a közúti vasút vágányaira. Azonkívül gyuta-csokat is raknak le s a robbanások mindannyiszor félelembe ejtik a lóvasút utasait. A rendőrség már lesi az apró bűnözőket...⁶³

– Vonaton a zöldbe. A szegedi közúti vaspálya részvénytársaság már a jövő hó elsejétől a Széchenyi térről vasárnap és ünnepnapok délutánján különvonatokat indít a kies kamarás ligetbe, mely a szegedi közönség kedvenc üdülő helye. Az oda-vissza utazás másodosztályon mindössze 70 krajcárba kerül...⁶⁴

– A kézbesítők és a közúti vasút. A városi kézbesítők csak kevesen vannak, de rendkívül sok a kézbesíteni valójuk. Ezért történik, hogy a hatóság végzéseit a felek gyakran olyankor vehetik csak át, amikor már a végzésben foglalt értesítés idejét múltta. A tanácsnak ma előterjesztést tett Tóth Pál dr. főjegyző, kérje föl a közúti vasút igazgatóságát, hogy a kézbesítő szolgáltatnak a közúti vasúton ingyen közlekedését engedélyezze...⁶⁵

– A lóvasúton. A közúti vasút egyik kocsiján lármás hecc történt ma reggel. A kocsiba felszállt egy úr, de amint fizette volna a vitelbért, nem volt apró pénze. Öt forintot akart odaadni, abból meg nem tudott visszaadni a kalauz, aki folyton aprópénzt követelt. Végül le akarta lökni a kocsiról. Ez után az úr le is szállt és a vasút igazgatóságánál panaszt tett...⁶⁶

– Lóvasúton. Egy rossz viccet sütött el egy úr ma a szegedi lóvasútnak nevezett gyorsvasúton, mely végig száguldott a városon. Megállnak pihenőre az egyik „megálló”

2003/XV. 1–2.

stációnál és nagyot pihennek. Mondja az úri pasasér:

– Kedves konduktor úr, sokáig állunk még?

– Óh, dehogy ke...

– Azért mondom – vág közbe a pasasér – mert akkor inkább várakozom. És hogy nevettek ezen a kolosszális rossz viccen...⁶⁷

Lóvasúti balesetek

A lóvasút is veszélyes üzem volt, és különösen az üzembe helyezése utáni években gyakran előfordultak kisebb-nagyobb balesetek. A korabeli napilapok ezekről a rendkívüli eseményekről is rendszeresen beszámoltak:

– A lóvonatú vasút áldozata. Rózsa István a Zrínyi-utcai Lafter és Török házak között a kissé lejtős úton haladó kocsi előtt át akart menni a síneken, s háttal fordulva nem láthatta a rendkívül gyorsan gördülő kocsit. A kocsis erősen kiért, s miután észrevette, hogy az öreg nem hallja, gyorsan megragadta a fékezőt, hogy megállítsa a kocsit. A hirtelen erőfeszítés következtében a fékező eltört, s így nem lehetett megakadályozni a veszélyt. Rózsa, midőn a kocsi hozzáért, hátrafordult, de talán a rémülettől megdermedve nem volt képes félreugrani, s így a lovak maguk alá temették. A 83 éves ember egyike volt Szeged ismert polgárainak, fiát Rózsa Nándort nemrég választották a képviselő-testület hivatalnokává...⁶⁸

– Lóvasút-baleset. Ilyesmi sem történt azóta, hogy Európában a közúti vasút intézményét behozták. Tegnap délután 6 óra tájban sajnos baleset volt a Széchenyi téren. Itt van egyik kerülője a lóvasút-vonalnak. Az osztrák államvaspálya felől jövő boci tévedésből nem várta be, mire a felsőváros felől jövő kocsi a rendnek megfelelően elhalad mellette a síneken, hanem idő előtt megindult, úgy, hogy a vágányok összeszögelésénél

teljes erővel ütköztek össze. A felsőváros felől jövő kocsi, melyben szerencsére senki nem volt, fölfordult, a másik pedig oly erős rázkódást szenvedett, hogy a benne levő két utas az ütközés folytán eszméletét veszítette, s úgy kellett ápolás alá vinni őket a legközelebbi házba. Sérüléseik nem fognak komolyabb következményekkel járni...⁶⁹

– Egy lóvasúti kocsi veszélyben. Nagy csődület volt tegnap délután a Széchenyi téren. egy lóvasúti kocsi kis híja, hogy bele nem zuhant a sínek alatt levő öles gödörbe s a kocsiban ülők komoly veszélyben forogtak. A téren a Zsótér-ház előtt a légszesz-csöveket igazítják és emiatt leástak egészen az anyacsőig. Így támadt gödör a sínek alatt. A lóvasúti kocsi épp az osztrák-magyar államvasúttól jött s 6-7 egyén ült rajta. A „Szőlőfürt” vendéglő előtt a kocsis elfelejtette a kerekeket megszorítani, ami neki elő van írva, A kocsis csakhamar észrevette a hibát, s a kocsi rúdját jobbra kifordította, hogy a bajnak elejét veendő, a rudat kikapcsolja, de ekkor mindkét ló félreugrott s belevágódott az öles gödörbe. Szerencsére a rúd eltört, s a lovak a kocsit nem rántották magukkal, s így a kocsiban ülők a veszélyből egy kis ijedelemmel megmenekültek. A kocsi megállapodott a síneken, a bennülők pedig kiszálltak belőle. A lovakat kihúzták a gödörből, bajuk nem esett, csak az egyik lába sérült meg...⁷⁰

– Megbokrosodott lóvonat. Tegnap a lóvonatú kocsi lovai valamitől megijedtek s a budapesti országúton a Kőrösi ház előtt kitörtek. Szerencsére sikerült a megvadult lovakat idejében lecsendesíteni, s nagyobb baj nem történt, minthogy a kocsi nekiment a légszesz lámpának és azt kilökte.

Az eset a légszeszgyár igazgatóságának tudomására hozott a kitört lámpa helyreállítás céljából...⁷¹

– Szerencsétlenség a lóvasúton. A Széchenyi téren tegnap reggel nagy csődületet idézett elő egy baleset, amelynek áldozata Vanyár Mihály, a városi mérnöki hivatal

szolgálja volt. Vanyár a Széchenyi téren föl-ugrott a sebesen robogó lóvasútra, de olyan szerencsétlenül, hogy a följáróról lebukott s a lóvasúti kocsi hatalmas kerekei átmentek egyik lábán, összezúzva azt. A lábát valószínű amputálni kell...⁷²

– Megakadályozott szerencsétlenség a lóvasúton. Kis híján szerencsétlenség történt vasárnap a Gázgyár előtt. Lázár gyárigazgató kis fia le akart ugrani a kocsiról, de egy szögbe beleakadt és a kocsi a ruhájánál fogva vonszolta odébb. A lóvasút igazgató éppen a kocsin volt és lekapta még idejében a gyermeket...⁷³

– Lóvasúti kocsi által elgázolt gyerek. Ma délután 4-5 óra között a Kelemen utcában a 12-ik számú lóvasúti kocsi, melyen Pesti Imre dorozsmai illetőségű kocsis hajtott, Scheffer Vilmos szabó mester 2 éves leányának bal lábán keresztül ment és térdén alól két helyen eltörte...⁷⁴

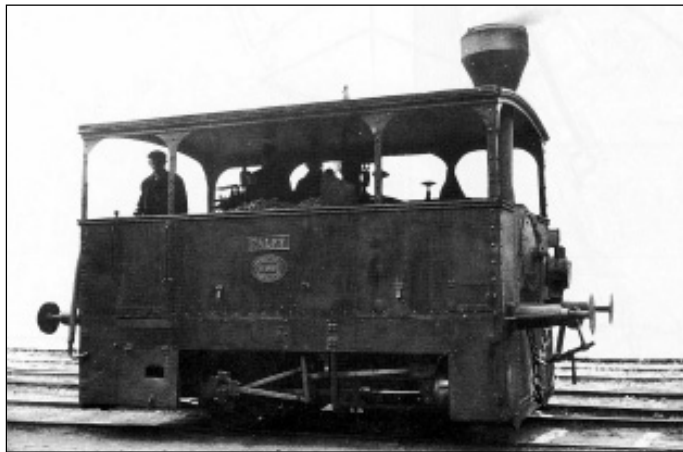
– Baleset a lóvasútnak. A Vasúti utca és a Budapesti sugárút összeszőgelésénél ma este 3/4 6-kor ismét baleset történt. Szél Imrének, aki a Vasúti utca 28. sz. házban lakik, két és fél éves kislánya a sugárúti árokban játszadozott és éppen akkor, amikor a lóvasúti kocsi a közelébe ért, fölmászott az

árokba és a vágányok közé esett. A szerencsés véletlennek tulajdonítható, hogy a kis lányt a kocsi menet közben félretolta és csak a hátul levő lépcső érte a jobb karját, de azt meglehetősen mélyen felhasította. A lóvasúti kocsis nem lehet oka a balesetnek. A szülők apró kis gyermekeiket ne engedjék minden felügyelet nélkül az utcára...⁷⁵

– Baleset a lóvasúton. A közúti vasút 12. számú kocsijáról ma délután 6 órakor egy Fischer Katica nevű leány a Somogyi utca sarkán a Mayer-ház előtt le akart szállni, de a kocsivezető nem állította meg a kocsit, aminek aztán az lett a következménye, hogy a szegény leány hanyattvágódott a kövezeten és olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy csak hosszabb idő múlva bírt segítséggel is felállni. Azt állította, hogy a kocsivezető megtagadta a kocsi megállítását, és egyenesen arra utasította, hogy tessék leugrani a kocsiról, ha le akar szállni. A lelkiismeretlen lóvasúti alkalmazottra fölhívjuk a vasútigazgatóság figyelmét...⁷⁶

– A lóvasút által összetört ember. Az éjjel izgalmat keltő szerencsétlenség történt a közúti vasút Budapesti sugárúti vonalán. A sötétben egy ittas embert, aki a vágányon feküdt, a kocsi összetört. Az eset így történt:

a 3. sz. lóvasúti kocsi Tóth János kocsis és Nagy István kalauz által kísérve, az éjjel 12 óra 45 perckor a magyar államvasúttól a város felé indult. A csontgyár előtt a kocsis 3-4 lépésnyire egy sötét alakot pillantott meg a bal sínsonon keresztben feküdvé, mire a kocsis hirtelen fékezett. Azonban a ló az ott feküdt alaktól megijedt, hirtelen félreugrott, a kocsit még egy pár lépésnyire előre rántotta, minek következtében a szerencsétlenség már nem volt elke-



8. ÁBRA A SZEGEDI KÖZÚTI VASPÁLYA RT. „PÁLFY” NEVŰ GÖZMOZDONYA (KRAUSS, MÜNCHEN, 1432/1883 GYÁRI SZÁM)



9. ÁBRA A SZEGEDI KÖZÚTI VASPÁLYA RT. „KÁLLAI” NEVŰ MOZDONYA EGY TEHERVONATTAL VÁRAKOZIK A PICK SZALÁMIGYÁRNÁL A FELSŐ-TISZA-PARTI SÓHÁZ-KITÉRŐBEN. A FELSŐVÁROSI VONALAT CSAK 1927. MÁJUSBAN VILLAMOSÍTOTTÁK. (KRAUSS, MÜNCHEN, 1433/1883 GYÁRI SZÁM)

rülhető. A teljesen beszámíthatatlan állapotban levő ittas férfi lábán átment a kocsi bal első kereke...⁷⁷

– Szerencsétlenül járt ma a Tisza-szálló omnibuszának a kalauza, aki a kocsis mellett akart fölugrani a lóvasúti kocsira. A kocsi elütötte és súlyos sérüléseket szenvedett. Ájultan szedték fel a kövezetről...⁷⁸

– Elgázolás a lóvasúti vágányon. A Kosuth Lajos sugárúton elgázolt egy lóvasúti kocsi egy hivatalnokot s oly súlyos sérüléseket ejtett rajta, hogy alighanem amputálni kell mindkét lábát. A súlyosan sérült neve: Bagolyi Kálmán, a dunagőzhajózási társaság volt ellenőre, a vasúti üzletvezetőség alkalmazottja. Tegnap este föl akart ugrani a kocsira a Kosuth Lajos sugárúton a Blau-féle szatócsbolt előtt. A kocsis mellé akart föllépni, ahova pedig tiltva van. Az ugrás nem sikerült és olyan szerencsétlenül esett a kocsi mellé

hogy az átment mindkét lábán. A rendőrség a sérültet a közeli kórházba vitette...⁷⁹

– Lóvasúti baleset. Ma délután egy 15 éves Takács Margit nevű kisleány rokonának, Nagy János lóvasúti kocsisnak vitte az ebédet, és a kocsin a kocsis mellett a keresztvasra támaszkodva állt. A keresztvas valami okból kikapcsolódott és szegény leány menet közben a kocsiból kiesett oly formán, hogy a kocsi első kereke a jobb lába bokáján ment keresztül. A súlyosan sérült lányt bérkocsin szállították szülei lakására, ahol a gyorsan hívott Cserey orvos ápolás alá vette...⁸⁰

– Szerencsétlenség a lóvasúton. A Kosuth Lajos sugárúton tegnap este a Szeged-Rókus állomásról jövő egyik kocsi kerekei alá került egy vidéki cseléd lány, aminek a kerekei töben eltörték a bal lábát. Az állomásról lóvasúti kocsival jött Szalma Éva, aki Horgosról utazott Szegedre, hogy helyet ke-

ressen magának. Szólt a kocsivezetőnek, hogy a kórháznál álljon meg. A kocsi meg is állt, de a lány elfelejtett leszállni, mikor újra megindult a kocsi, a rókusi templomnál leugrott. A jobb lába megakadt a feljáró lépcsőjén s amint leesett, a bal lába a kerekek alá került...⁸¹

– Szerencsétlenség a lóvasúton. Két városi alkalmazottal történt szerencsétlenség. Az egyik egy vámőr, aki a leszállásnál olyan szerencsétlenül tette a lábát a földre, hogy az ujjhegyét megsértette a vaskerek. A másik Tóth lovasrendőr, aki szolgálati ügyben igyekezett volna Alsóvárosra. Midőn a kocsira fölugrott, a lába a síkos lépcsőn megcsúszott s a rendőr a haladó kocsi elé esett, mely vagy húsz lépésnyire magával vitte. Szerencsére a fellépő vasrúdját nem eresztette el, másképp egész testével a kerekek alá kerül. Karján és lágyékán így is megsérült, lakásán fekszik ápolás alatt. E kettő bajjal együtt az a panasz merült fel, hogy a közúti vasút kocsisai olyan esetben, amidőn rendőr vagy egyéb városi alkalmazott (kézbesítő, vámőr) akar felugrani a kocsira, lovát a rendesnél gyorsabb menetre ösztökéli. Ez embereknek az ingyen vitel csak a kocsis melletti előrészen van megengedve, ahova felugrani bajosabb és veszedelemesebb, mint a hátsó föllépőn.

A lókormányzókon pedig, épp ily esetekben tör ki a sebeshajtás mánia, aminek az lehet az alapja, hogy a kocsiszemélyzetnek nem tetszik a városi egyenruhák ingyen fuvarozása...⁸²

– Kisiklott a lóvasút a Kelemen utcában ma délelőtt. A lóvonat a szokott gyorsasággal vonult az utcákon végig, amikor a kereke az előtte állott kődarabban megütődött és a kocsi a sínekből kikökölt. Három utas ült a kocsiban, kiknek az ijedségen kívül más baja nem esett...⁸³

A lóvasúti hálózat bővítési és villamosítási terve

1. A dorozsmaiak kérésének eleget téve a közúti vasúttársaság műszaki közege 1884 szeptemberében ismertette a község képviselőivel a lehetséges terveket. Az egyik terv szerint a lóvasút a dorozsmai piactól vezetett volna a dorozsmai vasútállomásig, onnan az államvasút vonalán közlekedtek volna a lóvasúti kocsik Szegedig, majd a lóvasúti pályán városon keresztül a rókusi vasútállomásig. A másik terv a dorozsmai piactól a dorozsmai vasútállomásig változatlan volt, de innen az „akolpálya” vágányán (iparvágányon) haladt volna végig és azt tovább építve a körtöltésen át vezetett volna a rókusi vasútállomásig, ahol csatlakozott volna a városi lóvasúthoz. A fürdőig, illetve Szatymazig történő kiépítésről ekkor nem esett szó.⁸⁴

2. Várossy Ferencz szegedi mérnök és társai 1892 nyarán engedélyt kértek a várostól a Kelemen utcától a belvárosi temetőig vezető közúti lóvasút építésére. A társaság elsősorban a Szegedi Közúti Vaspálya Rt-nek ajánlotta fel a tervet, de kijelentették, ha nem fogadják el, hatósági engedéllyel ők maguk belekezdenek az építésbe. A tervezők a Kálvária utcán akarták a vonalat kiépíteni, és a Kálváriánál megállóhelyet létesítettek volna. A terv szerint a menetdíj a Kelemen utcától a Kálváriáig 6 kr, innen a temetőig ugyanennyi lett volna. A Kelemen utcától a temetőig 10 kr lett volna a menetdíj. A vonalat tovább építve Dorozsmával is létesült volna lóvasúti összeköttetés.⁸⁵

3. A Szegedi Napló érdekes cikket közölt 1892. június 14-én: „Villamos vasút Szegeden. Miért ne? Hisz már a Kálvinista Rómának van ilyen alkalmatossága, miért ne lehetne az alföldi kath. Rómának, Szegednek? Ha már el nem hódította volna a tért a „lófejű” itten, hát talán még se érkezett volna későn az A. Woncatrka és A. Alban villamos

2003/XV. 1–2.

vasút építő bécsi vállalat ajánlata, hogy ő hajlandó volna Szegeden villamos vasút be rendezésére. Hosszú levelet írt e tárgyban a vállalat a hatósághoz és kérdezi: szükség volna-e itt arra a modern alkalmatosságra és ha igen, mekkora vonalat lehetne itt úgy beépíteni, hogy kifizetné magát?

A vállalat azt mondja, hogy ő az elő munkálatokat és a terveket stb. saját költségén csinálná. A tanács a vállalat megkeresését a mérnöki hivatalnak adta ki, hogy szíjon hozzá a véleményével.”

(Folytatjuk)

JEGYZETEK

¹ *Szegedi Napló*, 1884. júl. 27. és augusztus 27.

² *Szegedi Napló*, 1884. augusztus 2.

³ *Szegedi Napló*, 1884. július 18.

⁴ *Szegedi Napló*, 1886. január 1.

⁵ TÓTH BÉLA: *A szegedi nagy árvíz kézikönyve*. Szeged, 1979. 119. oldal: Az újjáépítés.

⁶ *Szegedi Napló*, 1885. szeptember 6.

⁷ *Szegedi Napló*, 1892. január 8.

⁸ A Szegedi Napló 1886. március 15-én beszámolt a szegedi Légszeszgyár Rt. évi rendes közgyűléséről. A jelentésből többek között megtudhatjuk, hogy 1885 végén 4097 magánlámpa is volt és a légszeszfogyasztás azért csökkent 3.74 % al, mert 1885. április 22-én leégett a színház, ahol 848 gázlámpa égett minden éjjel. (*Szegedi Napló*, 1884. január 25.) 1884 nyarán Ujszegeden 20 utcai gázlámpa volt, amit ekkor 15-el szaporítottak. (*Szegedi Napló*, 1884. június 28.) A részvénytársaság 1885-ben 565,458 m³ légszeszt állított elő. A gyártáshoz 18828,15 métermázsa különböző szén használta fel desztillálásra, 4895,88 métermázsa kokszot és szénretorták fűtésére. Száz kg szénből általában 30,03 m³ légszeszt állítottak elő, száz m³ légszesz előállításához 86,58 kg fűtőanyagot igényelt. Melléktermékként 11 793,18 métermázsa kokszot és 907,17 métermázsa kátrányt nyertek. A Részvénytársaság tiszta jövedelme 19 549 forint 35 kr volt.

⁹ Tóth: i. m. 126.

¹⁰ *Szegedi Napló*, 1884. július 4.

¹¹ *Szegedi Napló*, 1884. október 5.

¹² *Szegedi Napló*, 1884. október 29.

¹³ *Szegedi Napló*, 188. augusztus 15. és 22.

¹⁴ *Szegedi Napló*, 1884. november 5.

¹⁵ *Szegedi Napló*, 1884. december 5.

¹⁶ *Szegedi Híradó*, 1885. január 27. A lapban az előfizetők név, foglalkozás, lakáscím, illetve intézmény és cím szerint betűrendes sorrendben vannak felsorolva.

¹⁷ *Szegedi Napló*, 1885. június 14.

¹⁸ *Szegedi Napló*, 1885. december 25.

¹⁹ *Magyar Statisztikai Évkönyv*. 1910. Budapest, 1911. 13.

²⁰ 1884-ben szabályozták a keréktalp szélességét. Tekintettel arra, hogy a keskeny talp rongálta a kövezetet, előírták, hogy a kisebb terhet szállító kocsiknál legalább 5 cm, a nagyobb terhet szállító kocsiknál legalább 10 cm legyen a keréktalp szélessége. A lovak és a kocsik darabszámát minden évbe összeírták. 1886. február 18-án a Szegedi Naplóban megjelent adatok alapján „a lakosság számára képest nagy arányban található a városban kocsi és ló.” Az összeírás alapján 121 személyszállító kocsi (8 egyfogatú, 113 kétfogatú), 754 teher szállító, 3244 kétfogatú, összesen : 4119 kocsi, 1055 mén, 3399 herélt ló, 4085 kanca, összesen: 8539 ló. Mindezeket kívül van még 502 ökrös szekér.

²¹ *Szegedi Híradó*, 1884. október 18.

²² *Szegedi Napló*, 1885. június 24.

²³ Szegeden a Szabadkáról áthelyezett MÁV üzletvezetőség 1888. április 24-én a Zsótér-házban bérelt irodákban kezdte meg működését.

²⁴ *Szegedi Híradó*, 1890. augusztus 30.

²⁵ *Szegedi Napló*, 1895. március 29.

²⁶ *Szegedi Napló*, 1895. július 31.

²⁷ *Szegedi Napló*, 1885. július 22. és augusztus 5.

²⁸ *Szegedi Híradó*: 1887. június 2.

²⁹ *Szegedi Napló*, 1891. szeptember 22. és október 16.

³⁰ *Szegedi Napló*, 1892. április 13.

³¹ *Szegedi Napló*, 1892. április 20. és május 20.

³² *Szegedi Napló*, 1892. június 24.

³³ *Szegedi Napló*, 1892. július 26.

³⁴ *Szegedi Napló*, 1892. szeptember 18.

³⁵ *Szegedi Napló*, 1895. november 12.

³⁶ *Szegedi Napló*, 1885. június 12.

³⁷ *Szegedi Napló*, 1886. április 7.

³⁸ *Szegedi Napló*, 1887. január 30.

³⁹ *Szegedi Híradó*, 1887. november 28.

⁴⁰ *Szegedi Napló*, 1887. november 18.

⁴¹ *Szegedi Napló*, 1888. június 14.

⁴² *Szegedi Napló*, 1891. február 25.

- ⁴³ *Szegedi Napló*, 1891. szeptember 11.
⁴⁴ *Szegedi Napló*, 1892. július 16.
⁴⁵ *Szegedi Napló*, 1893. május 6.
⁴⁶ *Szegedi Napló*, 1885. szeptember 26.
⁴⁷ *Szegedi Napló*, 1887. június 8.
⁴⁸ *Szegedi Napló*, 1887. július 16.
⁴⁹ *Szegedi Napló*, 1887. szeptember 8.
⁵⁰ *Szegedi Napló*, 1887. augusztus 26.
⁵¹ *Szegedi Híradó*, 1887. június 1.
⁵² *Szegedi Híradó*, 1888. augusztus 12.
⁵³ *Szegedi Híradó*, 1888. december 6.
⁵⁴ *Szegedi Híradó*, 1889. február 15.
⁵⁵ *Szegedi Híradó*, 1890. április 2.
⁵⁶ *Szegedi Napló*, 1892. június 14.
⁵⁷ *Szegedi Napló*, 1892. június 16.
⁵⁸ *Szegedi Napló*, 1892. június 21.
⁵⁹ *Szegedi Napló*, 1892. július 1.
⁶⁰ *Szegedi Napló*, 1892. július 22.
⁶¹ *Szegedi Napló*, 1892. július 23.
⁶² *Szegedi Napló*, 1892. szeptember 10.
⁶³ *Szegedi Napló*, 1892. november 4.
⁶⁴ *Szegedi Napló*, 1893. május 30.
⁶⁵ *Szegedi Napló*, 1894. október 11.
⁶⁶ *Szegedi Napló*, 1895. február 13.
⁶⁷ *Szegedi Napló*, 1895. március 17.
⁶⁸ *Szegedi Napló*, 1884. október 24.
⁶⁹ *Szegedi Híradó*, 1885. január 4. A világ első lóvasútja New Yorkban közlekedett 1832-ben rö-

vid ideig. Európában az első lóvasutat 1855-ben Párizsban helyezték üzembe. Budapesten 1866. július 30-án nyitották meg az első lóvasutat a Kálvin tér és Újpest között, az utolsó 1928. április 11-ig közlekedett a Margitszigeten.

⁷⁰ *Szeged Napló*, 1885. augusztus 28.

⁷¹ *Szegedi Napló*, 1887. július 6.

⁷² *Szegedi Napló*, 1887. augusztus 2.

⁷³ *Szegedi Napló*, 1887. augusztus 17.

⁷⁴ *Szegedi Napló*, 1888. március 27.

⁷⁵ *Szegedi Híradó*, 1889. július 3.

⁷⁶ *Szegedi Napló*, 1891. június 2.

⁷⁷ *Szegedi Napló*, 1891. június 23.

⁷⁸ *Szegedi Napló*, 1892. július 23.

⁷⁹ *Szegedi Napló*, 1892. november 1. A Budai országut és a Budai kaputól a rókusi vasútállomásig vezető utat a város közgyűlése 1892. szeptember 21-én volt ülésén nevezte el Kossuth Lajos sugárútnak. A névadásról részletesebben lásd Péter László: *Szeged utcanevei*. Szeged, 1974 című könyvét.

⁸⁰ *Szegedi Napló*, 1891. december 25

⁸¹ *Szegedi Napló*, 1893. december 14.

⁸² *Szegedi Napló*, 1895. március 9.

⁸³ *Szegedi Napló*, 1895. április 17.

⁸⁴ *Szegedi Napló*, 1884. szeptember 10.

⁸⁵ *Szegedi Napló*, 1892. július 10., 12. és augusztus 4.

PUSZTAI JÁNOS

Fejezetek a szentesi repülés történetéből (3. rész)

A sportrepülés előzményei, a szárnybontás nyitánya (1909–1959)



A Bonczos-féle vármegyei repülőalap

Az 1935–38 közötti években dőlt el a szentesi repülés sorsa. A meghatározóan gabonatermesztésre épülő kisvárosi gazdaság még – ha Csongrád vármegye székhelye is – nem volt képes önálló erőforrásból létrehozni a kifogástalan anyagot és hibátlan munkát megkövetelő csúcstechnikát, a repülőgépet még egyszerűbb, vitorlázó változatában sem. A sportrepülés történetében csak kevés város mondhatja el magáról – kivétel az, ahol a kereskedelmi- vagy a honvédelmi minisztérium költségeiből hozták azt létre –, hogy oly gyors és látványos összefogással jött volna létre a repülés lehetősége, mint Szentesen. Ehhez a kor gazdasági, politikai lehetőségeit gyorsan felismerő, szerteágazó kapcsolatokkal bíró, intézkedési jogkörrel rendelkező hatósági munkakörre, az elgondolásait megvalósítani képes, nagy formátumú emberre volt szükség. Szentesnek ez 1935-ben megadatott.

Hogy miért pont vitéz dr. Bonczos Miklóst¹, vármegyei főügyészt kérték fel az 595. Bethlen Gábor Cserkészcsapat iparoscserkészei patrónusuknak? – ma már csak a választott vezető jellegzetességeiből, a tényekből olvasva következtethetünk elhatározásuk indítékaira. A mából visszatekintve erre csak következtetni lehet. Nagy valószínűséggel humánuma, nemes emberi értékei,

dinamizmusa, mindig segíteni kész tenni-akarása hívta fel az iparoscserkészek és vezetőik figyelmét. Bonczos Miklós a volt világháborús ludovikás tiszt, a fiatal szentesi ügyvéd közvetlenségével és határozottságával mély hatást gyakorolhatott a református egyház kebelén működő, reguláris fegyelem alatt álló, motornélküli sportrepülő szakosztály cserkészeire. Az is köztudott volt róla a városban, hogy akkor sebesült meg a fronton, amikor az alárendeltjeit mentette ki a gyilkos, ellenséges tűzből. Szentesen a politikai, a gazdasági és a technikai haladás egyik letéteményesének tudták, ismerték. Megyei vezető beosztása mellett tagja volt a városi képviselőtestületnek.

A cserkészrepülőök – mostmár – elnöke a kezdetekre emlékezve mondotta: „Sok akadályát láttam a kivitelnek, [...] de (ők) olyan mindent legyőző akarattal hisznek a megvalósításban, hogy” végül is „elindultam velük repülést csinálni, [...] Most annyi év után, oly sok gáncsokodást, akadályt leküzdve jutottunk el a mához, a repülőter avatáshoz (1938) és az első gépek keresztelőjéhez. Minden, amit az akaratuk teremtetett itt áll előttünk és az egyenlő a szentesi cserkészrepüléssel.”

A zsebpénzből, borraalóból megtakarított, az adományokból gyűjtött néhány száz pengőt – ennek az óriási erkölcsi tőkének a prózai, a pengő változatát – fölemesztette a megvásárolt Zögling tervrajz és az extra

minőségű építőanyag. Vitéz dr. Bonczos Miklós fölmérve a helyzetet látta, hogy a lendület továbbviteléhez – ahhoz, hogy a következő évben, 1936-ban repülhessenek – anyagi támaszra van szükségük, vagyis a tőkeképzést kell kézbevennie. E célból született meg a nagyhatású újságcikk „Jövőre repülünk” címmel a Csongrádmegyei Hírlapban, amely megmozgatta a megye értelmiségét és tehetősebb társadalmi csoportjait. Az írás drámai erővel ecseteli a cserkészrepülők tarthatatlan helyzetét, mint a nemzetvédelem egyik letéteményeseit. Fölkérte szemlére Szeder János mérnököt, országgyűlési képviselőt, a Magyar Országos Véderő Egylet, a MOVE ügyvezető elnökét, annak repülési osztályát lelkesen szervező (MOVEO) párttársát, hogy látogasson haza szülővárosába és mint hozzáértő, mondjon véleményt arról, „életre tudjuk e hívni Szentesen, meg tudjuk e valósítani a vitorlázó sportrepülést?” A megállapítás eredménye nem lehet kétséges. „Mostmár magam is hívője, hirdetője lettem – írja Bonczos Miklós – annak, hogy ezt a sportot meg kell teremteni és módot kell találni arra, hogy a megye ifjúsága [...] a tudás és a kézügyesség” eszközével álljon a nemzeti érdek szolgálatába. „Nem szórakozásról, a jövőről van szó” – egészítette ki gondolatmenetét a cserkészrepülők elnöke. Nyári szabadsága alatt Németországba utazott a csörlőüzemű repülés tanulmányozására. (Nem tudhatta, mert nem volt propagandája annak, hogy 1935-ben, Gödöllőn Csermely Károly repülőiskoláján már kikísérletezték és rendszeresen alkalmazták is a csörlést a vitorlázó repülőgépek magasba emelésére.)

(Az is irritálta a szentesi cserkészrepülőket, hogy '36 januárjában Kogutovics Károly professzor és nagyiványi Fekete Dezső mérnök-tanár Szegeden a faipari szakiskolában megkezdte a Zöglingek gyártását.)

A mozgalom meghirdetését követően a *Csongrádmegyei Hírlap* következő számaiban

egymásután jelentek meg a dicsérő, biztató gondolatok. Azonnal csatlakoztak a fölhíváshoz Mindszent, Csongrád, Csanytelek, Tömörkény, Hódmezővásárhely, Öttömös, Nagymágocs, Derekegyháza, Fábiansebestyén, Királtság, Sövényháza, Pusztamérges, Sándorfalva, Kiskundorozsma, Tápé közösségek cserkész és levante fiataljai és jelentős politikai tényezői, akik följajánlották anyagi támogatásukat. Az írást megjelentető lap munkatársai félévi keresetük egy meghatározott hányadát, a városi és megyei közhivatalnokok fizetésük 1%-t, a moztulajdonosok, a Szentesi Torna Egylet labdarúgó csapata minden rész után 4 fillért ajánlott fel (kb. évi 300 pengőt) a szentesi cserkészrepülőknél – ahogyan akkor mondták –, a jövőnek. A moziban naponta háromszor, egy hétig előadásokkal népszerűsítették a vitorlázó repülést. Bonczos Miklós azokból a „holt”-nak nyilvánított szervezetekből, amelyek 20-50 év alatt elnéptelenedtek, és már csak a pénz begyűjtésével jelzik létüket, – bejelentette – „ezekből az egyesületekből kilépek és az eddig nekik fizetett tagdíj teljes összegét a szentesi cserkészrepülőknél adományozom, hogy megépíthessük az első repülőgépközpontot”. Ez is évenként közel kétszáz pengőt jelentett a sportrepülők kasszájában. Ezzel az ötletével párhuzamosan felhívást intézett az életképes egyesületek tagságához is, hogy segítsék „fiatal társukat” a megerősödésben. Végül így zárja a „Jövőre repülünk” című nagyszerű írását „A ti nemes, tiszta [...] lelketek, erős bizakodásotok és hitetek az az erkölcsi tőke, amelynek kamataiból és filléreiből [...] épülhet föl a magyar repülés.”

A felhívást követően több megyei futballosapat ajánlotta fel éves bevételének figyelemreméltó hányadát a szentesi cserkészrepülőknél. A Bonczos-cikk megjelenését követően az orvosok és gyógyszerészek megyei szervezete, a Kamara egy Zöglinggel, a Weis Manfréd család egy Vöcsök típusú repülőgéppel lepte meg az iparos-cserkészek vitor-

lázó repülő szakosztályát. Egy vitorlázó repülőgép előállítása (saját építésben) ekkor 1000-4000 pengőbe került. Jelentékeny költségvetési összeggel – 4000 pengőt meghaladó készpénzzel – segítettek a megyei, vagyis a szentesi cserkészrepülőket² a falvak, a községek és a városok is. A városi és a megyei tisztviselők a fizetésükből felajánlott hányaddal rendszeresen, a szentesi Tudományos Mozgóképszínház a féléves bevételének egy jelentős részével támogatta a Bonczos-féle mozgalmat. Teteres összeggel jánuelt hozzá mind a város, mind a megye is a költségvetéséből, – belügyminiszeri engedéllyel. Az adományok 10 és 200 pengő között váltakoztak. Magánosok is támogatták a Bonczos-féle mozgalmat. Még az ugyancsak repülőteret építő Algyő is hozzájárult a vitorlázórepülőink támogatásához, igaz a vármegyei vezetés is segítette útépítéssel a községi repülőter létrehozását. A megye több elemi iskolájának tanulói elhatározták, hogy uzsonapénzüket megtakarítják és a repülés céljaira fordítják.

A szentesi cserkészek, a maguk építette gépeket a városháza közgyűlési termében állították ki a város adakozó kedvű és reménybeli támogatóinak megnyugtatóására, alapvetően propaganda céllal, 1936 októberében. Ha már a megye anyagi erőfeszítése ellenére sem sikerült a városnak a repülőteret a biztonsági követelményeknek megfelelően a le- és fölszállásra alkalmassá tenni, akkor legalább a lakosság nagy részét jelentő adományozóknak akarták az áldozatukból alkotott gépeiket megmutatni. Ennek a bevétele is a cserkészrepülők szárnnyainak növesztését segítette. Ekkor vitéz Bonczos irígyei, politikai ellenfelei, a híressé lett írása első nyilvános fricskájául egy gúnyverset jelentettek meg Repülünk-e? címmel. Csúfolódásukat azzal tetézték, hogy azt a megyei vezetés befolyása alatt álló napilapban, a Csongrád megyei Hírlapban tették közzé. Nyilvánvalóan a felajánlott pénzükért aggodó újságírók adtak sza-

bad utat a gúnyversnek. A tizenhat soros, négy strófás vers záró gondolata így szól: Száll a madár ágról-ágra, /száll a pletyka szájról szájra. /Száll itt minden réges-régen, /csak cserkész nem száll az égen. – afer-aláírással. Mindez '36 augusztusában látott napvilágot, egy hónappal később, mint amikor a beharangozott első repülés időpontja volt kitűzve.

A gép(ek) minden porcikája tökéletesen elkészült. Az Országos Cserkész Szövetség szakértőjét, Hosszú Istvánt, az első világháborús pilótából lett vitorlázó repülőt, hangármestert, a repülési berkekben közismert „Hosszú mestert” és segítőtársát, Remley szerelőt a két Zögling befejezése és a berepülése céljából küldték Szentesre. Az első rövid megállapításuk az volt, hogy kiváló munkát végeztek a szentesi cserkészek, a „gyárban sem lehetett volna jobban, csak gyorsabban”, de ez az elismerés nem szüntette meg az anyaghiányt. Egy hétig itt tétlenkedtek a Bartha János utcai műhelyben, várva a befejezéshez hiányzó anyagokat, eredménytelenül. Mivel az ország más részein is várták őket, így kénytelenek voltak továbbutazni küldetésük teljesítése nélkül.

A június 18-án, szombaton megjelenő Csongrád megyei Hírlap a következő hét szerdájára vagy csütörtökre ígérte a Hosszú mester első (be)repülését. Hiába volt minden helyi igyekezet, ha a szállítók nem tartják be ígéreteiket. A pünkösdre hirdett első repülés elmaradt, pedig Rubik Ernő, a Magyar Aero Szövetség megbízott ellenőre már 1936. április 4-i jegyzőkönyvében ezt írta: „A bemutatott alkatrészek kivitelezése műszaki szempontból kifogástalan.” Az 595. sz. Bethlen Gábor Cserkészcsapat motornélküli sportrepülő szakosztálya csak 1936 áprilisában lépett be a Magyar Aero Szövetségbe. A június hó 9-én tartott utóellenőrzés során az újabb jelentésében már arról számol be, hogy a „gép összeépítve, vasalásokkal felszerelve, de a szárnnyakat még borítás nélkül vizsgál-

am át. A szárnyak vászonnal beborítandók. A gép teljesen készen, berepülésre alkalmas állapotban még bemutatandó."

Hosszú mester érkezésével várták a szárnyak bevonásához megrendelt vásznat és az azt impregnáló cellon-lakkot, de az sem velük, sem postán nem érkezett meg. A budapestiek, sajnálatosan hónapokkal később teljesítik a szállítási kötelezettségüket – panasolja Ludányi Béla a cserkészsrepülők műszaki vezetője. Korábban megtörtént az is, hogy a segítségül küldött szakemberek elrontották azt, amit addig a helyiek jól elkészítettek. Ráadásul országnak-világnak azt hirdették, hogy ők építették a szentesi cserkészsrepülők gépeit. Így hiábavalónak tűnik minden igyekezet, ha azok is gáncsoskodnak, akiktől a megértést, a segítséget várták a szentesi repülés megteremtői. Ennek tudatában írta levelében Ludányi Béla Rubik Ernőnek '36 szeptemberében, hogy „a Cserkészsövetséget ki akarom kerülni, nehogy úgy járjak, mint az idén, hogy elmaradt a repülés."

Szerencsére a Bonczos Miklós vezette csoport akarása nem tört derékba az okvetlenkedők *csínytevései* ellenére sem. A Szentesen megjelenő megyei napilapban újabb csipkelődő írás jelent meg augusztus végén. Most azzal fricskázzák a cserkészsrepülők vezetőit, hogy azok a gépépítők lelkét, Vass Mihály műbútorasztalost elküldték négy hétre Esztergomba, hogy ott tanulmányozza Rubik Ernő üzemében a tervezett új gép, a Weis Manfréd családja adományozta vitorlázó, a Vöcsök építését. A közlés megfelelt a valóságnak, csak éppen azt felejtette el közölni a csipkelődő – pedig tudhatta –, hogy a budapesti cég a szárnyak befejezéséhez nélkülözhetetlen cellon-lakkot, a sokszoros határidőtúllépés ellenére sem szállította le. Az egyik gép már valóban üzenképesen várta a berepülést, de akkor a szolnokiaktól kölcsönkért csörlő műszaki hibája gördített újabb akadályt a régvárt első szentesi felszállás, a Zögling I. berepülése elé, pedig Rubik Ernő

október 14-i jegyzőkönyvében a 24-01 gyártási számú gép alkalmassági bizinyítványának megadását javasolja lejtőmenti és csörlővontatásos minősítéssel. Az időközben elkészült szállítókoocsival Esztergomba vitték berepülni a gépeket, ahol kiváló minősítést nyertek. A következő év tavaszára, '37-ben megyei és társadalmi segítséggel elkészült a 90 IE-s, 7 hengeres Sudebaker gépkocsi átalakítása csörlőautóvá. A munkákat Szentesen végezték el saját tervek szerint. A csörlőszerkezet kiválóan működött.

Egy másik ok is teherként nehezedett az előrejutást szorgalmazók vállára. A 24-02 gysz. gép már korábban elkészült. A város még mindig nem hozta rendbe a repülőteret, hanem a polgármester javaslatára, annak zalbal történő bevetését határozta el a közgyűlés – mint erre már korábban utaltam. Ezzel nemcsak a szentesi cserkészek repülését odázta el, hanem az idegenforgalmi célú repülést, a turisztikai leszállóhely befejezését is egy ével eltolta. (1936 áprilisában dr. Lakos István polgármester egyéb, más előre lépést is akadályozó magatartása miatt „nyugdíjazását” kényszerült kémi. Október 3-tól Kanász Nagy Sándor lett Szentes polgármestere)

Ennyi ellenlépéssel nehéz volt megőrizni a legtisztább jóindulatnak is, pedig akkor, a gépépítés költségein túl már '35-ben 13–15 000 pengő megtakarításuk volt hangárépítésre. Három repülőgép tárolására alkalmas, vályogfalú hangár tervvázlata elkészült, amelyben a javítóműhely, a pihenő, a háló, a konyha, a kamra és két WC is helyet kapott volna. Készen volt a rövidhullámú adó-vevőberendezésük is, amelyet a repülés céljaira terveztek fölhasználni. A készülék morze és fónia üzemmódban egyaránt működött. Gép- és hangár építésre a megyei írségalapból kaptak további 5700 pengőt.

A Bonczos-féle repülőalap mostmár anyagilag lehetővé tette és a cserkészek vezetői is elérkezettnek látták az időt utánpótlásuk

2003/XV. 1-2.

nevelésére, a modellezés megindításával. Ladányi Béla 1936 novemberében erről így ír Rubik Ernőnek "[...] könyvre is szükségem volna t.i. a modellezést szeretném megkezdni az iskolákban." Ismereteink szerint korábban, szervezett repülőmodellezés nem volt a városban. Egy helyen találtunk utalást arra, hogy Vass Mihály műbútor-asztalos '35-ben megépítette Rotter Lajos Karakán vitorlázó gépének 2 méteres fesztávú, repülőképes modelljét.

Vitéz Bogyay Kamill csendőr százados, a cserkészrepülők sportelnökének javaslatára, a főispán ajánlásával a megyében rendezett belépődíjas műsorok, bálak bevételének egy csekély hányadát is a cserkészrepülők támogatására fordították '38-tól. Vitéz dr. Bonczos Miklós vármegyei tiszti főügyész javaslatára a megyei főispán – a belügyminiszter kivételes jóváhagyásával – engedélyezte a tervezett hangár építéséhez való hozzájárulást 1500 darab téglajegy kibocsátásával. „Minden téglajegy 50 darab téglát tartalmaz és 1,50 pengő árban lenne kiadva” – írja a belügyminiszternek jóváhagyását kérő levelében a szentesi cserkészrepülők elnöke. Ezen fölül még jelentős építőanyag mennyiséggel segített a Zsoldos Rt. és néhány más vállalat is. Szentes város a terület díjtalan biztosításán túl évi 1500 pengő adományaival mutatott példát a repülés létrehozásáért. Még '35 októberében összejöttek a város cserkészvezetői, hogy megvitassák a befolyt pénzügyi felhasználását, és ellenőrző bizottságot hoztak létre dr. Péchy Kálmán kórházi főorvos, dr. Máthé Jenő orvos, mindketten cserkésztisztok, és Turbucz Imre banktisztviselő részvételével. Később alapították meg a mozgalmat irányító választmányt. Vitéz dr. Bonczos Miklós nemzetépítő kezdeményezése országos példává lett.

Szentes repülői, a város az úrbéri teher-től szabadulásának évében, – ha az örökváltóság centennáriumának ünnepségén nem is –

mégis tudtak repülni saját terükön a Bonczos-féle repülőalap jóvoltából. A cserkészrepülők nem hagyták, hogy a restség, a megárahagyottság uralkodjon rajtuk. A felelőtlen ígéretés sem húzhatott barázdát a terv és annak megvalósulása közé.

A repülés megkezdésének évében, 1937-ben visszaesett a községek támogatása. Dr. leveldi Kozma György főispán 259/biz.1937. számú levelében hívta fel a községi főjegyzők figyelmét, majd indítványozta, és az érdekeikre „[...] való tekintettel ajánlotta a szentesi vitorlázó repülést Jegyző úr legjobb indulatába, egyben felhívom – írja –, hogy a szentesi cserkészvitorlázó egyesületnek adja meg a legmesszemenőbb erkölcsi támogatást, és minden erejével hasson oda, hogy az egyesület – a község anyagi viszonyaihoz mérten – költségvetésileg biztosított anyagi támogatásban részesüljön.”

Csak a Horthy Miklós kormányzó kezdeményezte repülőalap meghirdetése után jelent meg egy belügyminiszeri titkos ajánlás a sportrepülés költségvetési támogatásának lehetőségére. A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap, melyet az államfő 70. születésnapján, 1938-ban hozott létre, azt már nemzeti méretekben, ugyancsak közadományból támogatta, segítette és formálta a háborúra készülő ország katonai repülésre előkészítő sportrepülőit. A Bonczos-féle repülőalap két évvel előzte meg a Szent István évében létrehozott Nemzeti Repülőalapot, de céljában azonos volt mindkettő: a magyar repülés felvirágoztatása.

FELHASZNÁLT IRODALOM

Csongrád Megyei Levéltár Szentesi Levéltára. 1935–1938 főispáni- és alispáni-, valamint polgármesteri iratai.

Csongrád Megyei Levéltár Szentesi Levéltára. A szentesi cserkészrepülők és Rubik Ernő levelezése 1935–1939.

Csongrádmegyei Hírlap, 1933–1938. évf.

Alföldi Újság 1935–1938-ban megjelent számai.

J E G Y Z E T E K

¹ Vitéz dr. Bonczos Miklós 1897-ben született Nagyszalontán. A Ludovika Akadémiát 1915-ben végezte el. Az összeomlás után, 1919-ben a HM-ben dolgozott. Jogot végzett 1921-ben, majd 25-től ügyvéd Szentesen, ahol a szülei is éltek. 1933–37 között Csongrád vármegye tisztí főügyésze, 1937-ben főispán, majd 1938–42 között belügyi-, 42–44 között igazságügyi államtitkár, 1944. augusztus 8-tól a Sztójay-, majd a Lakatos-kormány belügyminisztere. 1971-ben halt meg az argentinai emigrációban.

² Az 595. sz Bethlen Gábor Cserkészcsapat motornélküli repülő szakosztályát – valójában repülőraját – sajátágosan, mindenképpen szerencséjére, valamennyi támogató a sajátjának tekintette. A

városi vezetés és az önállóságot remélő repülő cserkészek ezért „szentesi cserkészrepülőknak”, „Szentesi Cserkészrepülő Egyesület”-nek vagy egyszerűen csak „sportrepülőknak”, a vármegyei tisztikar „megyei cserkészrepülőknak” nevezte a cserkészcsapat motornélküli repülő szakosztályának tagjait. Az önállósodáshoz és megyei cserkészrepüléssé váláshoz már 1939-ben elkészült az alapszabály, ‘40-ben terjesztették fel a minisztériumba a főispán útján, de a belügyminiszteri jóváhagyás csak 1943-ban, akkor is a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Elnökségének kérésére engedélyezte az önállósodási átszerveződést. Ekkor vette fel a Csongrád Megyei Cserkészrepülő Egyesület nevet. A helyi támogatás elnyerése szempontjából az eredeti állapot volt a megnyugtatóbb.

„... MÉG A RÉGI ÖREGÖKTŰ ’ HALLOTTAM ...”

ZSÖMBÖR ATTILA

A villányi bor históriája



A Villányi-borvidék Magyarország legdélebben fekvő borvidékén, a Villányi-hegység fennsíkjain és lejtőin terül el Baranya megyében. Ez a vidék kitűnő földrajzi adottságokkal rendelkezik a szőlőtermesztéshez: alapközete mészkő, melynek fedője több méter vastagságú lösz; éghajlata mérsékelt, mediterrán hatással, ami különösen a déli lejtőkön érvényesül. (Hőösszegben és fényben a leggazdagabb borvidékünk.) Ennek köszönhetően a borvidéken a legkiválóbb, minőségi szőlőfajtákat termelik. A vörösborok (kékoportó, kékfrankos, cabernet sauvignon, cabernet franc, villányi rosé) sötét színűek, testesek, lágyak és bársonyosak. Ezeket a borfajtákat kell dominánsnak tekintenünk a Villányban, de mindenképpen meg kell említeni a tartalmas és finom hárslevelű és olaszrizling fehérborokat.

A vidék története

Villány, a borvidék névadó települése már a történelem előtti korban lakott volt. A város fölötti Templom-hegyen, a kőbányában talált kőeszköz- és agyagedény maradványok, valamint a környéken előkerült bronzkori tárgyak (csákányok, lándzsahegyek, stb.) mind fejlett kultúráról tanúskodnak. Az utolsó őskori nép, mely a vidéken megtelepedett, a kelta volt. Másutt talált szőlőmagleletekből a kutatók arra következtetésre jutottak, hogy a kelták a Kárpát-medencében már termesztettek szőlőt. Így a szőlőművelés eredete Villányban is feltételezhetően a keltákig, bizonyíthatóan a rómaiakig nyúlik vissza. Tény, hogy a baranyai szőlőtermesztő területek a római uralom alatt indultak fejlődésnek.

A Villány tözsomszédságában, a Szár-

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



somlyó (a borvidék legnevezetesebb hegye) lábánál talált padlófűtéses, fürdőmedencékkel, mozaikokkal díszített római villa maradványai és az itt föllelt, a szőlőtelepítést megörökítő oltárkö a rómaiak tartós jelenlétét és szőlőművelésük fejlettségét bizonyítja. (Az oltárkö felirata szerint a gazda, fia, Venatus segítségével 400 arpensis, kb. 50 hektár) nagyságú szőlőt telepített.

A honfoglalás idején Villány az első szállásbirtokok közé tartozott. A Kán, Kátán, és a Bor nemzetségek voltak az első birtokosai, majd az állan alapítást követően valószínűleg királyi birtok volt. A tatárdúlást követően a magyarság főleg a várak környékén, illetve azok védőövezeteiben művelte a szőlőt. Erre utal, hogy IV. Béla király 1249-ben, a szársonlyói vár alapítólevelében említte Harsány határát a szőlőkkel. A tatárjárást követő évszázadokból fennmaradt iratok – mint például Villányi Pál fia Márton és László birtokfelosztó határjárási irata 1352-ből – mind említik a villányi szőlőket, s ezzel a művelés folyamatosságát igazolják.

A török uralom előtt a Villányi-hegység környéke sűrűn benépesült terület volt. A hegység déli előterében húzódó út mentén több falu jött létre (pl. Perecske, Hídvég, Zsáklak, Marótfalva stb.). Arról, hogy a

szőlőtermelés a borvidék területén egy ideig még a török uralom ideje alatt is folyt, a korabeli török adóösszeírások és egyéb iratok is tanúskodnak. Ezek szerint Perecske 1559-ben 110 köből bort adott. A borkészítés mennyisége jelentős méretű szőlőterületekre enged következtetni. A hódoltság későbbi évtizedeiben ez a vidék is sokat szenvedett, és Villánnal együtt több település is elpusztult.

Az arra járók csak magas

fűvel benőtt faluhelyeket leltek az elborzotodott tájban. Az állandó harcok többször menekülésre kényszerítették a lakosságot, változás csak a törökök kiűzését követően, az 1687-es nagyharsányi csata után következhetett be.

Villány és a környező falvak 1690 után kezdtek benépesülni. A korábban tiszta magyar lakosság helyébe a Csemovicz-Monasterly-féle tervezett telepítés keretében – 1692 és 1695 között – először szerb (rác) népesség érkezett az elpusztult falvakba. A század végén már rác lakosságú kincstári településként jegyezték Villányt. Hasonlóan szerbek lakták Palkonyát, Kövesdet és Jakabfalut is.

Mai ismereteink szerint a rácok hozták magukkal a kadarkát, valamint a balkáni vörösborkultúra ismereteit a XV. századtól kezdődően. Így az ő nevükhöz fűződik a villányi vörösborkultúra megteremtése. A korabeli összeírások néhány évvel a török kiűzése után, az újratelepülés idején – 1696-ban – Villányban mindössze 20 kapásnyi szőlőt említenek (egy kapás kb. 200-250 négyszögöl). Villány akkor a siklósi uradalomhoz tartozott és így 1699-től Savoyai Jenő, a kiváló hadvezér birtoka volt. 1702-ben már 150 kapásnyi szőlő volt a Villányi hegyen, s másfél évtizeddel később 32 szerb szőlőműves nevét jegyezték fel. Savoyai Jenő

26 falu birtokosa volt, és az általa birtokolt területekből formálódott a Bellyei-uradalom, amelynek története szorosan kapcsolódott Villány és a villányi szőlőtermesztés történetéhez. A tudatos uradalmi gazdálkodás eredményeképp az 1720-as, Acsady-féle országos összeírás már jelentős nagyságú, 800 kapásnyi szőlőterületet említ, amelynek negyede uradalmi szőlő, a többi a jobbágyság telepítése. Az adatok azt mutatják, hogy az új lakosok a török uralom alatt beerdősült szőlőskerteket kitisztították és ezen kívül új szőlőket is telepítettek annak ellenére, hogy a sors nem kímélte a lakosságot. Az újabb háború, a Rákóczi-szabadságharc, majd a háborút követő járványok (pestis) sok áldozatot szedtek.

A villányi szőlőkultúra továbbfejlesztésében a Bellyei uradalom a XVIII. század közepétől még inkább meghatározó szerepet játszott. A török uralom alatt megfogyatkozott lakosság pótlására a XVII. század végétől Villány körzetébe rációkat telepítettek be. Az 1740-es évek elején még csaknem kizárólag szerb lakosság élt Palkonyán, Kövesden, Villányban, Virágoson. Aztán 1745-től kezdve fokozódott a német telepesek beáramlása a térségbe. Először a ma Villányhoz tartozó Virágos vált tisztán németajkú településsé, majd Palkonyán is megváltozott a nemzetiségi összetétel.

Villány 1753 és 1755 között vált német többségű településsé. A szerbek folyamatosan háttérbe szorultak, és a szőlők többsége is a németek kezébe került. A német betelepítést valószínűleg nem csak a népesség pótlására végezték, hanem az is szerepet játszott, hogy az 1736-ban elhunyt Savoyai Jenő hercegi birtoka visszaszállt a királyi kamarára. A kamara a birtokot 1780-ig két örmény bérlő, Lázár Lukács és Kis Izsák használatába adta. Ők pedig minél nagyobb hasznot akartak nyerni az uradalomból. A korabeli értékelés szerint a rációk tunyasága és tudatlansága akadályozta a korszerű uradalmi gaz-

dálkodást, a nagyobb jövedelem elnyerését, ezért szükség volt szakismerettel rendelkező, szorgalmas munkaerőre. A németek (svábok) betelepítését tehát ez is indokolhatta.

Így aztán – a megnövekedett szakértelemnek köszönhetően – minőségi javulás állt be a szőlő- és bortermelésben, ráadásul a meglévő szőlőfajták (Hajnal, Lisztes fehér, Hárslevelű, Ökörszemű törökszőlő, Muskotály, Tótfekete, Kadarka) mellett a ráció nálunk is honosították a Portugieser és az Oportó – ma Kékportó – fajtaikat. Egyes kutatók szerint a Kékfrankos (Blaufränkisch) is a németek által érkezett Villányba.

1785-ben, amikor Mária Krisztina főhercegnő volt az uradalom tulajdonosa, és a németek is többségbe kerültek a faluban, már 984 kapásnyi szőlőt említ az uradalom mémoke: „Legbecsessebb a 984 kapásnyi I. osztályú, déli fekvésű szőlőhegyünk volt, mely a község nevét viselte és igen termékeny és elsőrendű bort termelt.”

A fejlődés a présházak, pincék építésében is megmutatkozott. A szőlőhegyben a legtöbb jobbágnak nem volt pincéje. Ők szüretkor szekerekre egy nagy hordót állítottak, és ebben az ún. „fennálló hordóban” hordták haza a falu mellett található pincékhez a szőlőt. A falvak közelében épült pincesorok – melyek kifejezetten a német falvak jellemzői – közül a legszebbek épp Villányban és környékén, Villánykövesden és Palkonyán találhatók. E pincesorok építése 1760 körül kezdődött. A szőlő feldolgozását és a bor kezelését, értékelését is itt végezték. Az említett „szüreti szekér” használata – ami az ország egész területén elterjedt – egészen a XX. század közepéig átlagosan fennmaradt.

A pince-, és présházépítés a XVIII. század második felében megindult a szőlőhegyen is. Kezdetben a német népi építészetre, a „Fachwerk”-re jellemző favázás présházak épültek, ám ezekből mára már szinte hírmondó sem maradt. Haas Mihály püspök is a szőlőhegyi épületek általánossá válásáról írt

2003/XV. 1-2.

Baranyáról szőlő 1845-ben készült könyvében: „Baranyában a szőlőhegyekben igen számos a csinos pincéház. Ide addig jár a baranyai ember, míg bor van benne. Itt éli ő napjait, borbba fojtva gondjait...”

A régebbi prэшázak általában a szintvonalakkal, dűlőutakkal párhuzamosan feküdtek. A prэшázba belépvé a szőlőműveléshez, borászathoz szükséges eszközök, szerszámok mellett mindenütt megtalálhatók a vöršbor-készítéshez szükséges fakádak (kaca, káci, vagy pódíng), valamint pihenőhely vagy pihenőszoba. (A vöršbor erjedésekor 3-4 óránként kell csőršszőlni, azaz a törkőlykalapot lenyomkodni, ezért a gazdának ott kell aludnia.) A pincők 3-5 méter mélyre vannak leásva, így a bennük lévő 12-15 °C ideális a vöršborok számára. Ezen pincők jelentősége a magántermelés erősödésével egyre növekedett.

A villányi szőlő- és borkultúra néhány évtized alatt bámulatos fejlődésen ment keresztül, híre nemcsak országhatárokon, hanem kontinenseken is átívlt. A villányi borok már az 1800-as évek közepén eljutottak a tengerentúlra. A New Yorkba küldött borszállítványban 1841-es évfáratú villányi borok voltak. Haas Mihály azt írja, hogy a villányi bort „vitetik Pestre, Bécsbe stb., de főleg Bécsbe, Verőcebe, és Stájerországba...tőbbnyire Mohácsra vitetik, innen aztán Pestre, Bécsbe még Brasíliaba is.” Hogy milyenek is voltak ezek az egész világon elismert „villányik”, arra leginkább Höblíng Miksa idézete adhatja meg a választ: „Boraink királya mind erő, mind jó íz által a kitűnő villányi, melynek minősége vetekszik a legjobb burgundival...” (Gondoljunk bele, amin ma oly nagy erővel fáradozunk - boraink külföldön való értékesítése - az 160 évvel ezelőtt már mindennapos dolog volt.)

Az uradalmi gazdálkodás fejlődése, az országutak kiépülése, a tájegységek közötti kereskedelmi kapcsolatok erősödése következtében a hegyvidék és síkság találkozásá-

nál fekvő Villány jelentősége egyre nőtt. A bortermelés mellett a kereskedelem és az ipar is fejlődött. A németek száma tovább emelkedett, és 1864-ben már 1320 német s mindössze 25 rác és 8 zsidó élt Villányban. A szőlőtermelés a jobbágyszabadítást követően még inkább erőre kapott. A fejlődést egyedül az európai szőlészet-borászatot váltságba taszító filoxéravész törte meg a XIX. század végén.

A XX. század a szőlők újratelepítésével és új fajták kikísérletezésével kezdődött. Ebben vezető szerep jutott az Amerikából behozott - itthon addig ismeretlen - szőlőfajtákból létrehozott Teleki-oltványoknak, melyek a filoxérának ellenállva benépesíthették az egész ország szőlőföldjeit. A villányi szőlőterület 1914-re érte el a filoxéravész előtti nagyságát. Korszerűbb, magasabb szintű bortermelés jött létre, de a világháború azonban ismét megállította a fejlődést.

A korábbi időkben a villányi bork jelentős felvevő piacot jelentettek a délre fekvő szerb és horvát területek, amelyek a háború kirobbanását, a Délvidék elvesztését követően megszűntek a villányi bortermelők számára. Az egyharmadnyira csökkent országban előállt borfelesleg, illetve az 1920-as évek végén kirobbant gazdasági válság még reménytelenebbé tették a kisbirtokosok és kereskedők helyzetét. Olyan alacsony volt a bor ára, hogy a gazdák a Teleki-oltványokat nem tudták megverni, és inkább simavesszővel telepítettek. Fellendülés az 1930-as években következett be, de ez az újabb háborúra való felkészülésből fakadt. Villány a hadseregnek szállított bor jövedelméből fejlődött.

A II. világháború végéig az uradalmi és a kisbirtokos szőlőművelés egyaránt jellemezte Villányt. A főhercegi uradalom egészen az 1940-es évek közepén bekövetkezett államosításig fennállt, s ezzel megszüntették mindazt, amely hosszú évtizedeken keresztül biztosította Villány számára a fejlődést és egyáltalán a létet. A főhercegi uradalom mel-

lett Villányban több kisebb-nagyobb gazdaság és uradalom is működött. Feltétlenül említésre méltó a Schaumburg-Lippe hercegi uradalom által létrehozott (1912) pezsgőgyár, amelyet az uradalmi főépület mellett építettek. A pezsgőgyár „Cremant Rose” pezsgőjével országos hírnevet szerzett, azonban az I. világháború idején a herceg Dél-Amerikába költözött, s így a gyárat a Magyar-Olasz Bank vette meg, majd adta el a Littke családnak, akik a pezsgőjog megszüntetését követően a Teleki-szőlőtelepeknek adták tovább. Jelentős szőlőterületekkel rendelkezett herceg Montenuovo Alfréd, a korábbi Batthyány-uradalom birtokosa, aki a villánykövesdi Batthyány-pincében rendezte be uradalmi pincészetét. Emellett meg kell még említeni a Villány szőlő- és bortermelésében nagy szerepet játszó borkereskedőket. A két világháború között a nehézségek ellenére a Schuth, Spitzer, Schwabach, Proksch és Fürst családok még jelentős forgalmat bonyolítottak le, és a villányi bor ismét eljutott külföldre. Az említett kereskedőcsaládok hatalmas pincéket építettek (még az előző század közepén), és a villányin kívül más vidékek borait is felvásárolva Villányt jelentős borkereskedelmi központtá tették.

Az időszakban mind az uradalmak, mind a kereskedők, mind a termelők közül többen is palackoztak. Az egyik legismertebb pince a falu közepén Nagyréthi és Kisgyimóthi Gyimóthy Jákó tulajdonában volt. A Gyimóthy-pince a jellegzetes villányi vörösborkok mellett fehérborokat – köztük rizling aszút! –, sőt saját villányi termésből (a magyar bortermelés történetében leginkább Arad-Hegyaljáról, Ménesről ismert) vörös aszúbort is palackozott. Ez a kadarka aszú Villány egyik különleges értéke volt.

A II. világháborút követő évtizedek borzalmas változásokat hoztak Villány életében. A háborús bűnösnek tekintett németek egy részét kitelepítették, az itthon maradottak pedig egyre romló gazdasági és társadalmi

viszonyok között élve még anyanyelvüket is csak egymás között használhatták. A kitelepítettek helyére új telepések érkeztek, első sorban nincstelen, urasági cselédek. Közülük alig értettek néhányan a szőlőműveléshez, sok új gazda tönkrement, eladósodott. A szocialista nagyüzemi gazdálkodás megteremtésére irányuló politika nem sokáig tette lehetővé az egyéni gazdálkodást. Az uradalmakat már 1945-ben állami kézbe vették, s a javakból Szőlészeti és Borászati Szakiskolát és Szőlőoltvány – termelő Állami Gazdaságot hoztak létre. Az első termelőségvetkezeti csoport „Új Alkotmány” néven jött létre, és számos összevonást – a többi termelőegységgel – és átszervezést követően ma is gazdálkodik (ma: Villányi Borászat Rt.). A dűlők egy részét szántóföldi művelés alá fogták, egész szőlőföldet vágtak ki, így pótolhatatlan veszteségeket szenvedett el Villány. Ezek közül talán a legfájdalmasabb a világhírű Kadarka Aszút adó kadarka szőlők kivágása volt.

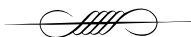
A rendszerváltás óta Villány mára kezdi kiheverni az elmúlt évtizedek sérelmeit, borai ismételten a legmagasabb nemzetközi elismeréseket kapják, köszönhetően annak a számos magasan képzett borásznak (Bock József, Gere Attila és Tarás, Tiffán Ede stb.), akik arra tették fel az életüket, hogy Villány megint ott díszeljen a legnagyobbak között.

BIBLIOGRÁFIA

- Borbarát*. 1999. tavasz. IV. évf. 1. sz. 31-40.
Borbarát. 1999. ősz. IV. évf. 3. sz. 68-73.
 LAPOSAJÓZSEF: *Villány: Borvidékek Összege*. Budapest, 2001, Aduprint.
 HERNÁDI GYULA: *Villányi borok*. Budapest, 2002, Kossuth K.
 HAJÓS Györgyi (szerk.): *Borok könyve*. Budapest, 1995, Kossuth.
 TÖRÖKSÁNDOR – MERCZ ÁRPÁD: *Magyar borkultúra*. Budapest, 1997, Mezőgazda Kiadó.

R ÓNYAI LÁSZLÓ

Népi nevetéskultúra a középkori Európában



A középkori Európában élő népek hétköznapjait a sorozatos ünnepek színesítették – ezen ünnepek közé tartozott a húsvét, május elseje, Szent-Iván nap, karácsony, újév, vízkereszt, farsang és az őszi mulatságok. Ilyenkor a munkát felfüggesztették, ettek, ittak, a pazarlás volt jellemző ezekre a napokra szemben a takarékoskodó hétköznapokkal. Az ünnep a hétköznapok ellentétét fejezte ki, a világ a feje tetejére állt ilyenkor. A kora újkori Európa kedvenc témája volt az ünnepelés, a „*feje tetejére állított világ*”. A kezdenéyzés a társadalom alsóbb néprétegeiből indult el, és népi kultúrának nevezzük őket. Viktor Turner „*struktúra-antistruktúra*” társadalmi modellje szerint, ha a társadalmi különbségeket rögzítő struktúra szilárd, és ha a csoport tagjai legalább elvileg elismerik egymás közti egyenlőségüket, akkor bármiféle embercsoport közösségként együttműködhet, épp ezért már a legkezdetlegesebb emberi társadalom is gondoskodik arról, hogy a közösség tagjai elismerjék a „közösség” és az „antistruktúra” értékeit. Ezt szolgálják a *szer-tartások* (ünnepi, mezőgazdasági, emberélet fordulópontjai, társadalmi élet fontos eseményei). Ezen alkalmakkor visszajára fordították a hétköznapokat: profanizálták a szent dolgokat, orgiákat, féktelen lakomákat rendeztek, stb. Ezek az események kételyt ébresztettek a közösség vezetői között hatalmasságuk érvényében, és szimbolikus kárpótlást adott azoknak, akik a struktúra szerint előnytelenebb helyzetben voltak. A bolondozás forrásai keletkezhetek a társadalmi struktúra részeiben (vásártereken), jöhetett kívülről vagy a társadalom peremvidékeiről (idege-

nek, vándorok, remeték), a társadalom alsó rétegeikből.

Hatásaival a keresztény egyháznak is szembe kellett néznie már az őkortól kezdve, mert pogány szokásoknak tekintették. A *germán népek krisztianizálását tekintették a legfőbb feladtnak az egyháziak, és Szent Gergely kijelölte a helyes módszert: nem az ősi pogány népszokások közvetlen felszámolása a cél, hanem azok megszelídítése, a keresztény kultuszba kell fokozatosan beépíteni* (szinkretizmus). Kompromisszumnak nevezhető ez az egyház részéről, *Aquinói Szent Tamás* pedig azt vallotta, hogy a tréfa és a szellemes élcelődés szükséges a lelki felüdülés és a társas érintkezés szempontjából. Elismerte a szórakozás, a tréfa, a játék jogosságát, a színészek célja, hogy az embereknek enyhülést nyújtson. A túlzó és rendezetlen élvezetnek viszont szigorúságot kell parancsolni. Az ünnepek alkalmával más eszközöket is felhasználtak, például a legdúsasabb korszokat, tálakat, tányérokat. A házak falait gyakran díszítették zarándoklatok alkalmával vásárolt emléktárgyakkal. Egy-egy nagyobb ünnep alkalmával valamely búcsújárárhelyen tett zarándoklat nagy eseménynek számított egy egyén életében. Ruházatukkal is kifejezhetők a normális naptól való eltérést, a nők férfi ruhába, a férfiak női ruhába öltöztek, álar-cokat viseltek, „Böjt” és „Farsang” képeben jelentek meg, az előbbiként kövének öltözve, esetleg húst aggatva a jelmezre, piros pozsgás álarokban, az utóbbiként vékony, öregasszony jelmezében. Az ünnepekkel kapcsolatosak a különböző egyházi és világi *rítusok*. Az itáliai versmondók először mindig

keresztet vetettek, a bonyolultabb rítusokra csak különleges alkalmakkor került sor. Szent Iván-éjjel (nyári napforduló éjjelén) tűzgrás, folyóban fürdés volt szokásban. A tűz és a víz a megtisztulás szimbólumának számított. A keresztény egyház ezzel átvett egy kereszténység előtti ünnepet, és saját képére formálta azt. A népi kultúra annyira összefonódott a féktelen vigadással, hogy egyenlő lett a kameváli kultúrával. A kamevál a néretből átvett fasching szóból ered és elkülönült a hivatalos (egyházi-állami) ünnepektől. Az utódainak a fennálló társadalmi hierarchia szentesítése a cél, az előbbinek pedig az egyetemes szabadság és bőség az eszménye, a tilalmak „legális keretek” közötti megszegése.

A farsang

A farsang különösen Dél-Európában az év legnagyobb népi ünnepe volt, ilyenkor nyíltan ki lehet mondani a belső merész gondolatokat, a színjátékok fő szezonjának számított. A farsangok területenként változtak, *nem volt két egyforma ünnep*. A színházi előadásokat a városközpontban, szabad ég alatt tartották, és nem volt éles határ a színészek és a nézők között. A farsang ideje december végén vagy január elején kezdődött és nagyböjt idejéig tartott. A csúcspont húshagyókeddre esett. Egy 17 századi angol forrásból: *akkora sütés, főzés, tésztagyúrás, kevergetés-kavargatás, fűszerezés folyt, hogy az ember azt hitte mindenki két havi adagot akar bendőjébe tölteni*. Keményen folyt az italozás is. Az emberek énekeltek és táncoltak az utcán. Oroszországból egy angol utazó feljegyzése: *„úgy isznak mintha ez lenne az utolsó alkalom”*.

Hangszereket is használtak, ilyen volt a holland romelport: a félig vízzel telt cserépfazék száját disznóhólyaggal kötötték be, ha a hólyag közepébe nádpálcát dugtak, s a hüvelyk- és a többi ujj között mozgatni

kezdik, a hangszer a disznó rőfögéshez hasonlatos hangot ad. Álarc viselése is megszokottá vált, bolondnak és vadenbernek öltözött emberek rohagáltak az utcákon és a kezükben levő disznóhólyaggal vagy pálcával jól fejbe verték az arra járókat. Az állatokat sem kímélték: a kutyákat pokrócra a levegőbe dobálták, kakasokat addig dobálták kövel, míg el nem pusztultak. Más *kötöttebb események* zajlottak a farsang utolsó napjaiban a főtéren. Egyletek, társaságok szervezésében előadások zajlottak, melyek három elemből álltak:

- első felvonásban a mozgatható színpadon óriásnak, örögnek, stb. öltözött szereplők vettek részt
- versenyek: gyűrűkötés (felfüggesztett gyűrűt futás közben lándzsájukkal kellett leakasztani), lövész, futóverseny, vízi- és szárazföldi harci játékok, tornák, futballmérkőzések, kötélhúzás.

- színjátékok: többször bohózatot adtak elő. Beszédés jelmezeket használtak; Farsang, Böjt, Kolbász Jancsi, Pácolt Hering, Tőkehal Pista. A Farsang és a Böjt csatájára a valóságban is sor került.

A farsangnak három fő témája volt: *del, szex, erőszak*. Ilyenkor rengeteg disznó-, marha- és másféle húst fogyasztottak, és ezeket szimbolikusan is megjelenítették. Farsang idején a szexuális aktivitás rendkívül nagy volt. Sokan esküdtek farsang idején, népszűrők voltak a tréfas lakodalmas játékok is. Ebben az időszakban szinte kötelező is volt kétértelmű dalokat énekelni, fallikus jelentéssel bírt a kölnisbergi felvonuláson cipelt kolbász. A kakast és a disznót a bujaság jelképének tekintették, a szőrös erdei vadember és a medve a potencia jelképe volt. A verbális agresszió megengedettnek számított, álarcosok zaklatták a járókelőket, mások a katonai testületek ruháit vették magukra és „eladó” címet raktak rá. Nem volt ritka a súlyosabb erőszakos cselekmény sem. Moszkvában farsang idején mindig megnőtt az utcai gyilkosságok száma.

*Álarcában a vágy bejárta
a tereket és az utcákat
És a cenzor távollétében
a kéj meglátogat minden házat.*

A vers azt fejezi ki, hogy a farsang alkalmat adott arra, hogy az emberek kiéljék elfojtott szexuális vágyaikat. Mihail Bahtyin viszont úgy értelmezi a felfokozott szexualitást, mint a fennkölt dolgok lefokozását oly módon, hogy csúfosan összekapcsolják a táplálkozás, a szexualitás és az anyagsere megnyilvánulásaiival. Egyfajta *alászállításról* szól – közvetlen érintkezés a földdel elv. Az „ég, arc, fej” fenti dolgokat jelöli, a lentieket a föld, has, nemi szervek (közösülés, fogamzás jele), ülep (zabálás, ürítés jeleként). A lefokozásnak nemcsak megsemmisítő jelentése van, hanem pozitív, *újjaszülöt* értelme is.

Farsang jellegű ünnepek

Európában a farsang nem mindenütt bírt egyforma jelentőséggel. Fontos ünnepnek számított a Földközi-tenger térségében, Itáliában, Spanyolországban, Franciaországban és aránylag Közép-Európában. Franciaországban december 28-án ünnepelték a *Bolondok Ünnepét*, amit a fiatal papság szervezett. Bolondpüspököt, Bolondérseket választottak, szörnykép álarcra mögé bújtak, kerítőknek, színészeknek öltöztek, a kórusokon erkölcsstelen énekeket énekeltek, az oltár számyánál zsíros gombócokat ettek, kockajátékot játszottak. A *párizsi teológiai fakultás* felháborodott az eseményen, és *levelet adott ki* a Bolondünnep ellen. (1444. március 12.) Utálatosnak tartják és kárhoztatják a Bolondünnepet, ennek véget kell vetni. Ez az ünnep a pogányoktól származik, a pogányok vonzódtak a babonához. Az ünneplő papság korábban a boros hordó példáját hozták mentségül:

„Nemde a boros tömlők és hordók gyakrab-

ban szétrepedhének, ha csapjukat olykor ki nem nyitnánk? Mi pedig régi tömlők vagyunk és félig szétrepedt hordók.”

A teológiai fakultás felszólította az egyháziakat, hogy hagyjanak fel ezzel a szokással, ha másként nem megy egyházi vagy világi bíróság segítségével. A következőket kérték még:

- nem szabad ezen alkalomból bolondpüspököt vagy bolondérseket választani,
- bolondpüspök, bolondérsek nem használhatja a püspöki jelvényeket,
- úgyszintén tilos bolondpápat választani,
- nem szabad enni és inni az oltár körül amikor misét mondanak,
- nem szabad az egyházi személyeknek a bolondünnep ürügyén levetni egyházi ruhákat az egyházon kívül sem. Még kevésbé szabad álarcos vagy festett külsőt ölteni, vagy női ruhát felvenni vagy testüket közszemlére bocsátani néptömeg előtt.

• Eretnekség azt állítani, hogy az ünnep felszámolása hitbéli tévelygés.

A Bolondünnep is a szinkretizmus programjának szellemében az egyházi ünnepekkel függött össze, a vallási kultuszhoz kapcsolódott. Az ünnepet diákok és az alsóbb papság celebrálta, eleinte templomi ünnepek voltak, és legális keretek között folytak, csak később szorultak féllegalitásba, majd teljes legalitásba. Különösen Franciaországban tartotta szívósan magát.

Angliában ugyanez az esemény nem volt akkora fontosságú, ott gyermekpüspököt választottak és gyermekmisét celebráltak, 1541-ben megszüntették. Másik ünnepük a *Hock Tuesday* (Húsvét Kedd). A nők foglyul ejtették a férfiakat és csak váltságdíj fejében engedték őket szabadon. Május elsején a pünkösdi király és királynő játékos darabokat szerveztek. Vízkereszt utáni első hétfőn ekejátékot rendeztek. Itáliában Vízkereszt napján a „Böjt” öregasszony alakjában jelent meg és az ünnepség végén rendszerint máglyára került, a májusfát „Eszem-

iszoromszág" fájának hívták. Spanyolországban február 5-én Szent Ágota ünnepén a nők parancsoltak. Az őszi ünnepek középpontjában az evés-ivás jelen volt, de ezenkívül táncoltak, és szolga-úr egyenlősödizéssel játszottak, egymás asztalánál ültek, egész este egyenrangú félként társalogtak. Szent Bertalan-napján (augusztus 25.) Bolognában a *disznó ünnepek*én tartották számon, amikor a disznót diadalmenetben hordozták végig a városban, ugyanakkor Londonban ezen a napon vásárt tartottak. Persze ezekről a napokról sem hiányzott az evés-ivás.

Társadalmi megítélése

Az *uralkodó osztályok* ismerték és figyelembe vették a „kenyér és cirkusz” elvét. A hivatalos rítusokkal (nyilvános kivégzési rítusok, vesszőzés, koronázás, jelentős személyiségek ünnepélyes bevonulásai) az uralkodó osztály megpróbált *ellenőrzést gyakorolni a köznép felett*, míg a nem hivatalos rítusok az e kísérlet elleni tiltakozás kifejeződései voltak. Azok a cselekedetek, amelyek látszólag a társadalmi rend ellen irányultak, a valóságban a fennálló rend fenntartását és megerősítését szolgálták. A felső osztályok tisztában voltak a társadalmuk aránytalanságaival, és a biztonsági szelep nélkül nem maradhatott volna fenn. Az ünnepek végén elégették a Farsangot, ez egyben azt jelentette, hogy a szabadság ideje lejárt, most már a „józan visszatérés” következik. A felfokozott hangulat miatt gyakran került sor a hatóságokkal szembeni erőszakosságra, gyakran vezetett egy-egy ünnep lázadáshoz is, különösen egy rossz termés, vagy egy nagyobb adóemelés után. Rómában a rendfenntartók az utcákat járták. Az egyház erőteljesen szembefordult a földi élvezetekkel. Az erények: szűziesség, önmegtartóztatás, böjt- a követendő példa, minden engedelmény a bűnös emberi tökéletlenség jegyének számított. Az egyház viszont

belenyugodott az emberi természet megváltoztatatlanságába, és számtalan esetben kiegyezett azzal. Megtűrték a karnaváli profanizálást, ha a pap ágyast tartott, viszont egész bűnbocsánati rendszert fejlesztettek ki. Az ünnepek értelme annál komikusabb volt, minél kirívóbb volt a hivatalos vallásenkölcsi eszmény és a hétköznapi morál közötti ellentmondás.

Ha a *köznép szempontjából* nézzük az ünnepeket a farsang lehetővé tette, hogy a nézeteiket megismertessék, ösztönözzék a változásokat. Gyakran törtek ki felkelések vagy lázadások nagyobb ünnepek alkalmával, ez történt például Bázelen 1376 húshagyókeddjén, amit „gonosz farsang”-nak nevez az utókor. A vallásháborúk idején Franciaországban, 1580-ban Romansban az ünnep vérfürdővé változott és az öldöklés hamarosan a város környékére is áterjedt.

Összességében a népi nevetéskultúra több mint a népi humor komikus alkotásai. Ellenlábasa a hivatalos, komoly, dogmatikus egyházi és világi elit kultúrának, magasztos értékeket kicsúfoló, kíméletlen kritikával élt, amely fontos igazságok kimondását teszi lehetővé, a kulturális formák és tradíciók sokaságát sorakoztatja fel, megvoltak a saját esztétikai törvényei, mint a művészeteknek, szimbólumrendszerében ősi hiedelmek, félelmek, az emberi lét alapigazságai tükröződtek. Az idő haladtával ezek az ünnepek visszaszorultak, a hétköznapi viselkedési szabályok, etikettek változtak, meztelenséget egyre erősebben tiltották. Ez kulcsfontosságú lett az abszolutizmus kori udvari kultúra kialakulásában.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- KLANICZAY GÁBOR: *A civilizáció peremén*. Budapest, 1990.
- BURKE, PETER: *Népi kultúra a kora újkorban Európában*. Budapest, 1991. Századvég Kiadó
- Világosság*, 1983. évf.

FEJES BÁLINT ÉS KOVÁCS GERGŐ KÉPRIPORTJA



Visszatérés jó Selmecre

Kétezer-kettő novemberében a IV. Béla-kör kis csapata néhány földrajzos vendégjátékossal kiegészülve Selmecbányára indult – Zakar Péter tanár úr szervezésében – a miskolci egyetemistákhoz csatlakozva. Róluk annyit kell tudni, hogy –Trianon ide vagy oda – bizony sűrűn visszajárnak a jó Selmecre, őrizvén egyetemük évszázados bányász hagyományait. Esténként a város fölé magasodó hegyek zegzugos utcácskáinak egyik házában hosszú asztalok koré ülnek, iszogatnak, énekelnek és emlékeznek. Gyertyafényben ülnek, és emlékeznek régmúlt időkre, diákokra, tanárookra kiknek emléke e patinás városkában és szertartásaikban máig elevenen él.

Utunk során először Besztercebányán álltunk meg. Gyönyörű belvárosában megfér egymás mellett a reneszánsz, barokk és a szocialista éa csillagos dicsője.





*Nini! A barokk kapu címere a
büszke múlt tat idézi!*



*A „jó Selmec” síkatorai a közép-
kor hangulatába vezetnek vissza.*



Selmedbánya polgárai a pestistől való megmenekülésükben hálából emelték a Szentháromságot ábrázoló emlélművet.

Azt mondják, szinte minden magyar település elmondhatja magáról: Nálunk is megfordult Petőfi! (A költő nevét bátran behelyettesíthetjük Kossuthéra vagy Széchenyiére.) Íme egy raras épület, melyben a jeles költő ugyan csak diákoskodt kis ideig.





Selmedbánya bővelkedik azon helyekben, ahol szívesen – jó habzó serittal – várják a messziről jött vendéget.



A város hegyeinek csúcsát a korai órákban még abszintos kigőzölgések fedik el.



*Utunk utolsó állomása: Zólyom,
melynek várát magyar eredetű,
divatos színekben pompázó pán-
célvart őrzí.*



*Itt született a magyar reneszánsz
legnagyobb alakja, Balassi Bálint.*

Ízelítő legújabb kiadványainkból

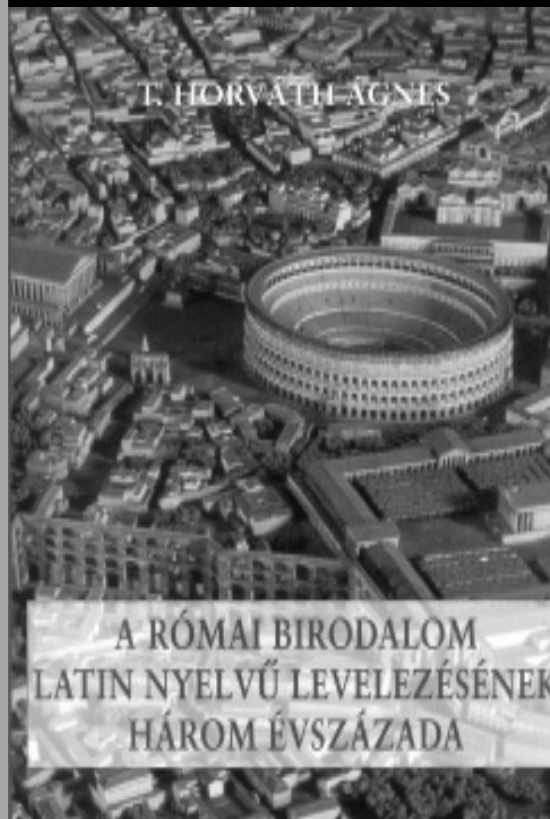
A szegedi repülés története

szerkesztette Pusztai János



KÖZLEKEDÉSTÖRTÉNETI TANULMÁNYOK

T. HORVÁTH ÁGNES



A RÓMAI BIRODALOM
LATIN NYELVŰ LEVELEZÉSÉNEK
HÁROM ÉVSZÁZADA

MEGRENDELHETŐK

A SZERKESZTŐSÉG CÍMÉN SZEMÉLYESEN,
LEVÉLBEN VAGY TELEFONON: 6725
SZEGED, BOLDOGASSZONY SUGÁRÚT 6.
INTERNETEN: BELVEDERE@JGYTF.U-SZEGED.HU
HONLAPUNK: WWW.BELVEDERE.MERIDIONALE.HU TELEFON:

06 62/544-759