



BELVEDERE

MERIDIONALE

SZEGEDI TÖRTÉNÉSZHALLGATÓK LAPJA XV. évfolyam 3-4. szám

„RAGYOGNAK NAGY ERÉNYEI
MÁR IFJÚSÁGA HAJNALÁN”



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

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 Bt. végezte

Borítóterv NAGY TAMÁS



Számunk az EMKE Kft.,
Oktatási Minisztérium,
Magyar Országgyűlés Oktatási Bizottság,
Mobilitás Ifjúsági Szolgálat,
Millenniumi Kormánybiztosi Hivatal,
Juhász Gyula Felsőoktatási Kiadó,
Szegedi Tudományegyetem,
SZTE JGYTFK Hallgatói Önkormányzat,



NEMZETI KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG
MINISZTERIUMA

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 konfe-
renciák 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.

A nemzetiségi kérdés Kossuth és kortársai szemében



BELVEDERE
Kiskönyvtár 13.

Tartalomjegyzék

Referátumok

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

Hajdani vármegyéink

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

Hadak útján

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

A közúti személyszállítás története

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

Parthiscum

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

Messzelátó

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

Téka

GEORGES DUBY: Nó a középkorban. (Ismereti: <i>Molnár Erzsébet</i>)	95
A Belvedere Meridionale Alapítvány hírei...	97

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

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

DÉR TERÉZIA

Megjegyzések egy középkori Szent István-himnuszhoz



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

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

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

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

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

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

5. Nato gaudet Hungaria,
dampnatur ydolatria,

*dícséreted száz dallama
hosszannázza patrónusod.*

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

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

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

*Hungária nagyon örül,
pogányság napja lemerül,
föléje égi fény derül,
szent híre sose szenderül.*

celestis datur gloria,
beata fit memoria.

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

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

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

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

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

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

*A tudományt megtízleli
bíres tudósok oldalán.
Ragygognak nagy erényei
már ifjúsága hajnalán.*

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

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

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



*Vigadj, Hungária anya!
magasztaljad véred-busod,*

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

A szöveg terjedelmének ingadozása összhangban állhat az ének már említett elterjedt-

ségével, népszerűségével. Ez az alkotás a himnuszköltészetnek ahhoz az igen jelentős ágához tartozik, amely ismeretlen szerzők tevékenységének eredményeként jött létre,⁸ s amelyet az egyes közösségek saját igényeik s ízlésük szerint alakíthattak.

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

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

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

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

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

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

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

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

Úgy gondoljuk, figyelmet érdemel a 2. versszakban kulcsszavaknak tekinthető „*Lucifer*” és „*Legifer*” szellemes használata. Az István-legendákban egyik megjelölés sem fordul elő. A Bibliában az első 5 alkalommal, a második csupán egy helyen lelhető fel.³² A Szentírásban a *lucifer* minden esetben az esthajnalcillagot jelenti, olykor szimbolikus értelemben. A strófa jó érzékkel vette észre a *lucifer* (*lux, lucis és fero, ferre*) szó etimológiája által adódó lehetőséget,

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

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

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

Úgy véljük, a strófa egészét tekintve nem teljesen alaptalan utalni Thancmar⁴² *Vita sancti Bernwardi episcopi et confessoris* című munkájára. Bernward későbbi hildesheimi püspökről olvashatjuk, hogy „*egregie indolis puer*” korában „*traditur domno Osdago ... episcopo*”, majd pedig „*meae parvitati [ti. Thancmaro] litteris imbuendus, moribus etiam instituendus*”.⁴³ Theophanu császárné később Bernwardot jelöli ki a leendő III. Ottó császár nevelőjévé. Erről a következőképpen ír Thancmar: „... *Theuphanu ... domnum regem fidei illius [ti. Bernwardi] literis imbuendum moribusque instituendum ... commendaret*”.⁴⁴ A tartalom és a kifejezőmód szembetűnő párhuzama talán arról árulkodik, hogy a strófa írója ismerte a *Vita Bernwardi* című munkát, s szavain annak ihletése érezhető.

A nyolcadik strófa lényegében István uralkodói tevékenységének kezdetére utal. Értelmezésünket a protorex életírásaiban fellelhető életszakasz-meghatározásokra alapozzuk. A legendák röviden áttekintik a gyermek növekedését, fejlődését, neveltetését, majd említést tesznek uralomra jutásáról. A kisebbik István-vita ez utóbbiról a következőképpen nyilatko-

zik: Géza halála után „a még gyermek (*adhuc puer*) Istvánt a főemberek és a nép kedvezése dicsőségesen az ország trónusára emelte, s ő lángoló lélekkel kezdett az igazság terjesztésébe, mert bár még gyermekévének virágjában járt (*pueritie annis floreret*), nem öntötte szavakba a szívét, hanem éppen hogy a szívébe zárta szavait”.⁴⁵ A nagyobb legendában az alábbi mondatokra bukkanunk: „A kisfiú (*infans*) királyfihoz illő nevelésben részesülve növekedett, miután pedig a gyermekkorból (*pueritia*) kinőve a serdülőkornak (*adulescentie*) épp csak az első lépcsőfokára hágott, atyja ... fiát, Istvánt jelölte ki utódául a nép kormányzásában”.⁴⁶ Hartvik püspök a kisebbik legenda alapján egyebek mellett a következőket írja: „... *qui transacta pueritia postquam gradum adulescentie primum ascendit ... pater suus ... filium suum Stephanum post se regnaturum populo prefecit, ... Post obitum vero patris Stephanus adhuc adolescens favore principum et plebis in patris solium laudabiliter proventus, ardentiori animo cepit veritatis propugnator existere quia quamvis adolescentie annis floreret, non tamen cor in ore, sed os in corde habebat*.”⁴⁷ A liturgikus célra elfogadott és kanonizált életírás tehát István királyt – a kisebbik legenda *puer* szavával ellentétben – uralomra jutásakor *adolescens*nek nevezi.⁴⁸ A magyarok első királya trónra lépésének pillanatától a kereszténység terjesztésének elkötelezett híve volt. Úgy gondoljuk, hogy az „*adolescens agreditur | cibum salutis serere*” kijelentés tökéletes sűrítése a Hartvik-vita vonatkozó részének: „A még serdülő István (*adhuc adolescens*) ... apja trónjára emeltetvén, ... minden rendeletében Isten hű sáfárának mutatkozván, azon kezdett elmélkedni, miként juttathatja a neki alávetett népet az egy Isten tiszteletére”.⁴⁹ A 13. századi István király–officium a matutinum második nocturnusának 3. responsóriumában⁵⁰ a legendákra alapozva tömören bemutatja a magyar protorex életének folyását, egyéniségének kialakulását, s hőisében Isten dicsőséges harcosát ünnepli. Az 1. responsórium versusában a következőket olvashatjuk: „*Iste deo se devovit | ab adolescencia*”. Úgy gondoljuk, e hely is István uralkodásának kezdetére utal. Az officium méltán nevezi a magyar protorex tevékenységét az Isten iránti odaadó elkötelezettségnek.

Megfigyeléseink igazolták, hogy a *Gaude mater Ungaria* kezdetű himnusz a Hartvik-legendára alapozva ünnepli hőstét,⁵¹ felhasználva a liturgikus költészet általánosan elterjedt formakincsét. A magyar protorexben térítő tevékenységét emeli ki, alapvetően azt a képet örökítvén tovább, amely már az 1083. évi szentté avatás alkalmára íródott úgynevezett két nagy antifónában megjelent. Az ének hangsúlyos szerepet juttat a keresztény törvényhozó alakjának is. A munkát – a Dankó által közölt 10 strófás változatban – a rímelés némi egyenetlensége s a 3–4. szakasz lényegében egymást fedő tartalma ellenére – Mezey Lászlóval egyetértve⁵² – sikerült alkotásnak tartjuk.

JEGYZETEK

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

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

³ Áment Lukács: az 1. jegyzetben i.m. 93; TÖRÖK JÓZSEF: *A magyar pálosrend liturgiájának formái, kialakulása és főbb sajátosságai (1225–1600)*. 127, 139–140. Budapest, 1977. A szerző

rámutat, hogy ez az ének „a pálos hymnarium ún. esztergomi rétegét” alkotó himnuszok egyike.

⁴ JOSEPHI DANKÓ (Cura et impensis): *Vetus hymnarium ecclesiasticum Hungariae*. Budapestini, 1893. (a továbbiakban *Vetus hymnarium*) 205–207; CLAUSER MIHÁLY (összeállította): *Régi Szent István-himnuszok és énekek*. A fordítás Gerézdi Rabán OSB munkája. 15–16. Budapest, 1938.

⁵ *Vetus hymnarium* 206–207.

⁶ *Analecta hymnica medii aevi IV. Hymni inediti. Liturgische Hymnen des Mittelalters*. Herausgegeben von Guido Maria Dreves 238. Leipzig, 1888. (a továbbiakban *Analecta hymnica*). Dreves a következő forrásokat jelöli meg: *Brev. ms. Albense saec. 15. Cod. Lambacens. LXXXIX és Brev. ms. Palat. Vindob. 1812 saec. 14.*

⁷ *Analecta hymnica* XXIII. 271. Leipzig, 1896. Dreves egy 15. századi pálos breviárium alapján közli.

⁸ MAX MANITTIUS: *Geschichte der lateinischen Literatur des Mittelalters*, dritter Teil. München, 1894. 984, 986–996.

⁹ MEZEY LÁSZLÓ: *Deákosság és Európa*. Budapest, 1979. 205–206.

¹⁰ Lásd az *Ave beate rex Stephane*, valamint a *Sanctissimus rex Stephanus* kezdetű antifónát, s a 13. századi verses officium 2. nocturnusának 2. antifónáját: *Vetus hymnarium* 194–195., 197, 202.

¹¹ *Vetus hymnarium* 208–210; 208.

¹² *Analecta hymnica* IV, 238–239; 239.

¹³ *Vetus hymnarium* 211–213; 211.

¹⁴ *Uo.* 194–204; 198.

¹⁵ HOLL BÉLA: *Novum genus melodiae*. Ismeretlen Szent István-sequentia két XIV. századi domonkos missaleban. In: Galavics Géza–Herner János–Keserű Bálint (szerk.): *Collectanea Tiburtiana*. Tanulmányok Klaniczay Tibor tiszteletére. *Adattár XVI–XVIII. századi szellemi mozgalmaink történetéhez*. 10. Szerkeszti Keserű Bálint. 35–52. Szeged, 1990. A szekvencia szövege: 46–47; az idézett hely: 46.

¹⁶ *Scriptores rerum Hungaricarum tempore ducum regumque stirpis Arpadianae gestarum*. Edendo operi praefuit Emericus Szentpétery (a továbbiakban: SRH), Volumen II. 404, 406. Budapestini, 1938.

¹⁷ GYÖRFFY GYÖRGY: *István király és műve*. Budapest 1977, 60–61.; BOGYAY TAMÁS: *Stephanus rex*. Budapest 1988, 19–20; KRISTÓ GYULA: *Szent István király*. Budapest, 2001. 35–37.

¹⁸ KRISTÓ GYULA (előszó, vál., szerk.): *Az államalapítás korának írott forrásai*. Az István-legendákat Kisdi Klára fordította. Szeged, 1999. (a továbbiakban ÁKÍF). 272.

¹⁹ I. Paral. XXII. 8–10. Idézi: CSÓKA J. LAJOS: *A latin nyelvű történeti irodalom kialakulása Magyarországon a XI–XIV. században*. 634–635; SRH II 379. Budapest, 1967.

²⁰ ÁKÍF 274.

²¹ A könnyek adományáról: DÜMMERTH DEZSÓ: *A titokzatos jelbeszéd*. A magyar szent királyok nemzetsége. Budapest, 1989. 93–95, 137–144.

²² ÁKÍF 278.

²³ SRH II 379, 403.

²⁴ A kérdésre vonatkozóan lásd: MEZEY LÁSZLÓ: *Szent István XIII. századi verses históriája*, in: *Magyar századok. Irodalmi műveltségünk történetéhez*. Budapest, 1948. 41–52.; RADÓ POLIKÁRP: A nemzeti gondolat középkori liturgiánkban. In: *Katolikus Szemle* 55. (1941), 431–438; 432–433; A modern történettudomány Géza-portréjához lásd: KRISTÓ GYULA: Géza fejedelem és István király. *Aetas*, 2000/1–2., 25–35.

²⁵ ÁKÍF 303–304.

²⁶ Luk. 26–38; *Biblia Sacra. Vulgata*. Audiuvantibus B. Fischer, I. Gribomont, H.F.D. Sparks, W. Thiele recensuit et brevi apparatu critico instruxit Robertus Weber. Editionem quartam

emendatam cum sociis B. Fischer, H.I. Frede, H.F.D. Sparks, W. Thiele praeparavit Roger Gryson. 1606. (a továbbiakban: *Biblia Sacra*). Stuttgart, 1994.

²⁷ Lásd a 4. jegyzetet.

²⁸ SRH II 520.

²⁹ *Legenda maior* 10. caput, in: SRH II 385-386; *Legenda minor* 2. caput, in: SRH II 394-395; *Hartvik-legenda* 10. caput, in: SRH II 414-416.

³⁰ Példaként az alábbi helyeket említjük: *Legenda maior* 4. caput, in: SRH II 380; *Legenda minor* 2. és 8. caput, in: SRH II 394, 400; *Hartvik-legenda* 3. caput, in: SRH II 405; Sap. 5, 6, in: *Biblia Sacra*. 1007; Sap. 18, 4, in: *Uo.* 1025; Ioan. 8, 12, in: *Uo.* 1673.

³¹ A tartalmi és megfogalmazásbeli párhuzamra csupán egyetlen legenda-helyet hozunk: SRH II 405-406.

³² Job 11, 17, in: *Biblia Sacra* 741; Iob 38, 32, in *Uo.* 762; Psalm. 109, 3, in *Uo.* 912; Is. 14, 12, in *Uo.* 1111; 2 Petr. 1, 19, in *Uo.* 1870-71; Is. 33, 22, in *Uo.* 1130: „*Dominus enim iudex noster Dominus legifer noster | Dominus rex noster ipse salvabit nos*”.

³³ Mezey 46-47. 1948.

³⁴ Mezey 209. 1979.

³⁵ A *legislator* szentírási vonatkozásával kapcsolatban: VÍZKELETY ANDRÁS: Példaképpalkotás és argumentáció a középkori Szent István prédikációkban. In: Glatz Ferenc, Kardos József (szerk.): *Szent István és kora*. Budapest, 1988. (a továbbiakban SZIK). 180-184; 181-182.

³⁶ SRH II 381., 407.

³⁷ *Biblia Sacra* 888, 1059. E helyen meg kell jegyeznünk, hogy a szintén 13. századi keletkezésű *Corde voce mente pura* kezdetű Szent István-szekvencia 6. strófájának 3-4. sorában hasonló, bibliai ihletésű megfogalmazás olvasható: „*infans crescens exaltatur; | ut cedrus in lybano*”: *Vetus Hymnarium* 212. E hellyel kapcsolatosan a tudós kommentátor, Jodocus Clichtoveus *Elucidatorium*-ában a következőket jegyzi meg: „*In sexto versu. Ut cedrus in libano. Apta est haec expressio sublimitatis et altitudinis virtutum beati Stephani per res corporales, cedrum scilicet arborem praecelsam, odoriferam, imputribilem et per Libanum montem Palestinae, arduum et sublimem. Quae etiam expressio excellentiae per hunc modum, in scriptura saepius observate legitur, ut in psalmo, Iustus ut palma florebit, sicut cedrus Libani multiplicabitur (Psal. 91). Et aeterna sapientia apud Ecclesiasticum de seipsa dicit, Quasi cedrus exaltata sum in Libano, et quasi cupressus in monte Sion (Ecci. 24). Unde haec sententia, sumpta conijcitur*”, in: *Elucidatorium ecclesiasticum ad officium ecclesiae pertinentia planius exponens et quatuor libros complectens*. Iudoco Clichtoveo explanatore. Apud inclytam Germaniae Basileam 1517, 211^v.

³⁸ SRH II 394, 407.

³⁹ A tekintélyes mennyiségű szakirodalomból lásd: KARÁCSONYI JÁNOS: *Szent István élete*, Budapest, 1904. 90-91; GYÖRFFY GYÖRGY: *István király és műve*. Budapest, 1977. 132-133.; KRISTÓ GYULA: *Szent István király*. Budapest, 2001. 34-35.

⁴⁰ KLANICZAY GÁBOR: *Az uralkodók szentsége a középkorban*. Budapest, 2000. 125.

⁴¹ KRISTÓ GYULA: A nagyobbik és a Hartvik-féle István-legenda szövegkapcsolatához. In: Kristó Gyula: *Írások Szent Istvánról és koráról*. Szeged, 2000. 175-194, 191.; KRISTÓ GYULA-MAKK FERENC: *Az Árpádok. Fejedelmek és királyok*. Szeged, 2000. 151, 160. (a vonatkozó rész Makk Ferenc munkája).

⁴² Csóka J. Lajos az *Institutio morum* szerzőségével kapcsolatban ismerteti tevékenységét: a 19. jegyzetben i. m. 58-96.

⁴³ G. H. PERTZ: Thangmari Vita Bernwardi episcopi et confessoris. In: *Monumenta Germaniae Historica Scriptores IV*. 1841., 757-782; 758.

⁴⁴ *Uo.* 759.; lásd Csóka J. Lajos a 19. jegyzetben i. m. 83.

⁴⁵ SRH II 394; ÁKÍF 304.

⁴⁶ SRH II 381; ÁKÍF 276.

⁴⁷ SRH II 407.

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

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

⁵⁰ *Vetus hymnarium* 198.

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

⁵² Mezey 207. 1979.

LŐRINCZ ILDIKÓ

Genealógia – amatőr családtörténeti kutatások napjainkban



A genealógiáról és a családtörténetről

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

meg. Ez tehát még nem jelentette a genealógia rehabilitációját. A segédtudományokról a port először 1983-ban kezdték lesöpörni, a genealógia pedig a kilencvenes évek elejétől indult el „hódító útjára”. Elindult, de még nem teljes a siker. Hiába került újrakiadásra 1992-ben a Turul, mely a Magyar Heraldikai és Genealógiai Társaság (HERGENT) közlönye volt hosszú időn át (1883–1950), és hiába foglalkoznak még többen ezzel a témával, nap mint nap kutatásokat végezve megbízóik részére. Ez utóbbi merőben üzleti vállalkozás, ebben az esetben tiszta genealógiáról van szó, nem pedig családtörténetről. Mit is jelent ez a szó: genealógia? Megnézve a Révai Nagy Lexikonát a következő meghatározást találjuk benne: „származástan. Általános jelentősége szerint valaminek leszármazását jelenti. Szűkebb értelemben a nemzetségek (genera) eredetének, leszármazásának és egymásközi összefüggésének tana. Mint ilyen, a történelem segédtudományai között tekintélyes, lehet mondani nélkülözhetetlennek tekinthető. Ettől eltekintve a jogtudomány is egyik legfontosabb segédtanai közé sorolja, amennyiben örökösödési stb. perekben gyakran döntő hatást gyakorol. A genealógia, mint tudomány két részre oszlik, u. m. elméleti és gyakorlati részre.”²¹ Utána pedig így folytatja: „Az elméleti rész azon szabályok összességét tárgyalja, melyek szerint a leszármazási viszonyok, az egyes ágak rokonsági foka, a családokra vonatkozó adatok összeállítása történik. A gyakorlati rész ezen szabályok alkalmazását tünteti fel.” A fenti meghatározás nem pontos, hiszen a genealógia szó görög eredetű, amely két részből áll. Az egyik a *genos*, jelentése származás, eredet, míg a szó másik fele, a *logos* alatt beszédet, tudományt értünk. Eredete a középkori lovagi tornák kezdetéig nyúlik vissza, amikor a játékokon indulni kívánó lovagok felsorolták őseiket a tornát megrendező bizottságnak, akik egy könyvbe vezették be az adatokat, melyek aztán megalapozták a nemesi családok rokoni kapcsolatainak bizonyítását.

A családtörténeti kutatás sokkal több, mint genealógia. A családtörténészt nem csak a családfa és a leszármazás érdekli, hanem minden olyan információ, melyet a felmenőkről meg lehet tudni. Vajon hol, hogyan éltek, volt-e közöttük olyan, akire büszkéek lehettek, mi volt a foglalkozásuk, mit ettek, miben haltak meg, szegények voltak-e vagy gazdagok, stb. Erre törekedett a Turul is. Bár a HERGENT alapította, célja mégis valamennyi történeti segédtudomány művelése volt. A társaság alapítója, Radvánszky Géza nemcsak arra törekedett, hogy egy család leszármazását tisztázzák, de birtokviszonyaikat is igyekezett feltárni. A XIX. század végén széles réteget érdekelt a történelem, elsősorban jogi végzettséggel rendelkező nemesek voltak hajlandóak saját családjuk múltjának kutatására. Annak ellenére, hogy sokan nem hivatásos történészek voltak, nemzetközileg elismert tudósok lettek. Az első világháború után kerültek előtérbe a történészek és az egyetemek hallgatói, mivel az érdeklődés megcsappant e tudományág iránt. Szentpétery Imre a Hóman Bálint szerkesztésében megjelenő *A magyar történetírás új útjai* című munkájában 1931-ben felhívta a figyelmet az elavult genealógiai módszerekre, valamint egy újabb szemléletre: „Mindenesetre nagyon kíváncsatos lenne, hogy a genealógiai kutatások, ahol és amennyiben erre a fennmaradt adatok lehetőséget nyújtanak, (...) a polgári családokra nálunk is minél inkább kiterjesztessenek. Ezeknek a kutatásoknak az eredményeit a társadalom- s a gazdaságtörténet is – miként ez a külföldön is történik – kitűnő eredménnyel használhatná fel egyebek közt a városi lakosság változásainak megismerésére nézve, de egyéb kérdések megvilágítására vonatkozólag is.”²² Erre az új szemléletre példát is adott 1946-ban megjelentetett tanulmányában, az *Adalékok a parasztcsaládok leszármazása és története kutatásának módszertanához*-ban. Sajnos a Rákosi-korszak közbeszólt és ez a modern irányvonal nem bontakozhatott ki. Az elkövetkező évtizedekben nemcsak a genealógia, de a többi segédtudomány sem tudott fejlődni. Az érdeklődés azonban továbbra sem szűnt meg

e tudományág iránt.

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

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

A magyarországi anyakönyvezés múltja

A magyarországi anyakönyvezés kezdetei a XVI. század elejére nyúlnak vissza. 1515-ben a veszprémi egyházmegyei zsinaton kötelezővé tették a lelki rokonságok, azaz a keresztszülők nyilvántartásba vételét is, mivel ezeket is figyelembe vették és kizáró oknak tekintették házasságkötésekkor. Ezt megelőzően a szájhagyományra voltak utalva az emberek, hiszen csak egészen rendkívüli esetben lehetett kivétel egy-egy család leszármazásának nyilvántartása. Ezért volt fontos a házasságkötések előtti háromszori kihirdetés, hogyha „valakinek tudomása van valamely kizáró okról”, azt időben bejelentette. Egyetemesen az anyakönyvezés kezdetei a tridenti zsinatig nyúlnak vissza. 1563-ban IV. Pius pápa rendelte el a rendszeres anyakönyvezést. Ekkor még a házasság és a keresztelezés eseménye volt a figyelem középpontjában, a halálozás feltüntetése csak később vált fontossá. Ez természetesen nem jelentette azt, hogy azonnal elindult a könyvek vezetése. Erre bizony évtizedeket kellett várni, attól függően, hogy az ország mely területén éltek az emberek, a hódoltságban, Erdélyben vagy a királyi Magyarországon. Az első katolikus egyházi bejegyzésre Kassán került sor 1587-ben, ezt a példát 1592-ben követte a bártfai evangélikus hitközség is. Ekkor még elég szórványosan fordult elő az anyakönyvezés, ezért 1611-ben a nagyszombati tartományi zsinat rendelkezik

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

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

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

Családtörténeti kutatások a szarvasi evangélikus egyháznál

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

Az anyakönyveket 1734-től vezették, bár a kezdeti időkben az adatok bejegyzései erősen hiányosak. Tessedik Szarvasi nevezetességek című naplószerű munkájában minden év eseményének végére beírja az anyakönyvi adatokat. Nézzük meg ezeket a kezdetektől 1750-ig³:

Év	születtek	elhaltak	házasság/pár
1735	88	-	12
1736	97	-	15
1737	81	-	20
1738	101	-	-
1739	101	-	24
1740	77	-	22
1741	70 ²	-	12
1742	93	-	37
1743	-	-	-
Év	születtek	elhaltak	házasság/pár

1744	-	-	-
1745	166	-	37
1746	-	-	-
1747	140	-	45
1748	165	-	50
1749	167	-	38

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

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

FELHASZNÁLT IRODALOM

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

JEGYZETEK

¹ *Révai Nagy Lexikona.* VIII. kötet. 442–443.

² Hóman: i. m. 351.

³ Tessedik: i. m.

VIRÁG BARBARA SZILVIA

Békéscsabai események az 1888-as árvíz kapcsán

2. rész



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

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

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

Budapest, 1888. április 14én

Baross²¹

Referátumok

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

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

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

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

Az árvízi károk az épületekben⁴

	Megsemmisült	megrongálódott
A város belterületén	62	8
A várossal összeköttetésben lévő kanálisi szőlőkben	55	9
Sikonyban	11	8
Vandhátan és Veszejen	11	
Nagyréten	61	
Kanálisi szőlőkben	14	
Kisréti dűlőben	12	6
Kismegyeri dűlőben		6
Összesen:	226	37

Vízzel elárasztott területek⁵

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

Kiadások összesítése⁶

	összes költség		fizetve		fizetetlen	
	forint	krajcár	forint	krajcár	forint	krajcár
a kiadás címe						
kézi napszám	9 179	89	9 179	89		
szekeres napszám	130		130			
élelmiszer	3345	45	3279	32	66	13
anyagok	19358	96	2283	3	17075	93
világítás	4377	86	3636	54	741	32
csónakok	284	33	284	33		
katonatisztek, mérnökök	718	64	49	85	668	79
különféle apróbb kiadások	130	5	130	5		
Összesen:	37 525	18	18 973	1	18 552	17

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

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

Az árvízkárosultak segélyezése

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Az árvíz okai és megoldások keresése

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

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

„...eme súlyos helyzetből való egyedüli kibontakozási útnak a Fekete-Körös folyónak ősi medrébe való visszatérését tartjuk.”¹⁴

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

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

- „a Kettős-Körös szelvénye a levezetendő vízmennyiséghez képest csekély;
- a töltések porlékony anyagból állnak, melyek nem védenek a víztől;
- a hullámtér szélessége nem éri el mindenütt a 300 m-t;

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

Az árvíz utáni intézkedések

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

23-a volt.¹⁷

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

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

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

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

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

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

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

Folyószabályozások az 1888-as árvíz után

Még 1887-ben összeállították a Békés megyei területek gátvédelmi szabályzatát, mely szerint a védműveket fehér- és fekete-körösi vonalakra osztották. A területhez összesen

16 gátör tartozott. Árvíz idején a fehér-körösi védővonálhoz Gyula, Gyulavarsánd, Nagypél, Doboz, Csaba és a gerla- pósteleki uradalom tartozott, s e települések állítottak ki közérőt a védekezésekhez. A Fekete-Körös védvonalához Gyula, Gyulavári, Feketegyarmat és az Almásy uradalom tartozott.²⁵

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

Az árvízét követő évek-



ben kölcsönökkel próbálták helyreállítani a szakadásokat, és újabb töltéseket helyeztek át.

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

1896-ban Gyula székhellyel megalakult az Alsó-Fehér-Körösi Ármentesítő, Belvízszabályozó és Vízhasznosító Társulat. Árterülete összesen 122 892 hold volt. Békés megyéből Gyula, Csaba, Békés, Doboz, Gyulavári, Kétegyháza és Kígyós feküdt e területen. Ide tartozott még Arad megyéből Nagypél, Ottlaka és Elek, valamint Biharból Ant községe.²⁷

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

A régmúlt kihatása napjainkra

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

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

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

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

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

Összefoglalás

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

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

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

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

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

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

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



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

FELHASZNÁLT IRODALOM

IHRIG DÉNES (szerk.): *A magyar vízszabályozás története*. Budapest, 1973, Vízügyi Dokumentációs és Tájékoztató Iroda.

TÓTH JÓZSEF (szerk.): *Békéscsaba földrajza*. Békéscsaba, 1976, Békéscsaba Város Tanácsa.

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

Békéscsaba község képviselőtestületi jegyzőkönyvei. Békés Megyei Levéltár: V. 302.

Békéscsaba község tanácsülési jegyzőkönyvei. Békés Megyei Levéltár: V. 302.

Békés. Társadalmi és közgazdasági hetilap 1888-as számai.

DÓKA KLÁRA: *A Körös és Berettyó vízrendszer szabályozása a 18–19. században*. Gyula, 1997, Békés Megyei Levéltár házinyomdája.

FÁBRY KÁROLY: *A csabai nagy árvíz és egyebek*. Békéscsaba, 1923, Körösvidék Rt.

GALLACZ JÁNOS (szerk.): *Monográfia a Körös-Berettyó völgy ármentesítéséről és ezen völgyben alakult vízrendező társulatokról*. II. rész. Nagyvárad, 1893, Szent László Nyomda Részvénytársaság.

Munkácsy Mihály Múzeum történeti adattára.

TÁBORI GYÖRGY: Árvíz Békéscsabán 1888-ban. *Békési Élet* 1888/4. 427–441.

MELLÉKLET

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

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

JEGYZETEK

¹ Munkácsy Mihály Múzeum Történeti adattára leltári szám: 2171–1995.

² Tábori: i. m. 436. p.

³ BML V. 302. Békéscsaba község képviselőtestületi jegyzőkönyve 1888. április 13. 382. p.

⁴ BML V. 302. Békéscsaba képviselőtestületi jegyzőkönyve 382. p.

⁵ Uo. 382. p.

⁶ Uo. 382. p.

⁷ Tábori: i. m. 436. p.

⁸ BML V. 302 Békéscsaba község tanácsülési jegyzőkönyve 1888/311. 1888. május 28.

⁹ Uo. 1888/311.

¹⁰ Uo. 1888/311.

¹¹ Uo. 1888/311.

¹² Tábori: i. m. 439. p.

¹³ *Békés*, 13. sz., 1888. március 25. 1. p.

¹⁴ Uo. 2. p.

¹⁵ Dóka: i. m. 188. p.

¹⁶ Dóka: i. m. 199–200. p.

¹⁷ BML V. 302. Békéscsaba község képviselőtestületi jegyzőkönyve 1888. május 16.
1888/115.

¹⁸ Uo. 1888/117.

¹⁹ Uo. 1888. június 14

²⁰ Korniss: i. m. 45. p.

²¹ Uo. 45. p.

²² Korniss: i. m. 46. p.

²³ BML térképtárának térképe.

²⁴ Korniss: i. m. 46. p.

²⁵ Dóka: i. m. 199. p.

²⁶ Uo. 200. p.

²⁷ Uo. 200. p.

²⁸ Uo. 210. p.

Zólyom vármegye rövid története



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

Területe 2634 km². Északon az Alacsony-Tátra hegyvonulatai emelkednek a Gyömbér (2045 méter) és Prassiva (1754 méter) csoportjával. Ezeket kelet felé az Ördögkodalma hágó választja el a Királyhegy csoportjától, nyugat felé pedig a Stureci hágó a Nagy-Fátra csoportjához tartozó Krizsnától. Ehhez csatlakozik dél felől a Körmöcbányai hegység a Goldbrunn és a Laurin csúcsokkal. A Garam-völgyén túl emelkedik a Polyána, a Szalontán túl pedig a Osztroskin hegycsoport. A kriványi hágó után a Vepor-hegység, a Tiszolc és Erdőköz közti nyeret követően a Fabova-csoport található. A hegyek közé folyók medrei mélyednek: a legnagyobb a Garam keskeny völgye, mely Besztercebánya és Zólyom között tágas lapálllyá szélesedik. Legnagyobb mellékvízei a Szalatna, Sebesér és Beszterce. Számmottevő állóvíze nincs.

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

bányászata ma már kevésbé jelentős mennyiségben hoz felszínre aranyat, ezüstöt, és rezt: Úrvölgy és Óhegy lelőhelyeken. Vasércet

Libet-bányán, Bikáson, Breznóbányán,

Lekotán; ként pedig Kálno-kon

bányásznak. Barna-kőszént

hoznak a felszínre Ko-

vacsován, valamint ho-

mokkövet: Királykán.

Talaja nem túl

termékeny, csak a

tágasabb lapályo-

kon nyújt bő aratást.

Termőterületének meg-

oszlása a következő: szán-

tóföld: 46,356 ha; kert: 1884

ha; rét: 40587 ha; legelő: 22120

ha; erdő: 149932 ha. Terményei között

említhető a zab, búza, rozs, árpa, burgonya,

kender s a len. A kedvezőtlen éghajlat és a talaj

minősége nem kedvez a nemesebb gabonafa-

jok termesztésének. A városközeli falvakban

jelentősebb a kertgazdálkodás, ezek látják el

a városiakat tejjel-vajjal, baromfival. Az erdők

nagyobb részét fenyő, és kevesebb bükk és

tölgy alkotja. A megye állattenyésztése nem

jelentős. Inkább az északon található havasi

legelők juhtartása említendő meg itt. Kitűnő

sajt (liptói túró) készül itt. Sok helyen űzik

a méhészetet is. Állatállomány 1911-ben:

szarvasmarha: 42465; ló: 6088; szamár:

76; kecske: 900; sertés :17937; juh: 84352.

A lakosok száma 1869-ben 98216 fő. Ez

lélekszám 1910-re 133653-re emelkedett. A

lakosság nemzetiségek szerint megoszlása az

1910-es népszámlálás adatai szerint 113294

fő szlovák, 2124 német és 16509 magyar la-



kos. A nem magyar ajkú lakosságból 20044 fő beszéli a magyar nyelvet. Ugyanezen lakosság megoszlása hitfelekezetek tekintetében:

római katolikus:	87036
evangélikus:	42405
református:	751
izraelita:	3080

A lakosság megoszlása foglalkozásra nézve

őstermelő:	25 735
bányászat, kohászat:	293
ipar:	15581
kereskedelem, hitel:	2311
közfoglalkozás és szabad foglalkozások:	1578
védő:	739
közlekedés:	1777
napszámos:	2664
házi cseléd:	2945
egyéb foglalkozás:	2326.



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

Ipari telepek

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

Kisgaram: zománcárugyár,

Chvatimeh: lemezhengermű,

Pieszole: hengermű,

Zólyom: Unió vas és bádoggár (900 munkás),

Hermánd: papírgyár (600 munkás),

Besztercebánya és Zólyom: hajlított fa-

bútorgyár,

Besztercebánya: posztó, gyufa és likörgyár.

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

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

A szellemi élet központja Besztercebánya volt.



Közigazgatásilag a megye négy járásra és három rendezett tanácsú városra oszlott. Volt 15 nagy és 109 kisközsége. Ezek általában kicsik voltak. 2000-nél több lakosa csak tizenegynek volt. Székhelye Besztercebánya 10776 lakossal. Az országgyűlésbe a vármegye 4 képviselőt küldött.

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

Egyedül a király fennhatósága alatt állt és gyakran jóformán „fejedelmi” joghatóságot gyakorolt. Így talán következtethetünk arra, hogy a korabeli Zólyom Magyarország királyának fennhatósága alatt majdnem önálló fejedelemség volt, mint a régi Bosznia megyéi.

1241-ben a vármegye gyér lakosságát a tatárok kiirtják. Csak a Pusztavár-közi községek lakosai menekülnek meg az ottani erődnek köszönhetően. Ezután német betelepülők jönnek (Addig csak Korponán éltek németek.) és egy század múlva már Zólyom községeinek nagyobb részében ők vannak túlsúlyban. Mivel bányászattal foglalkoztak, leginkább Besztercebányát és az attól északra fekvő – Zólyom vármegyét Liptóval összekötő – hosszú völgyet és annak elágazásait népesítik be. Német telepek találhatók

Libet-bányán (1379), Breznóbányán (1380 óta szabad királyi város) és azok környékén.

Az Anjouk alatt a régi várrendszert a banderális elv szerint alakítják át. Így veszi át a hajdani nagymegye helyét 1345 körül az új Zólyom. (Tőle részeket Nógrád, Hont és Bars vármegyékhez csatoltak.) Nagy Lajos a régi Zólyom várának már nem tulajdonított nagy jelentőséget, (túl nagy volt a megújult „kis” vármegye számára) és 1351-ben megépíttette az új Zólyom várát. Főispánok székhelye volt és nem inkább hadi eseményekben, hanem fényes ünnepélyek színhelyeként tűnt ki. Gyakran vadászott itt a nagy király, valamint fontos államügyek, mint például a lengyelekkel való tanácskozások és békealkudozások céljából is felkereste a várat.

Fontos szerepet kapott a vármegye. Albert király halála utáni királyválasztási „vil-



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

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

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

A XVII. század kezdetén Bocskay István hadaival előnyomuló tatár és török segédc csapatok pusztították a vármegyét és 1605 április 16-án felégették Besztercebányát is. Így történt, hogy Zólyom Bocskayhoz csak kényszerből csatlakozott, de Bethlen Gábor

1619-es Habsburg ellenes fellépését és törekvéseit már minden erejével támogatta. Besztercebányán hívta össze a nevezetes országgyűlést, amely azután királlyá is választotta 1620-ban. Bukása után Révay Péter koronaőr a Szent Koronát és a koronázási jelvényeket bizonyos időre Zólyom várába menekítette (1620. november 28).

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

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

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

Jelentősebb települései

BESZTERCEBÁNYA ■ (Banska Bystrica, Neusohl, Novum Zolium): Város a Garam és a Beszterce összefolyásánál, Zólyom városától északra, ma Szlovákiában. Már a korai történelme is összefüggött a térség arany-, ezüst-, rézkészletével és bányászatával. 1255-ben tűnik elő a neve az oklevelekben, de már a tatárjárás előtt lakott hely volt. 1255-ben IV. Béla privilégiumokat adott a város hospeseinek, melyeket V. István, IV. (Kun) László és Károly Róbert is megerősítettek. A 14. században elsősorban a rézbányászata fejlődött kiemelkedően. 1475-ben Thurzó János szerződést kötött a Garam-menti bányavárosokkal. 1487-ben Besztercebánya 3616 aranyforinttal adózott ezüsttermelése után. 1494-ben Ernszt Zsigmond pécsi püspök kincstartó 12 esztendőre bérbe adta Thurzó Jánosnak és Györgynek a besztercebányai rézbányákat. Ezzel a Thurzókkal rokon Fuggerek megvetették lábukat a magyar bányászatban. 1495-ben kohóművet építettek az ércek helyi feldolgozására. Jakob Fugger 1499. évi számadása szerint négy esztendő alatt 277 500 forintot fordított a rézbányák kiaknázására. 1525. május 19-én a bányamunkások a rossz pénzben történő kifizetések miatt megtagadták a munkát. Szeptemberben szövetségre léptek a selmecbányai és a körmöcbányai munkásokkal. 1525 novemberében II. Lajos király a bányászok lecsendesítésére megerősítette a bányászok önszegélyző egyesületének, a „Krisztus szentséges teste társulat”-nak alapszabályait. 1526. március elején mintegy négyezer besztercebányai, selmecbányai, körmöcbányai és hodruszbányai munkás megrohmozta Besztercebánya erődtárményeit, fegyvertárát és polgárházait. Ugyanez év augusztus 3-án fegyveres bányászfelkelés robbant ki a városban. Felgyújtották a házakat, tönkretették a bányaműveket. Augusztus 16-án Thuróczy Miklós személynök ítéletet hozott a felkelők ügyében, vezetőiket kivégezték, 1542. február 19-re I. Ferdinánd országgyűlést hívott

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

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

DOBRONYA ■ (Dobrá Nivá): Vár és város Zólyom városától délre, a Korporra patak völgyében, ma Szlovákiában. 1254. augusztus 30-án kelt oklevelében IV. Béla

mege erősítette Dobronya hospeseinek kiváltságát: 1305-ben Dénes mester foglalta el. 1526 májusától őszig a hűtlenné nyilvánított Werbőczy Dobronya várában húzta meg magát.

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

ZÓLYOM ■ (Zvolen, Altschl): Város Besztercebányától délre, ma Szlovákiában. Szlav előzmények találhatók a város területén. A honfoglalás után a 12. században szervezték meg erdőispánságát, amelyre aztán a várat is felépítették. Ispánjait 1222-től említik. 1243-ban kelt oklevelében IV. Béla király mege erősítette a zólyomi hospesek városi kiváltságait. 1250. november 11. előtt IV. Béla Zólyomban kötött szövetséget a tatárok ellen a halicsi fejedelemmel. 1310-ben Csák Máté szerezte meg a várost. Az Árpád-házi és az Anjou uralkodók kedvelt vadászterülete volt Zólyom környéke. 1364-től rendszeresen megfordult erre I. Lajos király. 1379. február 6. körül itt találkozott Vencel cseh és német királlyal, IV. Károly császár fiával. 1382. július 25-én I. Lajos ide hívta meg a lengyel főpapokat és főurakat, hogy leánya, Mária és vőlegénye, Luxemburgi Zsigmond előtt hódoljanak. 1424 és 1526 között a királynék városa volt. Vára a hódoltság korában a bányavárosokat védte, a Balassák birtokában volt: Itt született 1554. október 20-án Balassi Bálint költő. A Rákóczi-szabadságharc után az Eszterházyaké, majd a kincstáré lett. 1703. november 15-én Bercsényi Miklós gr. és Károlyi Sándor br. győzelmet arattak Forgách Simon gr. császári tábornok hadserege felett. A város fejlődése ezután elsősorban a gazdaság és a kereskedelem révén valósult meg. 1871-ben nyitották meg a Salgótarján–



ÚTÁNOZHATATLAN FELVIDÉKI HANGULAT

Losonc–Zólyom vasútvonalat, a következő évben pedig a Zólyom–Ruttká vonalat, a Magyar Államvasutak első vonalait.

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

SIMON ENDRE TAMÁS

Partraszállási műveletek a Csendes-óceánon

Haditengerészeti taktika a második világháború Csendes-óceáni hadszínterein

(4. rész)



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

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

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

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

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

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

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

Nagyon fontos volt a felderítés: Turner tengernagy, aki a legtöbb partraszállási hadműveletben részt vett Guadalcanaltól Okinaváig, Tarawánál elkövette azt a hibát 1943. november 20-án, hogy a part mentén a vízmélységet hibásan becsülte fel. Az eredmény: a tengerészgyalogosoknak dagály idején mellig érő vízben kellett kigázolniuk a partra, egyenesen a japán bunkerek előtt. Tarawán Betio szigete 3 km hosszú és 800 méter széles. A szigeten 4000 japán védekezett jól előkészített bunkerekben³ (2 réteg 24 cm vastag acélkapcsokkal összeerősített pálmatorzs és vastag homokréteg), amikben az amerikai zárótűz sem tudott kárt tenni, mert alacsonyabb röppályáról kellett volna kilőni⁴ a 2000 tonna gránátot a hadihajókról és a 900 tonna bombát a repülőgépekről.⁵ A bunkerek sértetlenek maradtak, és ez 76 óra alatt (amíg az amerikaiak teljesen elfoglalták Betiót)⁶ 1020 amerikai halottba és 2296 sebesültbe került. Még mindig jó arány a japán tengerészgyalogosok parancsnokának jóslatához képest, aki szerint száz év és egymillió ember kellene Tarawa elfoglalásához.⁷

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

Befejezés

Japán 1941-ben katonailag felkészülten vágott bele a háborúba. Több hordozója volt, jobb repülőgépekkel, jobb pilótákkal, mint az USN-nek. Ráadásul Japán, éppen a kezdeményezés miatt, maga választhatta meg a támadás helyét, idejét. Meg is akarták azt a lehetőséget ragadni, hogy egyetlen pusztító csapással fölénybe kerüljenek az amerikaiakkal szemben. Pearl Harbor, bármilyen nagy veszteségekkel járt is, nem hozta meg a várt

eredményt: az USN harckésztségét nem sikerült megtörni.

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

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

A deszantműveletek elháríthatatlanok voltak, mert a hadszíntér túl nagy kiterjedésű volt ahhoz, hogy minden lehetséges pontot komoly légi- és tengeri erővel biztosítsanak, így a támadó könnyen szert tudott tenni a szükséges erőfölényre. Japán gazdasága túlzottan az importra épült, és ezt ki lehetett használni tengeralattjárókkal, amelyekből

kevesebb volt, mint Németországnak, de itt sikerült elérni velük az áhított célt: a japán hajózás megbénítását.

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

JEGYZETEK

¹ H.S.COMMAGER: *A második világháborútörténete*. Budapest, 1991, Holnap Kiadó. 201–204.

² JOHN MILLER: *Guadalcanal. The First Offensive*. Washington D.C., 1985, Center of Military History – United States Army. (United States Army in World War II. The War in The Pacific) 227.

³ SHERROD: *Tarawa*. H.n., 1944, USA Tájékoztató Hivatala. 8–9.

⁴ Uo. 67.

⁵ Uo. 14.

⁶ Uo. 81.

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

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

⁹ *Almanac of Liberty*. 126.

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

GALLÓ KRISZTIÁN

A magyar királyi 2. páncéloshadosztály galíciai harcai

II. rész



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

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

Az ún. Bercsényi-csoport – Bercsényi László ezredes, a 3. harckocsiezred parancsnokának vezetése alatt – a 3/I. harckocsi-zászlóaljából, a 6. gépkocsizó lövész-zászlóaljából és 2 tüzérségi ütegből állt. A feladatuk az volt, hogy Lahowce-Zuraki térségéből elindulva bevegység Grabowiecet, majd a Bystrzyca-Nadwornianska folyón átkelve foglalják el Fitkowot és Cucylowot, és segítsék északról a Nadwornát ostromló csapatokat.

Az ún. Sándor-csoport – Sándor István ezredes, a 3. gépkocsizó lövész-zászlóaljából, a 4. gépkocsizó lövész-zászlóaljából, a 2. felderítő zászlóaljából, a 2. utászszázadból és 4 tüzérségi ütegből állt. Ennek a harccsoportnak Solotwináról kiindulva Molotkowon és Hwozdon át kellett elfoglalnia Nadwornát.

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

Az 5. gépkocsizó lövész-zászlóalj tartá-

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

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

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

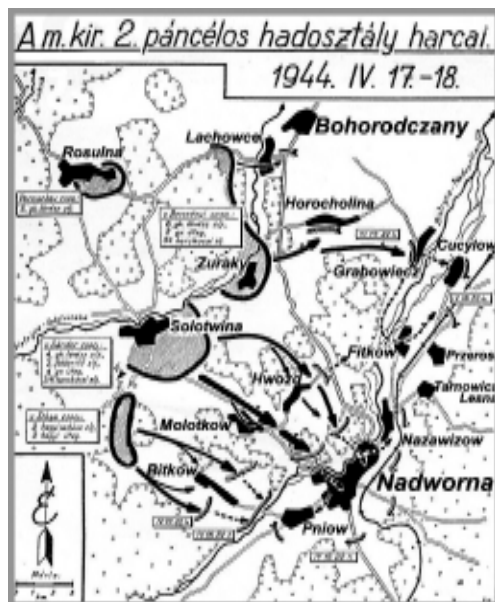
Valójában korántsem mentek ilyen si-

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

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

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

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



A TÉRKÉPET A HADAK ÚJTÁN 1957. JÚNIUS-JÚLIUS ALAPJÁN KÉSZÍTETTE A SZERZŐ

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

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

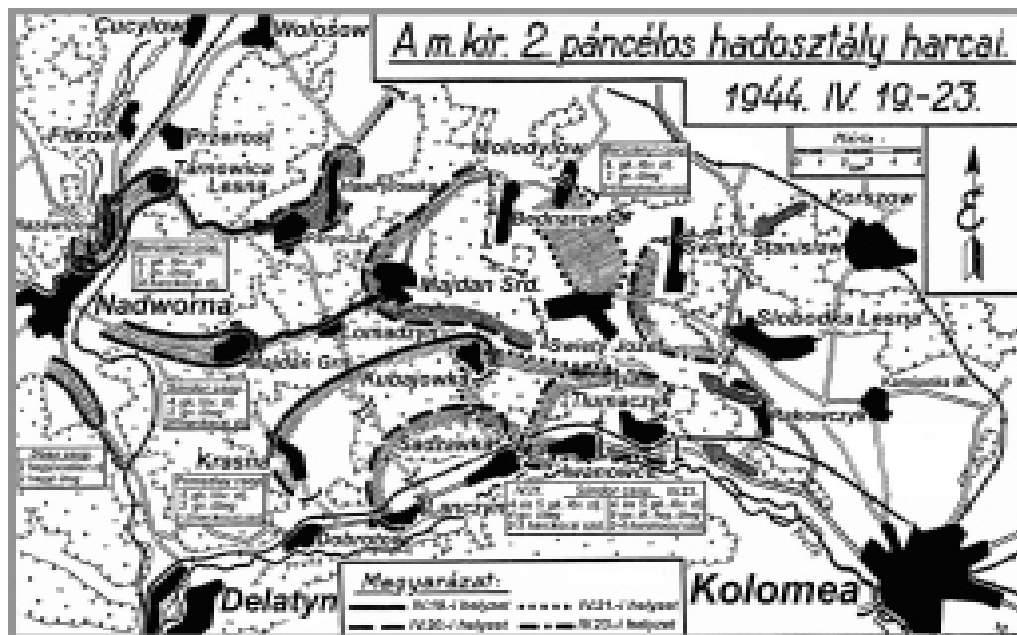
A Bercsényi-csoport Grabowiec megszállása után Cucylownál és Fitkownál hídfőt létesített, de a csapatok többsége hidak hiányában nem tudott átkelni a folyón. A tőle északra harcoló 16. hadosztály nem tudott lépést tartani az előretörésével, így

a csoport északi szárnya fedezetlen maradt. Ebben a helyzetben Bercsényi a további előrenyomulást leállította.

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

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

Előrenyomulás Kolomea irányába



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

(1944. április 19–23.)

ÁPRILIS 19-ÉN a következő feladatok vártak a hadosztályra: Lomadzynon át Sadzawka és Iwanowce bevétele, majd Dobratowon át hátba kellett támadniuk a Delatynnál harcoló szovjet erőket és felvenni a kapcsolatot az 1. hegyidandárral.

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

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

A Dósa-csoport átkelt a Bystrzyca-Nadwornianskán és Delatyn felé nyomult, hogy felvegye a kapcsolatot a Pruth völgyében előretörő és a várost időközben elfoglaló 1. hegyidandárral.¹¹

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

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

A Poroszlay-csoport elfoglalta Lanc-

zynt, és Sadzawkát két oldalról elvágva birtokba vette a Sadzawka-Iwanowce műút egy szakaszát. A Sándor-csoport lezárta a Bednarowkától nyugatra fekvő erdőt.

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

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

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

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

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

és az ismétlődő partizántámadások a hadtápvonalak ellen.¹⁹

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

tüzet nyitottak és óriási pánikot idéztek elő.²⁷ A gyalogság menekült, a vonat nagy része elveszett, és a teljes felbomlás fenyegette a csapatokat:

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

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

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

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

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

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

– Mindegy. Vagy megsemmisítjük őket, vagy mi pusztulunk.

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

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

– Ezredes úr, tüzelnünk kellene már!

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

– Tűz! – kiáltott Bercsényi.

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

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

15 órakor a 24. gyaloghadosztály 12.



CSABA (39 MM) TÍPUSÚ FELDERÍTŐ PÁNCÉLGÉPKOCSI. A TORONY NYITOTT HÁTSÓ AJTÓJÁBAN JÓL LÁTSZIK A HÁTRAFELE TÜZELŐ GÖLYÖSZÓRÓ

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

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

A Bercsényi-csoport még mindig visz-

Hadak útján

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

Az 5. gépkocsizó lövész zászlóalj Iwanowcén gyülekezett. Az egység már rendkívüli mértékben „leharcolt” állapotban volt, vezetője Poroszlay alezredes megsebesült és mindössze három tisztje maradt.³²

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

Támadások Slobodka Lesna ellen



ALCÁZOTT NIMRÓD (40 MM) PÁNCÉLVADÁSZ ÉS LÉGVÉDELMI PÁNCÉLOSOK TEREPEEN ELŐRETÖRNEK

(1944. április 26 – május 3.)

ÁPRILIS 26-án megindult a hadsereg tervezett támadása Kolomea ellen. A támogatásul kirendelt 110. német páncélgránátos zászlóalj késése miatt a páncélosadosztály támadása – a tüzéségi előkészítés után – 10 óra 30-kor indult meg. A Bercsényi-csoport a Swety Jozef-Slobodka Lesna műút mentén nyomult előre, de a támadás a fokozódó ellenállás és az elaknásított út miatt Swety Stanislau térségében, mindössze egy kilométeres előrenyomulás után elakadt. Bercsényi – oldalainak biztosítására – az északi szárnyán a 4., a déli szárnyán pedig az 5. gépkocsizó lövészzászlóaljat vetette be, a műút két oldalán lévő erdőkön át, ahol azonban képtelenek voltak további térnyerésre. 17 órakor a 110. német páncélgránátos zászlóaljat megtámad-



PÖTPÁNCÉLLAL FELSZERELT TÜRÁN II HARCKOCSIK MENET-ÉBEN

nősebb eredmény nélkül. A 12/I. zászlóalj az 5. gépkocsizó lövészzászlóaljtól délre támadt a Kolomija patak mentén, azonban velük már délelőtt minden kapcsolat megszakadt.³⁴ Mint 28-án kiderült, a zászlóalj a 24. gyalogoshadosztály északi szárnyán küzdő 24/I. és 24/II.-es zászlóaljjal elérte Rakowczykot, ahol éjjel is tartották magukat.

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

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

ÁPRILIS 27-én 12 óra 35 perckor indult újabb támadásra a Bercsényi-csoport, azon-



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

ták a szovjetek, és egészen Swety Jozefig szorították vissza, ahol végül a csoport többi részeit is be kellett vetni, hogy az ellentámadást megállítsák.³³

A 12/III. zászlóalj a 4. gépkocsizó lövészzászlóaljtól északra támadt, ahol a 16. gyalogoshadosztály ismételt lemaradása miatt a 12/II. zászlóaljat is bevetették, külö-

ban a tüzéség és a Stuka zuhanóbombázók támogatása ellenére képtelen volt komoly eredményt elérni. Ekkor a szovjetek már „különösen nehéz” tankokat vetettek be.³⁶

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

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

ÁPRILIS 28-án és 29-én a védőkörletek megszervezése folyt. Északon Muzsay ezredes parancsnoksága alatt a 19/II. és a 12/III. zászlóalj, középen a Bercsényi-csoport a 4. és 5. gépkocsizó zászlóaljjal valamint a 3/II. harckocsi-zászlóaljjal, délen pedig Wolff alezredes a 2. felderítő zászlóaljjal, a 12/I.

zászlóalj részeivel és a hadosztály árkász századával ment védelembe. A tartalékot a Sándor ezredes vezetése alatt lévő 6. gépkocsizó zászlóalj, a 3/I. harckocsizászlóalj – korábban a Bercsényi-csoport része –, és a 209. német utászászlóalj képezte. Jelentősebb harcscselekmény ezeken a napokon nem történt, kölcsönös felderítéseket folytatott mindkét fél, amely során a magyar felderítők megállapították, hogy a szovjetek támpontszerű erősítési munkálatokat végeznek, és Slobodka Lesnánál nagyobb páncélos erőket csoportosítanak.⁴⁰

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

MÁJUS 1-jén von Büнау tábornok – a XI. német hadtest parancsnoka – Majdan Sredniben tájékoztatta a hadosztály parancsnokságát a további tervekről. Ekkorra a front már szinte mindenhol megmerevedett. A VI. hadtest csapatai feladták Kutyt és Kosowot és a VII. hadtest alakulatai is megrekedtek Obertyn előterében. Lassan elkezdett megszilárdulni az arcvonal. A német vezetés azonban még a további támadást erőltette. A terv értelmében május 2-án Tlumaczyknál a 24. gyaloghadosztály és a 19. páncélosadosztály, északon Poharynál a 16. gyaloghadosztály támad. A páncélosadosztály feladata lesz lekötöni a szovjet erőket, majd május 3-án Slobodka Lesnát megtámadni. A páncélosadosztály személyi veszteségei április 30-ig: 61 tiszti és 1550 legénységi sebesült

és halott, valamint 80 %-os veszteség következett be a harcjármű-állományban.⁴² Ez a szám azonban jóval több, mint amit ugyanez a tájékoztató május 15-én az április-májusi harci időszakra veszteségként megad, így vagy téves az adat, vagy pedig a hadosztálynak alárendelt alakulatok – elsősorban a 12. gyalogezred – veszteségeit beleszámították a teljes veszteséglistába.

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

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

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

közé pedig a 2. felderítő zászlóaljat vezényelték.⁴⁵ Sikerült elérni a Slobodka Lesnai műutat és kilenc löveget is zsákmányoltak.⁴⁶ Az ellenség jól kiépített támpontrendszere és a szovjet harcokcsik ellentámadása miatt azonban a támadást le kellett állítani. Néhány helyen még így is elérték a jassyeni erdő keleti szegélyét.

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

Az utolsó támadások és a hadosztály kivonása

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

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

MÁJUS 5-én a 12. gyalogezred felváltotta a felderítő zászlóaljat, és a még harcoló gépkocsizó lövészalakulatokat. A parancsnoksá-

got Sándor Istvántól Muzsay Ferenc ezredes, a 12. gyalogezred parancsnoka vette át. Mivel tudomása volt arról, hogy a 81/I. ködvető osztály alárendelése 19 órakeret megkezdésénél, ezért 15 óra 45-kor még egy támadással próbálkozott. A támadás jól indult, de mintegy 1000 méteres előretörés után a műúttól délre szovjet ellentámadást kaptak, amely 500 méterre visszaszorította őket. Miután további térnyerésre nem láttak esélyt, megkezdődött a csapatok beásása.⁵⁰

MÁJUS 6-án von Bünaui hadosztály-parancsnokságon kijelentette, hogy a nagyszabású támadások helyett kisebb vállalkozásokkal kell az arcvonalat kiegyenesíteni. A 81/I. ködvető osztályt kivonták, a fronton jelentős harcselekmény nem történt.⁵¹

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

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

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

A páncélos-hadosztály támadása a május 3-i kudarc után teljesen elakadt. Az ezután indított helyi vállalkozások néhány száz méteres előrenyomulást értek csak el, azt is igen nagy véráldozatok árán. Ezekről az

arcvonal-kiigazító vállalkozásokról Lakatos így ír: „*Model ... továbbra is helyi előretöréseket követelt, főleg ott, ahol a térképen egy-egy beugró frontszakaszt látott. (...) Csapatszemléim fő célja az volt, hogy az elrendelt támadásokat a helyszínen fűkezzem, s elrendeljem, hogy az arcvonalat feltüntetető térképeken egyenes vonalakat rajzoljanak be.*”⁵³

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

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

JEGYZETEK

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

² Am.kir. 2. páncélos-hadosztály harcaiból II. –tp– (A tanulmányi csoport közleménye). *Hadak útján*. 1957. június–július (a továbbiakban: –tp I.–) 16.

³ RUGONYI GYÖRGY: Am.kir. 2. pc. ho. hősi harcai Nadwornánál. In: Adonyi Ferenc: *A magyar katona a második világháborúban*. Klagenfurt, 1954. (Továbbiakban: Rugonyi) 188–189.

⁴ –tp I.– 16.

- ⁵ Ludvigh 11.
- ⁶ KEMÉNY GYÖRGY: Egy páncélos hadnagy naplója az 1944-es galíciai és dél-erdélyi harcokról valamint az angol hadifogságról 1944–1945. *HL. Tgy.*: 3216. (Továbbiakban: Kemény) 14.
- ⁷ –tp I.– 16.
- ⁸ Tapasztalati jelentés 10.
- ⁹ Harctudósítás 6.
- ¹⁰ Kemény 16.
- ¹¹ Am.kir.2.páncélosadosztályharcaibólII. – tp – (A tanulmányi csoport közleménye) *Hadak útján*. 1957. augusztus (a továbbiakban:– tp.II.–) 16.
- ¹² Tájékoztató a katonai helyzetről. VKF I. oszt. *HL. Mikrofilmtár* (a továbbiakban: VKF Tájékoztató) 1944. IV. 20.
- ¹³ KISBARNAKI FARKAS FERENC: *A Tatárhágó viszszanéz.* Buenos Aires, 1952. (a továbbiakban: Farkas) 10.
- ¹⁴ Harctudósítás 7.
- ¹⁵ PÁVA ISTVÁN: *Ország a hadak útján.* Magyarország és a második világháború. Pécs, 1996. 260.
- ¹⁶ – tp – II. 18.
- ¹⁷ CSERNAVÖLGYIÁNTAL: *Azaranycsillagrabjai*. II. kötet. *HL. Tgy.* 3156. (Továbbiakban: Csernavölgyi) 146–148.
- ¹⁸ Csernavölgyi 5.
- ¹⁹ Ludvigh 12.
- ²⁰ GERGELYFY IMRE: *Háborúsnapló.* *HL. Tgy.* 3287. 6.
- ²¹ Harctudósítás 9.
- ²² Bene–Szabó 28.
- ²³ Bene–Szabó 39.
- ²⁴ –tp– II. 18.
- ²⁵ Harctudósítás 10.
- ²⁶ Harctudósítás 11.
- ²⁷ Kemény 17.
- ²⁸ CSERNAVÖLGYIÁNTAL: *Azaranycsillagrabjai*. Dombóvár, 1994. 249–251.
- ²⁹ Harctudósítás 12.
- ³⁰ Bene–Szabó 29.
- ³¹ Kemény 14.
- ³² Ludvigh 14.
- ³³ Harctudósítás 13–14.
- ³⁴ Harctudósítás 14.
- ³⁵ LAKATOS GÉZA: *Ahogy én láttam.* Budapest, 1992. (A továbbiakban: Lakatos) 97.
- ³⁶ Harctudósítás 14. – Az idézet Friedrich őrnagytól, a 110. német páncélgránátos zászlóalj parancsnokától származik – minden bizonnyal Sztálin I.-es harcokcsikról beszélt – (a szerző).
- ³⁷ Harctudósítás 14.
- ³⁸ Harctudósítás 16.
- ³⁹ Kemény 19.
- ⁴⁰ Harctudósítás 15–16.
- ⁴¹ Harctudósítás 16.
- ⁴² VKF Tájékoztató 1944 VI. 1.
- ⁴³ Bene–Szabó 33.
- ⁴⁴ Harctudósítás 17.
- ⁴⁵ Harctudósítás 17–18.
- ⁴⁶ HUSZÁRLÁSZLÓ: *Visszaemlékezés anyiregiházi M.Kir. 12. honv. gyalogezred harcaira.* 1944. márc.–1945. jan. *HL Tgy.* 3231. 9.
- ⁴⁷ Harctudósítás 18.
- ⁴⁸ Bene–Szabó 35.
- ⁴⁹ Harctudósítás 19.
- ⁵⁰ Bene–Szabó 35. és Harctudósítás 19–20.
- ⁵¹ Harctudósítás 20.
- ⁵² Bene–Szabó 36.
- ⁵³ Lakatos 101.
- ⁵⁴ CSIMA JÁNOS: *Adalékok a Horthy-hadsereg szervezetének és tevékenységének tanulmányozásához 1938–1945.* Budapest, 1961. 222.

ENGI JÓZSEF

A szegedi kényszerpályás tömegközlekedés története

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



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

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

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

megadhatónak vélelmezi. A tanács nem tartja
megengedhetőnek, hogy a szűk Kelemen
utcán kitérőt létesítsenek, mivel a forgalmat
akadályozná.

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

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

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

Rainer József főkapitány a tanács ja-
vaslata mellett szól, mert a kitérőt nem a
Kölcsey, hanem a Kelemen utcában akarják
létesíteni. Az pedig lehetetlen, mert a szegedi
közúti vaspálya gőzmozdony közlekedésre
van berendezve. Ha ott kitérőt létesítenek,

* Előző számunkban (*Belvedere Meridionale*,
2003/1-2. sz. 58.) tévesen jeleztük a tanul-
mánysorozat sorszáma: 1. helyett 2. rész. A
szerk.

„Kölcsényi köz 1901. évi közgyűlési jegyzék”

<i>Építési költségvetés</i>	<i>össz.</i>
1. Községi építési költségvetés	50.000
2. Községi építési költségvetés	10.000
3. Községi építési költségvetés	1.000
4. Községi építési költségvetés	1.000
5. Községi építési költségvetés	1.000
6. Községi építési költségvetés	1.000
7. Községi építési költségvetés	1.000
8. Községi építési költségvetés	1.000
9. Községi építési költségvetés	1.000
10. Községi építési költségvetés	1.000
11. Községi építési költségvetés	1.000
12. Községi építési költségvetés	1.000
13. Községi építési költségvetés	1.000
14. Községi építési költségvetés	1.000
15. Községi építési költségvetés	1.000
16. Községi építési költségvetés	1.000
17. Községi építési költségvetés	1.000
18. Községi építési költségvetés	1.000
19. Községi építési költségvetés	1.000
20. Községi építési költségvetés	1.000
21. Községi építési költségvetés	1.000
22. Községi építési költségvetés	1.000
23. Községi építési költségvetés	1.000
24. Községi építési költségvetés	1.000
25. Községi építési költségvetés	1.000
26. Községi építési költségvetés	1.000
27. Községi építési költségvetés	1.000
28. Községi építési költségvetés	1.000
29. Községi építési költségvetés	1.000
30. Községi építési költségvetés	1.000
31. Községi építési költségvetés	1.000
32. Községi építési költségvetés	1.000
33. Községi építési költségvetés	1.000
34. Községi építési költségvetés	1.000
35. Községi építési költségvetés	1.000
36. Községi építési költségvetés	1.000
37. Községi építési költségvetés	1.000
38. Községi építési költségvetés	1.000
39. Községi építési költségvetés	1.000
40. Községi építési költségvetés	1.000
41. Községi építési költségvetés	1.000
42. Községi építési költségvetés	1.000
43. Községi építési költségvetés	1.000
44. Községi építési költségvetés	1.000
45. Községi építési költségvetés	1.000
46. Községi építési költségvetés	1.000
47. Községi építési költségvetés	1.000
48. Községi építési költségvetés	1.000
49. Községi építési költségvetés	1.000
50. Községi építési költségvetés	1.000
51. Községi építési költségvetés	1.000
52. Községi építési költségvetés	1.000
53. Községi építési költségvetés	1.000
54. Községi építési költségvetés	1.000
55. Községi építési költségvetés	1.000
56. Községi építési költségvetés	1.000
57. Községi építési költségvetés	1.000
58. Községi építési költségvetés	1.000
59. Községi építési költségvetés	1.000
60. Községi építési költségvetés	1.000
61. Községi építési költségvetés	1.000
62. Községi építési költségvetés	1.000
63. Községi építési költségvetés	1.000
64. Községi építési költségvetés	1.000
65. Községi építési költségvetés	1.000
66. Községi építési költségvetés	1.000
67. Községi építési költségvetés	1.000
68. Községi építési költségvetés	1.000
69. Községi építési költségvetés	1.000
70. Községi építési költségvetés	1.000
71. Községi építési költségvetés	1.000
72. Községi építési költségvetés	1.000
73. Községi építési költségvetés	1.000
74. Községi építési költségvetés	1.000
75. Községi építési költségvetés	1.000
76. Községi építési költségvetés	1.000
77. Községi építési költségvetés	1.000
78. Községi építési költségvetés	1.000
79. Községi építési költségvetés	1.000
80. Községi építési költségvetés	1.000
81. Községi építési költségvetés	1.000
82. Községi építési költségvetés	1.000
83. Községi építési költségvetés	1.000
84. Községi építési költségvetés	1.000
85. Községi építési költségvetés	1.000
86. Községi építési költségvetés	1.000
87. Községi építési költségvetés	1.000
88. Községi építési költségvetés	1.000
89. Községi építési költségvetés	1.000
90. Községi építési költségvetés	1.000
91. Községi építési költségvetés	1.000
92. Községi építési költségvetés	1.000
93. Községi építési költségvetés	1.000
94. Községi építési költségvetés	1.000
95. Községi építési költségvetés	1.000
96. Községi építési költségvetés	1.000
97. Községi építési költségvetés	1.000
98. Községi építési költségvetés	1.000
99. Községi építési költségvetés	1.000
100. Községi építési költségvetés	1.000

„Kölcsényi köz 1901. évi közgyűlési jegyzék”

<i>Építési költségvetés</i>	<i>össz.</i>
1. Községi építési költségvetés	50.000
2. Községi építési költségvetés	10.000
3. Községi építési költségvetés	1.000
4. Községi építési költségvetés	1.000
5. Községi építési költségvetés	1.000
6. Községi építési költségvetés	1.000
7. Községi építési költségvetés	1.000
8. Községi építési költségvetés	1.000
9. Községi építési költségvetés	1.000
10. Községi építési költségvetés	1.000
11. Községi építési költségvetés	1.000
12. Községi építési költségvetés	1.000
13. Községi építési költségvetés	1.000
14. Községi építési költségvetés	1.000
15. Községi építési költségvetés	1.000
16. Községi építési költségvetés	1.000
17. Községi építési költségvetés	1.000
18. Községi építési költségvetés	1.000
19. Községi építési költségvetés	1.000
20. Községi építési költségvetés	1.000
21. Községi építési költségvetés	1.000
22. Községi építési költségvetés	1.000
23. Községi építési költségvetés	1.000
24. Községi építési költségvetés	1.000
25. Községi építési költségvetés	1.000
26. Községi építési költségvetés	1.000
27. Községi építési költségvetés	1.000
28. Községi építési költségvetés	1.000
29. Községi építési költségvetés	1.000
30. Községi építési költségvetés	1.000
31. Községi építési költségvetés	1.000
32. Községi építési költségvetés	1.000
33. Községi építési költségvetés	1.000
34. Községi építési költségvetés	1.000
35. Községi építési költségvetés	1.000
36. Községi építési költségvetés	1.000
37. Községi építési költségvetés	1.000
38. Községi építési költségvetés	1.000
39. Községi építési költségvetés	1.000
40. Községi építési költségvetés	1.000
41. Községi építési költségvetés	1.000
42. Községi építési költségvetés	1.000
43. Községi építési költségvetés	1.000
44. Községi építési költségvetés	1.000
45. Községi építési költségvetés	1.000
46. Községi építési költségvetés	1.000
47. Községi építési költségvetés	1.000
48. Községi építési költségvetés	1.000
49. Községi építési költségvetés	1.000
50. Községi építési költségvetés	1.000
51. Községi építési költségvetés	1.000
52. Községi építési költségvetés	1.000
53. Községi építési költségvetés	1.000
54. Községi építési költségvetés	1.000
55. Községi építési költségvetés	1.000
56. Községi építési költségvetés	1.000
57. Községi építési költségvetés	1.000
58. Községi építési költségvetés	1.000
59. Községi építési költségvetés	1.000
60. Községi építési költségvetés	1.000
61. Községi építési költségvetés	1.000
62. Községi építési költségvetés	1.000
63. Községi építési költségvetés	1.000
64. Községi építési költségvetés	1.000
65. Községi építési költségvetés	1.000
66. Községi építési költségvetés	1.000
67. Községi építési költségvetés	1.000
68. Községi építési költségvetés	1.000
69. Községi építési költségvetés	1.000
70. Községi építési költségvetés	1.000
71. Községi építési költségvetés	1.000
72. Községi építési költségvetés	1.000
73. Községi építési költségvetés	1.000
74. Községi építési költségvetés	1.000
75. Községi építési költségvetés	1.000
76. Községi építési költségvetés	1.000
77. Községi építési költségvetés	1.000
78. Községi építési költségvetés	1.000
79. Községi építési költségvetés	1.000
80. Községi építési költségvetés	1.000
81. Községi építési költségvetés	1.000
82. Községi építési költségvetés	1.000
83. Községi építési költségvetés	1.000
84. Községi építési költségvetés	1.000
85. Községi építési költségvetés	1.000
86. Községi építési költségvetés	1.000
87. Községi építési költségvetés	1.000
88. Községi építési költségvetés	1.000
89. Községi építési költségvetés	1.000
90. Községi építési költségvetés	1.000
91. Községi építési költségvetés	1.000
92. Községi építési költségvetés	1.000
93. Községi építési költségvetés	1.000
94. Községi építési költségvetés	1.000
95. Községi építési költségvetés	1.000
96. Községi építési költségvetés	1.000
97. Községi építési költségvetés	1.000
98. Községi építési költségvetés	1.000
99. Községi építési költségvetés	1.000
100. Községi építési költségvetés	1.000

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

a kocsik nem mehetnek sem jobbra, sem balra. Kéri a közgyűlést, hogy utasítsa el a föllebbezést.

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

gányt. Indítványozza tehát, hogy rendelje el a közgyűlés a Kelemen utca szabályozását.

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

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

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

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

A közúti vasút a hatperces követési idővel elérte teljesítőképességének felső határát, a forgalmat már nem tudták panasz nélkül le-



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

A szolgálatot a legnagyobb megleben

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

A részvénytársaság nagy gondot fordított a lovak ellátására, ápolására. Egy ló napi takarmányköltsége 1 korona 93 fillér, gyógyszerköltsége 7 fillér volt.

Egy kocsi napi költségéből a lovakra 9,16 koronát fordítottak. Az évenként összeállított igazgatósági jelentésekben a lovakkal kapcsolatban az alábbiak szerepelnek:

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

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

„1901-ben a lóállomány és a lovak teljesítménye nem változott, de a személyforgalom kiadását növelte az a rossz körülmény, hogy a rossz termés miatt a lótakarmány az előző évinél lényegesen drágább volt. 1902-ben a lóállomány





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

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

Lóvasúti balesetek és más események, rendeletek

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

– „A Kelemen utcában ma délben egy

kisebbsajta karambol esett meg a lóvasút és egy úri fogat között. Jovics báró, főhadnagy fordult be a kocsival az utcába, mikor arra túlkölt el a lóvasút s attól a lovai megbokrosodtak. Majd nekimentek a lóvasút kocsijának, de szerencsére még el lehetett oldalt fordítani az állatokat. A barátságos érintkezésnek így csak a kettétört sárhányók adták meg az árát.”¹³

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

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

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

– „Vasárnap délelőtt baleset történt a Kos-

Év	Állomány- szám szék	Személy- forgalmi- birtokl. Ft	Szállítási juttat. Ft	Teljes- forgalmi- birtokl. Ft	Költségek birtokl. Ft	Össze- birtokl. Ft	Kiszámlázott, Ft					Összes Ft	Fővárosi, Ft
							Közvetlen birtokl.	Teljes- forgalmi	Teljes- birtokl.	Physi- onómiai	Összes		
Kiadások, Ft													
M (személy) db													
1890	322 423	30 000	70 924	36 737	729	69 474	13 447	22 445	21 725	6 231	63 962	5 526	
1891	271 681	23 798	11 889	19 966	404	45 181	9 472	15 751	16 294	4 057	40 045	1 536	
1892	213 384	23 855	30 109	16 794	404	45 586	7 086	13 405	11 017	3 542	37 447	3 679	
1893	221 534	22 037	40 247	24 961	487	47 748	10 630	14 113	12 567	3 638	47 834	326	
1894	264 991	24 075	68 400	31 000	400	54 378	11 000	13 550	28 940	7 470	55 367	910	
1895	343 577	27 545	33 308	35 334	3704	55 804	8 686	14 074	11 889	15 942	33 328	2 475	
1896	404 715	31 338	38 879	39 952	5528	52 770	6 804	16 304	11 121	17 301	33 623	58	
1897	489 236	34 149	44 287	39 843	5354	54 3274	7 022	19 089	16 346	19 793	56 389	412	
1898	504 592	37 667	24 823	14 301	5077	53 266	6 869	21 185	8 867	15 418	32 966	300	
1899	540 261	41 536	17 841	10 407	5307	53 233	12 289	25 967	7 123	8 018	32 196	1 027	
1900	543 187	41 563	47 395	38 675	1768	51 546	9 386	24 494	15 071	3 200	33 369	19 452	
1901	583 987	41 779	59 153	33 467	2854	57 506	8 404	25 183	16 346	4 914	37 649	19 454	
1902	635 530	45 249	47 689	31 944	3718	70 959	14 630	24 073	13 071	3 049	49 863	21 048	
1903	677 555	49 412	29 737	14 536	6010	73 540	11 573	30 945	7 530	2 039	32 506	20 374	
1904	774 125	54 889	36 177	17 017	4354	74 064	12 979	32 746	9 026	4 171	38 085	17 186	

suth Lajos sugárúton a Kórház előtt. A közúti vasúttársaság egyik szabadnapos munkása, aki kissé ptyókás állapotban fölkapaszkodott a lóvasútra, a lépcsőről lebukott. Olyan szerencsétlenül esett a kövezetre, hogy a balkeze a kerekek alá került, amely mind az öt ujját levágta. A szerencsétlenül járt munkás jajveszékelve szaladt haza, onnan a kerületi orvoshoz, aki bekötötte sebeit.¹⁶

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

– „A Kossuth Lajos sugárút és az Anna utca sarkán történt a szerencsétlenség. Szemtanúk állítása szerint a lehajtott fejjel jövő ittas ember mit sem látva haladt neki a lóvonat lovának s bár a kocsis fékezett, már nem bírta megakadályozni, hogy Zsadányi az előrészt vasába ne ütődjön. Az ember ekkor beesett fejjel a vágányok közé s abban

a pillanatban keresztül ment a mellén meg a bal kezén a vaskocsi kereke. Hiába állt meg azután a 23-as, Zsadányi halottá vált. A közúti vasút 23-as számú kocsiján Baranyi Pál kalauz és Popity Antal kocsis teljesített szolgálatot, akik most vizsgálat alá kerülnek. Érdekes, hogy Baranyi Pál kalauz ma töltötte utolsó napját a közúti vasút szolgálatában.”¹⁸

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

– „Tegnap a Kossuth Lajos sugárúton ismét volt kocsioszeütközés. A lóvasút egyik kocsija és Kelemen István ügyvéd hintója akadt össze. Nagyobb baj nem történt, a hintó azonban megrongálódott.”²⁰

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

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

*A környék siralmas állapotban van; szemét, sár, kódarabok mindenütt. Szegény iskolás gyerekek, fiúlig sárban kerülnek innen haza.*²²²

– „Egy lóvasúti kocsi alighanem a kocsis vigyázatlanságából okozott balesetet. A kocsi, amely a rókusi vágányokon haladt, ráfutott a húzó lóra és eltörte a lábát. A szegény állat ott maradt a vágányokon s csak később szállították el onnan.”²²³

– „A lóvasúton ma eltűnt egy vidéki asszony ékszere és pénze. Biresán Katica kikindai szerb nő a Szeged állomástól igyekező lóvasúti kocsin ült tízéves fiával és ment volna a rókusi állomásra. A Gizella téren a kis fiú rosszul lett, így le kellett szállniuk a lóvasúti kocsiról. Sietségében a kocsi padján felejtette kis kosarát, amiben ékszerei és 20 forintnyi pénze volt. Ezek a kosárral együtt eltűntek, az asszony hiába kereste, nyomára nem bírt akadni. Jelenést tett a rendőrségnek, amely vizsgálatot indított.”²²⁴

– „Pajkos iskolásgyerekek mulatsága az, hogy sok ijesztéget okoz a lóvasúton ülőknek a ropogós gyufák pattogása. Mikor a kocsi ilyen vonalon végighalad, sorra durrognak a gyufák, az utasok, különösen a nők idegzetét alaposan megborzosgatva. Felhívjuk a rendőrség figyelmét a rakoncátlan csemetékre.”²²⁵

– „Szeged-Rókus állomás felől jött 2 órakor a 23. számú lóvasút és a másik pályaudvarra igyekezett. A Dohánygyár előtt gyerekek játszadoztak, akik a lóvasutat megpillantva a sínek közé futottak. E közben odaért a lóvasút és a gyerekek közül Kohn Béla kilenc éves fiú reá kapaszkodott a kocsira. A kocsi kalauza, Kéri János távol akarta tartani a gyerekeket a kocsitól és rájuk szólt. Erre leugrott a kocsiról az iskolás fiú, előre szaladt és a kocsi elején akart fölkapaszkodni. E közben megbotlott és a kocsi alá került, melynek kerekei keresztül szaladtak a lábán. A szerencsétlenül járt gyereket a kórházban vették ápolás alá. A kalauz jelentést tett a szerencsétlenségről a lóvasút igazgatóságának. A vizsgálat során bebizonyosodott, hogy a szerencsétlenséget a kisgyermek pajkossága okozta.”²²⁶

– „A 19. számú lóvasúti kocsi Szeged pályau-

dvár felé igyekezett a Boldogasszony sugárúton, amikor a Szivárvány utcából kifutott egy három-éves fiúcska és odaállt a vágató kocsi elé a sínekre. A ló már teljesen a gyerek közelébe jutott, amikor észrevette a veszedelmet Hodrován Béla lóvasúti kalauz. Gyorsan leugrott a kocsiról, és elkapta a sínek közül a gyereket, kit a másik pillanatban már elgázolt volna a ló. Az életmentő kalauzt mindenki, aki látta tettét, megdicsérte. A kisgyermeket egy rendőr vitte haza a Szivárvány utca 7. szám alatt lakó szüleikhez, Szeles István géplakatoshoz.”²²⁷

– „Súlyos baleset történt ma délelőtt a postapalota előtt a 20. számú kocsin. Gyovai László törvényszéki hivatszolgálat leszállás közben oly szerencsétlenül esett el, hogy a haladó kocsi mellé került, és a kocsi lépcsője oly súlyosan megsértette a vállán, hogy eszméletét veszítette. A szerencsétlenül járt ember állapota aggasztó.”²²⁸

– „Ma reggel a Boldogasszony sugárúton eltört egy lóvasúti kocsi. A tőle telhető sebességgel futott a Szeged pályaudvar felé, és a Bécsi körút sarkán hirtelen nagy koppanással kiszaladt a kereke. A tengelyen eltört valami vasdarab és ennek következtében esett le a kerék. A kocsi tele volt utasokkal, akiket másik kocsiba ültettek át, úgy szállították őket az induló vonathoz. A kocsit a kitérőbe vontatták, és ott volt, még a kovács annyira rendbehozta, hogy szállítani lehetett a Rókuson levő lóvasúti állomásra.”²²⁹

– „Majdnem végzetes kimenetelű szerencsétlenség történt ma délután fél 7 órakor a Jernei-féle ház előtt. A 22. sz. lóvasúti kocsi elütött egy Herczföld Ilona nevű 5 éves leánykát. A kisgyermek olyan szerencsésen esett el, hogy csak a homlokát sértette meg jelentéktelenül. A rendőrség vizsgálatot indított a baleset okának tisztázására.”²³⁰

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

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

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

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

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

– „Lóvasúti kocsik a hóban. Tegnap dél óta megint nekilódult a havazás, ennek folytán a közlekedés meglehetősen akadályokba ütközik. Tegnap olyan rohamosan zúdult le a hó, hogy három órákor be kellett szüntetni a lóvasúti közlekedést, mert elakadtak a kocsik a hóban. Ma reggel 7 óra fogott hozzá a hó eltakarításához, ami 9 órára sikerült és attól kezdve újra megindult a közlekedés.”³³

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

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

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

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

hogy a közúti vonaton levő közönség közül valaki ledob az utcára egy pénztárcát. Fölvette és látta, hogy a tárcsa üres. Mialatt behozta a rendőrségre, özv. Linkóné szegedi lakos jayveszékelve kereste a rókusi állomáson a tárcáját. Utána bejött a rendőrségre és jelentést tett az esetről. A tárcában tíz forint volt, s mikor kifizette a jegy árát, maga mellé tette a lóvasút padjára. A detektívek még délelőtt kinyomozták a két tolvaj asszonyt, akik beismerték a lopást.³³⁷

– „Pünkösöd hétfőjén az ünneplő közönség szép déli meglepetésben részesült a lóvasút részéről. A menetrend teljes elforgatásával déltől kezdve vagy félóránig minden kocsis a rókusi állomás felé nyargalt s a szembe törekvő utasok nem tudtak lóvonatra ülni. Végre jött egy kocsis, ez aztán a mulasztást úgy akarta helyrehozni, hogy a megállóhelyeket semmibe véve vágatott ki az állomáshoz. Csak azok tudtak fölugrálni rá, akik éppen a váltónál kaphatták el. Talán éppen ez a tornászati ügyesség keserítette el annyira a kalauzt, hogy egy 80 éves öregembert a kocsis belsejében, hölgyek jelenlétében, a legcsúnyább szidalmakkal illetett, élénk variálásával a különféle kaszárnyai műszavaknak. Közben a kocsis vágatott tovább, egy fiatalember látva, hogy nincs megállás, légtornászati fogással élt, de pórul járt, mert orral bukott a kocsiba. A Boldogasszony sugárúton meg csak szaladt a Szatymazra igyekvő közönség a kocsis mellett, bízva abban, hogy tán csak beéri, ha előbb nem, a vasútnál a kocsit. Mivel a lóvasúttársaság már sokszor kimutatta, hogy a közönség kényelmét szem előtt tartja, azt kell hinnünk, hogy a felfordult állapotot csak egy garázda, részeg kalauz idézte elő.³³⁸

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

Galamb utcában fölszedi az ott lerakott síneket és a hálózatot olyképp hosszabbítja meg, hogy az a Tanítóképezde épülete előtt halad tovább a Vaspálya utcán keresztül az ideiglenes vasúti állomásig.³³⁹

– „Auer Lajos lóvasúti kalauz panaszt tett ma a rendőrségen Szalkay Mátyás ellen, aki őt késsel megszurta. Szóváltásuk volt egymással ma délelőtt, ahogy a lóvasúti telepen találkoztak, Szalkay bicskát rántott belevágta a kalauz nyakába. Szerencsére vastag télikabát volt rajta, ami a szúrás erejét fölfogta. Így is jelentékenyen megsérült a nyakán. Sebét az orvos bekötötte, a rendőrség pedig megindította a vizsgálatot.³⁴⁰

– „Boldogasszony sugárúton tegnap este iszonyú riadalom támadt. Amint a lóvasút elrobogott, hatalmas durranás támadt a nyomában, valósággal megreszkedtetten a levegőt. Emberekben nem esett kár, a viccelődő gézgöngyűnek még



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

menetrenddel megelégedettnek látszik.

A naponta átlagosan szállított személyek száma 2121 utas volt.”

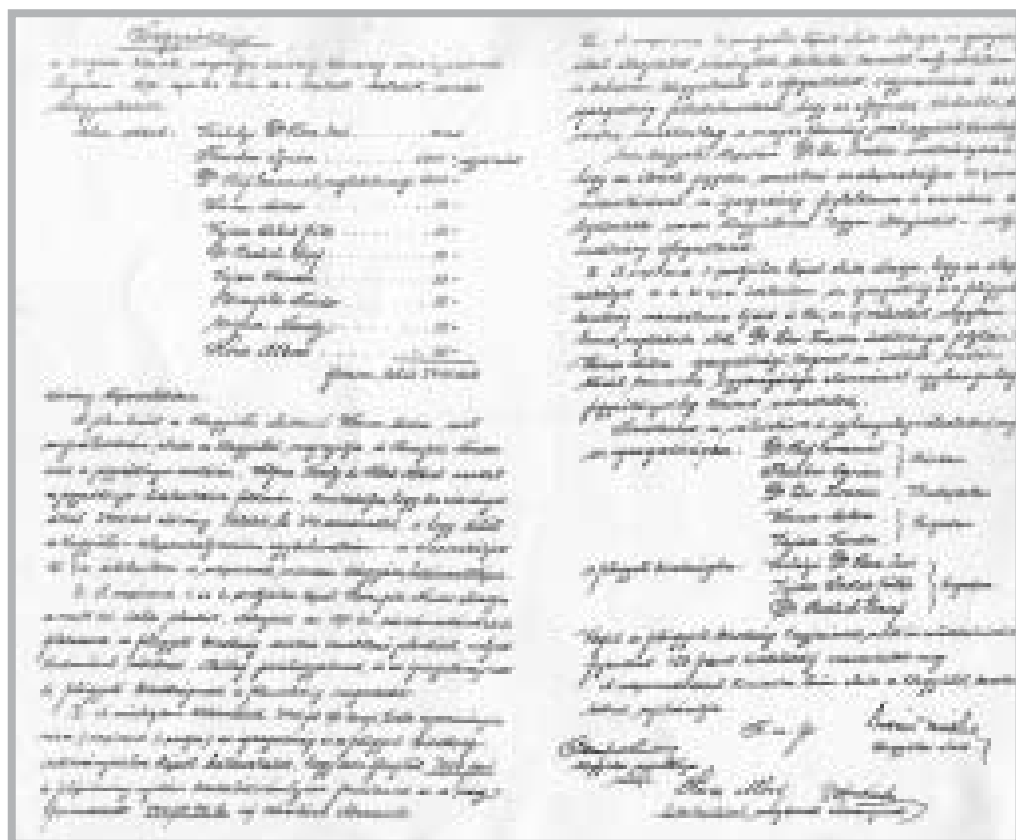
– 1900-ban „a gazdaságban észlelhető pangás az utasforgalmat sem hagyta egészen érintetlenül. A személyforgalom, mely a vasúti csatlakozási szolgálat folytán beállott kedvezőtlen viszonyok alatt szenvedett, mégis csak lényegtelenül maradt vissza az előző évvel szemben, mi annál inkább felemlítésre méltó, minthogy az előző évben megtartott mezőgazdasági kiállítás a személyforgalom javára mintegy 6000 Kor-nyi rendkívüli bevételt hozott, mely az elmúlt évben majdnem compensálódott, mi mindenestre a belforgalom emelkedésére vezethető vissza. – A naponta szállított személyek száma 2103

utas volt.”

– 1901-ben „a már évek óta lappangó közgazdasági válság tovább érezette kedvezőtlen hatását. Bár a személyforgalom mérsékelten, de állandóan emelkedett, az elmúlt évi 0.8 %-nyi visszaesés, ha ez számszerűleg lényegtelennek is látszik, mégis hozzájárul a kedvezőtlen üzleti viszonyok megvilágosításához, melyek alatt intézeink szállítási vállalatként különösen szenved.

Rendes forgalomban állott a fővonalon 11 egyfogatú koci, amelyekhez különösen a nyári hónapokban kisegítő kocsik rendeltettek ki. Minden napra esett átlag 2079 szállított személy”. (12–14. ábrák)

– 1902-ben „a személyforgalom az előző évvel szemben öröndetesen emelkedett. Minden



11. ÁBRA Az 1892. ÁPRILIS 10-ÉN TARTOTT HETEDIK RENDES KÖZGYŰLÉSEN WEINER MIKSA IGAZGATÓSÁGI TAG ÜGYBÜZGÓSÁGÁT JEGYZŐKÖNYVILEG EGYHANGÚLAG MEGKÖSZÖNTÉK



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

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

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

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

ÁRUFUVAROZÁS

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

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

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

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

feliünk, a Gőzfűrészgár az első félévben üzemét beszüntette.”

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



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

– 1903-ban „a jó termés ellenére a teherfor-

galom a várakozás alatt maradt. A kedvezőtlen közgazdasági helyzetben a kiviteli forgalom is pangott. A teherforgalom az előző évi 1901 vagonnal szemben 2014 volt.”

Lóvasútból villamos vasút. Tervek, viták és perek

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

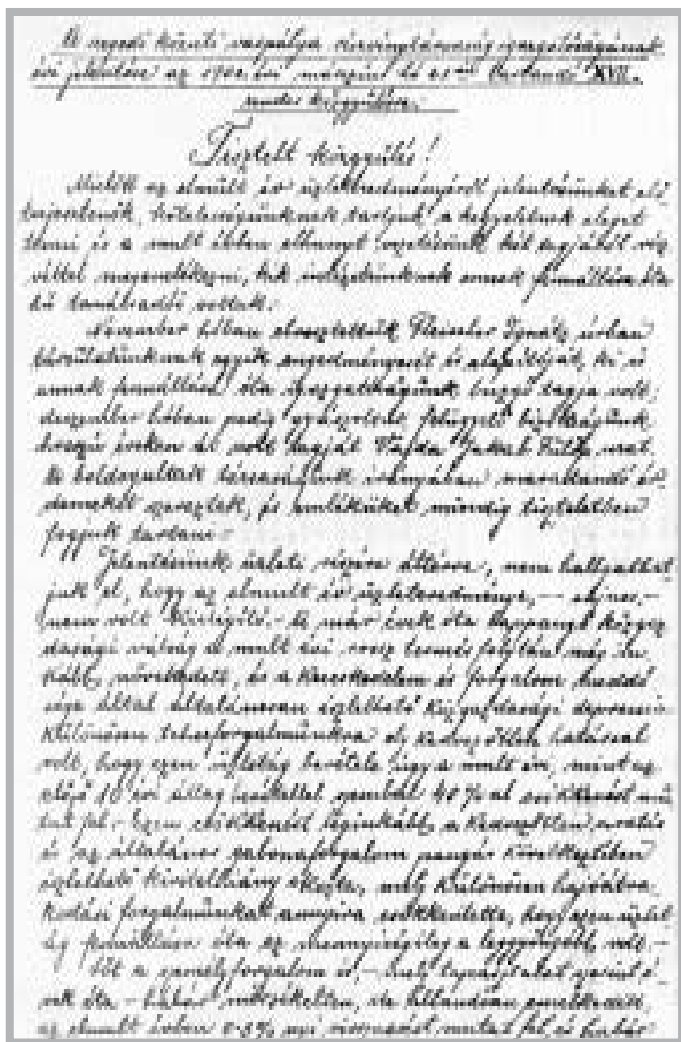
A kocsiforgalom alakulása

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

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

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

A közúti személyszállítás története



mint az árusforgalmat közvetítő sínpályának a gimnázium előtt fekvő részébe torkolna. Ez az 1,2 km hosszú sínbekepcsülés így módon lehetővé tenné, hogy a 2 km hosszú belső körúton végig villamos kocsik közlekedjenek, megfelelő átszálló forgalommal a fővonalról és a fővonalhoz, valamint a szintén tervezett sugárúti vonalakhoz és vonalaktól.

A közúti személyszállítás története

2. A Kálvária utca–temetői vonal a fővonalból a Zrínyi és Somogyi utcák kereszteződésénél elágazva a Dugonics téren az 1. sz. pontban leírt körúti vonal keresztezésével, a belső és külső Kálvária utcán, valamint a m. kir. államvasutak töltésén is át, 3,4 km-nyi hosszúságban a temetőig terjedne. Ez a vonal lenne hivatva Szegednek egész nyugati részét a város középpontjával, valamint a vasútállomásokkal is egybekapcsolni, és egyben a város és a temető között az összeköttetést létesíteni. Ez a vonal a régóta tervezett központi temető eszméjét is közelebb hozná a megvalósuláshoz.

3. A felsővárosi vonal a Széchenyi téri fővonalból kiágazva a Színházterén és a Batthyányi utcán át a körúti vonal keresztezése után a Szt. György utcán keresztül 2,2 km-nyi hosszban a Vásárhelyi sugárút végéig terjedne. Ez a sugárvonallal lenne hivatva Szeged északi részét a forgalomnak megnyitni és egyben ama régen érlelődő tervnek a megvalósítását is előmozdítani, mely a régi „makkos erdő” helyén egy városliget létesítését célozza.

Ezekkel a vonalakkal bővülne a szegedi vaspálya jelenlegi hálózata 11,7 km hosszú hálózattá. Az áramvezető rendszerek közül a tervezet a felső vezetékű rendszer mellett foglalt állást. A teherforgalom a villamos üzem berendezése után is a mai formában maradna fenn.

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

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

Vasuti menetrend.						
Az éjjeli órák esti 6 órától reggeli 5 ⁵⁰ -ig a percek számjegyeinek aláhúzása által vannak megjelölve.						
Érvényes 1902. évi május hó 1-től.						
1. Szeged-Rókus—Szeged.						
		Személy vonat				
		I. II. III. oszt.				
Szeged-Rókus	ind.	12.27	8.30	11.30	8.35	4.58
Szeged	érk.	12.47	8.47	11.39	8.53	5.10
2. Szeged—Szeged-Rókus.						
		Személy vonat				
		I. II. III. oszt.				
Szeged	ind.	2.37	10.16	2.45	6.05	
Szeged-Rókus	érk.	2.45	10.30	2.53	6.23	

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

mert csak ilyen módon jutna a város közönsége elektromos erőhöz.”⁴⁶

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

1901 januárjában lejárt a szegedi villa-

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

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

Arról is hír van, hogy a Légszeszgyár új tulajdonosai beszüntették a pert, mivel a szerződésből látják, hogy a város hatóságának elvitathatatlan joga van a lóvasút társaságnak engedélyt adni a villamos erő előállítására. De ha a per tovább folytatódna is, már az nem hátráltatja a villamos vasút kiépítését, mivel a villamostársaság elhatározta, hogy nem állít föl külön villanytelepet, hanem a szegedi légszesz és villany gyártelepről szerzi be a kocsikat hajtó motorikus erőt.”⁴⁸

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

A szegedi Légszeszgyár új vezetősége ismételtelen kijelentette a városi hatóság előtt, hogy semmiféle akadályt nem gördít a szegedi lóvasúttársaság villamos üzemre való átalakítása elé, és a város ebben az ügyben szabadon intézkedhet. Maga a Légszeszgyár óhajtja a legjobban, hogy a közúti vasúttársaságnak az engedélyt kiadják, mert akkor a Légszeszgyár is engedélyt kap a villanyvilágítás kiterjesztésére. Ez a terv a város számára is előnyt biztosítana, mert ha a légszesztársulat a Kossuth Lajos sugárúton kábel helyett a felső vezetéket kiépítheti, ez annyi olcsóbb, hogy a villamos áram árát 7 fillérről 3 fillérré lecsökkenti. A Légszeszgyár a város más részén hajlandó lenne kábelt fektetni. A szegedi közúti vasúttársaság is sürgette a várossal a megállapodást, mert ha nem kap engedélyt az átalakításra, új lóvasúti kocsikat, lovakat szerez be és lemond a villamosítás tervéről. A társaság kérte a tanácstól, hogy a két éve benyújtott beadványát intézze már el és ne halogassa tovább.⁵⁰ Szeged város közgyűlése 1902 szeptemberében arra kötelezte a tanácsot, hogy a lóvasúttársaság villamos vasút tekintetében beadott kérvényét

30 nap alatt intézze el.⁵¹ A tanács, mely ezt a határozatot ellenezte, nem akart eleget tenni a közgyűlés rendelkezésének, hanem ahhoz a jól ismert módhoz folyamodott, hogy a főügyessel a közgyűlési határozatot megfölbbeztette. A főügyész a föllebbezésben azzal érvelt, hogy „*A város és a Légszeszgyár közötti szerződést magyarázó per van folyamatban s amíg az befejezést nem nyer, a közúti vasútnak villamos üzemre való átalakítására az engedély nem adható ki.*”

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

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

A hatóság, amely eddig folyton halogatta a szegedi villamos vasút építésének ügyét, ez után az erős lecke után, amit a belügyminisztertől kapott, most már kénytelen-kelletlen hozzáfogott az ügy tárgyalásához. Zombory Antal tanácsnok elkezdte tanulmányozni az évek alatt összegyűlt terjedelmes aktacsomót és ígérete szerint ha az ügy tanulmányozását befejezi, azonnal összehívja az ez ügyben kiküldött bizottságot. Ennek a bizottságnak tagjai voltak: László Gyula polgármester-helyettes, Zombory Antal, Fodor Károly dr., Gaál Endre dr.

tanácsnokok, Ivánkóvits Sándor dr. főügyész, Csonka Ferenc városi vegyész, Csernovita Agenor, Lácza-Szabó Jenő, Reiniger Jakab, Obláth Lipót, Reöck Iván, Rósa Izsó dr., Stelczel Frigyes, Wagner Károly és Vass Károly törvényhatósági bizottsági tagok.⁵³

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

A Szegedi Napló 1902. február 23-án, vasárnap, erről a várható eseményről terjedelmes cikkben tájékoztatta az olvasókat: „*Végre megkezdik a villamos vasút ügyének tárgyalását. A forgalom maga is megkívánja a modernebb közlekedési alkalmatosságot. Aktuális lett a társaság azon terve, hogy közúti vasúthálózatát kibővítsé és a jelenlegi két pályaudvar közti fővonal, valamint a Tisza Lajos körúton fekvő s jelenleg teherforgalomra használt vonalrész a jelenlegi síneknek 5 kilométernyi hosszában villamos üzemre átalakíttassék. Ki akarja azután még terjesztetni a villamos vonalat a társaság az üzletvezetőségétől kezdve a Tisza Lajos körúton egészen a Gizella térig, azután megcsinálná a Kálvária utca – temetői vonalat egészen a temetőig, a felsővárosi vonalat a Széchenyi tértől kezdve a Színház téren, Szt. György utcán át a Vásárhelyi sugárúton végig. Minden mellék-vonal közvetlenül csatlakozna a fővonalhoz. A kibővített pálya 11.7 km hosszú volna, s rajta menetrendszerűen 25 motoros kocsik közlekedne, a fővonalon 4, a Tisza Lajos körúti vonalon 6, a Kálvária utcai és a felsővárosi vonalon 8 percnyi időközökben. A teherforgalom maradjon a mai formában. Az 1884-ben kapott 50 évből már*

15 év eltelt, ezért kéri a társaság, hogy a 2 és fél millió korona tőkebefektetést tekintetbe véve 63 éves engedélyezési időt adjon a város, amikor a lóvasút villamossá alakul.”

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

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

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

Stelczel Frigyes azt óhajtja, hogy ne vágjunk ilyen messzire elébe az ügynek. Hogy milyen módon küzdhetjük le a nehézségeket, arra később térhetünk rá. Könnyű közlekedés kell, ez egyik feltétele a modern életnek. Obláth Lipót szűkebb bizottság kiküldését kéri, amely tájékozódást szerezne arra, hogy a város kezelésében miként működne a vállalat. Bíró Benő h. főmérnök a tárgyalás menetére nézve Stelczel felfogását pártolja. Minthogy a lóvasúttársaság részletes tervvel állt elő, azt kellene tanulmányozni és tárgyalás alá venni, mely vonalakat kell elfogadni és milyen kivitelben. Csányi János szerint azt kell elhatároznunk, hogy mit akarunk, a közúti vasúttársaság azután megmondja, hogy mennyiért teszi meg. Lichtenberg Mór azt hangoztatta,

hogy a lóvasúti társaság pénzt nem kért, csak a koncesszió meghosszabbítását. Zombory Antal ismételten kérte a bizottságot, hogy térjenek át a vonalak megállapítására. Bíró Benő kéri egy szűkebb bizottság kiküldését, amely felülvizsgálná a beadványt.”

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

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

1. Felsőváros felől a Stefánia előtt, az Iskola utcán át a Gizella térig,

2. A Széchenyi tértől az Újszegedi Népliget vendéglőig.

3. Az új vágóhídig, bárhol épül fel. Az új vágóhídhöz teherszállításra is alkalmas vágányokat kell lerakni.

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

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

1903. január 1-jén már annak a reményéről írt a Szegedi Napló, hogy talán dűlőre jut a villamos vasút ügye. *„Erről már három év óta tanácskoznak az illetékesek. Két évig a város és a Légszeszgyár között fennálló per akadályozta az eredményes munkát, az elmúlt évben azonban lényeges előrelépés volt tapasztalható. A lóvasúttársaság tervei szerint a két vasúti pályaházat összekötő mostani sínpáron kívül még a teljes Tisza Lajos körúton, a Kálvária utcán a temetőig és a Vásárhelyi sugárúton a felsővárosi temetőig fektetnek le síneket. Ezeket a terveket a hatóság olyan értelemben kérte kibővíteni, hogy a Petőfi Sándor sugárúton a lóversenytérig és a*

közúti hídon át az Erzsébet ligetig is létesítsenek villamos vasutat. Ezt követően semmi nem történt. November 21-én olvasható ugyanebben a lapban, hogy „a késlekedés oka nem a hatóságban van, már régebben megpróbálta az egyezkedést a lövasúttársasággal, azonban eredménytelenül. A feltételek elfogadhatatlanok a város részéről:

– csak egy sínpár és mindenütt felső vezetékes rendszer,

– kizárólagos engedély 63 esztendőre,

– pótdadó-mentesség 13 esztendőre.

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

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

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

Az első időszakban átalakítaná a mostani személyforgalmi vonalat, mely a rókusi állomást a Szeged pályaudvarral köti össze. Az ártézi kúttól a Gizella térig terjedő vonalat folytatná a Tisza Lajos körúton vezetendő új vonal. A második építési időszakban kiépítendőnek tartja a kiskörúti vonalrész a Tiszáig, vagyis egyfelől az ártézi kúttól a Ferencz József rakpartig, másfelől a Gizella

téren át az Erzsébet rakpartig, továbbá a Ferencz József rakparttól a Széchenyi térig vezetendő új vonalat.

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

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

Egyébként a kiépítés sorrendjén a tárgyalások folyamán még változtathatnak.”

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

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

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

2. Az engedély tartama 63 évben lenne megállapítandó.

3. A vállalat részére 15 év pótdadómentességet kér.

4. A pálya egy sínpárral, megfelelő kitérőkkel és felsővezetékekkel építendő.

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

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

A Szegedi Közüti Vaspálya Részvénytársaság évi rendes közgyűlése összeállított igazgatósági jelentésben a villamosítással kapcsolatban az alábbiak szerepelnek:

XV. rendes közgyűlés

(1900. március 25.)

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

XVI. rendes közgyűlés

(1901. március 31.):

„Üzemünk villamos erőre való átalakítása és a hálózat kibővítése iránt még a múlt évben megindított eljárásunkról még nem jelenthetünk eredményt, azonban minthogy a városi tanács a bekért adatokkal most már rendelkezik, reméljük, hogy ezen ügy elintézése ezután gyorsabban fog előrehaladni.”

XVII. rendes közgyűlés

A közüti személyszállítás története

(1902. március 23.):

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

XVIII. rendes közgyűlés

(1903. március 22.):

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

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

„A villamossági tárgyalások várakozásunk ellenére elhúzódnak.”

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

FELHASZNÁLT IRODALOM

Csongrád Megyei Levéltár iratai.

JATE Egyetemi Könyvtár és a Somogyi Könyvtár folyóirat-gyűjteménye.

APRÓ FERENC: *Szegedi képeslapok*. A képeslapok

Szegedje. Szeged, 1999.

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

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

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

JEGYZETEK

¹ *Szegedi Napló*, 1987. január 29.

² *Szegedi Napló*, 1897. július 18.

³ *Szegedi Napló*, 1896. szeptember 10.

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

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

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

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

⁵ A jellemző problémák:

a) „Az alföldi metropolis nagyon rászolgált már egy másik titulusra, lehetne már az építkezési botrányok városának is nevezni. A belvárosi óvoda alig tíz esztendő épülete inog, repedezik, állító-

lag azért, mert Szécsi Ede új házának a tűzfalát szabályellenesen az óvoda tűzfalához építették, ami nagy terhével ránehezedik az óvodára. Ha a Szécsi-féle ház felépül, az óvodát, ami végtelen hanyagsággal és könnyelműséggel alap nélkül épült, alá kell falazni, különben összedől.” (*Szegedi Napló*, 1903. október 22.)

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

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

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

⁸ *Szegedi Napló*, 1899. október 22. – a szegedi posta forgalma 1898-ban az alábbi volt: érkezett 2975128 levél és levelezőlap, 135798 csomag, 8008 pénzes levél, 17862 utánvétel, 206467 utalvány, 4337 megbízás, 78225 távirat. Feladás: 176826 ajánlott levél, 170846 csomag, 17794 pénzes levél, 56472 utánvétel, 111383 utalvány. Távbeszélés 638597 esetben történt. A feladásra került levelekről és levelezőlapokról nincs adat.

⁹ *Szegedi Napló*, 1900. január 19., 21. és 25.

¹⁰ *Szegedi Napló*, 1900. február 14.

¹¹ *Szegedi Napló*, 1900. június 1. Ezenapon nyitották meg az új postahivatalokat.

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

¹³ *Szegedi Napló*, 1896. május 6.

¹⁴ *Szegedi Napló*, 1896 július 18.

¹⁵ *Szegedi Napló*, 1897. július 8.

¹⁶ *Szegedi Napló*, 1897. szeptember 20.

¹⁷ *Szegedi Napló*, 1897. november 16.

¹⁸ *Szegedi Napló*, 1898. március 31. Anna utca, ma Pozsonyi Ignác utca.

¹⁹ *Szegedi Napló*, 1898. április 12.

²⁰ *Szegedi Napló*, 1898. április 14.

²¹ *Szegedi Napló*, 1898. június 22.

²² *Szegedi Napló*, 1898. október 14.

²³ *Szegedi Napló*, 1898 november 2.

²⁴ *Szegedi Napló*, 1898. november 3.

²⁵ *Szegedi Napló*, 1898. november 13.

²⁶ *Szegedi Napló*, 1899. december 5.

²⁷ *Szegedi Napló*, 1900. április 21.

²⁸ *Szegedi Napló*, 1900. április 22.

²⁹ *Szegedi Napló*, 1900. április 28.

³⁰ *Szegedi Napló*, 1900. június 24.

³¹ *Szegedi Napló*, 1900. július 6.

³² *Szegedi Napló*, 1900. augusztus 12.

³³ *Szegedi Napló*, 1901. január 31.

³⁴ *Szegedi Napló*, 1901. február 7.

³⁵ *Szegedi Napló*, 1901. február 24.

³⁶ *Szegedi Napló*, 1901. április 9.

³⁷ *Szegedi Napló*, 1901. május 15.

³⁸ *Szegedi Napló*, 1901. május 28.

³⁹ *Szegedi Napló*, 1901. szeptember 7. – A római katolikus tanítóképző és internátus 1894 őszétől 1923-ig a Boldogasszony sugárút 57. szám alatt az Allemann-házban volt. A Vaspálya utca ma Szent Ferenc utca. Szeged állomás régi felvételi épületét az Osztrák–Magyar Vasúttársaság építette az akkori igények szerint. Az 1890-es években már az átmenő utasokat nem számolva, naponta 3000–3500 utas vette igénybe az állomást. A város vezetőinek kitaró szorgalmazására került sor a régi felvételi épület elbontására, és a helyén egy

sokkal nagyobb méretű új felvételi épület építésére. (*Szegedi Napló*, 1901. március 10.) Az építkezés időtartamára az állomás rendező pu. felőli oldalán ideiglenes utasforgalmi épületet építettek, a régi felvételi épület elbontása 1901. május 17-én kezdődött. (*Szegedi Napló*, 1901. május 17. és 18.).

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

⁴⁰ *Szegedi Napló*, 1901. október 27.

⁴¹ *Szegedi Napló*, 1902. május 7.

⁴² *Szegedi Napló*, 1902. július 29.

⁴³ *Szegedi Napló*, 1903 július 31.

⁴⁴ *Szegedi Napló*, 1900. január 11.

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

⁴⁶ *Szegedi Napló*, 1900. február 18.

⁴⁷ *Szegedi Napló*, 1900. február 2.

⁴⁸ *Szegedi Napló*, 1901. január 20.

⁴⁹ *Szegedi Napló*, 1901. február 1.

⁵⁰ *Szegedi Napló*, 1901. szeptember 1.

⁵¹ 423/1901. IX. 18. sz. közgyűlési határozat.

⁵² *Szegedi Napló*, 1902. január 10.

⁵³ *Szegedi Napló*, 1902. január 15.

⁵⁴ *Szegedi Napló*, 1902. február 9., 11., 16. és 21.

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

PUSZTAI JÁNOS

Fejezetek a szentesi repülés történetéből

IV. rész



Az aranykor nyitánya: 1938

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

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



SZEMTŐL SZEMBEN A HA-RIS JELŰ BL-16-OSSEL REPÜLŐNAPON. (GULLAY-ARCHIVUM)

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

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

Ahhoz, hogy a szentesi repülés rövid idő alatt az országos élmezőnybe emelkedhetett, olyan dinamikus, fáradhatatlan, gyakorlatias és hivatali lehetőségeik felső határán teljesíteni képes emberek kelletek, akik követni tudták a nagyformátumú vitéz dr. Bonczos Miklóst, és szervezői erőit ki tudták egészíteni kiváló személyes adottságaikkal, rátermettségükkel, hivatásszeretettelükkel, mint vitéz Bogyai Kamill százados¹, Massányi Sándor, a köztisztviselőben álló „Manó bácsi”², a későbbi főoktató, majd Schlett László oktató és Vass Mihály műbútorasztalos, gépépítő-

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

Az Országos Magyar Idegenforgalmi Hivatal (OMIH) 1934-ben elindított kezdeményezése a légiturisztikai leszállóhely létesítése érdekében – bár a sportrepülés irányába fordult az érdeklődés – nem szűnt meg működni. Dr. Szentkirályi Ákos levélben értesítette a város polgármesterét, hogy 1938. január 25-én tárgyalni jön Szentesre, melyre kéri a helyőrség parancsnokát, a rendőrség vezetőjét, a tűzoltó parancsnokot, a mentők főnökét, az idegenforgalmi iroda vezetőjét, Báthory László református lelkészt, az 595. sz. Cserkész Csapat és a sportrepülő egységének parancsnokát, valamint a Shell Kőolaj Rt. és a Vacuum Oil Co. képviselőjét is meghívni, mert szándékukban áll a szentesi turisztikai repülőtér mielőbbi bekapcsolása a nemzetközi forgalomba.³ Kéri a polgármester urat, hogy a közeljövőben jelöljön meg egy olyan alkalmat, ahol ünnepélyes keretek között átadhatják a turisztikai repülőtér működési engedélyét. Ez mindannak ellenére történik, hogy a közelmúltban Szentesen járt légügyi szakemberek még mindig nem találtak alkalmasnak a repülőtér talaját motorosgépek leszállására. A város a hatalmas anyagi áldozat ellenére sem tudta befejezni az előírt régi és újabb feladatokat, például 1934 óta nem történt meg a repülőtér meszelt kavicsú határának a megjelölése és a város nevének kiírása, valamint a szélzsák beszerzése. A város a cserkészrepülőktől várta a feladat elvégzését, de sem anyagot, sem eszközöket nem adott a kezükbe. A legnagyobb feladat – ami nem hárítható át a tenni akaró, repülni vágyó fiatalokra – a repülőtér újrafüvesítése és a sok esőtől ismét zsombékosá lett terület planírozása.⁴

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

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

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

Az április szenzációja az volt, hogy Albrecht Ferenc József Károly főherceg, a „szenvédeyes főúr-pilóta” saját gépén, a Gerle 15-ön – tervei szerint inkognitóban – Szentesre jött. Nem csak a cserkészrepülők látványos eredményei vonzották a városhoz, hanem az is, hogy feleségül kérte az anyai ágon szentesi származású Bocskay Katinka tanítónőt, akinek a nagybátyja, Farkas Géza Kossuth téri hentesmester a városban élt. „A főherceget Katinka kísérte el a látogatásra” – pletykálták világgá a hírt és mindig szenzációéhes zsurnaliszták. Azt ígérte, hogy ittléte alatt megismerléli a szentesi cserkészrepülőket is, ennek megtörténtéről nincs információnk. A visszautazás körülményeit már az inkognitó teljes homálya borítja. (Az esküvő Pannonhalmán, a székesegyházban volt május 9-én.) A korábbi hangárépítési elképzelést fölülbírálták és egy korszerűbb elgondolás megvalósításának

lehetőségét keresték. Vitéz Bogyay Kamill is papírra vetette ebbéli gondolatait, de végül is a legilletékesebb, a Műegyetem segítségét kérték. Egy modern géptároló terve kezdett kibontakozni. A májusban megrendelt plánum az előzetes információ szerint augusztus végére elkészül és így az építés október végére befejezhető lesz – gondolták. Az adományokból ekkorra már jelentős összeg gyűlt össze, amely nemcsak a repülőgépek vásárlására, hanem a hangár építésére is elégségesnek mutatkozott még akkor is, ha a teljes költség meghaladná a 30 000 pengőt. – közölte az őt kérdező újságíróval Massányi Sándor, mert az átszervezett Idegenforgalmi Hivatal is jelentős támogatást ígért. A cég néhány héten belül valóban átutalt ezer pengőt a cserkészrepülőknek. Júliusban a Légügyi Hivatal (LÜH) 3800 pengővel járult hozzá a szentesi cserkészrepülők gondjainak megoldásához. Juttatását azzal a meghatározással bocsájtotta a sportrepülők rendelkezésére, hogy abból 2500 pengőt a hangárra, 1300 pengőt pedig egy sikló gép építésére kell fordítaniuk. A repülők össze tervezték a betonhangár építését, mert a gépeiket addig, mint korábban is, csak szűk műhelyekben és raktárakban, minden repülés után szétszedve kényszerültek tárolni. Csongrád megye főispánja a honvédelmi miniszter támogatást javasoló és a tájékoztatást kérő levelére válaszolva közli (július 20.), hogy a megyei (szentesi) cserkészrepülők egyesülete szabályosan, a LÜH engedélyével 100-nál is több taggal működik. Ötven fő az aktív létszám, akik csaknem valamennyien kezdők és közülük is 35-en voltak 22 évnél fiatalabbak. A növendékek többsége helybeli, de néhányan Hódmezővásárhelyről, Csongrádról, Kistelekről és Felgyőről vesznek részt a repülési napokon. Meghatározóan a 16-22 éves korú fiatalok tanulják itt a repüléskultúrát, a repülés tudományát. Eddig három vitorlázógépet építettek, és a lakosság támogatásával évi 5-6000 pengővel járulnak hozzá a

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

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

Dr. Dósa Elek megyei főispán július 9-re

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

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

Március vége lett, amikor a szállító-kocsi átalakításával Vass Mihály is elkészült, mert az a korábbi gépekhez, a Zöglinghez és a Tücsökhöz volt méretezve, és mivel a Vöcsök terjedelmesebb volt, át kellett alakítani azt. Amíg a szállító-kocsi átszabása zajlott, egy nyolctagú csapat Esztergomban vett részt továbbképzésen. Szentéről ott volt vitéz Bogyay Kamill százados, Massányi Sándor C-vizsgás mb. oktató, Untermüller Endre csörlőkezelő, Csuray Ernő A-vizsgás tisztviselő és Báthory László református lelkész, az 595. sz. Bethlen Gábor Cserkész Csapat parancsnoka. Szolnokiak közül, – akik akkor ismerkedtek a Vöcsökkel – Schneider Emil főoktató, Kőszeg Ferenc C-vizsga as-

piráns és Stipsits Bertalan B-vizsgás mérnök vett részt az esztergomi táborban.

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

A Magyar Cserkész Szövetség az újonnan felavatott budaörsi repülőtérén rendezte fennállása 25. évének jubileumi díszszemléjét a kormányzó előtt. A szentesi cserkészrepülők is részt vettek a rendezvényen. A csörlőautó vontatta szállítókocsijukkal, rajta az új Vöcsökkel először Szolnokra mentek, ahol előbb bemutató repülést tartottak, mert vendéglátók ekkor repültek először ezzel a nagyszerű középteljesítményű géppel. A szolnokiak a városuk nevére keresztelt iskolagépükkel csatlakoztak a szentesiekhez. Délután kettőkor már mind a két csapat Budaörsön volt. Itt ismerkedtek meg a lengyel sportrepülőkkal. Ők a Czuwaj⁵ névre keresztelt gépüket a magyar cserkészrepülőknek ajándékozták. A géppel Doleviczényi Ferenc magyar pilóta repült csörlésből.⁶ A szentesiek oktatója, Massányi Sándor ugyancsak csörlésből nagyon szép repülést mutatott be a később Manfréd névre keresztelt Vöcsökkel (gyártási típusjele: R-07b) a kormányzó úr és a több tízezres nézősereg előtt.

Repülőtér-avató és gépkeresztelő.

Repülőbemutató Mindszenten

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

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



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

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

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

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

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



szabályai szerint három tiszteletkört írtak le a város fölött. Motoros gépek közül repült az M21:HA–RAG, a BL–16: HA–RIS, a Gerle 12:HA–AAE és az új gép a Bücker Bü 131B:HA–LBM. Műrepültek egyénileg és kötelékben is Jancsó – Steff – Paál pilóták.

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

Egy héttel később készenlétkben voltak a szentesi repülők, mert a Szegedről Miskolcra tartó pilótapi-nik 52 gépének átrepülését jelezték az idegenforgalmi szakemberek. A biztonság megkövetelte a rendezőktől, hogy Szentes vagy a megye területén esetlegesen kényszerleszálló gép(ek) pilótáit segítsék. A reggel hat órától délig tartó ügyelet időszakában végtére csak

24 gép – közöttük 13 angol – haladt át a repülőtér fölött. Kényszerleszállásra a szentesi repülőtér körzetében nem került sor.

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

mentőszolgálat munkáját, és a levegőből esetlegesen érkező gáztámadás elleni védekezés lehetőségeit. A cserkészrepülők egy garázst kaptak csörlőautójuk és szállító kocsjuk elhelyezésére, amelyet a polgármesteri hivatal villannyal és teljes berendezéssel látott el.

A nyár elején az esztergomi kiképzőtáborba vonult a szentesi repülés vezérkara. Egy hónapos oktató- és segédoktató-, valamint csörlőkezelői tanfolyamon vett részt vitéz Bogay Kamill százados, dr. Kunczer Béla tb. szolgabíró,⁷ Massányi Sándor mb. oktató és Vass Mihály gépépítő mester. Az augusztusi elején véget ért tábor-



ból oktatójelölti minősítéssel térhetett haza vitéz Bogay Kamill és Massányi Sándor. Az elutazók közül valamennyien megszerezték a csörlőkezelői engedélyt. Az esztergomi táborban jelen volt gróf Almásy László Ede (Tedy, akiről az Angol beteg című, többszörösen Oscar-díjjal kitüntetett film is készült), a szentesi cserkészrepülőknek ajánlódokozta a német tervezésű kétüléses vitorlázó repülőgépét, a Göviert (Göfir). A gyakorlati átadás késlekedésének az volt az oka, hogy a gépet Egyiptomból kellett (volna) hazahozni.

Augusztus 14-vel megkezdődhetett Szentesen a növendékek, most már helyi oktatókkal folytatott, önálló alapokon nyugvó kiképzése. Október 29-ére Esztergomban elkészült a második Vöcsök is, december 27-én pedig Budapesten át lehetett venni a harmadik, Packard gyártmányú, csörlővé alakított gépkocsit. Az önálló repülőizem május 15-vel kezdődött és csak az esztergomi tábor alatt szünetelt. A csörlőkötelet oldalkocsis motorkerékpárral húzták.

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

A szeptember elején teljesített A-vizsgával már hétre növekedett a repülési alap-

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

Ez év októberében a szentesi cserkészrepülők propaganda-bemutatót tartottak Mindszenten, de még előtte fölhívást



STARȚA VÁRO VITORLÁZÓGÉPEK AZ 1938-AS REPÜLŐTÉR-AVATÓN. (PAP-ARCHIVUM)

intézték a megye repülni vágyó ifjúságához. Jelenkezésüket várták, hogy a „kor páratlan értékű technikai, harci- és közlekedési eszközét”, a repülőgépet minél többen tanulják meg vezetni, uralni, és tudásukat „a nemzet szolgálatába állítani.” Kiképzésre elsősorban a 16. életévüket betöltött gimnazistákat várták.

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

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



csörlőautó, melyet német tapasztalatok és saját elgondolások alapján alakítottak át két dobbal. Ettől remélték a felszállások számának további növelését.

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

Gróf Zichy Nándor még a repülőteravatón megígérte a hangár és a gépépítés támogatását. Az összesen 3800 pengő 1938 őszén megérkezett a cserkészrepülő bank-számlájára, mint erről már korábban szó esett. A távlati tervekben felmerült egy repülőtelep

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

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

1938-ban, az utolsó békeévben 32 üzemnapon 466 felszállással 5 óra 1 perc 23 másodpercet repült a megye egyetlen cserkészrepülő csapata annak ellenére, hogy a rendszeres repülést csak augusztusban kezdték meg. Ez év novemberében tett A-

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

FORRÁSOK

MACHALEK ISTVÁN *Békés kék egén...* Békéscsaba, 1992, MHSZ.

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

Szentesi Napló, 1938 és 1939. évi számai.

Csongrádmegyei Hírlap, 1937–1939. sz.

Magyar Szárnyak, 1939. évf.

Csongrád Megyei Levéltár Szentesi Levéltára 1938. évi polgármesteri iratok.

Csongrád Megyei Levéltár Szentesi Levéltára 1938. évi alispáni iratok, 1938. évi főispáni és elnöki iratok.

JEGYZETEK

¹ Vitéz Várbogayai Bogyay Kamilló, „Kamill kapitány” 1936-ban kapcsolódott be a szentesi repülésbe. Csendőr százados volt, amikor Szolnokról városunkba helyezték, ekkorra már B-vizsgás vitorlázórepülővé lett. Előző állomáshelyén

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

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

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

lással, fűvesítéssel, hengereléssel tetséssé alkalmas-sá repülőgépek leszállására az *ínségmunkakeretből*. A munkát azonnal végeztessék el.

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

⁵ Csuvaj = Légy résen!

⁶ Itt ismerkedett meg v. Bogvay Kamill a len-gyel cserkészrepülőkkal, akiket meghívott Szentes-re. A találkozó – mint később látni fogjuk –, bő egy év után létrejött, csak nem a tervezett körülmények között.

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

HORVÁTH VIKTOR

Az ősi Khorezm – egy elfeledett ország



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

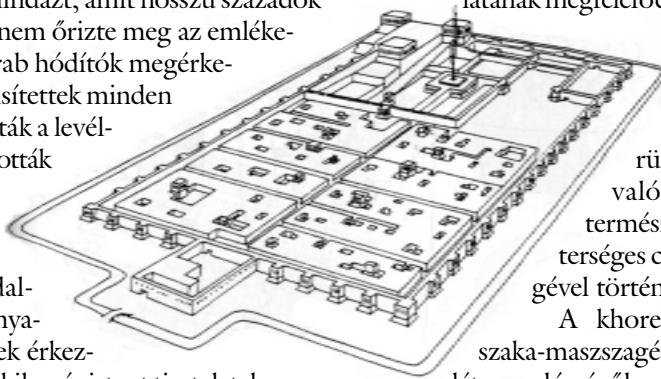
A kis számú egykorú nyugati és kínai írott forrás nem sokat árul el erről a titokzatos királyságról, Khorezmről, a késői szerzők pedig csak abból meríthettek, ami kevés tudás átvészelt az arabok pusztítását. A sivatagban százsámra szétszórt föld- és homokhalmokkal együtt csak akkor tárult fel végre a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

Khorezm a mai Üzbegisztán és Türkmenisztán területén feküdt, a Turáni-alföld déli részén, túl a Nyugat által ismert világ határán. Jellemző módon Strabón is csak annyit említ meg a khóraszmiosokról, hogy „ezekhez menekült Baktrianéból és Sogdianéból Spitamenés, egy Alexandrostól megszökött perzsa”.¹ A vidék sivatagi kontinentális éghaj-

latának megfelelően nagyon kevés a csapadék, ezt azonban tökéletesen ellensúlyozta a terület folyóvízben való gazdagsága, a természetes majd mesterséges csatornák segítségével történő öntözés.

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

Az ország neve perzsául Uvârazmið, görögül $\times d' \acute{n} a \acute{o} \acute{o} \acute{e} \acute{a}$ (Khorasmia), latinul Chorasnia, 8. századi khorezmi érméken Chwrzm, arab írás szerint Chwârizm. (Kiejtése [xva'rɪz m], egyes arab szerzők szerint az r-t

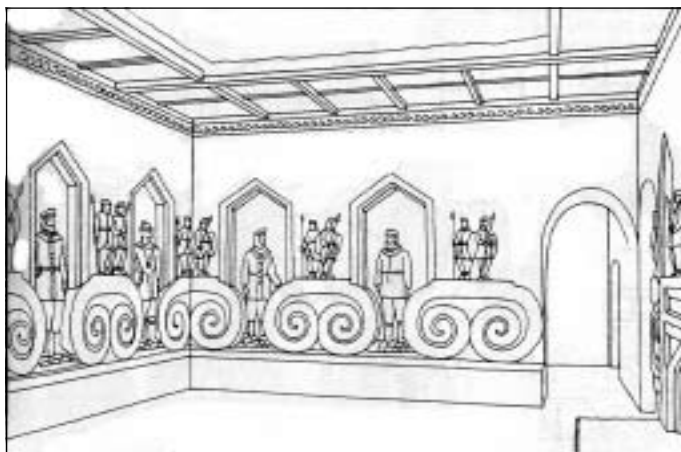


kettőzve ejtik.) Jelentését már a középkorban sem ismerték, a 10. századi népetimológia a nevet „hús-fa” összetételként értelmezte. A szakértők között ma sincsen egyetértés ebben a kérdésben, a – Tolsztoz szerint² – leginkább elfogadható etimológia iráni-indoeurópai összetételként magyarázza a szót: chvar-zem, magyarul „a Nap földje”.

A khorezmi hagyomány

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

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



Khorezm archaikus kora

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

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

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

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

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





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

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

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

Hérodotosznál található leírása alapján azonban valószínű, hogy a királyság önként vállalta a perzsa fennhatóságot és az adófizetést, hogy megtarthassa déli birtokait. Ennek következtében meglehetősen lazán függhetnek csak a nagykirálytól, aminek igazát egyébként a hatalmas területükhöz képest aránytalanul alacsony adó (300 talentum) is megerősít. Ez a kényelmes helyzet Dareiosz hatalomra kerü-

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

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

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

látóköréből. Túl a horizonton, némaságba burkolózva azonban az ország virágkora kezdődött el ekkor – távol a nagy nyugati és keleti birodalmaktól, Belső-Azsia egyik legerősebb és leggazdagabb államává nőtte ki magát az egykori Akhaimenida satrapia.

A klasszikus kor

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

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

A városok erődtételei technikája nagyjából az előző kor mintáit követte, valószínűleg jelentősebb külső hatások nélkül fejlődött, viszont sok tekintetben igen primitív volt. Sok helyen például egyáltalán nem voltak

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

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

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

a maszszagéták életében betöltött központi szerepére utalnak; a női szobrocskák a víz, az öntözés, és az Amu-darja istennőjét, Anáhitát ábrázolják, a kis férfiszobrok az istennő párját, Sziájávust.

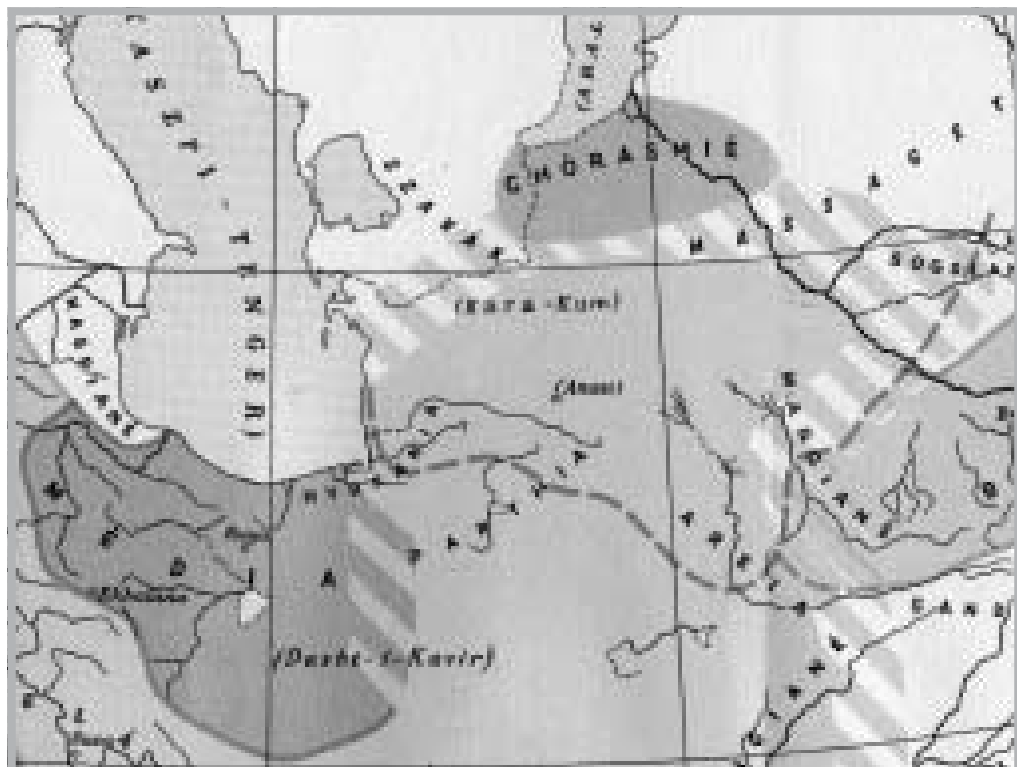
Khorezm gazdagságáról a népes városokon és a számos erődön kívül a kiváló minőségű helybéli kézműipari termékek, főleg agyagedények tanúskodnak. Kiterjedt volt a külkereskedelem, közkedvelt, változatos alakú, többnyire sötétkék üveggyöngyeik Egyiptomban, Szíriában, a Földközi-tenger északi partjának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

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

pasianok, tokhárok, sakaraukák öszsze-
ségével.⁶ Más kutatók szerint a jüecsi név
csak a nyugati szerzők tochrárait jelölte, a
másik három törzset nem.⁷ Az mindenesetre
kétségtelen hogy a Szir-darja vidékén élő jüe-
csik Baktriának északi, a hiungnuknak pedig
nyugati szomszédjaik voltak, s az is, hogy ez
a geopolitikai helyzet a hellének és a hunok
természetes szövetségét hozta magával. Úgy
tűnik, a baktriai expanzió hullámai rendre
egybeesnek a jüecsik keleti háborúival. A sors
iróniája, hogy miután többször is kihasználta
a jüecsik keleti vereségeit, a Gréko-Baktriai
királyságnak a bukását is a hiungnuk újabb
győzelme, hozta el: a hun törzsek ugyanis
útra keltek nyugat felé, és a jüecsik,⁸ képte-
lenek lévén feltartóztatni őket, i.e. 129-ben

átözönlöttek a Szir-darján, majd az Amu-
darján, és gyökeresen megváltoztatták az
egész hatalmas terület etnikai és politikai
viszonyait.

Az így kialakult helyzet rekonstruálása
azonban ismét viták tárgyát képezi. Annyi
bizonyos, hogy a vándorlás után Belső-Ázsia
igen nagy – de pontosan meg nem hatá-
rozható – területei Kang néven egyesültek.
Tolsztovszov nézete szerint Kang az egész masz-
szagéta törzsszövetség állama volt, melyben
Khorezm gyakorolt vezető szerepet, tehát a
királyság gyakorlatilag egy hatalmas biro-
dalmat kovácsolt magának.⁹ Mások Kangot
az ászik jóval kisebb királyságának tartják,
akik a nagy népmozgás alatt csak Szogdiát
csatolták Szir-darján túli törzsterületükhöz.¹⁰



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

Ez utóbbi nézet szerint Baktriához hasonlóan Khorezm is szenvedő alanya volt a tokhárok, ászik és sakaraukák vándorlásnak, amit a régészeti leleteken található durva égésnyomok is megerősítenek.

A kusán kor

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

Khorezmet ebben az időben a nemzeti szervezeti és a városi demokrácia bomlása jellemezte. A falusi tömbházak – és nemzeti közösségeik – szétestek, a vidékre a tanya lett a jellemző. A virágos- és vete-ményes kertet vékony téglafal vette körül, a közösségből kivált patriarchális család a falhoz támaszkodó 10-15 szobás házban la-

kott. A városokban még fennálltak a szabad polgárok tömbházai, de az arisztokrácia már kezdett merevebben elkülönülni. Toprak-kalában már nem a tűzszentély volt a központ, hanem külön falakkal és három, 40x40 méteres bástyával védett várkastély. A freskókkal és szobrokkal gazdagon díszített fejedelmi palotában több mint száz helyiség volt három szinten, közülük a legnagyobb a háromszáz négyzetméteres trónterem.

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

A kora középkor – az Afrigidák kora

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

A válságból a kiutat egy új gazdasági és társadalmi rendszer megszűletése jelentette. Ez az a kor, mikor világszerte megjelenik a feudalizmus, majd rövid idő alatt uralkodóvá válik Kínától az Atlanti-óceán partjáig. A nagy birodalmak szétforgácsolódásával, az állam széthullásával a kultúra új formában,

viszont mind szellemi, mind anyagi síkon alacsonyabb szinten született újjá.

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

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

A feudalizmus ekkor még nem aratott diadalt, de kibontakozásának jelei mindenütt észlelhetők voltak. A nagy csatornák kulcsfontosságú elágazási pontjain az arisztokrácia tekintélyt parancsoló erődjei őrködtek. A kisebb várak ezreit (egyes források szerint tízezszeit) még szabad földművelők lakták, de a falak már nemcsak a külső ellenség, hanem a nagybirtokos nemesek, a dikhánok erősségei

felől érkező fenyegetés ellen is védelmet kellett, hogy nyújtsanak. A városok hanyatlásnak indultak, majd lassan megszűnt bennük az élet, és az enyészeté lettek. Ezzel párhuzamosan a városi kézműipar a háziiparnak adta át a terepet. Az 5. században elhaltak a nagyszerű antik kerámia hagyományai, az edényeket kézzel hajtott korongon vagy korongozás nélkül készítették, anyaguk, minőségük, díszítésük határozott hanyatlást mutat. A kereskedelmi kapcsolatok is visszafejlődtek, az egyszerű, dísztelen üvegyöngyöket a közeli Iránból importálták vagy helyben készítették. A gazdaság súlypontja tehát a városról a falura tevődött át, de a mezőgazdaságban is megfigyelhető a termelő erők visszaesése. Az ország területének egyre nagyobb hányada maradt parlagon, az öntözőhálózat mind jobban összezsugorodott, egyre több csatornaágat nem vették többé igénybe.

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

A válságban vergődő Közép-Kelet az 5. század végétől idegen hódítók játékszerévé vált. A szászánida Péróz 479-es nagy veresége óta a hefteliták uralkodtak Irántól Khotánig és Indiáig. Őket 560 körül a türkök igázták le, elfoglalva területeik jelentős részét is. A türk kaganátust a kínaiak semmisítették meg,

akik egészen Szogdiáig és Tocharisztánig Belső-Ázsiát is beillesztik uralmi rendszerükbe (a 660-as években; igaz, inkább csak formálisan). Khorezmről nagyon keveset mondanak a források, de valószínűleg szuverén állam lehetett ezekben a századokban. Menandrosz történetíró az 560-as években Khorezm bizánci és türk diplomáciai kapcsolatairól tudott. 569-ben a Bizáncba küldött türk követséghez a kagán több közép-ázsiai állam uralkodója közül csak a khorezmi király követségét engedte csatlakozni. Ezek azt mutatják, hogy Khorezm a heftalitákkal és a türkökkel szemben is megőrizte függetlenségét.

A vég: az arab hódítás

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

Az iszlám előtti Khorezm utolsó pár évről bőségesek a forrásaink, így meglehetősen pontosan lehet rekonstruálni a történeteket. 710-ben a jog szerinti királyt, Aszkadzavart testvére Khurzád letaszította a trónról. Támogatóit a források alapján

az antifeudális mozgalmak falusi és városi szegényei között kell keresnünk, célja pedig az lehetett, hogy a nemességgel szemben álló köznép erejére támaszkodva megfékezze az arisztokrácia önállósulási törekvéseit. Aszkadzavar azonban titokban érintkezésbe lépett Kutejba ibn Muszlimmal, és segítségül hívta őt saját népe ellen. Kutejba először vizályt keltett Sogdia vidékén, amiről az áruló Khorezmsah azonnal értesítette seregét és népét, s ezzel a figyelemelterelő lépéssel sikerült elérnie, hogy az arab támadás teljesen váratlanul érje az országot. A muszlimok elfogták, majd kivégezték Khurzádot, Khamdzerdet, a fellázadt szegények által megválasztott „szent királyt”, és négyezer követőjüket. Aszkadzavar tízezer marhával hálálta meg Kutejba segítségét.

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

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

BIBLIOGRÁFIA

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

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

ÉRDY MIKLÓS: *Kutatón ton az ősi Khorezm ben.* Folk-lór és etnográfia 38. Debrecen, 1988.

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

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

SZ. L. UTCSENK-D. L. KALLISZTOV-A. I. PAVLOVSZKAJA - V. V. SZTRUVE: *Világtörténet II.* Budapest, 1962, Kossuth Könyvkiadó.

The New Encyclopædia Britannica. Macropædia (Knowledge In Depth). Volume 15, Chicago-Auckland-Geneva..., 1989, Encyclopædia Britannica Inc.

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

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

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

www.sogdcoins.narod.ru/english/khwarezm/history.html

www.iranianlanguages.com/midiranian/khwarezmian.htm

JEGYZETEK

¹ Starbón: XI. 8. 8.

² Tolsztov: i. m. 84.

³ Tolsztov: i. m. 92-93.

⁴ Tolsztov: i. m. 105.

⁵ Hérodotosz: VII. 66.

⁶ Tolsztov: i. m. 129.

⁷ Czegléd: i. m. 34.

⁸ Az első elmélet szerint értelmezve a nevet, a jüecsik azaz a tokhárok, ászik, sakaraukák törzsei. A második elmélet szerint a jüecsik=tokhárok csak magukkal sodorták az ászik és sakaraukákat.

⁹ Tolsztov: i. m. 150.

¹⁰ Czegléd: i. m. 35-37.

Megjelent!

Kiss Tamás

Magyar Egyetemisták és Főiskolások Szövetsége
1956, Szeged

A szerző, a MEFESZ szervezője, vezetője (később a megtorlás áldozata) tanulmánya mellett első alkalommal kerül publikálásra a szervezet 1956. október 20-i ülésén készült rádiófelvétel szövege. A szerző a kötetben szereplő interjúban az eseményekben résztvevők érzelmi kötődéseiről és saját személyes sorsáról is vall az érthető olvasónak. A szakmai közélet szerint is hiánypótló mű értékes dokumentum-melléklettel záródik, amelyben közlése kerülnek az események archív fotói és a megtorlás jegyzőkönyvei is.

Messzelátó



GEORGES DUBY:

Nő a középkorban.

Budapest, 2000, Corvina Könyvkiadó.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

sűrgetővé vált visszatérítésük. A papok ettől kezdve gyakrabban beszéltek róluk, némelyikük még szóba is állt velük, sőt olykor meg is hallgatta őket.

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

fogva tüzezi a nőket.

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

MOLNÁR ERZSÉBET



Megjelent!

Perbíró József
1956 Szegeden – emlékeimben
(Életrajzi írások)

Perbíró József a Szegedi Tudományegyetem Állam és Jogtudományi Karának dékánhelyettese volt. Mint levezető elnök részt vett a MEFESZ alakuló ülésén. A kötet a forradalmi Szeged polgármestere (a Városi Forradalmi Nemzeti Bizottság elnöke) életrajzi írásainak második, bővített, javított, fotó- és dokumentummelléklettel ellátott, reprezentatív formátumba szerkesztett kiadása.

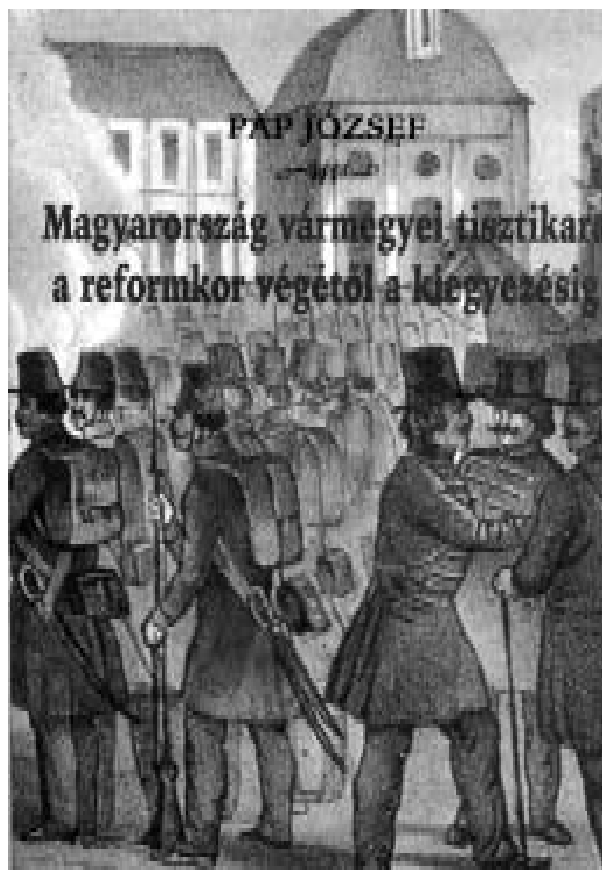
A Belvedere Meridionale Alapítvány hírei

2003/3.



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

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



M
E
G
J
E
L
E
N
T
!