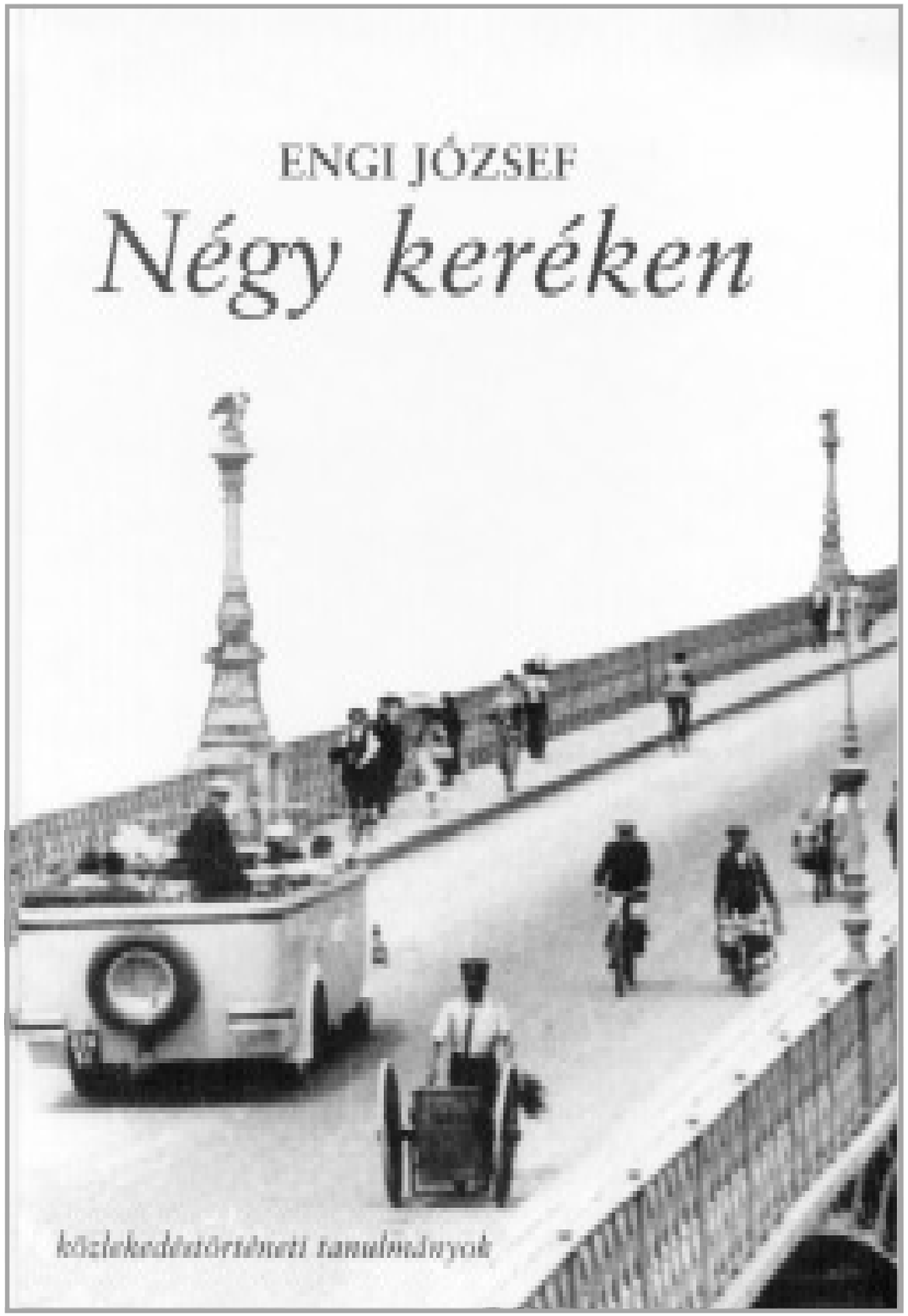


MEGRENDELHETŐ A SZERKESZTŐSÉG CÍMÉN:
6725 Szeged, Boldogasszony sugárút 6. ■ belvedere@jgytf.u-szeged.hu

BELVEDERE MERIDIONALE 2001/XIII. 5–8.

BELVEDERE MERIDIONALE
SZEGEDI TÖRTÉNÉSZHALLGATÓK LAPJA XIII. évfolyam 5–8. szám

ZARÁNDOKOK AMERIKÁBAN

LAKATOS ÁRPÁD ÍRÁSA LAPUNK 104–111. OLDALÁN OLVASHATÓ

MMI
szeptember – december

BELVEDERE MERIDIONALE
SZEGEDI TÖRTÉNÉSZHALLGATÓK LAPJA

Főszerkesztő: Kiss Gábor Ferenc
Szerkesztők: Hegyi Gergely, Vincze József
Munkatársak: Babos László, Nótári Tamás, Pető Bálint
Főmunkatársak: Döbör András, Jancsák Csaba, Nagy Tamás
A technikai szerkesztést Zékány Edmund végezte
Borítóterv Mezei Tamás

Számunk az EMKE Kft.,

Oktatási Minisztérium,
Magyar Országgyûlés Oktatási Bizottság,
Mobilitás Ifjúsági Szolgálat,
Millenniumi Kormánybiztosi Hivatal,
Juhász Gyula Felsõoktatási Kiadó,
Szegedi Tudományegyetem,
SZTE JGYTFK Hallgatói Önkormányzat,
Magyar Történelmi Társulat Csongrád Megyei és Szegedi Csoportja,
Magyar Államvasutak Szegedi Területi Igazgatósága
és a Vasúttörténeti Alapítvány támogatásával készült.

NEMZETI KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG MINISZTÉRIUMA

Megjelenik tavasszal: február–március és április–május;
ősszel szeptember–október és november–december hónapokban.
A lap közöl tanulmányokat, interjúkat, ismertetéseket és kritikákat
a történelem és más társadalomtudományok tárgyköréből.
A tanárképző főiskolai kar Történettudományi Tanszékén megrendezett
konferenciák előadásai a Belvedere Kiskönyvtár, a felsőoktatási tananyagul
szolgáló kiadványok a Belvedere Segédkönyvtár sorozatban jelennek meg.

❖ ❖

Kiadja a Belvedere Meridionale Alapítvány
Felelős kiadó: Dr. Szegfű 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: Bába és Társai Kft.
Megjelenik 1000 példányban
Lapengedély B/KUL/523/SS1993.

Magyarország és Európa 1919–1939

Tartalom

Referátumok

CSUTAK ZSOLT: Mitikus küldetéstudat az amerikai külpolitikai diskurzusban ... 4
VÁZSONYI OTTÓ: Koppány, „a lázadó pogány" (2. rész) ... 14

Hajdani vármegyéink

Szerém (FEJES BÁLINT) ... 27

Egyház

ABONYI HENRIK: A ciszterci rend az Árpád-kori Magyarországon ... 31

Eperjessy Kálmán-emlékkiállítás nyílt az Egyetemi Könyvtárban. Ajánlja: JANCSÁK CSABA ... 34

Hadak útján

FÜGG ZSOLT – BABOS LÁSZLÓ: Az 1947–48-as pakisztáni–indiai háború ... 35
NAGY DÁVID: Modellezett legenda. A Tigris harckocsi pályafutása ... 49

A közúti közlekedés története

ENGI JÓZSEF: A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata. IV/5. rész ... 57
A II. világháborútól az 1970-es évekig. A közúti közlekedés szervezése és problémái

Parthiscum

PUSZTAI JÁNOS: Végre lehet repülni! Az algyői repülés főnix korszaka. 1945–1948 ... 94
MIKLÓS PÉTER: Újszentiván 1848/49-es történetéhez ... 99

Messzelátó

LAKATOS ÁRPÁD: A Mayflower átszeli az óceánt, avagy miért és hogyan keltek át a zarándokok Amerikába? ... 104
ALÁCS ATTILA: Magyar utazók – Julianus barát ... 112
HIMER ATTILA: A Máhdi országából ... 118

Antik

NÓTÁRI TAMÁS: Megjegyzések Cicero Pro Murénájának történeti hátteréhez ... 127

Szemanú

GERGELY FERENC: Egyetem-begyetem, meg a világegyetem… Kusza emlékképek egyetemi éveimről, 1951–55 (2. rész) ... 138

Téka

Széljegyzet egy kutatási záró tanulmány megjelenéséhez. *Sikerágazat?! Az állami felsőoktatás Magyarországon.* Ismerteti: Matiscsák Attila ... 146
Harc a terror ellen. BENJAMIN NETANJAHU: *Harc a terrorizmus ellen.* Ismerteti: Hegyi Gergely ... 149

Pihenő

A klosterneuburgi Szent Lipót-apátság. Ajánlja: KISS GÁBOR FERENC ... 151

A Belvedere Meridionale Alapítvány hírei ... 126

CSUTAK ZSOLT

Referátumok

Mitikus küldetéstudat az amerikai külpolitikai diskurzusban

Bevezetés

„Az igazságok olyan illúziók, melyekről az ember elfelejti, hogy mik is valójában."
(Friedrich Nietzsche)

A 19. század neves francia történésze, Guizot szerint a „történetírásnak százféle módja van", míg Ranke axiómaszerű kijelentése, miszerint a „történelmet úgy kell elemezni ahogy volt"[1] sokáig a historiográfia és politikatörténeti elemzések alaptételének számított. E két megállapítás sarkalatos igazságtartalmát nem áll módunkban tovább vizsgálni, ellenben kikerülni is nehéz üzenetüket, hiszen a mindenkori politikai, kulturális, társadalmi események és azok leírásának tanulmányozására vonatkoznak, és mint olyanok, implicite érzékeltetik a történelmi tényszerűségek valósága és azok leírása, értelmezése, mitizálása vagy új kifejezéssel élve, *diskurzusa* közötti különbséget. Ezzel máris elérkeztünk a sokat vitatott kérdéskörhöz, a historiográfia és a leíró (mitizáló) és a feltáró, kutató (demitizáló) történész, elemző felelősségéhez.

A történelmet, Michel Foucault filozófiája nyomán, már rég nem lehet a kauzalitások newtoni elve alapján értelmezni. Az Egy, kizárólagos történelmi Igazság eszméje régóta szertefoszlóban van, hiszen a tárgyilagos, érték- és ideológiamentes tudományos vizsgálódás mítosza is csak az álracionalitás bűvkörében működő szellemi elefántcsonttornyokban létezett eddig.[2] A newtoni logika nem működik meggyőzően a társadalomtudományok és humaniórák diszciplínái körében, továbbá Hegel megállapítása még súlyosbítani látszik a keserű felismerést, hogy „a történelem tanulmányozása arra tanít, hogy az emberek vagy kormányaik nem tanultak semmit a történelemből vagy nem találtak benne semmilyen hasznos tanulságot, következtetést."[3]

Ez annál is aggasztóbb, hacsak George Santayana bölcsességére gondolunk, miszerint „azok akik nem ismerik a történelmet, kénytelenek lesznek megismételni azt." Úgy tűnik ez a tragi-komikus felismerés már többször beigazolódott a vérzivataros történelem során, ahol nem a természet többnyire kiszámítható okozatisága tűnik mérvadónak hanem számtalan irracionális, metafizikai, vagy mitikus tényező alakítja az eseményeket. Ezen tényezők jelentősége ill. vizsgálata, sajnálatos módon a Felvilágosodás és a marxizmus tanításain felnőtt értelmiségiek, történészek, társadalomkutatók racionalizáló, sematizáló és főleg a gazdasági folyamatokra koncentráló világszemléletéből, paradigmáiból többnyire kimaradt.

E tanulmány során olyan mitizált és folyamatosan átpolitizált eszmékkel, fogalmakkal fogunk foglalkozni amelyeket a történelmi valóság részeiként, a nemzeti önigazolás, politikai legitimizálás és az igazság hordozóiként értelmeztek, gerjesztettek az illető amerikai történelmi, politikai diskurzusok keretében.

A tanulmány témáját tekintve politikaelméleti, eszmetörténeti összehasonlító jellegű, amely terjedelménél fogva, érthető módon csak korlátozott de viszonylag átfogó spektrumú

elemzést kíván nyújtani az amerikai nemzeti küldetés-, eredet-, és sorszerű kiválasztottságmítosz megnyilvánulásairól illetve ezeknek főleg a külpolitikai diskurzusba beemelt szerepéről. Az elméleti alapozás a politikai filozófia, kulturális antropológia és kultúra-elmélet eszköztárából kölcsönvett módszerekre és teóriákra hivatkozik, vizsgálódásai során a diskurzusok, paradigmák, mitizált eszmék politikai vonatkozásaira fog reflektálni szem előtt tartva az amerikai nemzeti specifikumokat.

A klasszikusnak is nevezhető 17–18. századi eszmék főleg hatásos, külpolitikai legitimáló retorikai eszközként jelentek meg az amerikai politikai diskurzusban. Valójában megjelenésük óta nem is tűntek el igazán, csupán kisebb-nagyobb intenzitással hangsúlyozzák az amerikai nép gondviselés általi kiválasztottságát és civilizatórikus küldetéstudatának eszméjét a haza és a világ nagyobb hasznára és dicsőségére.

A modern és a posztmodern kor velejárójaként az ún. demitizálás eszmeáramlata már több évtizede elkezdődött a nyugati és amerikai posztkolonialista történelmi, kulturális, politikai diszciplínák művelői körében. Ettől eltekintve – amint látni fogjuk – a vezető politika-csináló elit és agytrösztjeik körében szükség esetén felidézik, újra alkalmazzák a nemzeti mítoszokat, irracionális de a nemzeti hazafias érzelmekre ható legitimációs potenciállal rendelkező eszméket a politikai diskurzus retorikai vagy stratégiai részeiként.

Thomas S. Kuhn, alapjába véve természettudományos paradigma-elmélete alapján elmondható, hogy minden tudományos ill. politikai nyilvánosság elé lépő tudor, elemző – akarva-akaratlanul – részese egy adott történelmi, kulturális környezetnek, beágyazódásnak, ideologizált értékrendszernek, vagy paradigmának. Tulajdonképpen egy kommunikációs normarendszerről, diskurzusok összességéről beszélhetünk. Ez az önkényesen felállított keretstruktúra teszi lehetővé a tudós elemző – akárcsak a döntéshozó, közszereplő politikus – számára álláspontjának, kritikai, önelemző észrevételeinek, elméleteinek kifejtését, érvényesítését e rend vagy paradigmatikus építmény megkerülése nélkül.[4] E közlési fórum vagy struktúra olyan értékrendszeren alapul amely, a foucaulti diskurzusok rendje szerint „indoktrináló, igazság-uralmi rendszerbe" kényszerítő erővel rendelkezik, főleg a történelmi, politikai igazság, hatalmi valóság tanulmányozása során.[5] Az említett, sokat vitatott foucaulti diskurzus-uralta elmélet szerint a diskurzusok nem mások mint „életbe lépett szavak, szövegek", eszmék, értékelés-halmazok, a külvilág leképezésére tett kísérletek egy adott paradigmarendszer valósnak vélt igazság és értékrendje szerint. Ezáltal a diskurzusok a hatalomgyakorlás – az emberek irányítása – tudományának talán leghatékonyabb eszközei.[6] Ezen elmélet nyomvonalát követve megállapítható, hogy a tudás és érték-rendszerek a paradigmagyártó és diskurzus-intézményesítő akadémiai, egyetemi szellemi műhelyekben, médiát és politikát felügyelő, alakító agytrösztök munkacsoportjaiban jönnek létre. Megnyilvánulási potenciáljukat tekintve, Roland Barthes szerint a mítoszokhoz, legendákhoz hasonlóan a diskurzusok is képesek önmaguk és alkotóik újrateremtésére, legitimálására továbbá az általuk kreált és közvetített politikai, társadalmi valóság átrendezésére, értelmezésmódjainak megváltoztatására.[7]

A történelmi, politikai objektivitás klasszikus ábrándképe már a német historizmus kudarcával szertefoszlott, amint azt a bevezető sorokban jeleztük, hiszen úgy az újbaloldali politikai gondolkodók, mint Gramsci, Althusser vagy Noam Chomsky illetve az antropológia, kultúraelmélet posztkolonialista megközelítését valló képviselői, mint Geertz, White, Said és mások megállapításai szerint egyaránt, a vegytiszta, tudományosnak tekintett tudás és a politikai tudás közötti különbség is csak féltve őrzött illúzió. Az objektív, tudományos-

nak vélt szemlélet sem menekülhet az ideológiák latens vagy direkt hatalmi befolyásaitól, diskurzust-uraló intézményeitől.[8]

A posztmodern közhelyektől való távolságtartás és a kutató, értelmező biztos Én-tudata talán biztosítja a tudományos tárgyilagosság viszonylagos, illuzórikus követelményének való megfelelést különösképpen ha a szuper-hatalom státusában a világra nehezedő Egyesült Államokat érintő, globális befolyása által gerjesztett számtalan előítélet, sztereotípia torzító hatását is figyelembe vesszük.

A paradigmák és diskurzusok befolyásoló erejének ill. a történelmi, kulturális beidegződések, sztereotípiák, mítoszok létének vizsgálatával e tanulmány során kísérletet teszünk az amerikai történelmi-politikai gondolkodásban aktívan feltűnő, mitizált eszmék felfedésére, szem előtt tartva Giambattista Vico klasszikus bölcsességét miszerint „az emberiség maga teremti történelmét és csak azt képes megismerni amit maga feltár és teremt."

Amerika – a „fényhordozó"

Az amerikai politikai diskurzusok küldetéstudatának főbb megnyilvánulásai

„Mi vagyunk a rómaiak a modern világban!" (Oliver Wendell Holmes, 1858)

A diskurzusok, paradigmák olyanok mint az eszmék, vagy elméletek amelyek csak akkor érvényesülnek ha kemény hatalom, erő áll mögöttük.[9] Jeremy Bentham brit filozófus cinikusnak tűnő szavai kora idealisztikus eszméire utalt, amelyek között előkelő helyet foglaltak el a puritán kálvinista politikai-teológiai hagyományából merítkező amerikai eszmék az Új Világ morális tisztaságáról, politikai és társadalmi példamutatásáról és sorszerű elhivatottságáról.

Politikai és eszmetörténeti vonatkozásban elmondható, hogy az Egyesült Államok példátlan sikertörténete és világhatalmi státusba emelkedése, a közhiedelemmel ellentétben nem a világháborúzó 20. században kezdődött – csak akkor érte el csúcspontját – hanem közvetett módon már a puritán zarándok ősök és a felvilágosult Alapító Atyák elképzeléseiben és politikai felfogásában kezdetét vette.

Az újraértelmezett bibliai Jeremiás történet „új város-ország, ill. birodalom alapítás", építés-diskurzusa akárcsak a vándorló hatalmi centrumok nyugati irányultsága az amerikai kolóniák felé, a translatio imperii elmélete alapján felerősítette az amerikai messianisztikus és misszionárius töltetű vallásos-politikai eszméket. A teokratikus Massachussetts állam első kormányzója, John Winthrop lelkész híres profetikus alapítóbeszéde örökérvényű hivatkozási alap lett az amerikai politikai elit számára. Érdemes megemlíteni, többek között J. F. Kennedy 1960. január 20-i elnöki beiktatásán mondott ünnepélyes de hideg háborús hangulatban átértelmezett beszédét, amiben ő is felidézte Winthrop biblikus ihletettségű patetikus beszédét miszerint „Mi leszünk a hegyen épülő Város (...) és a világ minden népének szeme rajtunk lesz majd, mint követendő példán."[10]

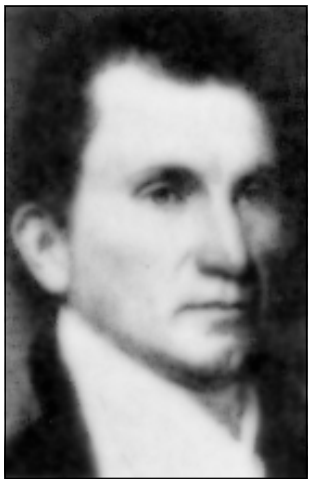
Az ószövetségi próféta jövendölései és siralmai a bűnös Izraelről és a szent város, Jeruzsálem pusztulásáról ill. az Úr és a választott, megtisztított népe között kötetett új szerződésről, alkotmányról és az Új Sion, hegyi Jeruzsálem felépítéséről új értelmet, üzenetet és ígéretet közvetített a feslett Óvilágból elüldözött, kitaszított puritán telepesek számára 17. századi kálvinista teológiai értelmezésben. A zord amerikai kolóniák terra incognitája a pogány

barbárnak tekintett őslakosokkal együtt átlényegült paradicsomi, „kerti" állapottá ahová az isteni gondviselés rendelte a megtisztított Új Sion népét a hit és a civilizáció védelméért és terjesztéséért. Az új gyarmatok, nyersanyagforrások és piacok iránti európai gazdasági igények ilyen módon szerencsésen, jelentős módon összecsengtek a metafizikailag átlényegült, mélyen vallásos, szorgalmas puritán telepesek kolonizációs, teokratikus város-állam alapító céljaival amelyeket lényegében az európai királyi udvarok is szentesítettek a 18. század végére.[11]

Az új-angliai kolóniák ún. WASP – Fehér Angolszász Protestáns – politikai elitjének jórészt teokratikus-republikánus elveken alapuló államszemlélete meghatározónak bizonyult a Felvilágosodás liberálisabb, pragmatikus elveit felvállaló Alapító Atyák szinkretista gondolatvilágára is, habár a kálvinista politikai teológia folyamatos szekularizálása, a szabadkőművesség irányításával már végbement a 19. század elején lezajlott a II. Függetlenségi Háború idejére.

Az 1823-ban kihirdetett Monroe doktrína meghatározó külpolitikai paradigma lett, a kontinentális hatalmi státus kinyilvánításával – egyelőre megfelelő katonai potenciál nélkül – és az európai ügyektől való elszigetelődés az amerikai érdekek mindenekfeletti védelmezése céljából. Az amerikaiak megpróbálták leképezni Isten Országát saját földi viszonyaik közé a puritán teokratikus állammodell vagy a szekularizáltabb, demokratikus, republikánus forma szerint, az Új Sion diskurzusának és az Amerikai Reneszánsz liberális eszmekörének elegyítése révén. A neves 18. századi puritán teológus, politikai gondolkodó Cotton Mather szavait visszhangozva 1723-ból, az amerikaiak kötelességüknek érezték „támogatni minden új találmányt, felfedezést amely jobbá teheti világunkat, javíthatja élet körülményeinket és kiterjesztheti birodalmunkat minden dologra a földön."[12] Sydney Mead történész szerint az USA két alapvető politikai hagyománnyal rendelkezik a keresztény alapihletettségű politikai paradigmarendszerén belül, éspedig „egy felekezeti jellegű és megosztó ill. egy hazafias, felvilágosult és egységesítő hagyománnyal."[13]

A 19. század világiasabb, liberális közgondolkodásában a fenti vallásos töltetű, ahistorikus gondviselést hangsúlyozó eszmék politikai diskurzusba, nyelvezetbe történő adaptálása és legitimálása a gyorsan népszerűvé váló manifest destiny – **sorszerű elhivatottság** expanzionista eszméjével jelent meg. 1845-ben John O'Sullivan, az akkori Demokrata Párt publicistájaként a „The True Title" (Az igazi jogcím) és „The Great Nation of Futurity" (A jövő nagy országa) című hangzatos cikkeiben kifejezte és populárisabb formában összefoglalta a puritán hagyományból merített amerikai nemzet – angolszász protestáns európaiak leszármazottai – elhivatottság és küldetéstudatát, amit a gondviselés sorszerűen rájuk hagyományozott, hogy „eleget tegyenek jogszerű küldetésüknek a szabadság és önkormányzati demokrácia nagyszerű intézményeinek terjesztésére a kontinensen és a nagy világban."[14] Az alulfejlett indiánok földjének civilizálását és Krisztus – meg az Egyesült Államok – számára történő meghódítását célzó ünnepélyes sullivani üzenet, tulajdonképpen az első közvetlen politikai töltetű eszmének majd diskurzusnak bizonyult a területi terjeszkedést felvállaló amerikai törekvések és gyarmatosító politika kifejezésére a 19. század közepén. Érdemes megjegyezni, hogy a hagyományőrző Demokrata Párt többször felhasználta e népszerű eszmét, főleg új-angliai választási hadjáratai során mint politikai töltetű legitimáló tényező.[15] Ezt a manifesztumot a 19. század olyan nagy befolyású politikai gondolkodói, washingtoni agytrösztök tagjai vallották magukénak mint John Fiske történész, Brooks Adams – John Adamsnek az USA 2. elnökének unokaöccse – illetve a leghatásosabb politikai író



JAMES MONROE ELNÖK, AZ „AMERIKA AZ AMERIKAIAKÉ" ELV MEGFOGALMAZÓJA

Josiah Strong evangélikus lelkész. Alhstrom Sydney vallástörténész megállapítása alapján az „Egyesült Államok számára alapvető bizonyosságot jelentett a befolyási övezet növelésének fontossága (…) A protestáns hívők tömege számára Amerika sorszerű elhivatottságának tagadása egyet jelentett a hazaárulással. Teológia értelemben, az amerikaiak alapvetően poszt-millenarista szemléletét hangsúlyozta ki, akik Isten Országát a történelemben, Amerika történetében igyekeznek megvalósítani."[16] Továbbá, a másik tényező ami még hangsúlyosabbá teszi hasonló eszmék térhódítását a politikum szférájában az nem más mint tartalmi és retorikai célrafoghatóságuk, legitimációs potenciáljuk amellyel ezek a mitizált, vallásos ihletettségű de realitásként kezelt eszmék, elméletek rendelkeznek.

Láthattuk, a 19. századi amerikai közgondolkodásban – általánosítva – kimutathatóan jelen volt a keresztény gondviselés és Amerika kiválasztottság, küldetéstudatának összekapcsolása amely a puritán időszak óta folyamatosan átalakult de lényegét tekintve tartalmilag nem sokat változott.

Ehhez a szellemiséghez sikeresen és hatékonyan hozzájárult a 19. század második felében elterjedő spenceri szociáldarwinizmus progresszív, dinamikus evolúciós elmélete olyan szerzők munkái révén mint John Fiske, Fr. Jackson Turner harvardi történész, Brooks Adams, Oliver Wendell Holmes legfőbb bíró, vagy Alfred T. Mahan hajóskapitány, tengerészeti miniszter.

Az Egyesült Államok mint a nemzetközi közösség lassan teljes jogú, felnőtt tagjává váló ország számára a földrajzi és civilizációs terjeszkedés stratégiájának a nyilvánvaló gazdasági érdeken túlmenőleg geopolitikai, és amint megfigyelhettük vallásos töltetű politikai célja és fontossága is volt. Először a kontinentális, majd a karibi és csendes-óceáni térség került az expanzió látókörébe a 20. század első negyedére.

Turner, 1890-ben közzétett szociáldarwinisztikus eszmeiségű teóriájában az amerikai határvidék, frontier meglehetősen felértékelődött mint az önmegvalósító amerikai farmer testi-lelki fejlődésének biztosítéka és ideális helyszíne, az amerikai-európai civilizáció és a visszamaradott, de idealizáltan idilli „vadon" határmezsgyéje. Turner, Fiske, Adams és eszmetársaik spenceriánus és amerikanista szintézise lehetővé tette az amerikai politikaformáló, diskurzus-kreáló kormányzati szervek, szellemi-politikai műhelyek számára a létező vagy alkalmazásra váró gazdasági, geopolitikai érdekeltségű expanziós politikai paradigma legitimálását és az átlag választópolgár számára is érthető hazafias, mitizált diskurzusba illesztését.

Többé-kevésbé nyomon követhető amint a gondolkodók által felidézett, átalakított eszmék megjelennek a politikai szóhasználatban, a diskurzus részeivé válnak, főleg ha a legfelsőbb végrehajtó hatalom, az elnöki adminisztráció számára is ismert, internalizált eszméről, elméletről van szó mint amilyen az amerikai sorszerű elhivatottság, Amerika egyedisége és kiválasztott küldetéstudata volt Polktól, Wilsonon, Kennedyn keresztül napjaink Bush kormányzatáig. Azonban, meg kell jegyeznünk, hogy igencsak bonyolult művelet és gigászi feladatnak tűnik történelmileg, tárgyszerűen kimutatni az elvont, magasztos eszmék mérhe-

tő hatását vagy jelentőségét a megfelelő diskurzus részeként a konkrét politikai döntésekben, stratégiákban. Hasonló nehézségekkel kellene számolni az említett eszmék, elméletek politikai retorikai, diskurzusbeli megnyilvánulásainak mélyreható, átfogó elemzésénél, amely azonban természetesen többszörösen meghaladná egy hasonló tanulmány terjedelmét és tartalmát egyaránt.

A következőkben, szemelvényes és önkényes válogatás, kiemelés alapján megvizsgáljuk mitizált céleszméink előfordulásait, hatásait McKinley, Theodore Roosevelt, Wilson és a hideg háború sorsdöntő amerikai kormányzatainak diskurzusában.

McKinley elnök, az 1898-as amerikai–spanyol háború győztes lezárásakor ezt írta naplójába az elsöprő Fülöp-szigeteki amerikai tengeri győzelem után: „a fillipinok úgy vártak bennünket a spanyolok után mint ajándékot az Istenektől" ezáltal is kifejezte küldetésük nagyszerűségét mint szabadság és béke hordozói a világban. Ez a diskurzus főleg a hideg háború idején nyert újból fontosságot és hatékony retorikai elismerést

Roosevelt, az indiánüldöző vadász-elnök típus, McKinley elnök mintájára teljességgel felvállalta szociáldarwinista tanácsadói Fiske, Adams, Turner által közvetített felsőbbrendű amerikai nemzet heroikus ethoszát kijelentve, hogy „a nagy uralkodó fajok mindig harcoló, küzdő fajoknak bizonyultak (…) ezért feltétlenül vissza kell állítani Amerika harci kedvét."[17], Roosevelt, aki megpróbált megfelelni barátai, tanácsadói által vizionált hős-elnök-vezér eszmetípusnak a Brooks Adams által fontosnak tartott morális harcot is komolyan vette az anarchiába tartó világ és a nyugati civilizáció megmentéséért. A Monroe-elvnek megfelelően példamutatóan felvállalta a „nemzetközi rendőri erő szerepét a karibi térségben" ahol „az USA küldetése megállítani a nyugati félteke krónikus bajkeverését."[18] McKinley és Roosevelt elnökök voltak az első elnökök akik mélyrehatóan magukévá tették a sorszerű elhivatottság eszméje által feleleveníteet és közvetített amerikai mitikus hagyományt és beépítették elsősorban pragmatikus külpolitikai döntéseik hátterébe a geopolitikai megfontolások hatékony kiegészítőiként.[19] Talán a militáns, expanzionista és misszionárius eszmék, teóriák üzenetének hatékony következményeként is értelmezhető a két 19. századvégi elnök politikai attitűd-fordulata a háború megítélését illetőleg, hiszen a viszonylag pacifista, izolacionista, agrár-republikánus jeffersoni hagyománnyal szakítva elfogadták a háborút mint a politika meghosszabbítását, nemzetközi politikai viták hatékony megoldási eszköze, módja. Ugyancsak ebben az időszakban mintegy 20 év alatt vált kontinentális és tengeri nagyhatalommá is az Egyesült Államok, Mahan tengerészeti miniszter gyakorlatba ültetett, geopolitikai stratégiai megfontolásokból végrehajtott nagyszabású flottaépítési elképzelések nyomán.[20] Bentham bölcs észrevételének igazsága megmutatkozott az amerikai kemény, katonai erő látványos növekedése és az általa terjesztett eszmék, paradigmák hatékonyságának növekedése közötti kölcsönös összefüggésben.

J. F. KENNEDY, AZ EGYESÜLT ÁLLAMOK ELNÖKE (1961–1963)

Wilson, a tanár-elnök típus kora valóságától igencsak elrugaszkodott pacifizmusa, idealizmusa mögött fellelhető volt Strong bestseller művének az „Our Nation" (A Mi

Nemzetünk) és a benne közölt messianisztikus, civilizációs és vallásos küldetéstudat sugárzó hatása. Hofstadter politikatörténész megállapításai szerint Wilson, aki meggyőződéses hívő volt, hitt az amerikaiak isteni gondviselés adta küldetésében, keresztény és amerikai civilizációs kötelességében ill. az angolszász kultúra felsőbbrendűségében és az amerikai demokratikus államrendszer tökéletességében és univerzális elterjesztésében.[21]

Wilson, szellemi mestere Josiah Strong nyomán elítélte a háborús vérontást, de az eszmék, kultúrák összecsapását helyénvalónak találta hiszen mélységesen hitt az amerikai kultúra és demokratikus társadalmi rendszer optimális uralmában és felsőbbrendűségében mint a béke, a képviseleti demokrácia és a nemzetközi stabilitás legfőbb hordozója és záloga. Ugyanakkor, nem tartotta fontosnak a további területi expanziót – miután Polk, Seward, McKinley és Roosevelt elnökök idején az USA már elérte földrajzi kiterjedésének maximumát – hanem előtérbe helyezte az eszmék, a kultúra vonzó puha erejében (soft power) diskurzusában rejlő nagy expanziós lehetőségeket az amerikai civilizáció befolyásának növelése érdekében. Kissinger cinikus reálpolitikai megközelítése alapján Wilson idealizmusa volt talán a legnagyobb hatással a modern amerikai külpolitikai gondolkodásra, habár mint államférfi és diplomata nem volt kimagasló egyéniségű és tehetségű politikus.[22]

A határvidék, frontier, kontinentális lezárulásával a 20. századra az Egyesült Államoknak új, szűz földek után kellett orientálódni érdekszférája kitágítása, fenntartása érdekében, Sydney történész szavaival élve „az új, tengeren túli 'határvidékek' felé, ahová a Kereszt követheti az amerikai Zászlót !"[23] A frontier turneri elmélete a 20. században is fennmaradt bizonyos módosításokkal, tartalmi átalakulásokkal, a megfelelő politikai diskurzusban aktualizálva, ily módon fellelhető volt külpolitikai, geostratégiai vonatkozásban Dél-kelet-Ázsiában, vagy éppen a hideg háborús versenyfutásban az űr hegemóniájáért akár a Holdon is. Kennedy „Új Frontierje" a szabadság vállalásáért folyó küzdelemben kiegészítést nyert a pusztán gazdasági érdekből deklarált 1980-as Carter-doktrínában, miszerint a „Közel-Kelet és a Perzsa-öböl az USA érzékeny, lágy, olajos alteste", amit mindenáron meg kell tartani és védelmezni, ahogy az bekövetkezett a század utolsó évtizedében az Öböl-háború idején.[24]

A II. világháborúból globális nagyhatalomként kikerülő USA rövidesen szembetalálta magát az egykori kényszer szövetségesével, a bipoláris oppozíciók (Lévi-Strauss után) diskurzus-rendszerében ismert „Másikkal", az ősgonosz, sátáni ateista, kommunista szovjet birodalommal. Truman és Eisenhower elnökre és külügyminisztereikre egyaránt mély benyomást tett a politikai teológiájával híressé vált gondolkodó Reinhold Niebuhr lelkész-filozófus eszmevilága, amely a kereszténység és az amerikai demokrácia alapértékei ellen támadó gonosz erőként aposztrofálta a Szovjetuniót. Az 1947-es Truman-doktrína és kiegészítése az Eisenhower doktrína 1957-ből, tulajdonképpen ebben a manicheus jó–rossz, fény–sötétség, Amerika–Szovjetunió bipoláris paradigma szellemiségében keletkezett amely, közvetve, Niebuhr befolyása révén a mitizált puritán keresztény-konzervatív amerikanista (wilsoniánus) gondolatvilágot hirdette a gonosz elleni sorszerű küldetéstudat és harc szükségszerűségének hangsúlyozásával.[25]

Amerikai politológusok elemzései kimutatták, hogy minden időben – de főleg a hideg háború konfliktusos időszakában – a kormányzati és politikai döntés-előkészítő think tankek, agytrösztök előszeretettel alkalmaztak, aktualizáltak legitimáló erejű, hasznosítható klasszikus eszméket, ideológiákat a modern, politikai diskurzusaikba ágyazva, hiszen értékek, népszerű vallásos eszmék mondhatnánk mítoszok nélkül a száraz, pragmatikus, nemzet stratégiai megfontolások nem sokat jelentenek a nyilvánosság számára.[26]

Az amerikaiakban fellelhető alapértékek, a hazafias, vallásos érzület alaptónusát a 20. század egyik legbefolyásosabb amerikai média-cézárának Henry Lucenak a kijelentése tükrözte talán a legtalálóbban 1941-ből amely aztán szintén beépült a politikai diskurzusba. Luce, felhasználva az ismert, klasszikus *translatio imperii* ideát – Amerika mint a régi birodalmak, civilizációk örököse elmélet – felszólította honfitársait küldetésük teljesítésére a 20. században amely „Amerika évszázada (…) hiszen mi vagyunk az összes nagy Nyugati civilizáció örököse – mindenekfelett az Igazság szeretetének, az Igazságosságnak és a Könyörületesség eszméjének hordozói a világban ... Amerika a világ jó szamaritánusa."[27] Ezzel a retorikával találkozhatunk akár napjaink neorepublikánus amerikai politikai kontextusában is főleg az Amerikát – és kibővítve az egész nyugati civilizációt – ért terrortámadás tükrében.

Köztudottan a hatékony külpolitika belső legitimitást, alapeszmék és közös értékek elfogadását feltéttelezi. E követelménynek tesznek eleget a vallásos, vagy nemzeti eszmék, gyakran mesterségesen artikulált mitizált diskurzus-elemek amelyek viszonylag mély kulturális, történelmi hagyományra támaszkodnak és széles társadalmi ismertségnek, elfogadottságnak örvendnek még akkor is ha a történelmi valóságtól és az igazság kritériumaitól messze állnak.

Az amerikai biblikus küldetéstudat és a gondviselés általi kiválasztottság profanizált, modernizált megnyilvánulásának tekinthető a wilsoni idealizmus és az újhegeliánus, újkantiánus liberális eszmeiségből kinőtt elmélet amely a Hideg háborút lezáró rivális kommunista tömb szétesésével jelent meg és Fukuyama filozófus és Geoffrey Sachs közgazdász nevével fémjelzik. Az 1990-es években Fukuyama újhegeliánus alapon bejelentette a történelem – mint az emberi Szellem fejlődésének folyamata – végét, hiszen az amerikai típusú liberális demokrácia többnyire győzedelmeskedett a világban a 20. század végére, következésképp a politikai gondolkodásban és egyfajta globális civil társadalom után semmi új, jobb nem jöhet már a leibnitzi tökéletes világ mintájára. Ez az új, örökérvényűnek feltüntetett paradigma a történelem *ultima ratiojaként* megjelenítve egyben az USA győzelmét és küldetésének betetőzését is jelenti követői számára a hegeliánus „poszthistorikus" történelmi események bekövetkezésétől függetlenül.[28]

A hidegháború éveiben meghatározó befolyású politikusok, elemzők mint George Kennan, moszkvai amerikai nagykövet, Walter Lippmann publicista, Joseph S. Nye elnöki külügyi tanácsadó, Henry Kissinger külügyminiszter és Zbigniew Brzesinki elnöki nemzetbiztonsági tanácsadó pragmatikus, reálpolitikája mögött is kimutatható volt az amerikai politika igazába vetett mély meggyőződés és az idealisztikus hit a küldetés, és az amerikai külpolitika helyességében a megosztott „Mi és Mások" paradigma tükrében.

A nagy reálpolitikus és külpolitikai stratéga Kissinger felfogása szerint „az igazán nagy kaliberű politikusok önmaguk által is képesek a politikai valóság és diskurzus alakítására" a felvállalt nemzeti, politikai érdekeiknek megfelelően ahogy tette azt Lord Palmerston, Bismarck kancellár vagy maga Kissinger is.[29]

Összegzés

Az amerikai politikumot eszmetörténeti megközelítésből vizsgálva megállapítható egy belső paradoxon, ami végigvonul Amerika 19–20. századi történelmén, nevezetesen a nemzeti identitás és küldetéstudat expanziós törekvései és az önmagába forduló, izolacionista, demokráciát ápoló amerikaiak közönye közötti feszültségben.

Amint már említettük hasonló tipológiájú mitizált eszmék, elméletek kimutathatók majdnem minden nagy nemzet politikai, történelmi diskurzusában, retorikájában gondoljunk csak a gallikán franciákra, birodalmi németekre, pánszláv Harmadik Róma Oroszországára és Kínára a „földi mennyországra" amelyek a sajátos ideológiai, kultúr-soviniszta környezetben szükség esetén újra életre kelhetnek politikai célok szolgálatában.

Mindazonáltal, a mai posztmodern, multikulturális Egyesült Államok köztudatában, angol-szász politikai elitjének diskurzusában még mindig élénken él a winthropi biblikus Jeremiás prófécia miszerint „hegyen épülő város leszünk" továbbá a „világ fényessége és szabadságának őre" . Matthew Arnold angol tudós 1888-ban talán erre a lelki, intellektuális magatartásra mondta Amerikáról, hogy „a 'bolondok' nagy civilizációja... az amerikaiak nem úgy látják a dolgokat ahogy azok vannak, hanem ahogy ők látni szeretnék azokat; teljességek becsapják önmagukat"[30], amely józanító erejű drámai következményeket is produkálhat.

Ugyanakkor, ez a megállapítás többnyire minden nemzet önámító magatartására is érvényesnek tűnik a felelevenített politikai és történelmi mítoszok tengerében.

Felhasznált irodalom

ALDEN, EDWARD H. – SCHURMANN, FRANZ: *Why We Need Ideologies In American Foreign Policy?* Berkeley, 1990, University of California Press.

BARTHES, ROLAND: *Mitológiák*. Budapest, 1983, Európa.

BODE, CARL (szerk.): *American Perspectives*. Washington DC., 1992, USA.

BOIA, LUCIAN: *Történelem és Mítosz a román köztudatban*. Bukarest–Kolozsvár, 1999, Kriterion.

HOFSTADTER, RICHARD: *The American Political Tradition*. New York, 1989, Alfred-Knopf.

HOFSTADTER, RICHARD: *The Socia-Darwinism in American Thought*. Boston, 1955, Holt-Rinehart.

EVANS, J. MARTIN: *America: the View from Europe*. New York, 1978, Norton.

FARLAND, C.K. (szerk.): *Readings in Intellectual History*. New York, 1970, Holt-Rinehart.

FOUCAULT, MICHEL: *A Fantasztikus Könyvtár*. Budapest, 1998, Pallas Stúdió.

FOUCAULT. MICHEL: *Nyelv a Végtelenhez*. Debrecen, 2000, Latin Betűk.

FUKUYAMA, FRANCIS: *A Történelem Vége – és az Utolsó Ember*. Budapest, 1994, Európa.

KISSINGER, HENRY A.: *Prospects for America*. Washington D.C., 1972, State Dep. Office of Media Services.

KISSINGER, HENRY A.: *Diplomácia*. Budapest, 1996, Panem–MacGraw–Hill.

KUHN, THOMAS S.: *A tudományos forradalmak szerkezete*. Budapest, 1984, Gondolat.

LAFEBER, WALTER: *The American Age*. New York, 1989, W. W. Norton.

LUKACS, JOHN: *Az Egyesült Államok 20. századi története*. Budapest, 1988, Gondolat.

MAGYARICS, TAMÁS: *Az Egyesült Államok külpolitikájának története*. Budapest, 2000, Eötvös.

MEAD, SYDNEY F.: *The Lively Experiment*. New York, 1978, Methuen.

MERK, FREDERICK (ed.): *Manifest Destiny and Mission in American History*. Connecticut, 1963, Greenwood Press.

MILLER, PERRY: *American people – Plantation; Colonial times*. Cambridge, 1973, Harvard University Press.

NIEBUHR, REINHOLD: *Christian Realism and Political Problems.* New York, 1953.

NOWICK, PETER: *The Noble Dream – the Objectivity Question in American Historiography*. Cambridge, Mass., 1993, Cambridge University Press.

NYE, JOSEPH S.: *Bound To Lead.* New York, 1990, Basic Books.

SAID, EDWARD.: *Orientalizmus.* Budapest, 2000, Európa.

SYDNEY, AHLSTROM E.: *A Religious History of the American People*. New Haven–London, 1972, Harvard University Press

SZABÓ, MÁRTON: *Politikai tudáselméletek: szemantikai, szimbolikus, retorikai és kommunikatív-diszkurzív értelmezések a politikáról*. Budapest, 1998, Tankönyvkiadó–Universitas.

WHITE, HEYDEN: *Metahistory.* Baltimore, 1974, The Johns Hopkins University Press.

ZWICK, F.J. 1998. www.rochester.ican.net/fizwick/centennial/index.html

Jegyzetek

1 Lucian Boia idézi őket a *Történelem és Mítosz a román közgondolkodásban* c. művében lásd Boia 1999. 9.

2 Lásd Michel Foucault, *A Diskutzusok Rendje* c. nagy hatású művét Foucault 1998. 66.

3 Hayden White idézi Hegel világtörténeti filozófia előadásait a *Metahistory* c. könyvében, White 1973., 136.

4 Lásd Thomas S. Kuhn világhírű művét *A tudományos forradalmak szerkezete*. Kuhn 1984., 40–45.

5 Lásd Foucault op. cit., 57–59.

6 op. cit, ibid.

7 Vö. Foucault 1970., 176 és Roland Barthes *Mitológiák* c. tanulmányát Barthes 1983. 35.

8 Lásd a libanoni származású Harvard professzor Edward Said legfőbb művét az *Orientalizmus,* Said 2000, 20–26.

9 Benthamot idézi Frederick Merk az amerikai történelmi küldetéstudatról írt *Manifest Destiny and Mission in American History* c. könyvében Merk 1963. 35.

10 Kennedy és Winthrop beszédét idézi Henry Kissinger a *Prospects for America* című tanulmányában: Kissinger 1972. 56.

11 Vö. A. E. Sydney vallástörténész nagy művét *(A Religius History of the American People* 1972. 843) és Perry Miller történész *The Colonial Times* c. művét.

12 John Lukacs: *Az Egyesült Államok 20. századi története*. Budapest, Gondolat, 1988. 219.

13 Sydney Mead: *The Lively Experiment*. 1978. 135.

14 Lásd Frederick Merk op. cit, 32.

15 Vö. Magyarics Tamás: *Az Egyesült Államok külpolitikájának története.* 2000. 55–60.

16 Ahlstrom Sydney, op. cit, 845–849.

17 Lásd Richard Hofstadter monumentális alkotását *The American Political Tradition.* 1989. 206–209.

18 F. J. Zwick a bloomingtoni Indiana Egyetem történészének honlapján olvasható az amerikai frontier lezárulásának és az amerikai–spanyol háború centenáriuma alkalmából www.rochester.ican.net/fizwick/centennial/index.html. látogatva 1998. december.

19 Magyarics, op. cit. 70–75.

[20] Mahan Cleveland és McKinley elnök Tengerészeti Miniszterként 1899-re létrehozta az USA számára a világ 7. legerősebb hadiflottáját az 1880-as 17. helyről. Nagy hatású műveivel *(The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783* és *The Interest of America in Sea Power)* 1890-től elnyerte a kormányzat politikájának támogatását.

[21] Hofstadter op. cit., 236.

[22] Lásd Henry Kissinger *Diplomácia.* 1996, 35–40.

[23] Sydney op. cit., 878–881.

[24] Magyarics, op. cit. 440.

[25] Lásd Reinhold Niebuhr „The Foreign Politics of American Conservatism and Liberalism" In *Christian Realism and Political Problems.* New York, 1953. 60–84.

[26] Alden–Schurmann szerzőpáros a Kaliforniai Egyetemen publikált tanulmánya *Why We Need Ideologies In American Foreign Policy?* Berkeley, 1990, University of California Press. 16–24.

[27] Carl Bode által összeállított válogatásból vett idézet *American Perspectives.* 1992. 154.

[28] Lásd Francis Fukuyama vitatott művét *A Történelem Vége – az Utolsó Ember.* Budapest, 1994, Európa. 16–38.

[29] Kissinger, op. cit. 126–129.

[30] J. Martin Evans idézi Matthew Arnold *Civilization in the United States* c. művét az *America: the View from Europe* című könyvében. New York, 1979. 28.

VÁZSONYI OTTÓ

Koppány, „a lázadó pogány" (2. rész)

V. Az ütközet

Az előző részben felvázolt, szinte „ideálisnak" mondható kapcsolat a hatalmon lévő családi ág és Koppány között a nagyfejedelem halálával megszűnt. Szent István kisebbik legendája szerint, mely a leginkább hitelt érdemlő, Koppány azonnal támadást intézett az ifjú fejedelem ellen.[1] A somogyi dux mintegy „időzített bomba" robbant fel abban a hatalmi vákuumban, amelyet Géza nagyfejedelem halála vont maga után. Korábban sokan a pogányság és a kereszténység közti ellentétre helyezték a hangsúlyt. A konfliktus kirobbanásának az okát a múlt és a jövő, a pogányság és a kereszténység összecsapásában látták. Manapság azonban a forráskritika fejlődésével a kutatás egyértelműen a hatalom megszerzését tartja a fő oknak.

A felkelés kapcsán, ha ezt tüzetesebben megvizsgáljuk, sok olyan kérdés merül fel, amelyet a korábbi kutatások nem vizsgáltak kellő alapossággal. A különböző források egybevetésével úgy lehet rekonstruálni a 997-ben történteket, hogy Koppány csapatai élén a nagyfejedelmi szálláshely szívében álló Veszprém ellen vonult. Mindezt azért tette, mert Veszprém a nagyfejedelem asszony alá tartozott, valamint a terület ellenőrzés alá vonásával a további előretörést is biztosítani tudta.

Mindenképpen szólni kell az ütközet kapcsán a szembenálló felekről, a két vezér társadalmi bázisáról. Koppány támogatóinak társadalmi bázisát nem könnyű feltérképezni. A szakirodalom nem tud egységes álláspontot kialakítani. A nagyfejedelmi rokonnak a hatalom

elleni elszigetelt fellépésétől egészen a dunántúli főurak hadait egyesítő, a külföldiek ellen irányuló megmozdulásig többféle elképzelés látott napvilágot.[2] Azt a tényt szem előtt tartva, hogy az írásos források mekkora teret szentelve ábrázolták a 997-es eseményt, azt kell mondani, hogy jelentékeny számú támogatóval kellett rendelkeznie Koppánynak. Ezen kívül hozzá kell venni mindehhez Laskai Osváth 1500 körül élt ferences hittudós magyar nyelvű Szent István officiumában leírtakat is. Miszerint a somogyiak mellett zalaiak is harcoltak Koppány seregében.[3] A sereg zömét elsődlegesen magyarok alkothatták, ezt a feltételezést Kristó Gyula kutatásaira lehet alapozni, ezek szerint Bulcsú karkha törzsének maradékai valamint Súr és Őrs vezérek törzsének egyes tagjai alkothatták a lázadó sereg gerincét.[4] Mindezeknek az információk pedig azt támasztják alá, hogy egy jelentős tömegeket megmozgató, komoly hadi eseményt örökítettek meg a krónikák és legendák. A sereg fegyverzete és harcmodora a hagyományos, ősi volt. A kalandozások idején jól megismert fegyverekkel voltak felszerelve, és taktikájuk is az ősi volt.

A Szent István mögött felsorakozott katonai-társadalmi bázis Koppányénál lényegesen szerteágazóbb volt. Ezt leginkább a pannonhalmi oklevél sokszor idézett részlete támasztja alá.[5] Az oklevél a harcoló feleket német és magyar táborra osztja fel. A további források alapján ténylegesen arra lehet következtetni, hogy az ifjú nagyfejedelem seregében számottevő idegen etnikumú vitéz is harcolt. A hadseregének elit részét minden bizonnyal az apja alatt beköltözött sváb lovagok, valamint a felesége kíséreteként Magyarországra jött bajor lovagok alkották. Erre utal a pannonhalmi oklevél egy másik részlete: *„mivel egyik megye, a somogyi el akart úszni atyám székéről, nagy bizonytalanság fogott el, milyen tanácsot adjak háborgó lelkemnek, mihez fogjak? Ekkor Pázmány, Hont, Orci vezérek és Domonkos érsek úr támogatásával fogadalmat tettem Szent Mártonnak…”*[6] Katonailag komoly tényező volt Szent István varégorosz testőrsége is, melynek harcértékét nem szabad lebecsülni. Szent István táborába lehet sorolni azokat a nem katonáskodó elemeket, akik hospesként telepedtek az országba, és akik a saját jövőjük biztonságát Szent István uralma alatt látták biztosítottnak. Természetes, hogy a nagyfejedelem igazi tömegbázisa, amely ténylegesen nagy számban sorakozott fel mellette az a magyarok közül került ki. Elsődlegesen számolhatott a saját szállásterületén lévő Megyer törzsbeliekkel, valamint azokkal a segédnépekkel illetve törzstöredékekkel, akik szorosan kapcsolódtak a nagyfejedelemhez.

Györffy György kutatásai alapján bizonyítottnak látta, hogy Szent István seregében számottevő erőként jelentek meg azok a törzsek illetve etnikumok, amelyek Géza nagyfejedelem uralkodása alatt létrehozták a belső határzárat. Az előzőekben leírtakhoz kell újra visszatérni ennek a megállapításnak a vizsgálatakor. Ha ugyanis a határzár tényét elfogadjuk, akkor is nehezen elképzelhető, hogy Koppány annyira felkészületlenül vágott volna bele a Szent István elleni hadműveletekbe, hogy semmilyen óvintézkedést ne tett volna a szállásheyét körülvevő őrhelyek semlegesítésének érdekében. A térképre tekintve pedig látható, hogy a somogyi vezér Veszprém megtámadásával mintegy beékelődött a nagyfejedelmi szálláshely és a belső határőrzők közé. Így mintegy kettévágta a kérdéses területet és megszüntette annak lehetőségét, hogy egyesülni tudjon az ifjú nagyfejedelem az őt támogató déli és keleti határőrző csapatokkal. Mindezek alapján véleményem szerint, amikor Szent István hadseregének összetételéről beszélünk, akkor nem szabad akkora súlyt adni a Györffy György által számbavett katonáskodó elemeknek.

Szent István, miután tudomására jutott, hogy Koppány támadást indított ellene, a lehetős leggyorsabban legitimizálta a hatalmát. Hívei körében megtörtént nagyfejedelemmé

avatása. Ez az aktus a magyarságnál a pajzsra emelés rítusa volt, amint ez Bíborbanszületett Konstantin tudósításában fennmaradt.[7] Miután az érvényben lévő jogszokások szerint legitimizálta a hatalmát az ellensége ellen fordult. Magyar Zoltán annak a véleményének adott hangot legutóbbi munkájában, hogy a felkelés minden bizonnyal időben eléggé elhúzódott és nem csak egy Veszprém melletti csatára korlátozódott.[8] Meggyőző érvekkel és bizonyítékokkal azonban nem tudta alátámasztani felvetését. Ugyancsak nála merült fel az is, hogy a mindent eldöntő csata nem Veszprém közelében, hanem a Garam folyó mentén zajlott le.[9] Véleménye szerint erre az utalások megvannak mind a Képes Krónikában, mind Thuróczy Jánosnál, ha nem is egyértelműen.[10] Fő támaszt azonban abban lát, hogy a Garam mentén Bény községben az utóbbi húsz évben egy hatalmas három gyűrűs földsáncrendszert tárt fel a régészet. Ez az erődrendszer mintegy 107 hektárnyi területet ölel fel, és a kutatások alapján X–XII. századi keletkezésűnek kell tartani. Funkcióját tekintve pedig – véleménye szerint – védelmi táborként működhetett.[11] Mindezek alapján Magyar Zoltán a következő hipotézist állította fel: „997-ben Koppány nagy erejű támadása készületlenül érte az ifjú nagyfejedelmet, akit a Dunántúlról és talán Esztergomból is kiszorítottak. István seregével kénytelen volt átkelni a Dunán, majd Bénynél katonai táborként építette ki az ott talált sáncrendszert. Az esetleges további támadásokat visszaverve itt várta be a segédcsapatokat, majd ellentámadásba lendülve aratott döntő győzelmet Koppány felett."[12] Ezzel az elmélettel kapcsolatban több gond is felmerül. A hivatkozott írásos források nem támasztják egyértelműen alá a szerző állításait. Komolyabb ellenérvet azonban Makkay János szolgáltatja a bényi sáncokkal kapcsolatban: „(a bényi) erősség az István vár emelésének megfelelő időben csak a bezárt térség legközepén és legmagasabb részén volt beépítve, területének csak mintegy huszonötöd részén. Az erősség további $^{24}/_{25}$-öd részének a keletkezésével a szlovák kutatás nem tud mit kezdeni. Ez a tény azt jelenti, hogy a hármas gyűrű nem a X. század végén és nem István nagyfejedelem erőssége számára épült."[13] Mindezek ismeretében Magyar Zoltán fölvetése erősen megkérdőjelezhető.

István hadseregének egyik vezére, a Hont-Pázmány nemzetség őse, Hunt lovag a Képes Krónika lapjairól

A felkelésre biztonsággal a következő állapítható meg: István és Koppány között véres összeütközésre került sor Veszprém mellett, ahol az ifjú nagyfejedelem került ki győztesen. A modernebb, korszerűbb nyugati harcmodort és taktikát alkalmazó sereg legyőzte a hagyományos nomád taktikát és fegyverzetet előnyben részesítő csapatokat. István győzelme döntő volt, maga Koppány is holtan maradt az ütközet helyszínén.

VI. A felnégyelésről

A lázadás elbukott, István maradt győztesként a csatatéren. Túljutott az első megpróbáltatáson. a lázadó vezért, a hagyomány szerint, Vecellinus a csata hevében megölte. A büntetést Koppány azonban még halálában sem kerülhette el. A Képes Krónika be-

KOPPÁNY LEFEJEZÉSE. MINIATÚRA A KÉPES KRÓNIKÁBÓL

számol róla, hogy Koppányt István felnégyeltette: *„Abban a csatában Vecellinus ispán megölte Cupan vezért, és Szent István, aki ekkor még vezér volt, kiterjedt földbirtokkal jutalmazta meg ezért. Cupant pedig Szent István felnégyeltette: egyik részét Strigonium, másikat Vesprim, a harmadikat Jaurinium kapujához küldte, a negyediket pedig Erdelwbe.”*[14] Régóta kérdésként áll kutatás előtt, hogy miért ezt a bünetésfajtát és miért nem mást alkalmaztak Koppány büntetésénél? Továbbgondolva a kérdést Györffy György feltette azt a kérdést is, hogy a gyermekifjú István ideálnak tekintette-e az eszközeiben nem válogató, de akaratát sikerre vivő és hatalmát öregbítő apját, és kritikátlanul szerette pusztai viselkedésű anyját, s az ő szellemükben cselekedett? Vagy hatása alá került az őt körülvevő papi környezetnek?[15] Következőképpen válaszolta meg a kérdést: „Koppány büntetése a pogányság és a kereszténység válaszútján lévő magyarság jogszokásának felelt meg.”[16] Kérdésként merül fel, hogy milyen jogszokásai voltak ekkor a magyarságnak? Nehéz rá választ adni. Nem lehet egyértelműen eldönteni, hogy a nyugat-európai vagy keletről magukkal hozott jogszokásokat követték a kivégzés kapcsán. 997-ben a nemzetségi társadalom már bomlófélben volt, egy átmeneti állapotban, de még szembenállt az új társadalmi berendezkedéssel. Ahhoz, hogy megértsük Koppány felnégyelését, meg kell ismerni mind a nemzetségi társadalom szankciórendszerét, mind a Nyugat-Európában ekkor elterjedt büntetéskiszabási elveket. Legelső és legalapvetőbb szabály, hogy a nemzetség harci és békeközösség és a nemzetség békéjét nem szabad megsérteni, és aki ezt megteszi, számíthat arra, hogy cselekménye súlyos szankciókat von maga után.[17] Azzal szemben, aki elkövette a cselekményt a bosszú volt a megtorlás jogszerű eszköze, az ennek során végrehajtott cselekményeket (emberölés) büntetlen cselekményeknek kellett tekinteni. A nemzetségi társadalomban viszonylag kevés olyan bűntett létezett, amely az egész nemzetség érdekeit sértette, pl. az ellenség támogatása, a nemzetség elárulása, a későbbiekben mindez a hazaárulás fogalmával egyezett meg. Európa nyugati felén erre az időre már lassan túljutottak a nemzetségi bosszú és a magánharc büntetőjogi gyakorlatán. Az állami büntetőjog azonban csak hosszú évszázadok múlva nyert igazán teret magának. Franciaországban a XIII. századtól kezdett gyakorlattá válni. Angliában hamarabb a XI–XII. századra kialakul az állami büntetőjog a nemzetségi bosszú helyett, de ez nagymértékben volt köszönhető a hódító normannoknak.[18] Míg a Magyarországhoz közelebb fekvő német területeken csak a XV. századra vált véglegessé az a XII. században elindult folyamat, ami az állami büntetőjog kialakulásához vezetett.[19] Ezzel egy időben kialakult egy egységes büntetéskiszabási elv is, amely általános elvként érvényesült Európában, később Magyarországon is.

Legfontosabb a talio elv. Lényege, hogy az élet vagy testi épség ellen elkövetett bűncselekmény esetében az elkövető ugyanolyan büntetést kap, mint amilyet elkövetett. Itt tehát a szemet szemért, fogat fogért elv érvényesült.

Tükrözési elv: a vétkesre kiszabott büntetés mindenki számára tisztán mutatja, hogy milyen bűntettet követett el, pl. az istenkáromló egyik lehetséges büntetése a nyelv kivágása.

Igazodó büntetés: aki hamis vádat emel egy embertársa ellen, az olyan büntetésben részesült, mint amilyet az általa bevádolt személy kapott volna akkor, ha a vád igaz. Tehát ha a bevádolt személy halálbüntetést kapott volna a bíróságtól, akkor a hamis vád emelője halálbüntetésben részesült.[20]

A társadalomnak mindig válaszolnia kellett a belső rendjét megszegők magatartására. Egyetlen közösség sem engedhette meg magának, hogy büntetlenül hagyja a bűnt, az isteni és földi törvények megsértését. A büntetés és ezen belül a halálos ítélet, a legvégső eszköz volt a társadalmat irányítók kezében annak érdekében, hogy a társadalmi rendet fenntartsák. A halálbüntetések és azok nyilvánossá tétele, több cél érdekében történtek meg. A legfontosabb célok a következők:

– megelőzés, újabb bűncselekmények elkövetésének meggátlására;
– felvilágosítás, propaganda a társadalom irányába;
– a megsértett hatalom bosszújának eszköze;
– a társadalom igazságérzetének kielégítése;
– tömegek szórakoztatása;
– jogtudat-szélesítő, jogismeret-bővítő ismeretek adása a szélesebb tömegeknek.[21]

A legfontosabb azonban minden egyes esetben az volt, hogy a vétkest hátrányos helyzetbe hozzák.

* * *

Györffy György, aki talán a legtöbbet foglalkozott a témával, a felnégyelés problémájára a következő megoldást javasolta: „A Biblia a levirátust paráznaságnak tekintette (3. Móz. 20/21), a magyarokkal rokon volgai bolgárok X. századi jogszokása szerint pedig a paráználkodók büntetése felnégyelés és a felnégyelt részek kifüggesztése volt."[22] Tételének bizonyságaként Ibn Fadlan 922-ben a volgai bolgárok közt keletkezett útleírását használta: „Ha valaki fajtalankodást követ el, akkor levernek neki – akárki volna is az – négy karót a földbe, a kezét és lábát odakötözik és széthasítják (a testét) fejszével a tarkótól az ágyékig. Ugyanezt teszik a vétkes asszonnyal. Aztán minden darabot, a férfiét és a nőét is egy fára akasztják fel."[23] Ezek alapján fogalmazta meg a kérdéssel kapcsolatban végső következtetését, miszerint Koppány felnégyelésekor az ifjú nagyfejedelem nem az egyéni akaratát érvényesítette, hanem a pogány jogszokás, a pogány büntetési rend érvényesült.[24] Más szerzőknél ez a halálbüntetési fajta inkább gesztusként merül fel, amivel az ifjú fejedelem végérvényesen elszakad a múlttól és a jövő mellett kötelezi el magát.[25] A témával foglalkozó kutatók mind elfogadták fenntartások nélkül Györffy György hipotézisét Koppány felnégyelésével kapcsolatban.[26] A halálbüntetés ezen fajtájáról a korai X–XIII. században azonban elég keveset lehet tudni, elég ritkán alkalmazott módszer, ezért érdemes közelebbről is megvizsgálni.

A jogtörténeti munkák szerint a halálbüntetés végrehajtásának módja szerint a felnégyelés *(dissertatio corporis in quattuor partes)* minősített büntetésnemként *(poena capitales qualificates)* van számon tartva.[27] Nyugat-Európában a XIII. századig még nem is ismerték a felnégyelést, a források csak a XIV. századtól említik. Rendszerint az árulók büntetése-

ként.[28] Vagyis azt az országlakót sújtották, aki a király méltósága, illetve az ország közhatalma ellen nyíltan felkelt, fellázadt.[29] Enyhítésképpen gyakran előbb lefejezték az elítéltet, de olykor súlyosbításképpen lovakkal vagy ökrökkel tépették szét.[30] A fentiekből is kitűnik, hogy nem a mindennapos események közé tartozott a felnégyelés. Sőt az európai jog alapjaként számontartott római jogban sem használták e kivégzést.[31] A korai magyar történelemből sem ismerni több olyan esetet Koppány vezér esetén kívül, amelyben konkrétan megjelenne a felnégyelés. Sokan Zách Feliciánnal kapcsolatban beszélnek felnégyelésről, azonban az ő esetében sem jelenik meg konkrétan, csak közvetett utalás van rá, azáltal, hogy a krónika a felszabdalt testrészeknek a szétküldését az egész országba.[32] A felnégyelés ténye vitathatatlan Koppány esetében. Az indítékhoz, amiért ezzel a módszerrel mintegy példát statuálóan a halála után kivégezték a somogyi vezért, néhány kiegészítő gondolatot szeretnék hozzáfűzni. Györffy György a felnégyelést Mózes III. könyvének 20, 21. versében találhatókkal magyarázza, miszerint ez az idézet tanúsítja, hogy az Ószövetség is elutasította a levirátust, és ez mintegy ideológiai támaszként szolgált Istvánnak, aki ezt a megállapítást használta fel a kivégzés jogi legitimizációjára.[33] Az Ószövetséggel és a Bibliával foglalkozó szakirodalomban azonban teljesen más képet kapunk a levirátussal kapcsolatban.

A *Keresztyén bibliai lexikon* a következőket írja a levirátus és sógorházasság címszavak alatt: „Levirátus = sógorházasság. Célja a család egybetartása. A pátriárkák idejében ismerték és gyakorolták is az intézményt, pl.: Júda és Tamár története (I. Mózes 38). A mózesi törvények (V. Mózes 25,5–10) szabályozzák a sógorházasságot. Ha a testvérek közül valamelyik meghal és nem marad fiú utódja, akkor özvegye nem mehet férjhez idegenhez, hanem sógorának kellett feleségül vennie."[34] A Bibliai Lexikon sógorházasság címszó alatt a következőkről tudósít: „Ha a férj gyermektelenül hal meg, azért kell az özvegyet elvenni, hogy az elhunytnak legyenek utódai, tudni illik az első fiú az új házasságból az elhunyt nevét viselte, így benne illetve általa fennmaradt a család. A Mózes Törv. 25,5–10 a levirátust törvényerőre emelte. Az az ellentét, amely a levirátus kötelezettsége és a tilalom között látszik, amely szerint nem egyesülhet a sógornőjével (Lev. 18, 16; 20, 21), feloldódik, ha figyelembe vesszük: Mózes Törvénye kivételes esetre vonatkozik. A M. Törv. szerint csak akkor állt fenn a levirátus erkölcsi kötelezettsége, ha a fivér úgy halt meg, hogy nem hagyott maga után fiút. A sógornővel való egyesülés tilos volt a fivér életében, mert ez házasságtörés, vagy ha hátramaradt a fivérnek élő fia, a vérfertőzéssel kapcsolatos törvény megtartása jegyében (Lev. 18, 20)."[35] Egy magyar evangélikus egyház által kiadott 1995-ös Szentírás magyarázat Mózes III. könyv 20–21. versét a vérfertőzéshez sorolja és egybetartozónak tekinti a Leviaták könyvének 18, 12–14, 16. versével.[36]

Véleményem szerint a fentiekben leírtak eléggé meggyőzően bizonyítják azt, hogy a levirátus nem volt paráznaságként számon tartott bűn, ellentétben Györffy György megállapításával.[37] A kérdés tisztázásának érdekében érdemes tüzetesen megvizsgálni a vitatott részleteket. Mózes III. könyvének 20. fejezete a „Büntetések" címet viseli.[38] A fejezet két nagy egységre osztható. Az első részben a kultikus vétségekről szól, a második részben a család elleni bűnökről. Ide tartozik a 21. vers is, amely a következőképpen szól: „Ha valaki feleségül veszi testvére feleségét, ez tisztátalanság, mivel testvérének meztelenségét fedte föl, ezért haljanak meg gyermek nélkül."[39] A versben nem fogalmazódik meg a Györffy György által ismertetett kivégzésre utasítás. A III. törvénykönyvhöz kapcsolódó magyarázatok a 20. fejezet 17. versét tartják az egyetlen olyan szakasznak, amely nyilvános kivégzést ír elő.[40] Ami a következőként szól: „Ha valaki feleségül veszi nővérét, apjának lányát, vagy anyjának

lányát, s fölfedik egymás meztelenségét, az gyalázatos dolog. Ki kell őket irtani népük tagjainak színe előtt. Mivel feltárta nővérének meztelenségét, viselje bűnének büntetését."[41] Ebben a versben valóban megjelenik a kivégzésre utasítás, ellentétben a 21. verssel. A 21. versben a „haljanak meg gyermek nélkül" kifejezést csupán egy átok formulaként lehet értelmezni, a paráználkodókkal, vagyis a házasságtörőkkel szemben. A vers csak abban az esetben tiltja a sógorházasságot, hogyha az előző házasságból van fiú gyermek, ha ennek ellenére mégis házasság történik, nem halálbüntetést szab ki, hanem átkot mond a vétkezők fejére. Magáról a levirátusról V. Mózes 25, 5–10 rendelkezik és fiúgyermek megléte nélküli esetben kifejezetten kívánatosnak tartja a sógorházasságot. Mindezt természetesnek is lehet venni, hiszen a mózesi törvények egy vándorló, nomadizáló népnek adják meg a túléléshez szükséges szabályokat. A fennmaradás érdekében a nomád népesség szokásait szabályozza.

A bibliai idézetek kapcsán végső soron megállapítható, hogy Györffy György okfejtése a felnégyeléssel kapcsolatban, a bibliai párhuzamok tekintetében túlságosan leegyszerűsítette a kérdést. Nem vette figyelembe a levirátusra vonatkozó törvényeket (V. Mózes 25,5–10). Ezekből a törvényekből kiderül, hogy a levirátus nem egyenlő a paráznasággal, csak vérfertőzés lehet István esetében, a Biblia további fejezeteinek a vizsgálatából az is kiderül, hogy kivégzést sem írja elő a törvény, és ezáltal a felnégyelést sem lehet feltüntetni úgy, mintegy a paráználkodók ellen foganatosítható büntetésfajtát.

A felnégyelésről, mint kivégzési formáról a volgai bolgárokkal kapcsolatban maradt fenn híradás. Ezt használta a kutatás analógiaként a somogyi vezér esetében. Egy-két megjegyzést szeretnék ezzel kapcsolatban is tenni. Ibn Fadlan 922-es útleírásában a paráznaság kapcsán említi a felnégyelést. A levirátus intézményét a pusztán élő és vándorló bolgároknak is, amint a pusztai népeknek általában ismerni kellett.[42] A VIII. századtól azonban az iszlám folyamatos terjedése volt megfigyelhető a volgai bolgárok körében.[43] A levirátus intézményére azonban nem volt hatással, mert az iszlám átvette és el is ismerte Mózes első öt könyvét és benne a törvényeket is. Ha tehát a felnégyelésről, mint volgai bolgár örökségről esik szó, akkor azt is mindenképpen csak mint a paráznaságot, vagyis házasságtörést megtorló eljárási módot lehet említeni.

Az ellen a feltételezés ellen, hogy a felnégyelés a levirátust intézményesíteni akarók ellen használták föl, maga a levirátus továbbélése a legjobb bizonyíték. A levirátus élő jogszokás volt Magyarországon, nemcsak a X. században, hanem még a XI. században is. A legszemléletesebben bizonyítja ezt Szent István II. törvénykönyvének 26. törvénycikkelye: „… *Ha valamely özvegyasszony fiaival és leányaival maradt hátra, s megígéri, hogy ellátja ezeket, s velük (lesz) élete fogytáig, annak legyen a mi engedelmünkből hatalma arra, hogy azt tehesse, és azt senki se kényszeríthesse újabb házasságra. … Ha pedig az özvegyasszony gyermektelenül marad, és ígéri, hogy nem megy férjhez, hanem özvegységben marad, azt akarjuk, hogy hatalma legyen minden java felett, s tehessen azokkal azt amit akar.*"[44] A törvény semmilyen komoly szankciót nem helyez kilátásba ellentétben a Koppánnyal történtek után. Pedig, ha István paráznaságként ítélte meg Koppány kísérletét anyjával szemben, akkor a későbbiek folyamán ezt a törvényeiben is érvényesítenie kellett volna. Ez azonban nem történt meg, mindez tehát azt jelenti, hogy a szokásjogban továbbra is élő sógorházasság megszüntetése távolról sem kapott akkora hangsúlyt Szent Istvánnál, hogy annak megfékezése érdekében büntetésként a felnégyelést kellett volna kilátásba helyezni. Helyette az ősi jogszokás betiltása is elegendőnek bizonyult arra, hogy végleg eltűnjön a hétköznapi ember életéből.

VII. Győzelmi trófea vagy elrettentés?

A történettudományon belül ma is megoszlanak a vélemények azt a kérdést illetően, vajon mi is volt a célja Istvánnak a felnégyelt testrészek szétküldésével? A kutatás sokáig úgy vélte, hogy a testcsonkok szétküldése az ország négy fontos központjába elrettentésül szolgált.[45] Mintegy intésül szolgált azok számára, akik a törvényes rend ellen lázadtak, vagy a volt felkeléssel szimpatizáltak. Más oldalról közelítette meg a kérdést Kulcsár Péter, véleménye szerint nem elrettentésül küldte szét a testcsonkokat, hanem ellenkezőleg, megnyugtatásul. Jelképezni szerette volna, hogy a hatalom új birtokosainak nem kell félniük a régi rend visszatértétől.[46] Nehéz lenne eldönteni a kérdést, véleményem szerint egyformán szolgálhatott intésként és megnyugtatásként is. Legfontosabb feladata mégis a bizonyítás volt. István első katonai és politikai sikerének volt a hatásos és meg nem dönthető, kétségbe nem vonható bizonyítéka.

A győzelme után széleskörű megtorlás következett. A fejedelmi sereg a csata után Koppány területére vonult és egész Somogyot a központi hatalom elismerésére kényszerítette. A Koppánnyal harcoló szabadokat szabadságuktól megfosztva szolgaságra vetették. A pannonhalmi kolostor pedig megkapta a csata előtt Szent Mártonnak felajánlott tizedet. István kisebbik legendájában büntetésként fogalmazódott meg az is, hogy minden tizedik somogyi gyermek is az egyház szolgálatába kellett, hogy álljon. Erről azonban bebizonyosodott, hogy utólagos kompiláció volt.[47] A győzelem azonban teljessé vált, az eddig önállónak tekintett Somogyország a központi hatalom kezébe került.

VIII. A központi hatalom megerősödése. Szent István további harcai

Az ifjú fejedelem a győztes csata után teljes energiával láthatott hozzá, hogy országát független királyságként tudja elfogadtatni Európával. Ennek volt jelentős állomása a koronázás. Ettől a pillanattól kezdve nem a régi, pogány szokásjog alapján gyakorolta a hatalmat, hanem a kereszténységben elfogadott idoneitas és legitimitás alapján. A múlt és annak képviselői azonban nem tűntek el végleg a Veszprém melletti csata után. A Kárpát-medence keleti területein két hatalmi központ is létezett. Két nagyhatalmú vezér alakította ki saját territóriumát. Erdélyben Gyulafehérvár központtal a gyulák leszármazottja Gyula, míg a Maros vidékén egészen az Al-Dunáig Marosvár központtal Ajtony tartotta uralma alatt a vidéket. Ahhoz, hogy Szent István valóságban is teljes egészében az ország egyetlen és mindenható ura tudjon lenni, le kellett vernie mind a két ellenálló törzsfőt. A történeti szakirodalom ezt az időszakot (1008–1030) nevezi a központosító harcok idejének. Ezidő alatt sikerült az újdonsült uralkodónak az országban a területi egységet is létrehoznia. sikerült folytatnia ezen a téren az apja által megkezdett munkát. Hiszen Géza nagyfejedelem uralmának egész ideje alatt legfőbb célként tartotta a szeme előtt az Árpádok törzsi területének a növelését. Szent István miután legyőzte Koppányt, az ország nyugati területének egyeduralkodójává vált. Rajta kívül az országban már csak két olyan törzsfő volt, aki vetekedni tudott volna a hatalmával. Az ifjú uralkodónak nem volt más választása, ahhoz, hogy hatalmon maradjon, le kellett győznie a törzsfőket. A Dunántúl meghódításával és teljes függésbe vonásával a harc tulajdonképpen inkább fellángolt, mintsem elült volna. Az Árpádok egyre fokozottabban növekvő hatalmát, és központosító akaratát szinte semmibe vette Erdély ura, Gyula és a Maros, Al-Duna közti területeket kézben tartó Ajtony.

Az erdélyi gyulák a Kárpát-medence keleti felében önálló hatalmat építettek ki, amely eltérő politikai orientációval rendelkezett az Árpádok dunántúli államától. A politikai ellenállás mellett pedig még vallási ellentét is létezett, mivel Sarolt apja a 950-es években a keleti kereszténységet vette fel. A politikai érdekek mellett gazdasági okai is voltak annak, hogy István megkoronázása után nem sokáig tétlenkedett az Erdőntúli területek megszerzése érdekében. Gyula országában ugyanis nagy számban voltak találhatók sóbányák, amelyek gazdaságilag komoly hasznot jelentettek.

1003-ban István személyesen indította meg hadait anyai nagybátyja ellen. A gyula a jelek szerint nem tudott érdemleges ellenállást kifejteni és megadta magát, behódolt Istvánnak. Anonymus a következőként tudósít minderről: *„Szent István uralma alá vette az erdőntúli földet. Magát Gyulát ekkor megkötözve Magyarországra hozta, s egész életén át börtönben tartotta, minthogy a hitben hiú volt, s keresztény lenni átallott…”*[48] A névtelen szerző azonban egy kissé szigorúan festette le az erdélyi vezér későbbi sorsát. Hisz Szent Gellért püspök nagyobbik legendája úgy tudósít, hogy Gyula – mint megtért rokon – a királyi sereg alvezéreként részt vett az Ajtony elleni küzdelmekben.[49] A leginkább objektív információt azonban Thietmar merseburgi püspök hagyta az utókorra. A következőket írta: „Prokuj senior volt, a pannonok királyának anyai nagybátyja, akit ez (István) akárcsak most, már előzőleg is elűzött a székéből. Amikor száműzetésből nem volt képes feleségét kiváltani, unokaöcsének – jóllehet ellenségek voltak – jóindulatából visszakapta őket.”[50] Ha mindezt összehasonlítjuk Koppány történetével, akkor szinte két teljesen különböző uralkodóval lehet szembetalálkozni. A két vezér közt nincs rokonságilag akkora különbség, hogy azt lehet mondani, a rokonsági fok miatt bánt a király különböző mértékben velük. Koppány apai nagybátyja volt, Gyula pedig anyai nagybátyja volt Istvánnak. Mind a két vezér ellen hadat kellett vezetnie az uralkodónak, tehát fegyveres konfliktus volt közöttük. Mégis teljesen más bánásmódban részesült a két vezér.

Nem könnyíti meg a vizsgálatot, ha Ajtony személyét is a két másik vezérrel együtt vizsgáljuk. Ő volt az utolsó, jelentős hatalommal és különállósággal rendelkező részfejedelem a Kárpát-medencében. Ajtony az uralma alatt lévő terület fekvéséből adódóan Gyulához hasonlóan a bizánci birodalom felé orientálódott. Ő is felvette a görögkeleti keresztséget. Olyannyira érzékeltette különállóságát a központi hatalomtól, hogy a király Maroson leszállított sóját is megvámoltatta. A fennhatósága alatt lévő területen pedig Keresztelő Szent János tiszteletére monostort építtetett és görög szerzeteseket telepíttetett bele. Mindez – érthető módon – kellő indok volt István számára, hogy Ajtony területét is csatolja a saját országrészéhez. Szent Gellért legendáiból sokkal részletesebben ismertek a történések, mint Gyula esetében, sajnos azonban még mindig nem kellő mértékben. Az tény, hogy István serege győzelmet aratott Ajtony felett. A vezér sorsa is beteljesedett. A csatatéren holtan maradt a vesztes ütközet után. A legendák tanúsága szerint a feje a királyi székhely kaputornya fölé került.[51] Ajtony Koppányhoz hasonlóan a harctéren esett el. Szintén Koppányhoz hasonlóan ellenfelei nem elégedtek meg azzal, hogy meghalt, hanem le is fejezték. Hogy miért, az ebben az esetben egyértelmű: a király számára bizonyítékként mutatták be. De a legendák tanúsága szerint a fej utána Koppány testrészeinek a sorsára jutott, vagyis kikerült a városkapu tornyára. A kifüggesztett fej egyértelműen a bizonyítást volt hivatott szolgálni, a királyi csapat győzelmét adta hírül.

Mindhárom vezér István kemény, olykor kegyetlen politikájának esett áldozatul. Mégis mindhármuk sorsa teljesen más lett. Gyula talán azért nem jutott a másik két vezér sorsára,

mert nem fejtett ki akkora intenzitású ellenállást, mint Koppány és Ajtony. Ajtony esetében pedig talán azért nem történt meg a felnégyelés, mert a belpolitikai helyzetet addigra sokkal szilárdabban tartotta kézben az uralkodó, mint 997-ben. Ajtony fejének kifüggesztése azonban, ha halványan is, de visszautal Koppány felnégyelt testének kifüggesztésére.

Van azonban egy nagyon fontos és semmiképpen nem elhanyagolható különbség Koppány és a két másik vezér közt. A Koppány és Szent István közötti harcnak a tétje a hatalom megszerzése volt. Itt magáról a hatalom birtoklásáról volt szó, vagyis kinek a kezébe kerül az irányításhoz való jog. Gyula és Ajtony esetében „már csak" ennek a jognak a kiterjesztéséről van szó, illetve a hatalom megszilárdításáról lehet beszélni. Koppány esetében Istvánnak bizonyítania kellett. Be kellett bizonyítani azt, hogy a legitimitás mellett az idoneitas is megvan benne, és hogy alkalmas a legfőbb hatalom tisztségének betöltésére. Ez egy olyan lényeges szempont, amit esetlegesen számításba lehet venni a későbbiek folyamán Szent István és a vezérek közti viszony vizsgálatakor.

A győzelemmel a Tisza, az Al-Duna, Az Erdélyi-középhegység és a Körösök közé zárt terület is ténylegesen a király uralma alá került. A központi hatalom fennhatósága kiteljesedett a Kárpát-medence egészére. Lehetetlen nem észre venni ezeknek a harcoknak a belső logikáját. A földrajzi összefüggés nyilvánvalóan mutatkozik meg. Emellett azonban nagyon fontos gazdasági szempontok érvényesülhettek Szent István politikájában. Már apja elkezdte a fejlett Dunántúl behódoltatását, Istvánnak már csak Koppány vezér területét kellett megszereznie, hogy az egész Dunántúl mind politikailag, mind gazdaságilag az ő irányítása alá kerüljön. Ezután Erdély következett, amit az akkor nagy kincsként számon tartott só miatt nem lehetett kihagyni a számításból. Valószínűsíthető, hogy ez is közrejátszott abban, hogy rövid idő alatt befolyása alá vonta az uralkodó az erdélyi területeket. Ajtony területe volt az utolsó nagy különálló egység, mivel azonban itt húzódott az erdélyi só útvonala ez sem kerülhette el a végzetét.

Szent István király és a vele ellentétes oldalon álló vezérek kapcsán ki kell térni az írásos forrásokban való ábrázolásukra is. A krónikák és a legendák folyamatosan a kereszténység és a pogányság harcáról szólnak. A kutatás mára azonban bebizonyította, hogy Gyula és Ajtony semmiképpen nem voltak pogányok és erős a gyanú, hogy Koppány is keresztvíz alá hajtotta a fejét. A források vizsgálata kapcsán tehát figyelembe kell venni azt a tényt, hogy néhol erőteljesen propagandisztikusak. A krónikások egyikének sem volt célja a szent király érdemeinek lekicsinylése. A legendaírók pedig kifejezetten első királyunk dicsőségét és szentségét szerették volna mindjobban bebizonyítani. A szerzők minden tehetségükkel arra törekedtek, hogy a szent királyt a lehető legtökéletesebbnek fessék le. Ennek érdekében a „jót" vagyis az uralkodó cselekedeteit meg jobban megpróbálták kidomborítani és attól sem riadtak vissza, hogy a vele ellentétest, vagyis a királlyal ellenséges viszonyban lévőket még inkább negatív képben fessék le. Ezek a toposzszerű híradások azonban sokszor csak zavarólag hatnak az események megismerésekor.

VIII. Összegzés. A 997-es csata tétje István és Koppány közt

Mi is volt a tétje az István és Koppány közt lezajlott ütközetnek, amit a győztes olyan kegyetlen módon torolt meg? Szinte egy szóval is meg lehet válaszolni a kérdést, a tét a „rendszerváltás" sikeres végrehajtása volt.[52] Mint ahogy dolgozatomban ki is tértem rá ez nem jelenti azt, hogy itt egy egyik napról a másikra végbemenő folyamat állt vagy bukott

volna a csata kimenetelén. A Veszprém melletti ütközet egy kiemelkedő sarokpontja volt annak a majd száz éven át tartó politikai arculatváltásnak, amely Taksony idejében indult, és ami csak I. András alatt szilárdult meg végérvényesen. A 997-es csata felfogható egy vezértörzsön belüli hatalmi ellentétként is, de a kimenetele igen nagy befolyással bírt a Kárpát-medence egészére. Az ütközet végével eldőlt, hogy folytatódik annak a politikai irányultságnak a következetes végrehajtása, mellyel a Kárpát-medencében élő magyarság felzárkózhatott a fejlettebb nyugati területek mellé. Szent István vitathatatlan katonai és politikai primátust teremtett meg, amit később is többször bebizonyított.

Istvánnak Koppány ellen kellett először önállóan cselekednie, ez volt az első lépése, ahol önálló döntéshozásra kényszerült. Sikeresen oldotta meg az eléje feltornyosuló problémát. Az elbeszélő források ezt a sikert Szent István emlékének adózva még inkább felnagyították, a győztest még jobban felmagasztalták. Mindezeket azonban óvatosan kell kezelni, hiszen a krónikás morzsák tanúsága szerint már sokkal hamarabb megindultak azok a folyamatok, amelyeknek ő lett a legkiemelkedőbb alakja, pontosan a Koppánnyal megvívott ütközete által is.

Végezetül meg lehet állapítani, hogy az oly sokáig éles választóvonalként interpretált lázadás részletesebb vizsgálatával, egy árnyaltabb összetettebb kép bontakozik ki. A felnégyelés kapcsán pedig elmondható, hogy a kutatásnak új utakon kell elindulnia az igazság kiderítésének érdekében. A további kutatások talán megcáfolják, talán árnyalják a fentiekben leírtakat.

Források

ÉRSZEGI GÉZA (szerk.): *Árpád -kori legendák és intelmek*. Budapest, 1987.

KRISTÓ GYULA (szerk.): *A honfoglalás korának írott forrásai*. Szegedi Középkortörténeti Műhely, 7. köt. Szeged, 1996.

GOMBOS ALBINUS FRANCISCUS: *Catalogus fontium historiae Hungaricae aevo ducum et regum ex stirpe Arpad descendentium ab anno Christi DCCC usque ad annum MCCCI.* I–III. Budapest, 1937–38.

Képes Krónika. Budapest, 1986. Fordította: Bellus Ibolya.

KÉZAI SIMON: Gesta Hungarorum. In V. Kovács Sándor (szerk.): *A magyar középkor irodalma*. 115–164.

MÁRKUS DEZSŐ (szerk.): *Magyar Törvénytár. 1000–1526. évi Törvényczikkek*. Budapest, 1899.

Monumenta Germaniae Historica 9. Die Chronik des Biscofs Thietmar von Merseburg. Hrsg. Robert Holtzmann. München, 1996.

EMERICUS SZENTPÉTERY (ed.): *Scriptores Rerum Hungaricarum.* I–II. Budapest, 1937–38.

MORAVCSIK GYULA: *Az Árpád-kori magyar történet bizánci forrásai*. Budapest, 1984.

JOHANNES DE THUROCZ: *Chronica Hungarorum*. Ed. Elisabeth Galántai–Julius Kristó. Budapest, 1985.

THURÓCZY JÁNOS: *A magyarok krónikája*. Szerk. Katona Tamás. Budapest, 1978.

PAULER GYULA – SZILÁGYI SÁNDOR: *A Magyar Honfoglalás Kútfői*. Reprint. Budapest, 1995.

A Szent Biblia. Kiadja a Szent István társulat. Budapest, 1987.

ZÁVODSZKY LEVENTE: *A Szent István, Szent László és Kálmán korabeli törvények és zsinati határozatok forrásai*. Budapest, 1904.

Jegyzetek

1 ÉRSZEGI GÉZA (szerk): *Árpád-kori legendák és intelmek*. Budapest, 1987. 36.

2 HÓMAN BÁLINT: *Szent István*. Budapest, 1938, Magyar Királyi Egyetemi Nyomda. 115. ill. GYÖRFFY GYÖRGY: *István király és műve*. Budapest, 1983, Gondolat Kiadó. 119.

3 Györffy: i. m. 119.

4 KRISTÓ GYULA: *Levedi törzsszövetségétől Szent István államáig*. Budapest, 1980, Magvető Könyvkiadó. 467.

5 „Ingruente namque bellorum tempestate, qua inter Theotonicos et Ungaros seditio maxima excreverat…" In Mons Sacer 81.

6 „…urgerer volente comitatu quondam nomine Sumigiense paterna me sede repellere, quid fluctuanti animo consilii darem, quaque me verterem tanta tactus verecundia astantibus ducibus videlicet Poznano, Cuntio, Orzio domino quaque Dominico archiepiscopo votum vovi sancto Martino…" In Mons Sacer: 81.

7 Györffy: a 3. jegyzetben i. m. 114.

8 MAGYAR ZOLÁN: *Koppány*. 1998, Móra Ferenc Könyvkiadó, 40.

9 Uo. 41.

10 Uo. 42.

11 Uo. 44.

12 Uo. 46.

13 MAKKAY JÁNOS: *Avarus, hringus, Salanus*. Budapest, 1996. Szerzői kiadás. 19.

14 Képes Krónika: In *SRH* I. 313–314. Képes Krónika LXIV caput (SRH: I. 313) „In eodem autem prelio Welinus comes interfecit Cupan ducem et largissimis beneficiis a Beato Stephano tunc duce remuneratus est. Ipsum vero Cupan Beatus Stephanus in quatuor partes fecit mactari: primam partem misit in portam Strigoniensem, secundam in Vesprimiensem, tertiam in Jauriensem, quartam autem in Erdelw."

15 GYÖRFFY GYÖRGY: *Magyarország története* I./2. köt. Budapest, 1970. 120.

16 GYÖRFFY GYÖRGY: *Szt. István törvényeinek XII. századi kézirata*. Budapest, 1988. 27.

17 HORVÁTH PÁL (szerk.): *Általános jogtörténet*. Budapest, 1991. 119.

18 BOTH ÖDÖN: *Fejezetek a nyugat-európai állam- és jogtörténet köréből*. Szeged, 1995. 42.

19 Uo. 77.

20 Horváth: i. m. 123.

21 MEZEY BARNA: Bűn és büntetés. *Rubicon*, 1996./6. 4.

22 Györffy: a 16. jegyzetben i. m. 27.

23 GYÖRFFY GYÖRGY: Koppány lázadása. In *Somogy megye múltjából*. Kaposvár, 1970. 21.

24 Uo. 21.

25 KRISTÓ GYULA – MAKK FERENC: *Az Árpád-házi uralkodók*. Budapest, 1988. 37.

26 Kristó 1983. 81.; Bakay: i. m.: 50.

27 BÉLI GÁBOR: *Magyar jogtörténet. Az államalapítástól 1848-ig*. Pécs, 1996. 73.

28 HORVÁTH PÁL (szerk.): *Általános jogtörténet*. Budapest, 1991. 124.

29 Béli: i. m. 84.

30 Horváth: i. m. 125.

[31] ZLINSZKY JÁNOS: *Római büntetőjog*. Budapest, 1991. 78.

[32] *Képes Krónika*. Budapest, 1986. Fordította: Bellus Ibolya. 205. caput. SRH. I. 494.

[33] Györffy: 1988. 27.

[34] BARÁTH TIBOR (szerk.): *Keresztyén bibliai lexikon*. Budapest, 1995. 126.

[35] HERBERT HAAG: *Bibliai Lexikon*. Budapest, 1989. *Sógorházasság* címszó. 1594.

[36] SZATHMÁRY SÁNDOR – TARR KÁLMÁN (szerk.): *A Szentírás magyarázata*. I. köt. Budapest, 1995, Kálvin Kiadó, 233.

[37] GYÖRFFY GYÖRGY: *Szent István törvényei a XII. századi admonti kódexben*. Budapest, 1987. 27.

[38] *Szent Biblia*. Budapest, 1987, Szent István társulat. 128.

[39] Uo. 129.

[40] Uo. 139.

[41] Uo. 129.

[42] Róna-Tas: i. m. 1996. 185.

[43] Uo. 185.

[44] Györffy: i. m. 1988. 61. illetve ZÁVODSZKY LEVENTE: A Szent István, Szent László és Kálmán korabeli törvények és zsinati hat: „…ut si qua vidua cum filiis, filiabusque remanserit atque nutrire eos et manere cum illis, quamdiu vixerit promiserit, habeat potestatem a nobis sibi concessam hoc faciendi, et a nemine iterum cogatur in coniugium. Si autem vidua sine prole remanserit et se innuptam in sua viduitate”.

[45] Pauler: i. m., Marczali: i. m., Hóman: i. m., Ferdinandy: i. m., Györffy: i. m.

[46] KULCSÁR PÉTER: A magyar államszervezés néhány problémája. István és Ajtony harca. In *AUSZ. Sectio Historica*. III. köt. Szeged, 1958. 37.

[47] GYÖRFFY GYÖRGY: Koppány lázadása. In *Somogy megye múltjából*. Kaposvár, 1970. 7.

[48] *Anonymus*. Ford. Pais Dezső. 103.; *SRH*. I. 69.

[49] ÉRSZEGI GÉZA (szerk.): *Árpád-kori legendák és intelmek*. Budapest, 1987. 82.; *SRH*. II. 492.

[50] „…cuius erat Procui senior, avinculus regis Pannonici, a suis sedibus ab eodem, ut modo antea expulsus. Qui cum uxorem suam a captivitate non posset absolvere, gratuitu nepotis sui, quamvis inimici, suscepit eam ex munere.” In *MGH. SS. Die Chronik des Bischofs Thietmar von Merseburg*. 497.

[51] ÉRSZEGI GÉZA (szerk.): *Árpád-kori legendák és intelmek*. Budapest, 1987. 82.; SRH. II. 491–492.

[52] KRISTÓ GYULA: Rendszerváltás az első ezredfordulón. In KRISTÓ GYULA – MAKK FERENC (szerk.): *Árpád előtt és után*. Szeged, 1996. 95.

VESZPRÉM VÁRA, AHOL ISTVÁN ANYJA, SAROLT VÉDEKEZETT KOPPÁNY HEVES „UDVARLÁSÁVAL” SZEMBEN

Szerém

Nyugati része ma Horvátországban, keleti része pedig Jugoszláviában található. Északon Verőce és Pozsega vármegyék, délen Boszniával és Szerbiával határos, ezektől a Száva választja el. A 6810 km² területű vármegye felszíne túlnyomórészt sík, északon viszont nyugat–kelet irányban a Fruska Gora helység szeli át 90 km hosszúságban. A hegység mély, szakadékszerű völgyekkel tagolt, amelyek a Duna felé nehezen járhatóak. A hegységeket erdők borították, lábainál nagyarányú szőlőművesség folyt. Emellett völgyeiben nagyszámú görögkeleti kolostor volt található.

A határait jelző Dunán és Száván kívül sok patakja volt az egyébként vízben is igen gazdag vármegyének. (A Dunába folyik a Vuka, a Szávába a Bosut, Mangyelos, a Csikás és a Ruma, és Jaricsa.) A Száva mentén nagy kiterjedésben mocsaras területek övezték.

Éghajlata meleg, hosszú és kellemes nyarakkal, szelíd tavaszi és őszi évszakokkal, bőséges csapadékkal. Termőföldje igen termékeny, terület 628 829 hektár, ennek több mint fele szántóföld. 14 147 hektár kert, 69 129 hektár rét, 88 710 hektár legelő, 1885 hektár nádas, 21 733 hektár szőlő és 132 893 hektár erdő. Legfőképp búzát, zabot és kukoricát termelnek, ezenkívül van még kevesebb árpa, rozs, repce, burgonya, köles és kender.

A vármegye gyümölcstermése is figyelemre méltó. Kiváló besztercei szilva és szericska alma termett itt. Ezen kívül nagy mennyiségben és jó minőségben termeltek szőlőt, állítottak elő bort. Híres volt az iloki vörös és a rakováci fehérbor. Nagy hasznot hozott még a fakitermelés és a különböző gazdasági és ipari növények kulturája. Szerém vármegyében folyt Szlavónia állattenyésztésének legvirágzóbb része. A táj jellegzetes lovai apró termetűek és erősek, a szarvasmarhák inkább a Bánságban tenyésztettekhez hasonlóak. Jelentős a sertés, a házi szárnyasok, a méhek és a selyemhernyók tenyésztése is. Vadakban a vidék állománya szűkös. Kitermelnek meszet, cementet (Beocin, Cerevic), kőszenet (Vrdnik, Kamenica), ólom- és ezüstérceket is (Ledinci).

Népessége 1869-től 1910-ig 281 267-ről 397 103-ra nőtt. Ebből 2931 volt katona. Népességeloszlás: 58,3 fő/km². Lakói között legtöbb a szerb nemzetiségű, 177 456 fő. Őket követik a németek: 161 527 fővel, majd a horvátok 103 998 fővel. Utánuk 27 523 magyar, 13 706 szlovák és 7748 egyéb nemzetiségű. Ezen kívül lakja még 4634 rutén és 511 román. Felekezetei szerint a lakosok közül 183 156 görögkeleti, 172 506 római katolikus, 25 570 evangélikus, 6974 református, 5667 görögkatolikus, 3098 izraelita és 132 egyéb felekezetű.

Foglalkozások tekintetében a népesség megoszlása: őstermelő 134 272, iparban dolgozók 23 304, napszámos 8727, közszolgálat és szabad foglalkozású 4142. Kereskedelemben és hitelintézetekben dolgozók 3980, házi cseléd 3268, katona 2931, közlekedés 2369, egyéb foglalkozású 2714, bányászat és kohászat 716 fő. Az ipar az I. világháború előtt még kezdetleges fokon állt a vármegyében. Általánosabban a gazdasághoz fűződő iparágakat űzték. Nagy hagyo-

mánya volt a pálinkafőzésnek (szlavóniai vagy szerémi), az ürmöskészítésnek. A házaknál otthonos volt a fonal- és vászonkészítés, a szilvaaszalás, úgy, mint a szalma- és vesszőfonás. Jelentősebb ipartelepei a beocsini cementgyár, a mitrovicai és zsupanjei tanningyár, valamint a vrdniki kőszénbánya és a számos faipartelep. A dunai hajózás hosszan érinti a vármegyét, a kereskedelem viszont csak a fent említett termények továbbszállításából áll. Volt még a vármegyének 43 bankja és 170 szövetkezete. Közlekedési hálózata fejlett és kiterjedt. Vasútvonalainak hossza 453 km. Útjai nagy része kiépített.

A közművelődés tekintetében Szerém foglalta el a legkedvezőbb helyet Horvát-Szlavónország vármegyéi közül. A hat éven felüliek 66,6% volt írni-olvasni tudó. Háromezer iskolája volt, Karlócán egy hittani intézete, két gimnáziuma, két reáliskolája, öt kereskedelmi és ipari szakiskolája, három polgári, tizenhárom iparosinas és kétszáznyolcvan elemi népiskolája, tizenkét kisdedovója, egy katonai intézete és egy börtöniskolája.

Szerém vármegye tíz járásra oszlott. Három városa: Mitrovica, Pétervárad és Karlóca mezőváros, 153 politikai községe, 398 községe volt. Székhelye Vukovár volt.

A Szerémség mint tájegység Verőcze, Pozsega, Valpó és Szerém vármegyéket foglalja magába. A régi Sirmium területén feküdt, de a Száva jobb partjára is átterjedt. A terület többször gazdát cserélt, amíg 1057-ben Radó Nádor visszafoglalta Bizánctól. II. Béla fiának szánta mint hercegséget. Mánuel bizánci császár 1164-ben elfoglalta, és fogadott fiának, Béla hercegnek adta, aki azonban 1180-ban már királyként visszacsatolta Magyarországhoz.

1229-ben két Szerém létezett: egy a Száván innen és egy azon túl. Ebben az évben alapította Ugrin kalocsai érsek a szerémi püspökséget. 796-ban Nagy Károly az avarokat legyőzve az addigi Szirmiumot Frankochorion néven frank tartománnyá tette. Lakói a VII. század közepén betelepített szerbek és horvátok mellett barbár keverék népek voltak. A terjeszkedő bolgár birodalmat a frankok Árpád segítségével kényszerítették megállásra, miután a magyarok területük határának a Szávát kezdték tekinteni. Valószínűleg a XI. század végén létesült, eredetileg Bolgyán volt a neve, ispánját 1096-ban említik. A megyéről 1222-ben szólt az első adat.

I. Géza Zimonyban várat emeltetett a terjeszkedő bizánciak megállítására, de az 1143-ban trónra lépő I. Mánuel bizánci uralkodó a szerbeket legyőzve, a Szerémséget elfoglalva beveszi és lerombolja Zimonyt. Köveiből felépítteti Belgrád várát. A terület ezután többször gazdát cserélt, míg III. Béla a bizánci trónvillongásokat kihasználva végleg el nem foglalta.

Károly Róbert alatt is heves harcok folytak a Szerémségért a magyarok és szerbek között. Nagy Lajos alatt is eredménytelenül próbálta elfogalni Dusán István szerb cár. 1370 körül nemesi vármegye. 1392-ben Mangjelos mellett Maróti István bán megveri a Szerémségbe először betörő törököket.

1426-ban Lazarevics István szerb despota elismeri magát Zsigmond hűbéresének, így Belgrád a Duna menti szerb várakkal magyar birtokba kerül. Zsigmond hűbérese lesz Lazarevics unokaöccse Brankovics György is, aki leányának Katalinnak, Cillei Ulrik nejének adta hozományul Szerémség egy részét és Zimonyt, de csak haszonélvezeti joggal, miszerint a vidék a Brankovicsok tulajdona maradhatott egészen Brankovics György árulásáig. Utána Hunyadi János tulajdonába került.

Mátyás a török elleni védekezésül Zimonyt és Belgrádot Kinizsi Pál Szalánkeményt, Kupinovót és a Szerémség többi részét Brankovics Vuk Zmaj védelmére bízta.

Belgrád eleste után, 1521. július 9-én Zimony is török kézre kerül. A törökök Újlak elfoglalásakor feltörik Kapisztrán János sírját, fejét levágják és maradványait egy kútba vetik. Ezt követően egész Szerémség török kézre került, s egy Zimony központú szandzsákat alkotott. A megye több török hadjárat átvonulási területébe esett. Belgrádban teleltek ki a török seregek vezetői. A Hódoltság megszűnését Savoyai Eugén 1697-es zentai győzelme indította el, amikor a karlócai béke szerint Szerém fele felszabadult. 1699 után Új-Szlavónia része. A terület déli fele, és egyben az egész vármegye csak 1716-ban a péterváradi győzelem után szabadult a török hódoltság alól.

Ezután Szerémség egy része határőrvidék, katonai kormányzás alá került. A parancsnokok közül érdemes megemlíteni a vidék kulturális emelkedésében nagy érdemeket szerző Mezey Antal altábornagyot. II. József uralkodása idején a IX. Pécsi Kerülethez tartozott, 1851–60 között a VIII. Dráván túli területhez.

1848. május 13-án Karlócán a szerbek gyűlése kimondja a Magyarországon élő szerbek teljes politikai önállóságát. Vajdát választanak, és ki akarják jelölni a magyarországi szerb vajdaság határait. Törekvésüket Bécs mellett a Karagyorgyevicsek támogatták. Innen támadták meg Bácska és Bánság német, román és magyar településeit. Szenttamási táboruk csak 1849 tavaszán került magyar kézre. 1867 után Fiuméra történt csere következtében Horvát-Szlavónnország megyéje – Vukovár központtal.

Az alkotmányos viszonyok helyreállítása és a katonai határőrvidék megszűnése után vált Szerém Szlavónia legvirágzóbb részévé.

Az I. világháborúban a hadműveleti területbe eső részei sokat szenvedtek, majd az összeomlás után szerb csapatok szállták meg. A trianoni ítélet szerint Horvátországgal együtt a Szerb-Horvát-Szlovén Királyság kebelezte be.

Fontosabb települései:

BÁNMONOSTORA (Banoator): település és vár a Duna mellett, Futakkal szemben, ma Jugoszláviában. Másik neve Kő volt. A XII. század közepén Bules bán Szent István vértanú tiszteletére monostort alapított itt. 1229-ben Ugrin kalocsai érsek Bánmonostor székhellyel új püspökséget alapított, amelyet IX. Gergely pápa engedélyezett. A tatárjárás alatt teljesen elpusztult a település, majd felépült, és a XIV. században már mezőváros lett. Káptalana hiteleshelyként működött. Az 1239–40-es év fordulóján IV. Béla itt tanácskozott az előkelőkkel a kunok széttelepítéséről. 1514 nyarán a keresztesek bevették a várat.

CSERÖG: vár a Duna mentén, szemben Futakkal. 1387. IV–VII. között Garai Miklós macsói és Losonczi István szörényi bán Cserög vára alatt győzték le Horváti János hadát. 1521-ben török kézre jutott, és a szultán leromboltatta.

KAMANC (Kamonc, Kamenica): város Péterváradnál, ma Jugoszláviában, a Duna mellett. A XIII. században említik a források, a híres szerémi borok egyik fő termőhelye volt. 1514. június 14-én Nagy Antal szerémségi paraszthada megverte az ellene kivonult nándorfehérvári őrséget.

KARLÓCA (Karom, Sremski Karlovci): város a Duna mentén, ma Jugoszláviában, Újvidék mellett, attól keletre. 1698. november 13. és 1699. január 26. között béketárgyalások színhelye volt a Szent Liga képviselői és a török szultán biztosai között, s 25 évre szóló békét kötöttek (karlócai béke). A XVIII. századtól a szerb pátriárka székhelye, itt tartották kongresszusaikat az egyháziak. 1848 áprilisában a szerb nemzeti gyűlés vajdaság kialakítását követelte, melyet a magyar minisztérium elutasított. Az 1848. május 13–15-i kongresszus Josif Rajacic szerb pátriárka vezetésével kikiáltotta a szerb vajdaságot. A század második felében több nemzeti kongresszus színhelye volt a város.

REDNEK: település Szávaszentdemeter mellett, régebben a Szerémségben, ma Jugoszláviában. 1523. augusztus 6–7-én Tomori Pál serege a végvidéki főúri bandériumokkal megerősítve Nagyolaszi–Rednek–Szávaszentdemeter térségében három ütközetben szétverte Ferhád ruméliai pasa és Bali nándorfehérvári bég csapatait.

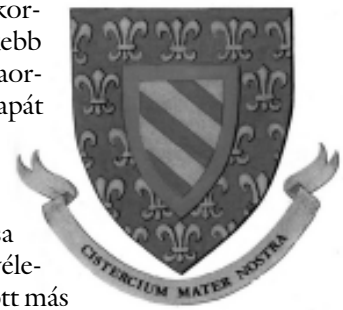
SZALÁNKEMÉN (Slankamen): vár és város a Tisza és a Duna összefolyásánál, Titellel szemben, ma Jugoszláviában. 1071-ben említik a szalánkeméni várat, amikor itt táboroztak Salamon király és Géza herceg hadai Nándorfehérvár és Szerém várának ostroma alatt. 1280 végén IV. (Kun) László Szalánkemén környékéig vezetett hadat a fellázadt kunok megfékezésére. 1439-ben itt táboroztak a Szendrőt felmenteni szándékozó királyi csapatok. 1514-ben a parasztfelkelők foglalták el. 1521 nyarán Bali boszniai bég csapatai vették be, s 1526-ban felépítették a várat. 1691. augusztus 19-én a Bádeni Lajos vezette keresztény szövetséges sereg Szalánkeménnél verte meg Köprülü Musztafa nagyvezír hadát. A csatában a nagyvezér is elesett.

SZÁVASZENTDEMETER (Sremska és Mavanska Mitrovica): település a Száva mellett, Szerém vármegyében, ma Jugoszláviában. Az ókorban is lakott hely volt, neve Sirmium. Mai nevét a középkori Szent Demeter egyházáról kapta (Dimitrovica). A IX–X. században bizánci és bolgár uralom alatt állt, majd a magyarok foglalták el. 1070–1072-ben Salamon király és Géza herceg elfoglalták, s az 1164–1180 közötti időszakot kivéve, a magyarok kezén volt a középkorban. A tatárjárás után ide helyezték Bánmonostorról a latin rítusú szerémi püspökség székhelyét. Szávaszentdemeter a Szávától északra lévő városrész lett, a déli pedig Szenternye. 1347-ben a települést civitasként említik. 1396-ban a törökök felgyújtották és kifosztották.

FEJES BÁLINT

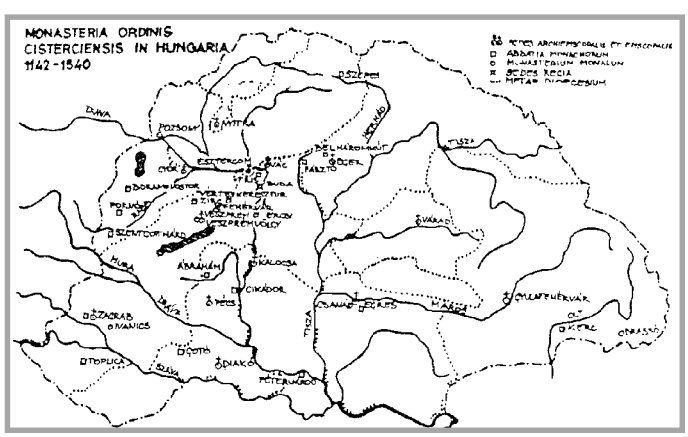
ABONYI HENRIK

A ciszterci rend az Árpád-kori Magyarországon



Cikkemben az ún. „szürke barátok” hazánkban, az Árpád-korban végzett tevékenységét és kolostoraik környezetét, szűkebb történetét igyekszem vázlatosan áttekinteni. A Dijon (Franciaország) melletti *Citeaux*-ban (latinul Cistercium) Szent Róbert apát (kb. 1027–1111) húsz rendtársával – tanítványával – 1098-ban a molesmei bencés kolostort elhagyva megtelepedett, és ezzel a kisebbfajta reformmozgalommal megalapította a ciszterci rendet. Az apát célja azonban nem egy új rend létrehozása volt. A mozgalom hajtórugóját az jelentette, hogy Róbert véleménye szerint a szerzetesi élet annyira fellazult, hogy nem látott más kiutat, csak az újítást, amelyet a Benedek-rend szabályainak visszaállítása, a lelkipásztori-hittérítői munka, a magányos, aszkétikus élet, az evangéliumi szegénység valósíthatott meg.

Magyarországon II. (Vak) Béla (1131–1141) már 1137 körül meghívott a heiligenkreuzi apátságból szerzeteseket, mégis az első ciszterci szerzetesek II. Géza (1141–1162) hívására érkeztek hazánkba 1142 táján. A Tolna megyei Cikádoron (Széken), Bátaszék közelében telepedtek meg, ahol a a kolostor a királyi támogatás révén országos jelentőségre tett szert. Az új templom követte az anyakolostor ciszterci hagyományoknak megfelelő alaprajzát és építészeti jellegét, bár – az anyakolostortól eltérően – falait téglából és nem kőből húzták fel. A Duna és a Sárvíz mocsarai közt található Cikádor megfelelő helyszínnek bizonyult a szerzetesek számára. A vidék nem volt lakatlan, archeológiai bizonyítékok is vannak arra, hogy Cikádor már a cisztercíták előtt is lakott hely volt. Valószínűsíthető, hogy a cisztercíták kezdték meg a mocsaras vidék lecsapolását. Munkájukat az első tatárjárás (1241–42) lassította, majd a török uralom alatt a táj teljesen elvadult. A templom a rendi szokásoknak megfelelően egyenes szentélyzáródású volt, széles kereszthajóval. A háromhajós templom hossza majdnem elérte a hatvan métert.



CISZTERCIEK A KÖZÉPKORI MAGYARORSZÁGON

Így nemcsak Tolna megye legnagyobb temploma volt, de az országban is a legelsők közé tartozott. Padlózata figurális díszítésű téglákat is tartalmazott, a régészek unikornist és szarvast ábrázoló darabokat találtak. A tatárjárás során az apátság elpusztult, ezt követően nehezen indult újra az élet. Egy ideiglenes felújítás után, csak 1347 körül kezdték meg az apátság tényleges újjáépítését. Ekkor azonban már

messze nem érte el az alapításkori méreteit, és többé nem nyerte vissza régi fényét. – „Az apátság történetét elsőként Békefi Remig írta meg. Ő tisztázta azt is, hogy az apátság a mai Bátaszék helyén feküdt. Valter Ilona 1994-96-ban a mai római katolikus templom környékén ásatásokat végzett, megtalálta az eredeti apátsági templom alapjait, tisztázta alaprajzát és fellelte az apátságnál korábbi Szék falu temetőjét is. Az apátság történetét Sümegi József dolgozta fel. 2001. augusztus 20-án pedig átadták a konzervált romokat is, amely az 1347 után előálló csonkább változatban mutatja be az apátsági templom alapjait."[1]

A legnagyobb terjeszkedésük III. Béla (1173–1196) uralkodása alatt érte el csúcspontját, aki öt monostort alapított számukra: 1179-ben Egresen, 1182-ben Zircen, 1184-ben Szentgotthárdon és Pilisen, valamint 1194-ben Pásztón. A francia ciszterciek iránti nagy érdeklődése első felesége, a francia Châtillon Anna családi kapcsolataiból adódik. Annát még 1168-ban, a bizánci udvarban, herceg korában vette nőül.

Az egresi apátságot II. András magának és francia származású feleségének, Jolánnak temetkezési helyéül jelölte ki, amelyet várfallal vetetett körül, és gondoskodott támogatásáról is. Ezt az első tatárjárás idején feldúlták, de 1247-ben újjáépítették. 1280-ban IV. (Kun) László a Szent Koronát ide menekítette. Az apátság a török időkben végleg elpusztult.

A zirci monostor templomát Imre építtette, s a Szentháromság tiszteletére szenteltette fel. A zirci monostornak majd a XIX. században lesz jelentősége, hiszen a magyarországi apátságokat az ő joghatósága alá rendelték. Valószínűsíthető, hogy Zirc élén a XIV. század közepéig francia apát állott.

A ZIRCI APÁTSÁG ÉS A MAGYAR CISZTERCIEK CÍMERE (FOTÓ NAGY TAMÁS)

Egyház

A III. Béla által alapított monostor templomának helyén ma egy 1748–1764 között épült templom áll, amelyben látható Dorfmeister „Szentgotthárdi csata" című seccója. Az 1184-ben alapított pilisi apátságnak kb. 41 helyen volt meglehetősen nagy területű birtoka. Az itteni szerzetesek létszámából alapították a pásztói, a bélháromkúti és az ábrahámi apátságot. Az 1241–42-es tatárjárás pusztította el, de IV. Béla felvirágoztatta és privilégiumaiban megerősítette, mivel édesanyját ide temették el korábban. 1526-ban a török pusztította el, később III. Károly helyreállíttatta.

A cikádori monostor kivételével a többi királyi monostorba francia apátságokból (Clairvaux, Troisfontanies) érkeztek szerzetesek. Pozsonyban, Veszprémvölgyben, Brassóban és Ivanicson női konvent is alakult, de csak a veszprémvölgyi tudott tartósan erős maradni. További monostorokat is alapítottak, így Borsmonostoron (1197), Kercen (1202), Toplicán (1208), Bélháromkúton (ma Bélapátfalva) (1232) és Pétervváradon (1234) is. Érdemes megjegyezni a ciszterciek körében igen erőteljesen megnyilvánuló Szűz Mária-kultusz megnyilvánulásait. Az apátságok védőszentje szinte minden esetben a Boldogságos Szűz.

A borsmonostori apátságot a Bors nembeli Domonkos bán alapította 1197-ben meglehetősen gazdag adományokkal. A későbbi támogatásokkal (II. András 1224-ben, V. István 1270-ben) és privilégiumokkal különös hatalommal bírt. 1529-ben a törökök a földdel tették egyenlővé. Az 1202-ben alapított kerci apátságot 1223-as oklevél is említi, nagy kiterjedésű birtokkal. Az 1474-ben megszűnt apátsági templomból mára csak a szentély, a keresztházó és a kettős kápolnarom maradt meg.

A toplicai apátságot II. András alapította Szűz Mária tiszteletére, melynek alapítólevele 1211-ből származik. A keresztúri (Savnik) monostort Kálmán herceg alapította 1214 táján. Apátja 1390-től kezdve sokáig a magyar területeken lévő apátságok „kormányzója" volt. A monostort a területen portyázó husziták tették tönkre 1433 körül. Gotó (Kutyevó középkori neve) apátságát 1232-ben alapították, melyet latinul Honesta vallis-nak is hívtak.

A bélháromkúti (ma Bélapátfalva) apátágban a pilisi szerzetesek által indult meg a misszió munka, amelyet 1240-ben IX. Gergely erősített meg oklevélben. A ma is teljes épségében látható román stílusú templom körül a monostor romjait helyreállították.

A mai Pornóapátiban a Poth nemzetségből István alapította 1234 táján az apátságot. Sok viszontagság után 1799-ben a monostort lerombolták, de a templom még ma is áll. Az ercsii apátság története igen érdekes. Eredetileg a XII. század második felében a bencések számára alapította Tamás nádor, majd az első tatárjárás előtt valamivel a karthauzi rend kapta meg. Majd a tatárok kivonulása után került a ciszterciekhez 1234-ben. 1260-ban helyreállították Szent Miklós tiszteletére. A pusztulás a mohácsi csata után következett be.

A középkorból tizennyolc apátságuk ismert Magyarországon. Nálunk, annak ellenére, hogy Béla oklevélben biztosította a ciszterci szerzeteseket affelől, hogy azokat a privilégiumokat, amelyeket Franciaország területén élveznek, nálunk is megkapják az alapítandó monostorok, ez a rend viszonylag kevéssé terjedt el. Ez azzal magyarázható, hogy a rend alkotmánya nem engedélyezte, hogy világiak beleszóljanak a működésükbe, az apát vagy a prépost kijelölésébe. Velük ellentétben sok esetben (pl. a bencések) ezt megengedték. Habár a clunyi szerzetesség alapelve a szegénység volt, azt nem mindenhol tartották be.

Jellemző volt a monostorok igen erős hatalmi pozíciója is. A Róbert féle „elgondolás" az egyszerűséghez, az igénytelenséghez vezetett a szerzetesek körében Magyarországon is. A monostorok élete általában az istenszolgálat (liturgia, olvasás, imádkozás) és a munka körül tengődött. Fontos szerepet vállaltak a mezőgazdasági munkák fejlesztésében és a gótikus

stílus meghonosításában is. A monostorok környezetében a laikusoknak megmutatták a nyugatról hozott ismereteiket, így olyan mintagazdaságokat hoztak létre a kornak megfelelő ipari- és kézműves létesítményekkel felszerelve, amelyek tovább tudták adni a mezőgazdasági újítások ismereteit. Habár az elszakadás a Citeaux-i monostortól igen erőteljes volt, mégis a „carta caritatis"-ban lefektetett szokások szerint minden monostornak a Citeaux-i anyamonostorhoz kellett alkalmazkodnia. Az írásos „carta caritatis"-t a harmadik apát (a Szt. Róbert és Clairvaux-i Szent Bernát utáni), az angol Stephen Harding (Harding Szt. István) fektette le abból a célból, hogy a ciszterci „mozgalom" egységét biztosítsa. Ezt az 1119-ben II. Callixtus pápa hagyta jóvá.

Felhasznált irodalom

PUSKELY MÁRIA: *Szerzetesek. A megszentelt élet 99 intézménye*. 2., bővített kiadás. Zrínyi Nyomda kiadója, 1990.

PÁLINKÁS MIHÁLY: *Múltunk nagyjai.* (Magyar történelem életrajzokban a honfoglalástól a kiegyezésig). Második, javított kiadás. Budapest, Unió Lap- és könyvkiadó.

A kereszténység krónikája. Budapest, 1998, Officina Nova.

LÉKAI LAJOS: *A ciszterciek – eszmény és valóság*. Budapest, 1991, Szent István-társulat.

GECSE GUSZTÁV: *A szerzetesség története*. Budapest, 1995, Seneca Kiadó.

www.gemenc.csatolna.hu./hu/tolnamegye/muemlek/bataszek.shtml

GÖMBÖS TAMÁS: *A szerzetes és lovagrendek címerei és viseletei, az evangélikus és református egyházak jelképei*. Budapest, 1993.

SZÁNTÓ KONRÁD: *A Katolikus Egyház története*. I. kötet. Budapest, 1983, Ecclesia.

Eperjessy Kálmán-emlékkiállítás nyílt az Egyetemi Könyvtárban

EPERJESSY KÁLMÁN (Erzsébetváros, Erdély, 1893 – Budapest, 1976) történészprofesszor életpályáját bemutató kiállításnak ad otthont a Szegedi Tudományegyetem Egyetemi Könyvtára. A szegedi felsőoktatás egykori jeles tagja és lapunk szellemiségét meghatározó kutató Makó város középiskolai tanáraként kezdte oktatói pályafutását. Kevesen tudják, hogy Eperjessy makói korszakában az ifjú József Attila osztályfőnöke volt. 1922-ben a budapesti egyetemen védte meg *Báthory István és a Porta* című értekezését. 1928-ban a szegedi tanárképző főiskolán lépett a felsőoktatás szolgálatába, melynek 1949-ig főigazgatója és 1957-ig – nyugdíjazásáig – oktatója, illetve a Történettudományi Tanszék vezetője volt. Tudományos tevékenységének dokumentumai közül huszonnégy kötet került kiállításra, köztük egy-egy példány az 1926-ban indult és negyven kötetet megélt *Csanád Vármegye Iratai* sorozatból, illetve *A Magyar falu története* (1957) és a *Városaink múltja és jelene* (1971). Az igen gazdag oktatói-kutatói életmű bemutatását felvállaló tárlatot hat dokumentum értékű fotó egészíti ki.

AJÁNLJA: JANCSÁK CSABA

Hadak útján

FÜGG ZSOLT – BABOS LÁSZLÓ

Az 1947–48-as pakisztáni–indiai háború

A második világháború után Európára a béke időszaka köszöntött, s ezt csak néhány kisebb konfliktus zavarta meg egészen a kilencvenes évek elejéig. A világ más tájain élő emberek azonban nem voltak ilyen szerencsések. A nagy világégés elmúltával ugyanis nem szűntek meg a harcok, háborúk, sőt egyes különösen szerencsétlen vidékeken háborúk sorát vívták. Ilyen háborús sorozatot tudhat maga mögött India és Pakisztán is. E sorozatból most elsőként az 1947–48-as kasmíri háborúnak történetéről szólnunk röviden.

Mivel a világ érdeklődését ekkoriban a nagyhatalmak egyre fokozódó szembenállása kötötte le, így e konfliktusnak a kortársak nem szenteltek túl nagy figyelmet. A háború hatása a térség történelmére mégis jelentős, mivel a kezdeti problémákon nem sikerült úrrá lenni (ezek zömmel ma is meg vannak), s ez újabb és újabb háborúkhoz, fegyveres összetűzésekhez vezetett.

A függetlenség elnyerése, az első problémák

A mai Pakisztán, India és Banglades 1947 augusztusáig angol gyarmat volt, s együt alkották Brit-Indiát. A későbbi konfliktus csírái már a gyarmati uralom idején kialakultak. A függetlenségért számos szervezet küzdött, s közülük idővel a Muzulmán Liga és az Indiai Nemzeti Kongresszus emelkedett ki. Erősen leegyszerűsítve a Muzulmán Liga elsősorban Mohamed híveit tömörítette, míg a Kongresszusban főleg a hindu lakosság bízott. Az idők során a két párt közötti konfliktus egyre inkább elmélyült, és a gyarmati uralom utolsó éveire gyakorlatilag lehetetlenné vált köztük a párbeszéd. Ennek számos oka volt, egyrészt kezdettől fogva adva voltak a vallási ellentétek, másrészt az angolok is tudatosan a függetlenségi erők megosztására törekedtek. A későbbiekre nézve a legfontosabb eltérés a két párt programjában az volt, hogy a Muzulmán Liga egy önálló muszlim államot szeretett volna kiszakítani Brit-Indiából, ezzel szemben a Kongresszus egyben kívánta tartani az országot a függetlenség elnyerése után is.

A második világháborút követően a nemzeti mozgalmak a világ több térségében felerősödtek, és ezek hatására a megrendült brit birodalom vezetése Indiában is kénytelen volt újraértékelni gyarmati politikáját. Hogy a függetlenségi mozgalmak vitorlájából kifogják a szelet, valamint hogy a Kongresszust és a Muzulmán Ligát még inkább egymás ellen fordítsák, különböző rendezési terveket készítettek. E tervek azonban nem érték el céljukat, és az indiai helyzet egyre súlyosabbá vált. Előbb az angolok elleni megmozdulások fokozódtak, majd heves vallási összetűzésekre, mészárlásokra került sor (nem utolsósorban a rendezési terveknek köszönhetően), s közben munkássztrájkok és parasztmozgalmak is zajlottak.

A birodalom vezetése nem volt képes ezekre a kihívásokra hatásosan reagálni, és fokozatosan elvesztette az ellenőrzését az események menete fölött. Végül az indiai megmozdulások sikert arattak. A brit miniszterelnök bejelentette, hogy Indiában legkésőbb 1948 júniusáig átadják a hatalmat az indiaiaknak. Az átadás lebonyolítására pedig Lord Mountbatten személyében új alkirályt nevezett ki.

Mountbatten 1947. június 3-án terjesztette elő tervezetét a válság megoldásáról és

az angol kivonulás lebonyolításáról. Tervének a legfontosabb pontja az volt, hogy mivel a hinduk és a muzulmánok békés együttélése az elmúlt események következtében gyakorlatilag lehetetlenné vált, ezért Brit-Indiát két dominiumra kell osztani: a többségében muzulmánok lakta Pakisztánra és a többségében hinduk lakta Indiára.

A Mountbatten-tervnek számos ellenzője akadt (köztük volt Gandhi is), de a vérengzések miatt végül is a Muzulmán Liga, a Nemzeti Kongresszus és a Szikh-mozgalom is kénytelen volt elfogadni azt. Ezek után az események menete felgyorsult. A brit kormány egy évvel előbbre hozta a hatalomátadás idejét, és 1947. augusztus 15-én India és Pakisztán független országá vált. A Muzulmán Ligának tehát sikerült elérnie a célját, vagyis az önálló muszlim állam létrehozását, de ez az amúgy sem barátságos hindu–muzulmán viszonyt tovább rontotta. A hinduk egy része ugyanis a mohamedánokat tette felelőssé az ország kettészakadásáért.

A Mountbatten-terv terv értelmében Pakisztán két egymástól 1500 km-re fekvő területen jött létre, s e két rész közé ékelődött India. Beludzsisztánból, Szindből, az Északnyugati Határövezetből és Pandzsáb tartomány nyugati részéből alakult meg Nyugat-Pakisztán (803 600 km^2, kb. 25 millió lakos), Kelet-Bengáliából, Szilhat kerületből (Asszam) pedig Kelet-Pakisztán, a mai Banglades (142 700 km^2, kb. 44 millió lakos). A fennmaradó területek alkották Indiát (3 138 944 km^2-el és 1951-es adatok szerint 361 millió lakossal).

Mivel mindkét államot vallási alapon szervezték meg, a különböző nemzetiségek, népcsoportok érdekeit gyakorlatilag nem vették figyelembe. De a Mountbatten-terv terv kidolgozói nem voltak tekintettel a más vallásúak (pl. a szikhek) igényeire sem. Ezek a hiányosságok számos későbbi konfliktus forrásai lettek.

Azonnal jelentkezett viszont az a probléma, hogy a hinduk és a muzulmánok szétválasztása sem sikerült tökéletesen, s ez óriási méretű népvándorlást, s újabb mészárlásokat eredményezett. Az új határok mellett élők közül milliók vándoroltak át egyik országból a másikba. Egyes becslések szerint mintegy hétmillió muzulmán hagyta el Indiát és menekült Pakisztánba, míg Pakisztánból ötmillió hindu és szikh menekült Indiába. Más források 15-től 20 millióra teszik a menekültek számát. A helyzetet drámaivá tette, hogy az új határok mentén a menekülők sorait különböző fegyveres bandák ritkították, a nagyvárosokban pedig a határterületekről érkező hírek hatására került sor véres pogromokra. Az áldozatok számát legkevesebb 500 000 főre teszik, de van, ahol egymillió halottról lehet olvasni. Bár a hatóságok mindkét részről megpróbálták ezeket a túlkapásokat megakadályozni, de mint az az áldozatok számából látszik, ez csak korlátozott mértékben sikerült. Ezek a mészárlások természetesen szintén nem segítették a jószomszédi viszony kialakulását.

A fejedelemségek problémája

A felosztás, a mészárlások, vagy a vallási ellentétek külön-külön is elég indokként szolgálhattak volna bármelyik fél számára, hogy támadást indítson a másik ellen. De a háború végül is a területi kérdések miatt tört ki. A Mountbatten-terv értelmében a vegyes lakosságú területek egy részén népszavazással döntötték el, hogy az adott területet melyik államhoz csatolják. A fejedelemségek esetében pedig a fejedelemnek volt joga dönteni, hogy Indiához vagy Pakisztánhoz kíván csatlakozni (India ekkoriban angol igazgatás alatt lévő területekből és viszonylagos belső önállósággal rendelkező fejedelemségekből állt). A fejedelemségek uralkodói próbálták késleltetni a csatlakozást, s a politikai hatalmuk átengedéséért cserében külön jogokat, és főleg minél több pénzt

próbáltak kizsarolni maguknak az indiai vagy a pakisztáni kormánytól. Végül a 601 fejedelemségből 505 Indiához, a többi pedig Pakisztánhoz csatlakozott, és csupán hárommal voltak nagyobb gondok: Dzsunagadhdal, Haidarábáddal, és Kasmírral.

Dzsunagadh és Haidarábád

Dzsunagadh mohamedán uralkodója, a *navab* (Sir Mahabtkhan Raszulkhan) Pakisztánhoz kívánt csatlakozni, annak ellenére, hogy országa 400 km-re feküdt Pakisztántól és, hogy lakosságának 80%-a hindu volt. A fő probléma mégsem a lakosság vallási összetétele, vagy a Pakisztántól való távolság volt, hanem az, hogy ha e kis állam Pakisztánhoz csatlakozik, az más mohamedán uralkodókat is arra csábíthat, hogy India helyett Pakisztánt válasszák. Ezt pedig India mindenképpen el akarta kerülni.

A terület hovatartozásának kérdéséről heves vita kezdődött Pakisztán és India között. Végül 1947. szeptember 17-én az indiai kormány elhatározta, hogy csapatokkal körbeveszi a kis államot, de nem lép a területére. Ennek megfelelően az indiai hadsereg egy dandár erejű csoporttal blokádot vont Dzsunagadh köré. Mivel az országban nem volt elegendő élelmiszer, Dzsunagadh nem tarthatta sokáig magát. A navab repülőgépen Pakisztánba menekült, és az indiai hadsereg bevonult az országba. Később, 1948 februárjában népszavazást tartottak, s ennek során mintegy 700 000-en szavaztak az Indiához és 81-en a Pakisztánhoz való csatlakozásra. India tehát megszerezte a területet, de a beavatkozással megszegte a Mountbatten-tervet, hiszen egy Pakisztánhoz csatlakozó fejedelemséget foglalt el.

Más volt a helyzet Haidarábád esetében. Területileg Haidarábád volt az egyik legnagyobb indiai fejedelemség (132 000 km^2, és kb. 14 millió lakos). Mohamedán uralkodója, a Nizám azonban nem kívánt sem, Indiához sem Pakisztánhoz csatlakozni, bár természetesen a szíve inkább Pakisztánhoz húzta. Itt is tárgyalások és viták kezdődtek az ország hovatartozásának kérdéséről, míg végül 1948. szeptember 9-én az indiai kormány a fegyveres megoldás mellett döntött. A „Polo” hadművelet szeptember 13-án kezdődött. Az indiai hadsereg a rendelkezésre álló egységekkel (a hadsereg jelentős része ekkor már Kasmírban harcolt), köztük az 1. páncélos-hadosztállyal és néhány gyalogos alakulattal rövid, 100 órás küzdelem során megverte a Nizám 42 000 fős hadseregét és a haiderabadi hadsereg letette a fegyvert. A terület problémáját ezzel megoldották. A halottak száma mintegy 800 fő volt.

E két fejedelemség kérdése tehát viszonylag gyorsan rendeződött, de a Dzsunagadhi események tovább növelték a feszültséget India és Pakisztán között.

Kasmír

A mai napig az India és Pakisztán közötti konfliktus egyik sarkköve Kasmír. A területen szinte rendszeres időközönként harcok zajlanak, bár háborút csak 1947–48-ban és 1965-ben vívtak érte a felek.

Az ország tulajdonképpen 3 nagy területből áll, Jammuból (Dzsammu), Kasmírból és Ladakhból. E három területet együtt manapság Kasmírnak szokás nevezni bár maga a Kasmír kifejezés eredetileg csak a Kasmíri-völgyet jelentette (a továbbiakban a terület egészét mi is Kasmírnak nevezzük majd). Kasmír túlnyomó része hegyvidék, mély, keskeny völgyekkel és magas kopár fennsíkokkal. Területén található a világ második legmagasabb hegycsúcsa a K2 is. Az ország délnyugati részén helyezkedik el a Jammui-síkság, amit a Pír Panjal (Pandzsal) hegység választ el a Kasmíri-völgytől. A Kasmíri-völgytől északra, észak-keletre a

Karakoram hegység található, e hegységtől délkeletre, illetve a Kasmíri völgytől keletre fekszik Ladakh, illetve a Zaskar-hegység.

Kasmírnak jelenleg közös a határa Indiával, Kínával, Afganisztánnal, és Pakisztánnal, a volt Szovjetuniótól (ma: Tadzsikisztántól) pedig csak egy vékony földcsík választja el (Afganisztán).

KASMIR ÉS A KÖRNYEZŐ TERÜLETEK MAI HELYZETE

Hadak útján

Kasmír teljes területe 220 000 km^2, s ezen ma India, Kína és Pakisztán osztozik. Az India és a Pakisztán között húzódó határvonalat az 1949-es fegyverszünet rögzítette, amelyet azután az 1971-es háborút lezáró tűzszünet némileg módosított, India javára. Pakisztán és Kína 1963-ban egyezett meg a közöttük lévő határ kérdéséről, illetve még az 1962-ben lezajlott indiai–kínai háború következtében kialakult az India és Kína közötti határvonal is. Jelenleg ez a tényleges helyzet, ám ezt gyakorlatilag mindegyik fél csak átmeneti állapotnak tekinti.

Kasmírnak 1947-ben kb. 3 millió lakosa volt, s e népesség $^2/_3$-a muzulmán. A többiek zömmel hinduk, kis számú buddhista és szikh kisebbséggel. A lakosság több mint a fele a Kasmíri-völgyben élt, s itt a muzulmánok adták a népesség 90%-át. Jelentős számú lakosság élt még a jammu-i sík területen is. Itt a többség hindu vallású volt, s a muzulmánok csak a népesség $^1/_3$-át alkották. E viszonylag sűrűn lakott területekkel szemben például: Ladakh északi határvidékét gyéren lakták.

Az évszázadok során a terület hindu, buddhista, muzulmán, tatár, afgán, és végül szikh uralom alatt állt. A szikhek hatalmát az angol csapatok törték meg az 1846-os Első Szikh háborúban. Az angolok ekkor létrehozták Dzsammu és Kasmír államokat, majd eladták őket a jammui maharadzsának. A terület a későbbiek során sem lett Brit India része, ráadásul azzal, hogy egy hindu maharadzsát tettek a muzulmán többségű lakosság urává, a későbbi viszályok okait is megteremtették. A hindu uralom ellen az 1930-as években két kasmíri népi mozgalom is kibontakozott. Az egyik iszlám mozgalomként Kasmír jövőjét a megalakítandó Pakisztán keretein belül képzelte el, míg a másik világi irányzat volt, és függetlenséget követelt Kasmírnak. Ez utóbbit Mohammed Abdullah sejk vezette.

1947. augusztus 15-e után a kasmíri maharadzsa, Sri Hari Singh hasonlóan a haidarábádi nizámhoz, megpróbált függetlenné válni. Önállósodási törekvése azonban Pakisztán számára megteremtette a beavatkozás lehetőségét.

Hogy mi késztette Pakisztánt a terület elfoglalására, arról egyértelmű kijelentést nem találtunk, a legtöbb helyen csupán a pakisztáni támadás tényét közlik. Valószínűleg a terület stratégiai jelentősége mellett, a lakosság vallási összetétele is Kasmír megszerzésére ösztönözte Pakisztánt.

A britek indiai hadseregének végnapjai

Mivel az új államok 1947. augusztus 15-én nyerték el a függetlenségüket és 1947 októberének végén már háborúban álltak egymással (hadüzenet egyik fél részéről sem történt), ezért a fegyvereserők teljes kiépítésére egyik félnek sem volt elég ideje. Az új hadsereg bázisát mind Pakisztán, mind India esetében az angolok indiai hadseregének tisztjei, katonái és fegyverei adták.

Az angolok indiai hadserege a második világháború kezdetén 3 haderőnemmel rendelkezett: a szárazföldi hadsereggel, a flottával, és a légierővel. 1939-re az indiai szárazföldi hadsereg már nagy múltra tekinthetett vissza, mivel az angol hódítók India gyarmatosításának folyamán szívesen alkalmazták az indiai katonákat és a belőlük szervezett egységeket. Közvetlenül a világháború kitörése előtt a szárazföldi hadsereg 189 000 emberből állt (mintegy 3000 angol és 1115 indiai tiszttel). Állományában ekkor 78 gyalogos zászlóalj, 20 Gurkha-zászlóalj, 18 lovas-, és 7 tüzér ezred volt. A 2. világháború végére a hadsereg létszáma elérte a 2 644 000

főt (ebből 34 500 angol és 15 700 indiai tiszt), és 228 gyalogos zászlóaljjal, és 61 tüzérezreddel rendelkezett. Az indiai katonákat a háború során bevetették többek között Észak-Afrikában, Eritreában, Olaszországban, Malajziában, Szingapúrban, és Burmában is.

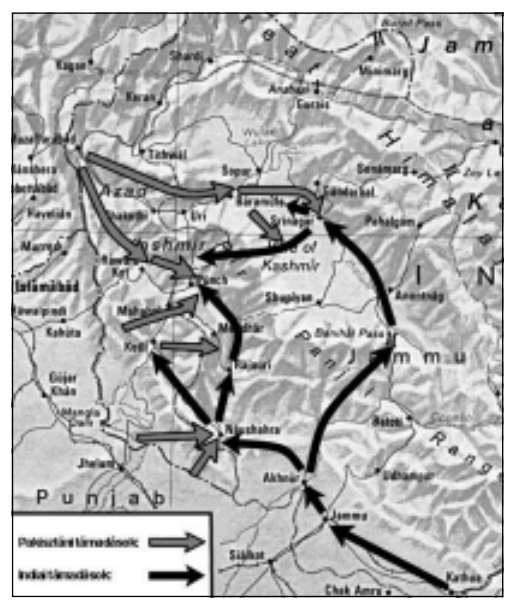
Az indiai haditengerészet szintén dicső múlttal büszkélkedhet, bár szerepe korántsem volt olyan jelentős, mint a szárazföldi erőké. Az indiai flottát 1934-ben átszervezték, s ekkor a neve is megváltozott, Royal Indian Marine-ról Royal Indian Navy-re. Amikor kitört a 2. világháború a flotta mindössze 8 hadihajóval rendelkezett, ám ezután gyors fejlődésnek indult, s 1945-re már 30 000 fő és 117 hadihajó tartozott az állományába.

A két elöbbi fegyvernemnél jóval fiatalabb volt az indiai légierő. Hivatalos megalakulására 1932. október 8-án került sor, majd 1933. április 1-jén felállították az első repülő egységét (ekkoriban az angol Királyi Légierő 6 kiképző tisztje, továbbá 19 katona és 4 db Westland Wapiti II/A biplán alkotta a teljes légierőt). Természetesen a világháború itt is jelentős mennyiségi és minőségi fejlődést eredményezett, s mire a háború befejeződött, a légierő létszáma 28 500 főre (ebből 1600 tiszt) nőtt.

A brit indiai hadsereg tehát a 2. világháború végére jelentősen megerősödött, a hadműveletek során pedig a katonák és a tisztikar komoly harci-tapasztalatokra tett szert. A harcok elmúltával természetesen megkezdődött a hadsereg leszerelése, s ennek következtében 1947-re már csupán 11 800 tiszt és 450 000 katona tartozott az állományába, illetve ezt a létszámot egészítették ki a kb. 50 000 fős Indiai Fejedelmi Erők (az egyes fejedelmek saját fegyveres erővel is rendelkeztek).

A háború után kevésbé drasztikusan ugyan, de a légierő létszámát is csökkentették, s így 1947-ben kb. 14 000 tiszt és közkatona szolgált e fegyvernemnél. Viszont a légierőnél a létszámcsökkentésekkel egy időben pozitív változások történtek a repülőgép állományában. Azokat a vadászszázadokat, amelyek a már igen elavult Hurricane vadászgépekkel voltak felszerelve, átfegyverezték Spitfire vadászokra, így 1946 közepére az összes indiai vadászszázad Spitfire-kel repült. Még ugyanebben az évben megszervezték a 12. repülőszázadot, amelyet C–47 Dakota típusú szállító repülőgépekkel láttak el. Ez az állapot sem tartott azonban sokáig, mert már ebben az évben megszületett a döntés a további korszerűsítésről. Ennek értelmében a Spitfire-eket Tempest II-es vadászokkal kellett felváltani. Az átfegyverzésnek még 1946-ban nekiláttak, s a munkát a következő évben is folytatták. Befejezni azonban a politikai események miatt már nem tudták, az átfegyverzés félbeszakadt.

A háború vége a legsúlyosabb csapást talán a Királyi Indiai Flottára mérte. A leszerelés eredményeként a függetlenség elnyerésekor India már csupán 11 000 fős haditengerészettel, és 32 öreg hadihajóval



AZ 1947-ES HADMŰVELETEK KASMIRBAN

Hadak útján

rendelkezett (e hajók csupán a partok őrzésére voltak alkalmasak).

Fontos még megjegyezni, hogy az angolok a hadseregben – mint az élet más területein is – elsősorban a hindu és szikh vallású lakosokra támaszkodtak. Ennek következtében a függetlenség elnyerésekor csak két teljesen mohamedán kiegészítésű harci egység volt (15/1 Punjub zászlóalj és a 16/3 Punjub zászlóalj), miközben számos egység és alegység teljesen Szikh vagy Hindu katonákból állt.

E hadseregnek a függetlenség a véget jelentette. A Mountbatten-terv éttelmében ugyanis nemcsak India területét darabolták fel. Hanem meg kellett osztani a teljes nemzeti vagyont, beleértve a fegyveres erőket is.

A hadsereg felosztása

A hadseregre vonatkozó eredeti felosztási terv szerint a csapatok, felszerelés, stb. 64%-át kapta volna India, míg 36% jutott volna Pakisztánnak. Később Pakisztán beleegyezett, hogy részesedését némileg csökkentsék. A felosztás értelmében a 21 lovas ezredből 14-et kapott India, és 7-et Pakisztán. A már a háború előtt is létező 19 gyalogezredből 11 jutott Indiának, 8 Pakisztánnak, viszont a háború alatt felállított 4 új gyalogezred mindegyikét India kapta. Másként alakult a Gurkha ezredek sorsa, a meglévő 10 egységből 6-ot kapott India, míg a többi brit szolgálatba lépett. Azoknak a gurkha katonáknak, akik a brit hadsereg nem gurkha ezredeiben szolgáltak megengedték, hogy indiai szolgálatba lépjenek (ezekből a katonákból később India egy új gurkha ezredet állított fel). A tüzérséget szintén nem az eredeti arányok szerint kapták a felek, mivel 8 tüzérezred jutott Pakisztánnak és 40 Indiának.

Mint látható a csapatoknál, a felosztás $^2/_3$–$^1/_3$-os aránya nem igazán lett betartva. De az egységek elosztásánál még így is jól járt Pakisztán, ha azt vesszük figyelembe, hogy mit kapott a katonai létesítményekből, felszerelésből, az egyéb hadianyagokból. A

Pakisztáni támadások 1948 első felében | Indiai támadások 1948 tavaszán és nyarán

HADMOZDULATOK 1948 ELSŐ FELÉBEN

19 fegyvergyár ugyanis mind Indiáé lett, s a 46 kiképző iskolából is csak 7 esett Pakisztán területére. A lőszerekből, robbanóanyagokból kb. 40-60 000 tonnát kapott India, míg Pakisztánnak ezekből nem adtak. A különböző katonai gépjárművekből 1461 db-ot kapott India, 74 db-ot Pakisztán, a páncélosokból 249 db (köztük 118 Sherman közepes és 46 Stuart könnyű harckocsi) jutott Indiának, ám Pakisztánnak ezekből sem jutott. Végül az egyéb hadianyagokból kb. 160 000 tonna lett Indiáé, és 23 225 tonna Pakisztáné.

A pakisztáni hadsereg

Az új pakisztáni hadsereg szervezése természetesen már augusztus 15-e előtt elkezdődött. Az elképzelések szerint 4000 tisztre lett volna szükség, de csak kb. 2300 fő állt rendelkezésre. A hiányt körülbelül 500 tapasztalt és képzett önkéntes angol tiszttel, illetve az egészségügyi egységeknél lengyel és magyar önkénesekkel részben sikerült pótolni.

1947 augusztusára egy hadosztályt (7.) sikerült felállítani két dandárral Rawalpindiben, de e hadosztály feltöltöttsége csak éppen, hogy meghaladta az 50%-ot. A következő hónapokban, ahogy az Indiában, Délkelet-Ázsiában, Közép-Keleten szolgáló pakisztáni katonák hazatértek újabb és újabb egységeket sikerült megszervezni. 1947 októberére Nyugat- és Kelet-Pakisztán határait már körülbelül 10 gyalogos dandár (nem érték el az 50%-os feltöltöttséget) és egy páncélos dandár (mindössze 13 db üzemképes Stuart könnyű harckocsi) biztosította. Jellemző azonban a pakisztáni hadsereg akkori helyzetére, hogy a tartalék lőszerkészlet kevesebb, mint egy hétre volt elegendő. A szervezés a továbbiakban is gyorsan haladt. A 8. hadosztályt Sind–Balochistan területen szervezték meg, a 9. hadosztály dandárait pedig Peshawar és Waziristan területek adták. 1948 novemberében alakult meg a 12. hadosztály, 1948 decemberében pedig a Kelet Pakisztáni Hadseregből megszervezték a 14. hadosztályt, ezt egyelőre csupán két zászlóaljjal. Ennek következtében 1948 végére a pakisztáni hadsereg 5 gyalogos hadosztályból állt, s ezeknek az egységeknek egy részét Kasmírban már be is vetették. Problémát jelentett azonban egyrészt, hogy a támogató egységeket nem sikerült teljesen felszerelni, megszervezni, másrészt, hogy igen gyenge volt a tüzérség. Ez utóbbin úgy próbáltak segíteni, hogy abból a néhány tüzérezredből, amit Pakisztán kapott három tüzér csoportot hoztak létre, és így kívánták biztosítani a szükséges rugalmasságot.

A szárazföldi csapatok megszervezésénél lassabban haladt a légierő kialakítása. A függetlenség napján megalakult pakisztáni légierőnek körülbelül 2332 fő (közük 200 tiszt) tartozott a soraiba. A Légierő főhadiszállását Peshawar-ban állították fel, bázisai pedig kezdetben Risalpur-ban, Chaklalában (Rawalpindi) és Lahore-ban voltak.

A felosztási terv értelmében Pakisztánnak 32 db C–47 Dakota, 35 Tempest II, 29 Harvard, 16 Tiger Moth, 3 Auster V, és 7 Auster VI típusú repülőgépet kellett volna kapnia. Szerintük azonban mindössze 56 db különböző típusú repülőgép érkezett, s ezek sem voltak túl jó állapotban, ráadásul az egyéb hadianyagok jelentős része is használhatatlan volt. Gondot okozott az is, hogy kevés volt a tapasztalt pilóta és még kevesebb volt a képzett földi kiszolgáló személyzet. E problémák nagymértékben hozzájárultak ahhoz, hogy a szállító repülőgépeket kivéve a pakisztáni légierő nem tudott jelentős szerepet játszani a '47–48-as háborúban.

Az indiai hadsereg

Az új indiai hadsereg szervezése a felosztás arányaiból eredően kedvezőbb helyzetből indult s ennek következtében az indiai

hadsereg már 1947. augusztus 15-én 4 hadosztállyal rendelkezett. Ezek a következők voltak: az 1. páncélos-hadosztály, a 4. és 5 gyalogoshadosztály, és a 2. ejtőernyős-hadosztály (ez utóbbit hamarosan feloszlatták). Természetesen itt is gyors hadszervezésbe kezdtek, aminek eredményeként 1948-ban felállították a 19. és a 26. gyalogos hadosztályokat, majd hamarosan a 25. gyalogos hadosztályt is. India így tehát már akkor jelentős katonai erővel rendelkezett amikor a pakisztáni hadsereg szervezése még éppen csak elkezdődött.

A légierő alakulatai közül India kapta a Tempest II-ekkel repülő 3., 4., 7., 8., és 10. vadászszázadokat, és a Spitfire-ekkel repülő 2. vadászszázadot, továbbá a C–47 Dakota gépekkel ellátott 12. szállítószázadot, illetve az Auster IV, V és VI-osokkal repülő felderítő repülőrajt. Az indiai légierő teljes gépállománya a Kasmíri háború kezdetén 6 század Tempest II (századonként 8 repülőgép), egy századnyi C–47 Dakota szállító repülőgép (7 db), 20 db Spitfire vadászrepülőgép, és egy repülőraj, 4 db Harvard vadászrepülőgéppel. A légierő esetében a felosztásnál megállapított 2:1-es arány már eleve garantálta az indiai légifölényt, és e fölényt a pakisztáni légierőt sújtó egyéb problémák még tovább fokozták.

A két fél tehát nagyjából ezekre a reguláris erőkre számíthatott a háború folyamán. Pakisztán részéről ezeket az egységeket egészítették még ki a különböző irreguláris csapatok (az indiaiaknál nem találtunk ilyen egységekre utalást, de ez nem zárja ki, hogy ne lettek volna). A reguláris alakulatok és a légierő terén meglévő indiai fölényt némileg ellensúlyozhatták a különleges földrajzi viszonyok és az irreguláris csapatok helyismerete.

A háború kezdete, az indiai beavatkozás

Kasmír földrajzi helyzete Pakisztán számára tálcán kínálta a beavatkozás lehetőségét. A kommunikációs útvonalak a Kasmíri-völgybe, csakúgy mint az északi területekre szinte kizárólag Pakisztánnal kötötték össze az országot.

Kasmír meghódítására Pakisztán a „Gulmarg" nevű hadműveletet dolgozta ki. E haditerv értelmében az Északnyugati Határvidékből a pathán *(pastu)* törzs harcosai támadnak, akiket törzsi harosoknak álcázott, szabadságolt pakisztáni katonákkal is meg erősítenek. Ezeknek a geriláknak a feladata, hogy a kasmíri fejedelmi erőket kis egységekben kicsalogassák a határ védelmé-

AZ INDIAI ELLENTÁMADÁSOK 1948 VÉGÉN

re. A támadást egy a maharadzsa elleni népfelkelés is segítené. A két irányból érkező fegyveres kihívással szemben Sri Hari Singh nem tud majd védekezni. A rend helyreállítására Pakisztán reguláris egységeket küld „segítségül". E reguláris csapatok a határ mentén szétaprózott kasmíri erőkkel már könnyen elbánnak, és ha már Kasmírban vannak, ráveszik a maharadzsát, hogy csatlakozzon Pakisztánhoz. Pakisztán a terület gyors elfoglalásával megteremtette volna az alapot Jammu és Kasmír hivatalos annektálására, és egyben megakadályozta volna, hogy India hatásos ellenintézkedéseket tegyen.

A pakisztániak közel jártak a sikerhez. 1947 októberében Kasmír délnyugati területein lázadások törtek ki s a muzulmánok Kasmír központi területén létrehozták az „Azad Kasmír Hadsereget", Poonchban pedig „Szabad Kasmír" kormány alakult. Az automatafegyverekkel, aknavetőkkel, lángszórókkal felszerelt és szabadságolt pakisztáni katonákkal megerősített pathan törzsi csapatok október 22-e körül átlépték a Pakisztán és Kasmír közötti határt, majd megindultak Srinagar (a nyári főváros) felé. E harcosok létszámát legkevesebb 2000 főre teszik, de van ahol 20 000 főről írnak.

A helyzet gyorsan romlott, ezért a maharadzsa már október 24-én katonai segítséget kért Indiától. Az indiai kormány a segítség feltételéül azt szabta, hogy Kasmír csatlakozzon Indiához. Mivel október 26-ára a támadó harcosok főerői elérték Baramullát és már csak 50 km-re voltak Srinagartól, Sri Hari Singh aláírta a csatlakozási szerződést, illetve megtette kormányfőnek Abdullah sejket, majd távozott az országból. A szerződés aláírásával az indiai vezetés a külvilág felé legalizálta a beavatkozást, és az indiai hadsereg megkezdhette a hadműveleteit.

Ekkoriban az indiai vezetés a legfontosabbnak Srinagar elfoglalását tartotta. Bár a csapatokat már korábban készenlétbe helyezték, a földrajzi viszonyok és a maharadzsa habozása kérdésessé tette a bevonulás sikerét. A Kasmíri-völgybe ugyanis csak egyetlen minden időben járható út vezetett. Ez Rawalpindin és Murren haladt keresztül, vagyis pakisztáni területen, s így az indiai csapatok felvonulási útvonalaként nem jöhetett szóba. A másik út, amely csak jó időben volt használható, a Haji Pír szoroson haladt keresztül, majd Rajaurit, Poonchot, és végül Urit érintve vezetett a völgybe, azonban ennek egyes részeit ekkor már a milicisták tartották megszállva. Volt egy harmadik út is, amely a Banihal szoroson vezetett át, de ez rossz állapotban volt, és szintén csak jó időben volt járható.

Az útviszonyok és a távolság (közúton Srinagar kb. 400 Km-re van Pathankottól) miatt az indiai csapatoknak gyakorlatilag semmi esélyük sem volt, hogy előbb érjék el Srinagart mint a törzsi csapatok. Hogy mégis megvédjék a várost, az indiai vezetés úgy döntött, hogy egy gyalogos dandárt légi úton fog Srinagarba szállítani. Nehézségek azonban a légi szállítással is voltak. Egyrészt a srinagari repülőtér nem rendelkezett szilárd burkolattal, ráadásul csak kis repülőgépek fogadására készült. Másrészt a hegyekben szélsőséges időjárási viszonyok uralkodtak, és a pilóták semmiféle navigációs segítséget nem kaptak. Végül a legkellemetlenebb a csapatok számára az volt, hogy az indiai vezetésnek fogalma sem volt róla, hogy egyáltalán kinek a kezében van a repülőtér. A csapatok ezért azt a parancsot kapták, hogy a levegőből derítsék fel a helyzetet, és ha az ellenség már megszállta a repülőteret, forduljanak vissza.

A hadművelet október 27-én kezdődött. Mivel ellenséget a repülőtér környékén nem láttak, reggel 8 óra 30 perckor a 12. repülőszázad első Dakota típusú szállító-repülőgépe földet ért az 1. szikh ezred katonáival. A légihíd biztosítását a levegőből Spitfire és Tempest vadász és vadászbombázó repülő-

gépek látták el. A légi úton Srinagarba érkező indiai katonák apránként megállították, majd megverték az ellenség főerőit és több kisebb összecsapás után kiverték őket a Kasmíri-völgyből. E harcokban a földi erőket hatásosan támogatta az indiai légierő. Október 30-án Spitfire vadász repülőgépek érkeztek Srinagar repülőterére és hamarosan a Pattanon túl lévő ellenséges erőket kezdték támadni. Fontos szerepet játszottak a Tempest II-ekkel felszerelt repülőszázadok is. Kevesebb, mint egy héttel a légi hadműveletek kezdete után, a 7. század Tempest II-es vadászbombázóinak döntő szerepe volt a milicisták megállításában Shelatang-nál. A Tempestek a további harcokban is igen eredményesen vettek részt. Az ellenség Pilandrinál, Domelnél, és a Kishan Ganga hídnál lévő állásai ellen végre hajtott támadásaik teljesen megbénították az itt harcoló milicistákat. A törzsi harcosoknak november első hetében sikerült észrevétlenül mintegy fél mérföldre megközelíteni a srinagari repülőteret, ekkor azonban Spitfire vadászok észrevették az ellenséges csoportosítást, és a légierőnek a felderítést követő támadása megtörte a milicisták ellenállását. Ez az ütközet volt a fordulópontja a hadjáratnak, mivel eredményeként elmúlt a Srinagart közvetlenül fenyegető veszély.

A légi hadművelettel egyidőben a szárazföldi csapatok is megindultak Kathua térségéből Srinagar felé. A földi erők előbb szintén megállították a törzsi csapatok előrenyomulását, majd a 161. indiai gyalogos dandár sikeres támadása áttörte az ellenség védelmét. Az indiaiak október 31-ére elérték Jammut, november 19-én Jihangart, november 28-án pedig Katlit. A hadművelet eredményeként egységeiknek e frontszakaszon sikerült elfoglalniuk a Jammu–Srinagar úton fekvő fontos városokat, többek között Sunderbanit, Nausherát, Bhimert, Mirpurt, Kothit és Poonchot. Az indiai hadsereg tehát október és november folyamán nemcsak megvédte Srinagart, de jelentős területeket is megszállt, elsősorban a Jammuisíkságon és a Kasmíri-völgyben.

Az Azad Kasmíri erők azonban folyamatosan nyugtalanították az indiai egységeket, támadták az utánpótlási vonalakat, és végül elvágták a Jammuba vezető utat is (emiatt az indiai katonák ellátását nem tudták megoldani). A kezdeti gyors sikerek ellenére így az indiai hadsereg támadása december elejére elakadt, és a csapatok kénytelenek voltak átmenni védelembe, majd több területről vissza is kellett vonulniuk. A Poonch környékén lévő indiai erőket pedig a pakisztániak körbezárták. A várost védő indiai katonák helyzetét nehezítette, hogy saját magukon kívül mintegy 40 000 menekültről is gondoskodniuk kellett, ráadásul a légi úton történő ellátást lehetetlené tette, hogy a térségben nem volt repülőtér. A nehézségek ellenére az indiai vezetés mégis úgy döntött, hogy nem adja fel e stratégiai pontot, s megpróbálja egy légi híd segítségével megoldani a város és a csapatok ellátását. Poonch helyőrsége ennek érdekében kb. 6000 menekült bevonásával, egy szükségrepülőtér építésébe kezdett. A munkát kevesebb, mint egy hét alatt sikerült befejezni, és így az első repülőgép már december 8-án megérkezett. Ezt követően a 12. század szállító repülőgépei 6 nap alatt 73 bevetést hajtottak végre, ami átlagosan több mint két bevetést jelentetett egy repülőgépnek naponta. E légiszállítások egészen a város felmentéséig folytatódtak és a légi híd segítségével nemcsak a csapatokat sikerült ellátni, de kimenekítettek több ezer menekültet is.

Új év, új hadműveletek

1947-ben a hadműveletek főleg az ország nyugati területein, elsősorban a Jammuiés a Kasmíri-völgyben zajlottak, s főként Srinagar városáért, illetve az oda vezető utak birtoklásáért küzdöttek a felek. 1948-ban

azután a harcok szinte Kasmír egész területére kiterjedtek. Az év elején ugyanis a pakisztáni csapatok újabb offenzívába kezdtek, ezúttal az északi hadműveleti területen. A támadás két egymással párhuzamos úton bontakozott ki. Haramosh-ból az Indus völgyében felfelé, Leh irányában és ettől délre Bunji-ból kiindulva a Burzil hágó felé.

A Haramosh térségéből meginduló pakisztáni erők február 6-án elérték Rondut, majd 10-én Tsarit. Az előrenyomuló csapatok komolyabb indiai ellenállással először Skardunál találkoztak. A várost, ahol egy gyenge indiai zászlóalj állta útjukat, február 12-én érték el. Poonch-hoz hasonlóan Skardut is megpróbálta ellátni az indiai légierő, de ezt a rossz időjárás csak korlátozott mértékben tette lehetővé. A város így is több mint hat hónapig állt ellen a támadóknak, és védői csak akkor adták fel, amikor a lőszerkészletük teljesen elfogyott. A város védelme miatt a támadó erők Skardunál szétváltak, egy részük visszamaradt az ostromra, míg a fő erők folytatták útjukat az Indus völgyében Kargil felé, egy kisebb csoport pedig behatolt a Shyok folyó völgyébe.

A rendkívül szélsőséges téli időjárás lehetetlenné tette, hogy India megfelelő erőket állítson szembe az előretörő pakisztáni csapatokkal, és az indiai hadvezetés egyébként is fontosabbnak tartotta a Kasmíri-völgy megtisztítását. Ezért ezen a frontszakaszon egyelőre elegendőnek tartották Leh megvédését. A város csapatokkal való megerősítését és ellátását azonban több tényező is megnehezítette. Egyrészt Leh a felső Indus völgyében, a Ladakh-hegység és a Zászkár-hegység között fekszik, a magashegységi viszonyok pedig a szélsőséges időjárással párosulva itt is csak korlátozott légi-tevékenységet tettek lehetővé (az Indiából Lehbe vezető karavánút ebben az évszakban járhatatlan volt). Másrészt gondot okozott a másik pakisztáni támadó oszlop is. Ez ugyanis, miután elfoglalta a Burzil-hágót, szétvált. Egyik csoportja Guarison keresztül április 26-ára elérte Bandjpurát, és ezzel északról fenyegette Srinagart. Ezeket a csapatokat itt sikerült megállítani, ám a másik csoport május 4-én elfoglalta Gultarit, majd május 11-én Kargilt is, Kargil elfoglalásával pedig elvágták a Srinagart Lehhel összekötő utat.

A városba vezető út elvesztése után a helyőrség megerősítésére egyetlen lehetőségként a légi szállítás maradt. Az indiai légierő 12. századának első gépei május 24-én értek földet egy rögtönzött leszállópályán, de az időjárás a következő három napban nem tett lehetővé újabb szállításokat, s a légi híd csak május 28-ától működött ismét. A dakoták katonákat, fegyvereket, lőszert, élelmiszert, orvosi felszerelést, stb. szállítottak a városba. Mindez szinte az utolsó pillanatban történt, mivel a pakisztáni csapatok június 1-jén elérték a várost. Az indiai légierő erőfeszítése azonban nem volt hiábavaló, az ellenség támadása a városnál elakadt.

Amikor 1948 februárjában az újabb pakisztáni offenzíva megindult, az indiai hadsereg Kasmírban már több mint öt dandárt állomásoztatott két hadosztály parancsnoksága alatt, ennek ellenére a pakisztáni erők a támadás során jelentős területeket foglaltak el az Indus völgyében (ezzel a völgyet határoló Karakoram-hegység, és a Ladákh-hegység jelentős része is az ő ellenőrzésük alá került), és a Zászkár-hegységben.

Az Indus völgyében folyó pakisztáni hadműveletekkel nagyjából párhuzamosan az indiai hadsereg a Kasmíri-völgyben indított támadást. Az Uri–Muzaffarabad városok tengelyében február folyamán kibontakozó indiai támadást a kezdeti sikerek után a front kritikus szakaszára irányított 101. pakisztáni dandárnak Muzaffarabad előtt sikerült megállítania. Az indiai hadvezetés tavasszal újabb támadásokat tervezett e frontszakaszon, ám a pakisztáni vezetés 1948 áprilisá-

ban felismerte az északon, Muzaffarabad–Kohala városok térségében, és délen Bhimbar–Mirpur–Poonch városok tengelye mentén fenyegető veszélyt. Az indiai támadás megállítására e frontszakaszt először a 7. hadosztály részeivel erősítették meg, majd a 9. hadosztályt is Tithwal, Uri és Bagh térségébe vezényelték. Az indiai csapatoknak a Muzaffarabad felé indított újabb, és az észak felé, Tithwal irányában kibontakozó támadásaikkal sikerült ugyan némi teret nyerniük, de döntő sikert nem tudtak elérni.

A harcok alatt a térségbe irányított csapatok száma mindkét részről tovább emelkedett. 1948 júniusára a pakisztáni hadsereg öt dandára harcolt Kasmírban, melyeket az Azad Kasmír hadsereg és a katonai jellegű Határmenti Erők egészítették ki. Az indiai hadsereg ugyanekkor 12 dandárt vonultatott fel, s ezeket az erőket harckocsik, tüzérség, és az indiai légierő támogatta.

Az utolsó erőfeszítések

A nyár folyamán az indiai csapatok újabb támadásokat indítottak, de ezeket a pakisztániak visszaverték. Változást a katonai helyzetben végül csak az ősz hozott. 1948 novemberében az indiai csapatok Srinagarból a Zojila hágó felé támadtak, s egy dandárcsoport, a 7. lovas ezred Stuart harckocsijainak a támogatásával november 1-jén elfoglalta a hágót (a világon itt vetettek be a legmagasabb helyen harckocsikat, kb. 3500 méteren). Az indiaiaknak november folyamán sikerült felszabadítaniuk Leht is, majd innen kiindulva elfoglalták Kwalatse várost, ahonnan pedig tovább nyomultak Kargil felé. Kargilt azonban a Zojila hágó felől érkező csapatok érték el 1948 decemberében. A város visszafoglalásával helyreállították a szárazföldi összeköttetést Srinagar és Leh között.

Az indiai hadsereg jelentős eredményt ért el a front nyugati szakaszán is, ahol november 23-án egy jól sikerült támadást követően felszabadították a már egy teljes éve ostrom alatt álló Poonchot. E sikerekkel a nagyobb indiai hadműveletek véget értek. A pakisztáni hadsereg viszont újabb offenzívát tervezett decemberre. A „Vénus” offenzíva célja volt, hogy a 7. hadosztállyal elvágják az indiai egységek fő utánpótlási vonalát Beri Pattannál, s így elszigeteljék a Naoshera–Jhangar–Poonch térséget. December 14-én a támadást előkészítő tüzérségi tűz jelentős veszteséget okozott az ellenségnek, és meglepte az indiaiakat. Ám döntő változást valószínűleg nem hozott, mivel a pakisztániak a támadással kapcsolatban csupán a tüzérség tűzcsapásáról tesznek említést. A háborúban minden bizonnyal ez volt az utolsó nagyobb katonai akció. India ugyanis 1948. december 30-án tűzszünetet kért, és ezt 1949. január 1-jén a szintén kimerült Pakisztán is elfogadta.

Veszteségek, eredmények

A tűzszünet értelmében az eddigi frontvonalakból lett az ideiglenes demarkációs vonal. Ez kb. Jammu magaságában érintette a pakisztáni határt, s innen kiindulva haladt Észak felé, nagyjából 30-50 km-es távolságban a pakisztáni határtól. Majd kb. Muzaffarabad magasságában megtört, s innen kelet felé fordulva haladt a Nanga Parbat és a Burzil hágótól délre, egészen a Siachen gleccserig.

A veszteségeket csak megbecsülni lehet, és e becslések igen eltérő adatokkal szolgálnak. Pakisztán oldalán a veszteség indiai becslés szerint 20 000 fő volt, s ezek közül 6000 volt a halottak száma. Az indiai veszteségekről ugyanez a forrás csupán azt írja, hogy annak többszöröse volt a pakisztáni. Egy másik helyen mindkét oldalon 1500-1500 halott katonáról tesznek említést.

A háború egyik érdekessége, hogy a harcok gyakorlatilag Kasmír területére kor-

látozódtak. Hogy a konfliktus végül nem terjedt ki a határ más szakaszára, annak több oka is lehetett. Egyrészt a meglévő katonai egységekre az új államok más területein is szükség volt (az új határok biztosításánál, egyes területek pacifizálásánál, a belső rend fenntartásánál, stb.). Másrészt korlátozottak voltak a rendelkezésre álló anyagi eszközök, és ezáltal az újonnan felállítható, felszerelhető alakulatok száma is.

A háború során India fokozatosan mintegy 80 000 főre növelte a Kasmírban harcoló katonáinak a számát, ám valószínűleg ez volt minden, amit a még szervezés alatt álló hadseregéből, illetve az ekkoriban összeomlott gazdaságából ki tudott hozni. A felosztás következtében kialakuló gazdasági helyzet egyszerűen nem tette lehetővé – egyik fél számára sem – a fegyveres erők gyorsabb fejlesztését, és ezáltal a döntő erőfölény létrehozását, vagy akár új front nyitását a határ egy más szakaszán. Sőt valószínűleg a gazdasági bajok kényszerítették a feleket a tűzszünet elfogadására is.

Mivel a háborúban egyik fél sem tudott döntő sikert elérni, Kasmír kérdése nem oldódott meg, és a későbbiekben folyamatos feszültséget okozott India és Pakisztán kapcsolatában, majd végül más problémáktól is támogatva elvezetett az 1965-ös újabb háborúig.

Felhasznált irodalom

http://www.onwar.com/aced/nation/ink/india/fkashmir1947.htm

http://www.onwar.com/aced/nation/ink/india/findohyderabad1948.htm

http://www.defencejournal.com/sept99/martial-races.htm

http://www.geocities.com/pentagon/bunker/5040/ghgformations.html

http://www.indianarmedforces.com/archive/navyhistory.htm

http://www.indianarmedforces.com/archive/airforcehistory.htm

http://www.regiments.org/milhist/southasia/iargts.htm

http://www.armedforces.nic.in/airforce/majop1.htm

http://www.armedforces.nic.in/army/armajop1.htm

http://www.republic.com.pk/archives/may/art3.htm

http://www.armedforces.nic.in/army

http://www-ec.njit.edu/~axz6893/airforce.htm

http://www.Pakdefence.com/Airce1.htm

http://www.malghani.8m.com/pafweb.htm

Világ események. 1945–1967. Budapest, 1968, Kossuth Könyvkiadó.

RADÓ SÁNDOR: Nemzetközi Almanach 1967. Budapest, 1967, Kossuth Könyvkiadó.

TENIGL-TAKÁCS LÁSZLÓ: India története. Budapest, 1997, Medicina – A Tan Kapuja Budhista Főiskola.

India. Budapest, é. n., Panoráma.

KALMÁR GYÖRGY: India: Nyugalom és nyugtalanság. Budapest, 1971, Kossuth Könyvkiadó.

HALÁSZ GYÖRGY (szerk.): Britannica Hungarica világenciklopédia. IX. köt., Budapest, 1994, Mozgó Világ.

ZALA TAMÁS: Örök tűz? *Magyarország*, 1965/35. 10.

Térképek forráshelye

pakdefence.fsnet.co.uk/Pakforces/map1.html alapján.

NAGY DÁVID

Modellezett legenda

A Tigris harckocsi pályafutása

A második világháború egyik legerősebb harckocsija a ***Tigris*** harckocsi volt. Óriási termetének rendkívüli morális hatása volt, a német haditechnika fölényét szimbolizálta.

EGY, AZ ANGOLOK ÁLTAL ZSÁKMÁNYOLT TIGRIS E TÍPUSÚ HARCKOCSI

Megszületik a Tiger

A Tigris nehézpáncélos tervei (mely Hitler szerint az egyedüli esélyt jelentette a győzelemre) néhány sikertelen kísérlet 1941 után véglegesültek. Az a döntés, hogy egy 45 tonnás járművet fejlesszenek ki, főként az befolyásolta, hogy már rengeteg energiát fektettek a nehézpáncélos munkálataiba. Már előző év elején megrendelték a VK–4501 jelzésű prototípust, amely azonban valójában a VK–3001-es megnövelt példánya volt. Ennek főfegyverzete a Flak 18-as légvédelmi ágyúból átalakított 88mm-es KwK 36 L/56-os harckocsiágyú.

Az első példányokat 1942. április 20-án, a Führer 53. születésnapján mutatták be. Mindkét prototípus megfelelt a követelményeknek, ezért mindkettőből rendeltek gyártásra. Kivitelező a Henschel és a Porsche gyár volt.

1942 tavaszán két prototípust és egy legyártottat – és még három, rendszertelen időközönként érkezetett – átadták kipróbálásra a német hadseregnek. 1942. augusztus közepén az első négy legyártott PzKpfw VI. Tiger Ausf H (Sd. kfz. 181-es) nehézpáncélossal az 502. nehéharckocsi-zászlóalj 1. századának egyik szakaszát szerelték fel, amely PzKpfw III-asokat is használt. A Tigereket vasúton szállították oda a Fallingbostelben lévő lerakatból. Augusztus 29-én érkeztek meg a keleti fonton harcoló Észak hadseregcsoporthoz, a Leningrádtól keletre fekvő Ladoga-tótól délre található területre. 1942 szeptemberének első hetében egy magányos Tiger végrehajtotta az első bevetését, egy eseménytelen járőrszolgálatot (a másik három ideiglenesen nem volt bevethető).

Az egységek szervezete és harceljárásai

A Tiger kifejlesztése változásokat idézett elő a német hadsereg páncélos hadosztályainak szervezeti felépítésében. Kezdetben a nehézpáncélost a PzKpfw III-asokkal és IV-esekkel együtt, vegyes szakaszokban akarták alkalmazni, de ezt a tervet hamar elvetették.

A nehéz harckocsi gyártásáról hozott döntést követően hamarosan intézkedtek a hadsereg és a Waffen-SS páncélos hadosztályainak átszervezéséről. Ekkor még nem ismerték a Tiger harci jellemzőit. Első lépésként önálló (Heerestruppen) nehézpáncélos-századokat (schwere Panzerkompanien s. Pz. Kp.) hoztak létre, amelyek három,

egyenként három Tigerből álló szakaszokból (Zug) álltak. 1942. február 16-án állították fel az 501. és 502. nehézharckocsi-századokat. A két alakulatot összevonták, és 1942 májusától az 501. nehézharckocsi-zászlóalj (schwere Panzerabteilung) 1. és 2. századaként működtek. Némi zavart kelt, hogy az 503. nehézpáncélos-zászlóaljat öt nappal korábban alakították, így legalábbis formálisan ez lett a német haderő legelső ilyen alakulata. Az eredeti terv szerint a PzKpfw VI(P) típussal felfegyverzett 501. és 503. nehézharckocsi-zászlóaljakat Észak-Afrikába vezénylik, míg a PzKpfw VI(H)-val felszerelt 502-eseket a keleti frontra irányítják. Azonban a Porsche cég által gyártott Tigerek gyártását törölték, ami némi késedelmet okozott, hiszen a fent említett két egységet át kellett képezni a teljesen eltérő, Henschel által épített változat kezelésére. Ennek következtében az 502. nehézpáncélos-zászlóalj volt az első, harcban bevetett, Tigerekkel felszerelt alakulat.

A felállított egységek természetesen a Tigerekkel felszerelés előtt is rendelkeztek páncélosokkal. 1942 áprilisában egy döntés született arról, hogy minden bevetett Tigert egy PzKpfw III-asnak kell támogatnia. Az április 25-én kiadott 1176 sz. szervezési táblázatot (Kriegsstarkenachweisung) már e szerint készítették el. Összesen 10 PzKpfw III-ast adtak át, hogy a nehézpáncélosok megérkezését követően négy szakaszból álló századokat hozzanak létre. A támogató PzKpfw III(75)-ös az L/24-es, 75 mm-es löveggel felfegyverzett PzKpfw III(N) változata. A löveg alkalmas volt repesz-, páncéltörő-, köd- és élőerő elleni gránátok kilövésére; ezt a változatot gyakran nevezték PzKpfw III-as Kz-nek, ahol a Kz (kurz = rövid) a cső hosszúságára utalt.

Az 502-es nezézharckocsi-zászlóalj első két szakaszát négy-négy PzKpfw VI-ossal, a másik két szakaszt pedig öt-öt PzKpfw III-assal szerelték fel. A századtörzshöz egy Tigert rendeltek. Az 503-asoknál a szakaszokat két-két Tigerrel, illetve PzKpfw III-as Kz-val szerelték fel, míg a századtörzshöz (Kompanientruppe) egy Tiger és két PzKpfw III-as Kz tartozott. A fenti elrendezést az 1942. augusztus 15-én kiadott 1176d. szervezési táblázat tartalmazta.

Vegyes páncélos századok

A zászlóalj törzsszázadát (Stabskompanie) az ugyanazon a napon kelt 1150d sz. szervezési táblázat alapján szervezték meg. A törzsszázad két Tiger parancsnoki páncélos (Panzerbefehlswagen) és egy Kwk 39-es 50 mm-es löveggel felszerelt PzKpfw III-as Lg (Lg = lang = hosszú csövű) tartozott, míg öt PzKpfw III-as Lg külön szakaszt alkotott. Négy hónap múlva az első Tigerek bevetésekor új szervezési táblázat került kiadásra, melyben a harci egységeknél szolgáló, rövid csövű PzKpfw III-asokat hosszú csövűekkel váltották fel.

Az eredeti szervezés szerint a zászlóaljak két századból álltak, de ezt 1943 első negyedévében háromra növelték.

Az 502. nehézpáncélos-zászlóalj 2. századát 1943. február 10-én 3. századként az 503-asokhoz rendelték, új 2. és 3. századait április 1-én kapta meg. Az előbbi alakulat 1. századát kísérleti jellegűnek tekintették, emiatt felépítése eltért a többiekétől. Meglévő PzKpfw III-as Kz harkocsijai mellé 1942 szeptemberében további kilenc PzKpfw III-as Lg-t kapott. A század a jelentések szerint 1943 végéig használta mindhárom típust (a Tigerrel együtt). Az 505. nehézpáncélos-zászlóalj is mindkét PzKpfw III-as változatot alkalmazta a keleti fronton egészen a Citadella-hadművelet 1943. júliusi kezdetéig.

Általában véve a hosszú csövű Pz III-as nem volt hatékonyabb az N változatnál, ezért az 1943. március 5-én kiadott 1176e sz. szervezési táblázat szerint a Tigereket három szakaszos századokba soroltták. Egy

A PÁNCÉLOS HADVISELÉS EGYIK LEGFŐBB TEORETIKUSA, HEINZ GUDERIAN A KOR LEGVESZEDELMESEBB FENEVADJÁVAL

szakaszhoz négy harckocsit rendeltek, valamint a századtörzs (Kompanietruppe) rendelkezett még további két páncélossal. Minden zászlóaljhoz tartozott még egy híradószakasz is, egy standard és két parancsnoki Tigerrel felszerelve (Sd. Kfz. 267/268-as Panzerbefehlswagen). Ezeknél a lőszertartók egy részének helyére további rádióberendezéseket építettek. Egy zászlóalj teljes létszáma 45 harckocsi volt.

A legtöbb érintett egységparancsnok tiltakozása ellenére az 502/1. század és az 505. nehézpáncélos-zászlóalj harckocsijai kivételével az összes PzKpfw III-ast kivonták, helyükre félláncta lpas csapatszállítókkal (Leichterschützenpanzerwagen, Sd. Kfz. 250-es) váltották fel. Ezeket a zászlóaljak törzsszázadainak rendelték alá, felderítő és védelmi feladatok ellátására. A változtatások nagy részét a Citadella-hadmûvelet megindítása előtt hajtották végre.

Az átszervezésre harcászati és logisztikai okok miatt került sor. A PzKpfw III-asokat a Tigerek „védelmére" rendelték. Erre a feladatra nem feletek meg, ráadásul a két típus üzemeltetése óriási terheket rótt a századok karbantartó részlegeire (Krafttfahrzeug-Instandsetzungsgruppe), valamint a századok műhelyszázadaira (Werksstattkompanie). A közepes harckocsik kivonása jelentősen megkönnyítette a feladatukat; persze ez a tény nem jelentette a PzKpfw III-asok és PzKpfw IV-esek alkalmazásának végét, de a továbbiakban nem használták a Tigerek védelmére.

A háború kései szakaszában a tartalék hadsereg kötelékében szolgáló páncélosokat is harcba vetették. Az ilyen egységek felszereltsége ad hoc jellegű volt, az összes rendelkezésre álló harckocsit, köztük a Tigereket is, együttesen vetették be. Összesen 30 Tigert és mintegy 15 Königstiger került a

hadsereg kiképzőegységeihez, beleértve azt a 14 Tigert, amelyeket 1944 szeptemberében Paderbornba irányítottak, illetve az SS-kiképzőegységeknek átadott nyolc darabot. A rádiótávirányitású (Funklenk), robbanóanyaggal felszerelt, félláctalpas Sd. Kfz. 301-es Sprengstofftrager járművekkel felszerelt egységek is alkalmazták a Tigereket. Ezek az alakulatok azonban nem bizonyultak hatékonynak, ezért 1945 folyamán hagyományos szerepkörben vetették be azokat. Az 1944 januárjában, különböző kiképzőegységekből létrehozott kiképző páncélos hadosztály (Panzer Lehr Division) is rendelkezett tíz Tigerrel. Ezeket az előző év októberében adták át a 130. kiképző ezrednek, de soha nem érték el a századerősséget.

A Waffen-SS engedélyt kapott arra 1942. november 13-án, hogy az 1., a 2. és a 3. SS-páncélosezredek egy-egy századát Tigerekkel szerelje fel. Ezek később a Leibstandarte SS Adolf Hitler-, a Das Reich- és a Totenkopf-hadosztályok részét képezték. A hadsereg alakulataihoz hasonlóan ezek a századok is kilenc Tigerből álltak. 1943. január végére mindhárom század felállításra került. A márciusban kiadott, 1176e sz. szervezési táblázat alapján mindhárom századot további öt-öt páncélossal erősítették meg. 1943 nyarán az SS-nehézpáncélos-századait zászlóalj szintre fejlesztették és 101.-103. SS-nehézpáncélos-zászlóaljként tartották nyilván. A későbbiekben számozásukat 501. és 503. SS-nehézharckocsi-zászlóaljra változtatták; ez némi zavart okozott, ugyanis a hadsereg nehézharckocsi-zászlóaljait is így számozták. Az utóbbiak korábban már említett átnevezésére ennek következtében került sor. Az átszervezést követően az 1., 2. és 3. SS-páncélosezredek megtartották saját nehézpáncélos-századaikat.

Önálló egységek

Csak Tigerekből álló harcosoport létrehozására is került sor. Ezeket általában parancsnokaik után nevezték el. A legismertebbek a *Tigertruppe Meyer* és a *Panzerkompanie Hummel* voltak. Az ilyen egységek azonban csak rövid ideig álltak fenn, a későbbiekben beolvasztották a már meglévő alakulatokba.

A *Hummel* nehézharckocsi-század (első nevén *Einsatz Dunkirchen* nehézpáncélos-század, de ezt három nap elteltével megváltoztatták.) 1944. szeptember 17-én a Paderbornban állomásozó 500. tartalék nehézpáncélos- és kiképző zászlóalj állományából hozták létre. Felszerelését az odavezényelt 14 Tiger alkotta. Szeptember 19-én Arnhem térségébe irányították a Waffen-SS 9. és 10. páncélos-hadosztályainak (Hohenstaufen és Frundsberg), valamint a Königstigerekből újrafegyverzett 506. nehézharckocsi-zászlóalj megerősítésére. Vasúton szállították a helyszínre, és bevetették a szövetségesek *Market-Garden* fedőnevű hadműveletének elhárítására. A fenti hadművelet keretén belül a szö-

A TALÁLATOK ELLENÉRE MÉG MŰKÖDŐKÉPES TIGRIS TANK

vetségesek légidesszantok bevetésével keskeny arcvonalon kívántak átkelni az Alsó-Rajnán. A *Panzerkompanie Hummel*-t december 8-án 4. századként az 506. nehézpáncélos-zászlóalj szervezetéhez csatolták és az 500. tartalék zászlóaljat új, valószínûleg felújított páncélosokkal látták el.

Mivel a nehézpáncélos-századokat ad hoc alapon azonnal harcba vetették, amint a harckocsik rendelkezésre álltak. Akkoriban kevés gondot fordítottak a harcászat fejlesztésére. Ennek fejlesztése elsõbbséget kapott, és a századparancsnokoktól rendszeresen jelentéseket követeltek. Ennek eredménye a 14 harckocsiból álló szakaszra való áttérés, és az 1943. május 20-án kiadott 47a/29. és 30. sz. kiképzési brosúra (Merkblatten). Ezeket a már meglévõ közepes páncélos-egységek részére kiadott kiképzési és alkalmazási utasításokkal együttesen kellett értelmezni.

A fegyverzet

A ***Tigrisnek*** (Panzerkampfwagen VI Tiger Ausf H vagy Pzkpfw VI Tiger I) 88 mm-es, Kwk 36 L/56-os lövege volt. Az üteget a légvédelmi Flak 18-as (Fliegerabwehrkanone) ágyúból fejlesztették ki. A Tiger lövedéke 10 kg-os Pzgr 39-es (Panzergranate) típusú lövedék, sebessége 773 m/s. Volt hozzá könnyebb lövedék is: 7 kg-os volfrámmagos Pzgr 40-es, 930 m/s sebességgel. (Sebességen a torkolati sebességet értjük.) Ez a teljesítmény elég volt egy T-34-es homlokpáncélján való áthatolásához 2000 méter távolságról. A löveg huzagolt csövû volt. A löveg teljesítménye 457 méterrõl 30 fokos becsapódási szög esetén 112 mm-es páncél áttörése.

A fõfegyverzetet több kisebb fegyver is támogatta. A Tiger tartozékai voltak a 7, 92 mm-es MG 34-es (2 db volt: egy a löveggel párhuzamosan, egy a törzs elején) géppuska légi célpontok ellen; a 9 mm-es MP 38-as vagy MP 40-es géppisztoly; 9 mm-es P 38-as géppisztolyok. A Tiger légvédelmi fegyverzete nem volt hatékony repülõk ellen; gyakran földi célok ellen vetették be. A Tiger lõszer-javadalmazása a fõfegyverzetbõl 92 db, a kiegészítõ fegyverzetbõl 5100 db (34 heveder vagy 150 dobtár).

A védelem

A Tiger páncélzatát hengerelt, tömör nikkelacél lemezbõl hegesztették. A hegesztés módja elektromos; a páncéllemezek egymásba kapcsolódnak. A páncéltest vastagsága:

Páncéllemez	Vastagság
Elöl	100 mm
Oldalt	(lent) 60 mm, (fent) 80 mm
Farlemez	80 mm
Teteje	25 mm
Alja	25 mm
Küzdõtér eleje	100 mm
Küzdõtér hátulja	80 mm
Küzdõtér oldala	80 mm
Küzdõtér teteje	25 mm
Lövegpajzs	120 mm

A Tiger harckocsi mozgatása

A Tigert egy Maybach HL 230 P45-ös benzinüzemű, 4 ütemű, V12 hengeres, 60 fokos motor hajtotta. Hengerenként 2 szelepes, ami a kipufogónál nátriumhűtéses. A motorblokkot és a forgattyúházat alumíniumból öntötték; a hengerfej öntöttvas volt. A motor névleges teljesítménye 700 LE, 7000 fordulat/min esetén. A motor hengertérfogata 23095 cm^3. A hűtőrendszere folyadékhűtéses ill. ventilátorral. A tüzelőanyag-tartály befogadóképessége 540 liter, ez országúton 195 km, terepen 110 km hatótávolságot tud produkálni. A Tiger maximális sebessége 45,4 km/h (2500/min for-

dulatszámon 38 km/h); átlagsebessége országúton 40 km/h, terepen 20 km/h. Az erőátviteli rendszere OLVAR hidraulikus működtetésű, előválasztó rendszerű sebességváltó. A meghajtás bolygórendszerű, a meghajtott kerék a mellső. A Tigert kormánykerék-rendszerű hidraulikus regeneratív kormányzási rendszer kormányozta. Mint sok más tank, a Tiger sem tudott helyben megfordulni, a minimális fordulási sugara 3,44 m, a maximális fordulási sugara 165 méter volt. A harckocsi felfüggesztési rendszere keresztirányú torziós rugók által valósult meg.

A Tigernek oldalanként 8 kerékcsoportja volt. A lánctalp szélessége 725 mm volt, de vasúti szállításhoz 520 mm-es lánctalpat szereltek fel (így szélessége így 3,15 m-re csökkent). A 725-ös lánctalp 96 tagból állt, melyek egyenként 30 kg-osak voltak. A teljes lánctalp tömege 2,88 t. Egy oldalon 3800 mm átmérőjű görgőt tartalmazott.

A torony forgatása

A tornyot hidraulikus és kézi úton lehetett forgatni. A forgatási sebesség 6 fok/s. A csövet kézi úton mozgatták, a +17 fok és a -6,5 fok közt. A Tigernek nem volt lövegstabilizálása.

A Tiger méretei

A páncélos tömege 50,5 tonna.
Páncéltest hossza: 6300 mm.

A Tiger további változatai

Sturmtiger

Kezelők száma: 7 fő. Tömeg: 65 tonna.

Teljes hossz: 6310 mm, szélesség: 3730 mm, magasság: 2850 mm.

Főfegyverzet: 380 mm-es Mörser RW61-es; kiegészítő fegyverzet: 1 db 7, 92 mm-es MG 34-es géppuska.

Páncélzat: hengerelt, tömör nikkelacél
Páncél: – elöl: 100 mm
– oldalt: 60 mm
– hátul: 80 mm
– küzdőtér teteje: 40 mm.

A Sturmtigerből (Sturmmöser) 18 db készült. A Tiger alvázára épült rohamlöveg 380 mm-es hátultöltős mozsárral rendelkezett. A páncélos hivatalos elnevezése *Panzersturmmörser*. A harckocsinál eltávolították a Tiger-tornyot, helyére merev felépítményt szereltek. A főfegyverzetet 0 fok és +85 fok közt lehetett mozgatni föl-le, oldalirányban 20 fokos kitérési lehetőség volt. A főfegyverzet súlya 330 kg, ellátták stabilizátorral; a mozsár a lövedéket 6000 méter távolságra lőhette ki. A lövedék nagy robbanóerejű volt. A löveget egy, az erre a célra kialakított, kis daruval töltötték újra, mivel a lövedék túl nehéz volt kézi töltésre. A löveget csak vízszintes állapotban lehetett újratölteni, ezért a tűzgyorsaság elég alacsony volt. Egyszerre 13 lövedéket tárolhattak a harckocsin belül, 12-t a törzs oldalán lévő tárolókban.

A harckocsit a varsói gettó lerombolásakor, és az ardenneki offenzíva idején vetették be.

Jagdtiger

Kezelők száma: 6 fő. Tömeg: 71, 7 tonna.

Teljes hossz: 10 660 mm, szélesség: 3630 mm, 2920 mm.

Főfegyverzet: 128 mm-es PaK 44 L/55, kiegészítő fegyverzet: 1 db 7, 92 mm-es MG 34-es géppuska.

Páncélzat: – elöl: 150 mm
– oldalt: 80 mm
– hátul: 80 mm
– küzdőtér teteje: 30 mm.

A II. világháború legerősebb páncélozott harceszköze volt a Jagdtiger páncélvadász. A maximális páncélvastagság a homlokrészen 250 mm. L/55-ös 128 mm-es páncéltörő ágyújával 3500 méterről minden

akkori harckocsit ki tudott lõni, ezzel szemben egy harckocsi sem tudta kilõni szemõl. Összesen 70 db készült belõle.

Königstiger

Ez a nehézpáncélos inkább a Panther nehézsúlyú változata. A Königstigernél már alkalmazták a döntött páncélt: alsó és felsõ lemeze 40 fokot zárt be, míg az oldalpáncélzatot 60 fokban döntötték meg.

Páncélzat:
- elöl: 150 mm
- toronypáncél: 180 mm, 185 mm
- oldalt: min. 40 mm
- teteján (páncéltest és torony).

Fõfegyverzet: 88 mm L/71-es KwK 43
Tömeg: 70 tonna
Hossz: 10 026 mm, szélesség: 4720 mm, magasság: 3080 mm.

A Königstigerbe a tömegéhez mérten aránytalanul kis teljesítményû (600 LE) 12 hengeres benzinüzemû V motort raktak. A harckocsit nem volt szerencsés támadásba küldeni motorjának és erõátviteli berendezésének túlterheltsége miatt, de védõállásban kiváló volt. Mint sok más kiváló német tanknak, a Királytigris legfõbb ellensége a légitámadás volt. A németek Königstigernek, a Szövetségesek Királytigrisnek (King vagy Royal Tiger) hívták.

Elefant

Teljes nevén Panzerjager Tiger P Sd. Kfz 184 Ferdinand. A nagy tömegû (65 tonna) páncélosnak gyenge motorja volt, és nem látták el megfelelõ védõfegyverzettel, ezért nagyon sebezhetõek voltak. Az Elefántok még a Tigernél is hajlamosabbak voltak a meghibásodásra.

Fõfegyverzet: PaK 43/2 L/71 88 mm
Páncélzat: - homlokfal: 200 mm
- oldalt: 80 mm
- hátul: 80 mm

Az Elefant lövegét csak korlátozottan lehetett emelni és elfordítani. Az összes bevetett Elefant megsemmisült vagy ellenséges zsákmány lett.

A Tiger ellenfelei

Sherman M4 (75 mm, L/40 M3-as).
T-34-76/A (76,2 mm, L/30, 5 M1938-as).
Cromvell V-ös (75mm, L/36, 5 Mk V-ös).

Összegzés: a Tiger elõnyei és hátrányai

Elõnyei:
- óriási páncélvédettség,
- kitûnõ löveg.

Hátrányai:
- túl nehéz a motor és az erõátviteli berendezés számára
- nagy meghibásodási arány
- magas tüzelõanyag-fogyasztás
- túl bonyolult futómû – a harctéren nem lehetett javítani,
- lassú toronyforgatási sebesség (még hidraulikával is) – mozgó célok nehéz követése,
- nincs lövegstabilizálás, csak álló helyzetben tudott pontosan tüzelni.

Sok hátránya ellenére a Tiger a háború végéig uralta a csatamezõt; csak jelentõs túlerõ tudta legyõzni. Egyes források szerint 1942 és 1944 közt 1350 Tigert építettek. Általában 300-400 db állt rendelkezésre.

Jelentõs harckocsizók

„Klotzen, nicht Klekern!" (Szétzúzni, nem ütögetni. Heinz Guderian)

HEINZ GUDERIAN minden idõk legsikeresebb páncélos parancsnokává vált. Guderian különös érdeklõdést mutatott a Tigerek iránt. Szerinte a Tigereket nem szabad egyenként bevetni, önálló egységeket kell belõlük

alkotni, amelyeket egy ponton összpontosítva hamar nagy helyi sikereket tudnak elérni. Guderian felismerte, hogy az aknák, a terepakadályok, és az ellenség miatt súlyos állapotba kerülnek. Ezért szerinte a Tigereket nem az első támadóhullámba kell helyezni, hanem tartaléknak Guderian igaza a Citadella hadmûvelet első napján mutatkozott meg. Ekkor a Tigerek az első vonalban harcoltak és az aknák (jelentõs számú, felderítetlen német) nagy veszteségeket okoztak, a németek elvesztették a gyõzelem lehetõségét a szektorban; a szóban forgó 503. nehézpáncélos-zászlóalj 14 Tigere közül 9 mozgásképtelenné vált.

OTTO CARIUS nagy szakértõje volt a Tigernek, ismert harckocsizó.

MICHAEL WITTMANN a II. világháború egyik legismertebb harckocsizója volt. 1937-tõl a *Waffen-SS* harckocsizója (Leibstandarte SS Adolf Hitler); 1939-tõl 1944. augusztus 8-ig aktív szolgálatban volt. 1944. augusztus 8-án Cintheaux mellett az esti órákban Wittmann Tigerére nyolc Sherman támadt. Kettõt kilõtt, egyet harcképtelenné tett, a többi öt tüzet nyitott rá. Wittmannt a Gaumesnil falu melletti tömegsírba temették (egyes források szerint légitámadás végzett vele Cintheaux-ban) Wittmann az SS-Obersturmführeri (õrhadnagy) rangig vitte, és számos kitüntetést is szerzett: 1 elsõosztályú, 1 másodosztályú Vaskeresztet, 1 lovagkeresztet, és tankcsata-érdemérme(ke)t. Nagy szakértelméhez jó helyzetfelismerõ képesség társult. 1944 júniusáig 138 harckocsit és 132 járművet semmisített meg. Csak Kurszknál 30 orosz harckocsit és 26 páncéltörõ ágyút lõtt ki.

FRANZ STAUDEGGER SS-Oberscharführer Psziolknyénél 24 T-34-est lõtt ki.

A Tigris hatékonysága

A Tigris és Királytigris harctéri hatékonyságát a fronton szolgáló katonák visszaemlékezéseibõl is ismerjük. EDUARD JANKE SS-Unterscharfuhrer, XI. SS önkéntes páncélgránátos hadosztály (Nordland): „Egységemmel egy kis pomerániai faluba vezettünk felderítõ õrjáratot, amikor rájöttünk, az ellenség elszigetelhet a többiektõl. Felettesem utasítására elmagyaráztam a szituációt a velünk lévõ egyetlen *Königstiger* harckocsi parancsnokának. A 68 tonnás behemót jármûvet 88 mm-es nagy tûzsebességû ágyúval szerelték fel. A harckocsi parancsnoka egy *SS-Oberscharführer* volt, aki a Vaskereszt Lovagkeresztjét birtokolta. Parancsba adta, hogy senki nem nyithat tüzet, mielõtt õ le nem adta az elsõ lövést.

A *Königstiger* az ellenség felé indult, és egy kisebb domb mögött állt meg. Nem sokkal később a falu közelében húzódó erdõbõl kijöttek az első orosz harckocsik: szám szerint hét. Egyre nyomasztóbb lett a helyzet. Már 13 ellenséges harcjármû állt elõttünk, mikor a *Königstiger* tüzelni kezdett. Kilõtte az oszlopot vezetõ harckocsit, mely rögtön lángra lobbant.

Ezután a harckocsi-elhárító lövegek is támadásba lendültek. Láttuk, hogy az ellenség soraiban kitör a pánik. Ide-oda forgolódtak, és próbálták kikerülni a lövedékeket, hiába. Egyik tankot a másik után lõttük ki. A pánik tovább fokozódott, ahogy a *Königstiger* tovább folytatta a tüzelést. Hamarosan az összes orosz harckocsi lángokban állt."

KARL KÖRNER SS-Hauptsturmführer, 503. Schwere SS-Panzer Abteilung III. SS-páncéloshadtest: „Áprilisban Bollersdorf közelében egy német gyalogsági ellentámadást kellett támogatnunk, amikor megláttam két új Sztálin II-es harckocsit 200 méteres távolságban. Az egyik harckocsi legénysége valószínûleg félálomban lehetett, mert nem vették észre, hogy egyre közelebb érek hozzájuk. Gyorsan kilõttem az elsõ harckocsit, és a roncs elzárta a második látóterét, mely megpróbált megfordulni, és felém fordítani az ágyúcsövet, de végül beletolatott egy mély

árokba. A Bellersdorftól Strausberg felé vezető úton 11 Sztálin harckocsi sorakozott fel. A falu szélén további 120-150 ellenséges harckocsi állt, melyeket épp akkor töltöttek fel lőszerrel és üzemanyaggal. Tüzet nyitottam rájuk: kilőttem az első és az utolsó harckocsit. Emiatt torlasz keletkezett, és a többi harckocsi nem tudott megfordulni a keskeny úton. Legénységük beindította a motorokat, és tüzelőállást próbáltak felvenni. Eközben folyamatosan lőttem rájuk.

A lőporral és üzemanyaggal megrakott teherautók felrobbantak, az oroszok pedig kiugráltak járműveikből, és a falu felé rohantak fedezéket keresni. Mind a 39 lövedékemet kilőttem, aztán visszavonultam. Abban az ütközetben 39 harckocsit semmisítettem meg egyedül. Addigra, mikor visszarendeltek bennünket Berlinbe, több mint 100 ellenséges harckocsit lőttem ki, és 26 tankelhárító löveget semmisítettem meg."

Felhasznált szakirodalom

ROGER FORD: *A Tigris harckocsi*. 2000, Hajja és Fiai Könyvkiadó Kft.

BOMBAY LÁSZLÓ–GYARMATI JÓZSEF–TURCSÁNYI KÁROLY: *Harckocsik 1916-tól napjainkig*. Budapest, Zrínyi Kiadó.

CHRISTOPHER AILSBY: *Waffen-SS – Hitler fekete gárdája a háborúban*. Budapest, 1999, Zagora 2000 Kft.

www.achtungpanzer. com/panzer profiles

GORDON WILLIAMSON: *A hűség a becsületem*. Debrecen, 1998, Hajja és Fiai Könyvkiadó Kft.

ENGI JÓZSEF

A közúti közlekedés története

A közúti közlekedés szervezési és vezetési vázlata

IV/5. rész ■ A II. világháborútól az 1970-es évekig. A közúti közlekedés szervezése és problémái (folytatás)

Az MSZMP Központi Bizottsága 1965. november 18–20-án tartott ülésén foglalkozott a gazdaságirányítási rendszer kérdéseivel. Erre azért került sor, mert az elemzők megállapították, hogy:

– a beruházások nem elég hatékonyak;

– a munka technikai felszerelésével a termelékenység és a minőség nem arányosan nő;

– nem csökken kellő mértékben az önköltség;

– célkitűzéseink sok esetben módosulnak;

– a kivitelezés indokolatlanul elhúzódik;

– eszközeink elforgácsolódnak;

– az eredeti előirányzatokhoz képest a beruházások egy részét számottevő költségtöbblettel valósítjuk meg;

– a vállalatok gazdálkodási tevékenysége nem kielégítő az állóeszközök egésze kihasználásában, a meglevő állóeszközök korszerűsítésében.

* * *

Megállapították, hogy a hiányosságok csak a gazdasági mechanizmus reformjával szüntethetők meg. Az új gazdasági mechanizmusra való áttérés első lépéseként átmeneti rendelkezéseket hoztak, amivel egyidőben a korábbi kötöttségeket megszüntették. Az új átmeneti rendelkezésektől azt várták, hogy mind a Nemzeti Bank, mind a Beruházási Bank vonalán a vállalat és a bankszervezet közti kapcsolat megerősödik. E kapcsolat pedig elősegíti, hogy a vállalat meggondoltabban tervezze meg alapképzését, felhasználását és az eddiginél gondosabban gazdál-

kodjon vele. Gondoskodni kellett az átmeneti rendszerben az állóeszköz-fenntartási, gazdálkodási tevékenységgel kapcsolatos számviteli rendszer átalakításáról, a már elkészült tervek átdolgozásáról, a folyamatos statisztikai, számviteli megfigyelésérõl és ellenõrzésérõl.

A közlekedés eszközállománya is jelentõsen elavult volt. A korszerûsítés már korábban háttérbe szorult, a technika gyors fejlõdésével pedig tovább nõtt az elavult eszközök aránya. A túlzott központi szabályozás, az állandósult feszültség, ami a beruházási javak kereslete és kínálata között volt, a gazdaságossági mutatók megbízhatatlansága, a beruházási ellenérdekeltség részleges hiánya komoly mértékben megnehezítették a nagyobb ütemû fejlesztést, elõrehaladást.[1]

1965. január 14-én rendkívüli ülést tartott a Szabolcs-Szatmár Megyei Szállítási Bizottság, amelyen részt vett dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter is. Az ülést Nemes Imre, a Megyei Tanács VB elnökhelyettese nyitotta meg, aki többek között elmondta, hogy az elmúlt év legnagyobb eredménye az volt, hogy szorosabbá vált a fuvarozók és fuvaroztatók kapcsolata, sikerült biztosítani a munka megfelelõ tervszerûségét és egyenletességét. Tervszerûbbé vált a szállítóeszközök kihasználása is, amit az is bizonyít, hogy az 5. sz. Autóközlekedési Vállalat ugyanazzal a jármûkapacitással 1964-ben 120 ezer tonna árúval többet fuvarozott, mint az elõzõ évben. Az elnök arra is rámutatott, hogy a Megyei Szállítási Bizottságoknak a jövõben a sokasodó problémák miatt a személyszállítással is kell foglalkozni.

Csanádi György többek között azt is hangsúlyozta, hogy a megyei szállítási bizottságok az egész országban jól dolgoznak és nélkülözhetetlen munkát végeznek. Aktuális feladatként foglalkozott az árufuvarozás racionalizálásával, a kisforgalmú vasútállomások körzetesítésével[2] és az ezzel kapcsolatos közúti szervezési intézkedésekkel. *(1. ábra)* A miniszter rámutatott arra, hogy a jövõben nem adminisztratív eszközökkel, hanem elsõsorban a gazdaságosság irányában történõ befolyással kívánják a megfelelõ eredményt elérni.

A közúti szállítások ellenõrzése során évrõl évre megállapították, hogy fõként a mezõgazdasági szervek tulajdonában levõ fuvareszközökkel túllépik a körzethatárokat és nem tartják be a menetlevelekkel kapcsolatos rendeleteket sem. Sokszor végeznek olyan fuvarozást, amit vagy közhasznú fuvareszközzel kellene lebonyolítani, vagy TEFU-menetlevelet kellene felhasználni. *(2–3. ábra)* Szakértõi vélemény szerint azonban sok esetben azért került sor szabálytalan fuvarozásra, mert más mód nincs a fuvarigény kielégítésére. A jogszabályokat kellene a gyakorlati élethez igazítani, mert azok már nem minden esetben felelnek meg a követelményeknek.[3]

* * *

A mezõgazdaság fokozott gépesítésének eredményeként 1966-ban már az ország tehergépjármû-állományából a tehergépkocsik 14%-át és a vontatók 84%-át a mezõgazdaság üzemeltette.[4] A mezõgazdasági tehergépjármûvek ahhoz túlzottan decentralizálva voltak, hogy nagyobb központba tömörítve, centrálisan irányíthassák õket. *(4. ábra)* A jármûvek foglalkoztatása pedig általában olyan kisebb közigazgatási területen történt, ahol a közhasználatú autóközlekedésnek állandó szolgálati helye nem volt.

Másrészrõl a mezõgazdaságban rendelkezésre álló tehergépjármûvek darabszáma nem felelhetett meg ténylegesen a szükségletnek, mert a termeléssel összefüggõ szállítási feladatok idõszakonként és területenként egyenetlenül jelentkeztek, így idõszakonként és területenként szállítási kapacitás hiány, vagy fölös mutatkozott. Az üzemeltetõk nagy része ezt az ingadozást nem tudta ki-

egyenlíteni, ezért a hiányt központi irányítással próbálták pótolni, a fölös kapacitás felhasználását pedig az érvényben lévő jogszabályok és rendeletek lényegében korlátozták. A lakossági fuvarigények olyan országrészeken is jelentkeztek, ahol azt a közhasználatú autóközlekedés csak 10-20 üres kilométer megtételével tudta volna elvégezni, ugyanakkor a mezőgazdasági fuvareszközök helyben, szabad kapacitással rendelkezésre álltak. Ilyen körülmények között módot kell adni a mezőgazdasági termelőszövetkezeteknek, hogy saját fuvareszközeikkel elvégezhessék a tagok háztáji termelésével összefüggő és az előírt körzethatárokon belül az egyéb fuvarozásokat.[5]

A közhasznú autóközlekedés a meglevő szolgálati helyeitől távol levő területeken üzemeltetett közületi gépjárművek jobb kihasználása és a közhasznú fuvarozási feladatokba történő fokozottabb bevonása, valamint az e területeken jelentkező fuvarigények szervezettebb formában történő kielégítése érdekében létrehozta a földmüves-szövetkezeti hálózatra épített képviseleteit.

Képviseletet olyan helyen létesítettek, ahol az AKÖV-nek nem volt szolgálati helye, valamint a közületi és termelőszövetkezeti gépjárművek száma szükségessé tette, illetve a földmüves-szövetkezet ennek létesítését vállalta. A képviseletnél szolgálatot teljesítő dolgozók a területileg illetékes AKÖV-ök által időszakonként tartott oktató és tájékoztató jellegű értekezleteken szerezték meg a munkájuk ellátásához szükséges ismereteket.

A megbízástól számított egy éven belül szakvizsgát kellett tenniük.[6] Ekkor már százhetven áru- és menetirányító szolgálati hely volt az országban.

Ezek a szolgálati helyek a pótfuvar szervezésében érték el a legnagyobb eredményt, amit az alábbi számok szemléletesen bizonyítanak:[7]

Év	Szervezett pótfuvarok száma/db
1954	21 452
1955	30 044
1958	36 255
1960	64 814
1962	87 831
1963	104 861
1965	128 384

* * *

Az Autóközlekedési Vezérigazgatóság 1966 márciusában kiadott rendelete alapján az autóközlekedési vállalat akkor jogosult a fuvarfeladat elvégzésével mezőgazdasági termelőszövetkezetet, vagy ha az nem vállalja a fuvarfeladatot, magánfuvarost megbízni, ha az elvégzendő fuvarfeladatokhoz a teljesítő képessége nem elegendő. Amennyiben a magánfuvaros az AKÖV által szervezett fuvarfeladatot látott el, az AKÖV köteles volt a magánfuvarossal meghatározatlan időre szerződést kötni, amiben a felmondási időt is szabályozni kellett. Az AKÖV által vállalt vagy szervezett fuvarfeladat magánfuvaros útján történő elvégzése nem mentesítette az AKÖV-öt a megbízóval szemben vállalt kötelezettségei alól. A magánfuvaros nem állhatott közvetlen jogviszonyban a fuvaroztatóval. Az AKÖV megbízásából végzett tevékenység során a magánfuvaros rakodásra is kötelezhető volt[8]. *(5. ábra)* A tehergépjárművek gazdaságos felhasználásának vizsgálata során került sor a különböző teherbírású tehergépjárművek optimális felhasználási területének megállapítására. A szállítóképességet sok tényező befolyásolja, ezek közül a legfontosabbak: a tehergépjármű teherbírása, az árusösszetétel, a szállított áru mennyisége, a teherbírás kihasználásának értéke, a fajlagos állásidő, az átlagos szállítási távolság és a szállítás lebonyolításának esetleges időkorlátai. A felsorolt tényezők részletes vizsgálatával lehet meghatározni a tehergépjármű legmegfelelőbb felhasználásit területét.[9]

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1966. április 26-án tanácskozásra hívta össze a megyei szállítási bizottságok elnökeit, a megyei pártbizottságok képviselõit, a minisztériumok és az országos fõhatóságok szállítási szervezeteinek a vezetõit, a vasútigazgatóságok és autóközlekedési vállalatok igazgatóit és a közlekedési-szállítási szakma kiváló dolgozóit. Az Áruszállítási Tanácskozáson megvitatták az elmúlt évi tapasztalatokat, a folyó évben várható feladatokat és az ezek teljesítése érdekében szükséges intézkedéseket. A tanácskozás beszámolóját dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter tartotta, és többek között hangsúlyozta, hogy az idei év rendkívül fontos feladata a gazdaságtalan szállítások további csökkentése és ennek érdekében a szükséges intézkedések kidolgozása. A gazdaságtalan áruszállítások problémakörében említette a gyenge forgalmú vasútvonalak és állomások kérdésének a megoldását is. Ez azért szükséges, mert a vasúti hálózat a múlt század végén került kialakításra, amikor a közutakon lófogatú jármûvek közlekedtek, de ma már egészen más a helyzet. A miniszter hangsúlyozta, hogy olyan közlekedésre van szükség, amely nemcsak mûszakilag, hanem szervezetileg is megfelel a kor követelményeinek. Ezt a célt szolgálja a helyes közlekedési politika és annak maradéktalan végrehajtása.[10]

A Csongrád Megyei Szállítási Bizottság 1966. május 19-én megyei szállítási értekezletre hívta össze az érdekelt szerveket, vállalatokat és üzemeket. Az értekezleten a beszámolót Csoltó László, a Központi Szállítási Tanács titkára tartotta. A beszámoló fõként a közelmúltban megtartott Áruszállítási Tanácskozás irányelveit, az ott elhangzottakat, valamint az ebbõl következõ feladatokat ismertette. Ami közvetlenül Csongrád megyére vonatkozik, az a mezõgazdasági szállításokkal kapcsolatos. A betakarítással és felvásárlással kapcsolatos szállítások zavartalan lebonyolítását sokszor a rakodási problémák nehezítették. Mindenképpen szükségesség vált kézi munkaerõ bevonása a rakodási feladatok elvégzésébe. Ezen a téren értékes kezdeményezés történt az elmúlt évben Csongrád megyében. A KISZ-fiatalság mozgósításával különbözõ rakodóbrigádok létesültek és ezek eredményesen hozzájárultak a rakodások terén jelentkezõ problémák megoldásához.

A beszámoló külön hangsúlyozta, hogy rendkívül fontos a megfelelõ közlekedési szemléletû közvélemény kialakítása, mert jelentõs mértékben ezen áll vagy bukik a közlekedési célkitûzések megvalósítása, a közlekedéspolitika megfelelõ végrehajtása. Az elmúlt évek tapasztalatai azt mutatták, hogy ezen a téren értékes munkát végeztek a megyei szállítási bizottságok, amelyek a magyar közlekedés szerkezetében tartós pilléreknek bizonyultak. *(6. ábra)*

A beszámolót széleskörû vita követte. Az értekezletet a Megyei Pártbizottság képviselõje zárta be.[11]

A Bács-Kiskun Megyei Szállítási Bizottság május 23-án Kecskeméten tartotta ülését, amelyen Csoltó László az idõszerû szállítási feladatokat és tennivalókat ismertette. Hangsúlyozta, hogy az országban mindenütt, így Bács-Kiskun megyében is fontos, hogy a közúti közlekedés valamennyi szektora összhangban végezze munkáját. Ezt az is alátámasztja, hogy a megyében az AKÖV 542 tehergépkocsiján és 140 pótkocsiján kívül 924 közületi és célfuvarozási gépkocsi és 2894 pótkocsi is van. Arra kell törekedni, hogy a zöldség-gyümölcsforgalom lebonyolításában a közületi fuvareszközök a lehetõségekhez képest teljesítsék üzemük, vállalatuk szállítási feladatait. *(7–8. ábra)*

A beszámolót követõen sok hozzászólás hangzott el. Az értekezlet Buda Gábor, a Megyei Tanács elnökhelyettese, a Megyei Szállítási Bizottság elnöke zárszavával ért véget.[12]

Időközben megtörtént a termelőszövetkezetek által végzett fuvarozások szabályozása is. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium a Földmővelésügyi Minisztériummal megvitatta és 1966. július 1-től együttes rendeletben szabályozta a mezőgazdasági termelőszövetkezetek közúti fuvarozási tevékenységét. A rendelkezés szerint a termelőszövetkezetek tehergépjármőveiket és állati erővel vont jármőveiket – meghatározott szabályok megtartásával – fuvarozásra is felhasználhatják. A szabályozás szerint a termelőszövetkezeti fuvarozásokhoz AKÖV menetlevelet kell felhasználni. A rendelkezés nem vonatkozott az állati erővel vont jármővekkel végzett fuvarozásokra, ebben az esetben sem a menetlevél, sem a díjszabás alkalmazása nem volt kötelező. A szabályozás értelmében nem tekinthető fuvarozásnak a termelőszövetkezet saját termékének szállítása, saját tulajdonban levő eszközök, ingóságok szállítása, a termelőszövetkezeti tagok részére végzett szállítás, valamint a termelőszövetkezet mőködésével szorosan összefüggő árutovábbítási feladatok végzése. Fontos része volt az új szabályozásnak, hogy a mezőgazdasági termelőszövetkezetek tehergépkocsijaikkal – a vontatók kivételével – körzethatár-korlátozás nélkül végezhettek szállításokat és fuvarozásokat. A vontatók körzethatára a telephelytől számított 50 km, ami alól csak rendkívüli esetben volt adható mentesítés. Előírták azt is, hogy a termelőszövetkezeti fuvareszközzel 24 km-t meghaladó távolságra végzett fuvarozás esetén a fuvareszközök vezetői az illetékes AKÖV menetirányító szolgálati helyen kötelesek pótfuvar biztosítása céljából bejelentkezni. Ez természetesen csak akkor volt kötelező, ha a tehergépkocsi oda- vagy visszaútban 50%-ig nem volt megterhelve. A bejelentést a fuvarozást megelőző nap 16 óráig kellett teljesíteni.

Ezzel a rendelkezéssel az illetékes szervek lehetővé tették a termelőszövetkezeti fuvarozásokat, de az is céljuk volt, hogy a kellően ki nem használt mezőgazdasági fuvarkapacitást gazdaságosan igénybe vegyék.[13]

1966. július 25-én dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter értekezletet tartott a mezőgazdasági áruszállítások helyzetéről és az e téren jelentkező feladatokról. Az értekezlet résztvevői a Központi Szállítási Tanács titkárságának előterjesztése alapján megvitatták a mezőgazdasági szállítások időszerű kérdéseit és problémáit. A közúti közlekedéssel kapcsolatban rendkívül károsnak tartották azt a gyakorlatot, hogy egyes üzemek, gazdaságok a gépkocsi-megrendelések benyújtásakor – biztonsági okból – a szükséghez képest nagyobb igényt jelentenek be. Ez a túlbiztosítás felesleges és káros, mert a közlekedési vállalatok mindenképpen kiállítják a mezőgazdaság számára szükséges jármőveket.[14]

A Autóközlekedési Vezérigazgatóság a felügyelete alá tartozó autóközlekedési vállalatok forgalmi szakosztályvezetői részére negyedévenként értekezletet tartott. 1966-ban az első értekezletet Veszprémben, a másodikat Békéscsabán, a 8. sz. Autóközlekedési Vállalatnál tartották. Az értekezletet Zahumenszky József AVIG vezérigazgatóhelyettes vezette. Az értekezleten áttekintették a Veszprémben hozott határozatok végrehajtását. Az AVIG felügyelete alá tartozó vállalatok 1966. I. félévi súlytervüket 107,5%-ra, árutonna-kilométer tervüket 105%-ra teljesítették. A II. félévben tovább folytatják a tehergépkocsi és rakodógép tipizálást, azaz bizonyos típusok egy vállalathoz való összevonását. Megállapították, hogy ebben a vonatkozásban nem minden vállalat hajtotta végre az átcsoportosításra vonatkozó rendelkezéseket. A vasútállomási fel- és elfuvarozás ügyvitelére vonatkozó vezérigazgatói utasítást egyes AKÖV-ök még nem alkalmazzák, ami zavarja a munkát.

Az őszi begyűjtési fuvar feladatok maradéktalan ellátására minden AKÖV-nek időben fel kell készülni és a rendelkezésre álló

rakodógépeket az arra alkalmas áruknál maximális mértékben használni kell.

Zahumenszky József összefoglalójában arra is kitért, hogy a gyenge forgalmú vasút állomások forgalmának megszûntetéséből adódó feladatokat kifogástalanul kell ellátni.[15]

A következõ országos forgalmi szakosztályvezetõi értekezletet november 29-én és 30-án Egerben a 4. sz. Autóközlekedési Vállalatnál tartották meg. Az értekezletet itt is Zahumenszky József AVIG vezérigazgatóhelyettes vezette. Az áruforgalmi és kereskedelmi szakágazat munkájának értékeléséről és a feladatok ismertetéséről szóló beszámolót dr. Benkõ László az AVIG áruforgalmi és kereskedelmi szakosztályának vezetõhelyettese tartotta. Az AVIG felügyelete alá tartozó vállalatok az 1966. I–X. havi feladataikat sikeresen elvégezték. *(9. ábra)* Az 1966. évi intézkedési terv végrehajtását elemezve az elõadó beszámolt arról, hogy a közúti ellenõrök bevonásával 15 vállalatnál végeztek általános forgalmi vizsgálatot. A kecskeméti 9. sz. AKÖV fuvarozási és szállítmányozási tevékenységéhez kapcsolódó rakodás optimális gépesítése elkészült. Az egységes darabáru-fuvarozási rend bevezetése több megyében megtörtént és kialakult a további megyékben történõ bevezetés lehetõsége is. *(10. ábra)* Elkészült a nemzetközi tehergépjármû díjszabás tervezete. Négy megyében mozgó rakodóbrigádot szerveztek. 1965-ben 121 MÁV–AKÖV komplexbrigád mûködött. 1966-ban már 154 ilyen brigád volt és bevonták a nagyobb fuvaroztatókat is. *(11. ábra)* Új, nagy teljesítményû URH berendezéseket szereztek be.

A beszámolót széles körû vita követte. A hozzászólók fõként a helyi problémák feltárásával egészítették ki a beszámolót.[16]

1966-ban az AKÖV menetirányító szolgálat 46 ezer esetben foglalkoztatta az üzemeltetõknél kellõen ki nem használt közületi tehergépjármûveket. A fuvarteljesítmények után a felajánló üzemeltetõk mintegy 19 millió forint fuvardíj-bevételhez jutottak. Ezekkel a tehergépjármûvekkel 570 ezer tonna árut szállítottak és 7,5 millió árutonna-kilométert teljesítettek. A felajánlott gépjármûvek foglalkoztatása megyénként változó képet mutatott. A felajánló közületek szállítási dolgozói részére 615 ezer forint prémiumot fizettek ki. A prémiumból országosan 1262 fõ részesült.[17]

A gyakorlat már bebizonyította annak a korábbi elgondolásnak a helyességét, miszerint az évenként megismétlõdõ begyûjtési idõszak feladatait csak egy alkalmas koordináló szerv létrejöttével lehet úgy megoldani, hogy a mezõgazdaság által termelt áru a leggazdaságosabban kerüljön a fogyasztókhoz és a felhasználó üzemekbe. E célból alakították meg 1967-ben is a betakarítási idõszak koordinációs tevékenységét ellátó Mezõgazdasági Szállítási Operatív Bizottságot (MESZOB). Tagjai: a Központi Szállítási Tanács Titkársága, a KPM VI. Autóközlekedési Fõosztály, a KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság, a Mezõgazdasági és Élelmezésügyi Minisztérium és a Szövetkezetek Országos Szövetsége képviselõje. A MESZOB július 1. és november 30. között kéthetenként, a tervidõszakot megelõzõen elõre meghatározott idõpontban ülésezett. Ezeken az üléseken döntöttek a következõ tervidõszakra beérkezett reális fuvarigények maradéktalan kielégítésérõl. A MESZOB elsõdleges követelményként szabta meg a fuvaroztatók részére, hogy a csúcsidõszak alatt a fuvareszközöket maximálisan használják ki. A napi foglalkoztatási időt a megyei szállítási bizottságok állapították meg. Azt is elõírták, hogy a mezõgazdasági termények betakarításával, felvásárlásával, értékesítésével és feldolgozásával kapcsolatos szállítási feladatokat elsõsorban mezõgazdasági fuvareszközökkel, a saját közületi fuvarkapacitással, vagy az erre hivatott célfuvarozási vállalat kapacitásával kell megoldani, és csak az ezen felül jelentke-

zõ kielégítetlen fuvarigény ellátásáról gondoskodik a MESZOB döntése alapján a közhasználatú autóközlekedés.[18]

A különbözõ megyei tanácsok, megyei szállítási bizottságok sorra megvitatták a közlekedési-szállítási munkával kapcsolatos teendõket, feladatokat, és ennek megfelelõen kialakították a felmerülõ problémák megoldásának lehetõségét is. 1967. június 22-én Kecskeméten a Bács-Kiskun, a Békés és a Csongrád megyei szállítási bizottságok tartottak közös ankétot, amin megvitatták, hogy milyen módon készülhet fel a vasúti és a közúti közlekedés az új gazdasági mechanizmusra. Az ankét keretében Kovács Lajos, a KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság szakosztályvezetõje részletesen ismertette a közhasznú autóközlekedés szervezetének átalakítását. A terv szerint 1968. január 1-tõl az AVIG helyett Tröszt fogja irányítani az autóközlekedési vállalatok munkáját, megszûnik az autóközlekedést terhelõ fuvarozási kényszer és a díjszabás maximális árszabásnak tekintendõ, abból indokolt esetben kedvezmény lesz adható.

Az ankéton az aktuális kérdések megtárgyalása során kialakult állásfoglalás szerint az áruszállítási munkában biztosítani kell a helyi szervek önálló munkáját, a hatékony kezdeményezõ készség kibontakozását, amihez elengedhetetlen támogatást nyújtanak a megyei szállítási bizottságok.[19]

A közhasználatú autóközlekedésnek az új gazdasági mechanizmusban javítania kellett a szolgáltatások minõségét, bõvítenie kellett a szolgáltatások választékát és ezekhez kapcsolódó egyéb tevékenységeket. *(12. ábra)* Az Autóközlekedési Vezérigazgatóság kísérleti jelleggel már korábban fogalomba helyezett a távolsági forgalomban hálófülkés autóbuszt, reprezentatív tágyalóautóbuszt, vadász-autót, speciális bútorszállító kocsikat stb. Az AVIG a megbízók igényeinek felkutatása és azok kielégítésének érdekében ügyfélszolgálati hálózatot alakított ki. A budapesti központi iroda szakmai irányításával Gyõrött, Sopronban, Szombathelyen, Veszprémben, Pécsett, Szegeden és Miskolcon létesítettek egymással mellérendeltségi viszonyban levõ területi irodákat. Ezek az irodák a szolgáltatásokat az autóközlekedési vállalatok nevében vállalták[20]. *(13–14. ábra)* 1967 nyarán a MÁVAUT Autóbusz-közlekedési és Autóbusz-javító Vállalatnál a KPM AVIG megrendelésére hozzákezdtek egy csuklós tehergépkocsi mintapéldányának elkészítéséhez. Erre azért került sor, mert tapasztalatok szerint a mezõgazdasági termékeket nagy tömegben, gazdaságosan és kíméletesen elsõsorban csuklós teherautón lehet szállítani. A csuklós rendszer ugyanis csökkenti a pótkocsiknál jelentkezõ erõs rázkódást. A csuklós tehergépkocsinál is az autóbuszoknál használt csuklós alvázat alkalmazták, a vezetõfülke Csepel D-210 típusú volt, a gépes részen 540 cm, az utánfutón 650 cm hosszú volt a plató. Mindkét platórész önmagában zárt egységet képezett, lehajtható oldalfalakkal és végfallal.[21]

Az új gazdaságirányítási rendszerre való áttérés az árufuvarozási munkában is számos változást hozott, fõként a szervezés és az irányítás terén. Ezzel a kérdéssel a Központi Szállítási Tanács Titkársága is foglalkozott és rámutatott arra, hogy még nem alakult ki a megyei szállítási bizottságok új munkarendje és feladata, de az biztos, hogy a közlekedés továbbra is igényt tart a szállítási bizottságokra. Már most fontos szerep vár a megyei szállítási bizottságokra az új darabáru-fuvarozási rendszer bevezetése óta felmerült problémák megoldásában és javaslatot kell tenniük a megye területén a kocsirakományú körzeti pályaudvarok kijelölésére is. A megyei szállítási bizottságok ekkor még havonta az üzemek és vállalatok kötelezõ tervadat-bejelentései alapján felmérték a közúti szállítási igényeket és a rendelkezésre álló szállítási kapacitás egybevetésével szállítási mérleget állítottak össze. A fuvarozások ilyen

formában való történõ tervezése 1968. január 1-tõl megszûnt, de ez nem azt jelentette, hogy a megyei szállítási bizottságok munkája is megszûnt. *(15. ábra)* Ezt a munkát a megyében mûködõ fuvarozó vállalatok piackutató tevékenységére alapozva kellett tovább folytatni.

1968. január 1-tõl a közúti áruszállítások lebonyolításánál megszûnt a fuvarozási kényszer és a KPM vállalatain kívül egyéb üzemek és vállalatok is kiterjedtebb mértékben végezhettek fuvarozást. Ezzel kapcsolatban a megyei szállítási bizottságok feladata az lett, hogy mindenképpen biztosítsák a népgazdasági szempontból elsõsorban fontos szállítási igények kielégítését.

A megyei szállítási bizottságok egyik leglényegesebb feladata volt ekkor az új közlekedési-szállítási rendszer létrehozását elõsegítõ közlekedés-politikai koncepció támogatása, és megvalósítása érdekében a megfelelõ közlekedési szemléletû közvélemény kialakítása.[22]

1967-ben a mezõ- és erdõgazdaság, valamint az élelmiszeripar irányító szervezete megváltozott. Az egységes irányítás és fejlesztés megvalósítása érdekében a korábbi több fõhatóság helyett létrehozták a Mezõgazdasági és Élelmezésügyi Minisztériumot és átalakultak a középirányító szervek is. A termelõszövetkezetek saját adottságaikra való tekintettel megalakították a Termelõszövetkezetek Országos Tanácsát, vidéken pedig sorra létesültek a termelõszövetkezeti szövetségek. Ezek a népgazdasági ágak korábban tekintélyes szállítógépparkkal rendelkeztek, amit a szervezetei átalakítás szintén érintett. A megváltozott körülmények között a közlekedési és szállítási ügyek megoldásába a termelõszövetkezeti szövetség is bekapcsolódott. A céljuk az volt, hogy a területükön lévõ 50-100 termelõszövetkezet szállítási eszközeit minél gazdaságosabban használják fel, a szállítási feladatokat elsõsorban egymás segítésével oldják meg, az esetenként szabad kapacitással pedig bérfuvarozást végezzenek. Csúcsforgalom idején ha saját szállítóeszközeik maximális kihasználásával sem képesek a szállítási feladatokat megoldani, csak akkor kérnek a közforgalmú autóközlekedési vállalatoktól segítséget. A termelõszövetkezeti fuvarozások ilyen körülmények között a korábbinál sokkal szervezettebb formában jelentkeztek.[23]

A tervutasításos gazdasági rendszerben a különbözõ szervezetek nem kereskedtek, hanem mechanikusan „elosztották" az árukat, kevés figyelmet fordítottak a vásárlók tényleges igényére. A fuvarozás terén a különbözõ adminisztratív megkötöttségek miatt nem alakulhatott ki versenyszellem, és ez mellett még az AKÖV-öknek többféle hatósági feladatot is el kellett látni. A gazdaságirányítás új rendszerében a korábbi kötöttségek feloldásával a közhasználatú autóközlekedés kereskedelmi tevékenysége is módosult. A „fuvarelosztás" kora lejárt, helyette a szerzõdõ felek egyenjogúsága alapján kellett szerzõdést kötni. Ebben a kialakuló közúti fuvarozási versenyben pedig az a fuvarozó indult nagyobb elõnnyel, amelyik megfelelõ személyi tulajdonságokkal rendelkezõ alkalmazottak útján tárgyalt a partnerekkel. Szükségesnek tartották a kereskedelmi alkalmazottak továbbképzését, mindenekelõtt az üzemgazdasági ismeretek bõvítését, mert csak ezzel a szemlélettel lehet megérteni a vállalat egészének, az egyes közlekedési ágazatoknak és a fuvaroztatók tevékenységének külsõ és belsõ kapcsolatait. Mint mondták a rutinmunka, az „ösztönösen megérzett" gyakorlat már nem hozhat megfelelõ eredményt, de a továbbképzésen kívül azt is fontosnak tartották, hogy a kereskedelmi alkalmazottak anyagilag is érdekeltek legyenek a feladatok helyes és gazdaságos megoldásában. A gépkocsivezetõk és a járati személyzet többi tagja naponta érintkeznek az utasokkal és a fuvaroztatókkal, gyakorlatilag szinte õk a közhasználatú autóközlekedés közvetlen kép-

viselõi, magatartásuk döntõ lehet az autóközlekedés egészérõl alkotott vélemény kialakításában, ezért ezen a téren a fegyelmezetlenséget nem lehet megtûrni. Az autóközlekedési vállalatnak ahhoz, hogy a kereskedelmi szemléletet érvényre juttassa, mindenekelõtt önállóságra van szüksége saját mûködési területén minden olyan esetben, amikor a vállalatnak megvan a döntéshez szükséges tájékozottsága. Az indokolatlan beavatkozás nemcsak zavarná a vállalat mûködését, de lassítaná az ügyek intézését és zavarná az egészséges verseny kialakulását. Úgy értékelték ezt akkor, hogy a közhasználatú autóközlekedés már sok nehéz helyzetben bebizonyította a nagyüzemi szervezet gyakorlati elõnyeit, és bizonyosra vehetõ, hogy a gazdaságirányítás reformja során is képes lesz megfelelni a vele szemben támasztott követelményeknek.[24]

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Közlekedéspolitikai Fõosztálya irányításával mûködõ Koordináló Bizottság 1968. január 25-én tartott ülésén megtárgyalta a körzetesítési program végrehajtásának eddigi eredményeit és a tapasztalatokat. A körzetesítés bevezetését széleskörû területi vizsgálat elõzte meg. A területi munkabizottság elnöke a területileg illetékes vasútigazgató, társelnökei az illetékes megyei szállítási bizottsági elnökök, titkára a vasútigazgatóság tervosztályának vezetõje, tagjai pedig az autóközlekedési vállalatok igazgatói, a közúti igazgatóságok vezetõi, valamint a megyei építési és közlekedési osztály vezetõje volt. A területi vizsgálatokkal kapcsolatos adatgyûjtést, helyzetfeltárást és minden elõkészítõ munkát a bizottsági tagok a vezetésük alatt álló szervezet útján végeztették el. A munkába szükség esetén más érdekelt szerveket is be kellett vonni.[25]

A magyar közlekedés történetében nevezetes dátum 1968. január 1., mert ez a nap a modern szárazföldi közlekedés koordinált kialakításának kezdeti idõpontja. Ezen a napon indult meg a körzetesített kocsirakományú áruforgalom Kaposvár és Karcag állomásokon. Ebben a munkában jelentõs szerepet vállalt a Vasúti Tudományos Kutató Intézet, az Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézet és az Útügyi Kutató Intézet is.[26]

1968. február 21-én dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter, a Magyar Tudományos Akadémia levelezõ tagja, a Magyar Tudományos Akadémia felolvasóterében elõadást tartott *A közlekedéspolitika új irányai* címmel. Bemutatta a gazdaságirányítás új rendszere és az új közlekedéspolitika összefüggéseit, elemezte a magyar közlekedés jelenlegi helyzetét, az egyes közlekedési szakágak fejlesztési terveit és a kialakított közlekedéspolitika legfontosabb elveit és téziseit.[27] Az új közlekedéspolitikai koncepcióra vonatkozó tervezetet a megyei végrehajtó bizottságok és a megyei tanácsok is megtárgyalták és állást foglaltak a tervezettel kapcsolatban. Az új gazdaságirányítási rendszer bevezetésével megszûnt a tervutasításos gazdaságirányítási rendszer, és ennek következtében megnyílt a lehetõség a kereslet-kínálat összhangjának kedvezõbb biztosítására is, de ez szükségessé tette a piaci viszonyok ismeretét is, amit piackutatással lehetett elérni. Ebbõl a célból alakult meg az Autóközlekedési Tröszt Személy- és Tehermenetirányítási Szakosztály keretében a Kereskedelmi és Piackutató Központi Iroda és azonnal megkezdte a megyei autóközlekedési vállalatoknál az irodahálózat kialakítását. A hálózat alapvetõ célja az volt, hogy a megyénkénti részletes piaci tájékozottság alapján a fuvarigényeket és a fuvarkapacitás összehangolják.[28]

A közhasználatú autóközlekedés menetirányítási szolgálatának hatósági funkciója (a célfuvarozó, közületi és földmûves-szövetkezeti jármûvek helyközi és távolsági forgalomban történõ közlekedtetése esetén elõírt bejelentési kötelezettség) 1968. január 1-tõl

megszûnt. Ekkor az Autóközlekedési Tröszt Személy- és Tehermenetirányítási Szakosztálya tervbe vette a pótfuvarok „árusítását”. Ennek az volt a lényege, hogy ha a közületi vagy célfuvarozó vállalat gépkocsija a menetirányítónál pótfuvarért bejelentkezett, a távolsági fuvarokat az autóközlekedési vállalat megfelelõ jutalék ellenében biztosította. Így az egyébként üresen közlekedõ gépkocsi üzemeltetõje csökkentett fuvardíjbevételhez, de így is többlet bevételhez jutott.

Az Autóközlekedési Tröszt 1968 áprilisában azt is elrendelte, hogy az autóközlekedési vállalatok az egymás kocsijára biztosított pótfuvarok után kölcsönösen fizessenek jutalékot egymásnak. A menetirányítás keretében 1967. január 1-én kezdte meg mûködését az Országos Mûszaki Segítségnyújtó Szolgálat, ami 1968 nyarán már 42 helységben mûködött. *(16–17. ábra)*

Az Autóközlekedési Tröszt a menetirányítás keretében (eddigi feladatait kiegészítve) Országos Személy- és Teherforgalmi Diszpécser Szolgálatot létesített. A központi ügyeleti szolgálat fõbb feladata volt:

- az elõre bejelentett egyirányú járatok kétirányú kihasználásának szervezése,
- az Országos Mûszaki Segítségnyújtó Szolgálat feladatinak forgalmi és mûszaki operatív irányítása és koordinálása,
- a gépkocsiknak a fuvaroztatók érdekében történõ átcsoportosítása,
- a személy- és teherforgalmi eseménynaptár alapján az országos jelentõségû áru- és személyszállítási feladatok, valamint a sport, kulturális és egyéb vonatkozású rendezvények zavartalan forgalmának figyelemmel kísérése, szükség esetén intézkedés,
- az utazóközönségnek a járatközlekedéssel kapcsolatos tájékoztatása és a szolgálat ilyen tevékenységének megszervezése,
- autóbusz-különjáratok elõjelentése olyan esetekben, amikor a fuvaroztató a járatközi idõben az autóbusznak más célra való felhasználásához hozzájárult,
- a menetrend szerint közlekedõ távolsági autóbuszjáratok kiállítási (várakozási) idõ alatti foglalkoztatásának elõsegítése és figyelemmel kísérése,
- információadás az ország területén közlekedõ darabárus járatok menetrendjérõl,
- igény esetén a közületi és célfuvarozási vállalatok távolsági forgalomban bejelentkezõ, illetõleg a helyi forgalomba bejelentett szabad kapacitásának kihasználása,
- a hõügyeleti szolgálat szervezése és irányítása,
- rendkívüli esetekben felmerült utazási igények kielégítése. Ilyen például a vasút-üzemben elõforduló zavarok, meghibásodások, balesetek következtében felmerülõ rendkívüli autóbusz-szükséglet.

* * *

Az Áruirányító Szolgálat fõ feladatai:

- figyelemmel kíséri, nyilvántartja az autóközlekedési vállalatok oda- és elfuvarozási feladatát képezõ vasúti kocsirakományú küldeményeket és az érdekelt AKÖV-öknek elõre jelenti,
- összehangolja az állomási oda- és elfuvarozási tevékenységet a vasút érdekeivel és az egységes közlekedés szempontjaival,
- biztosítja a két ágazat között a szervezett együttmûködést,
- irányítja és ellenõrzi az autóközlekedés vasúti tevékenységét,
- figyelemmel kíséri a feladott küldemények áramlását és a fogadást gátló körülmények felszámolásáról gondoskodik. Szükség esetén javaslatot tesz a vasúti irányító szolgálatnál a küldemények átirányítására,
- szoros kapcsolatot tart a vasút illetékes szerveivel, kocsiszolgálatával, menet- és áruirányítási hálózatával, valamint az irányítás alá tartozó területen elhelyezkedõ autóközlekedési vállalatok menetirányítóival és pályaudvari szolgálati helyeivel,
- állandóan szorgalmazza az érkezõ küldemények határidõn belüli kirakását.

Mindezekből látható, hogy az új gazdaságirányítási rendszer bevezetése a menetirányító hálózat jelentős átszervezését is maga után vonta.[29]

A Központi Szállítási Tanács 1968. június 12-én tartott ülésén tárgyalta a betakarítási és felvásárlási közúti szállítások várható feladatait és határozatot hozott a Mezőgazdasági Szállítási Operatív Bizottság létesítésére azzal a céllal, hogy a közúti szállítási igények kielégítése minden körülmények között biztosítva legyen.[30]

Az Autóközlekedési Tröszt, az Autófenntartó Ipari Tröszt és az AUTÓKER Vállalat 1968. június 26-án közös sajtótájékoztató tartott, amin megjelentek a Mezőgazdasági és Élelmezésügyi Minisztérium, a SZÖVOSZ és a Magyar Cukoripar képviselői is. A tájékoztató keretében Tapolczai Kálmán, az Autóközlekedési Tröszt vezérigazgatója többek között azt hangsúlyozta, hogy a mezőgazdasági szállítási feladatok zökkenőmentes lebonyolítását az autóközlekedés az új gazdasági mechanizmus első évében is elsőrendű feladatnak tekinti. A munka eredményességét még azzal is segítik, hogy az autóközlekedés mintegy 190 olyan szolgálati helyén, ahol éjjel-nappal ügyeletet tartanak, a legkorszerűbb hírközlő berendezéseket is igénybe lehet venni. A tájékoztatón elhangzottak alapján szinte biztosra volt vehető, hogy a mezőgazdasági szállítások lebonyolításában nem lesz fennakadás.[31]

Az új gazdaságirányítási rendszer bevezetésével a közúti közlekedésben mélyrehatók változások mentek végbe. Lényeges változás az is, hogy a közületi gépjármű-kapacitások felhasználásában az autóközlekedési vállalat csak a piaci versenytárs szerepét töltötte be. A közületi gépkocsik üzemben tartói a fuvarpiacon elsősorban a kapacitás kihasználása érdekében, gazdasági megfontolásból jelentek meg. Így az árufuvarozás piacán a fuvarozó vállalatok között létrejött az egyenlőség, kialakult a közúti fuvarpiac sajátos modellje, aminek első szakaszában a díjszabás vált központi szabályozóvá. A második szakaszban a fuvarozó vállalatok szolgáltatásaik kibővítésével igyekeztek a legteljesebb mértékben kiszolgálni a megbízót, és a fuvarozással kapcsolatos egyéb teendők átvételével igyekeztek a piacot tartósan megszerezni, bővíteni. A közúti közlekedés területén kibontakozó piaci versenyben ismételten előtérbe kerültek a kisüzem-nagyüzem problémái és a saját üzemeltetésű vagy bérelt fuvareszköz foglalkoztatásának gazdaságossága is.[32]

1968. szeptember 19–20-án a Közlekedéstudományi Egyesület Szállítmányozási Szakosztálya Belföldi Szállítmányozási Napokat rendezett Egerben. A Gárdonyi Géza Színházban tartott konferencián több mint 450 személy jelent meg. A tanácskozást Földvári László közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a KTE társelnöke nyitotta meg. Hangsúlyozta, hogy az új gazdasági mechanizmus és a most kialakult közlekedéspolitikai koncepció különösen időszerűvé teszi a belföldi szállítmányozás fejlesztését. A merev, tervutasításos gazdálkodási rendszer ideje lejárt, az új gazdaságirányítási rendszer a közlekedés területén is a tervszerűen irányított piaci viszonyokat helyezi előtérbe. Verseny indult meg a közlekedési ágak között és a közúti közlekedésen belül az egyes szektorok között is. Az adminisztratív korlátozó intézkedéseket feloldották, a monopolhelyzet megszűnt és ebben a helyzetben a belföldi szállítmányozás jelentősége megnőtt. A felkért és jelentkezett hozzászólók javaslataikkal, észrevételeikkel azt bizonyították, hogy a fuvarozók és fuvaroztatók, a szállítás és a szállítmányozás valamennyi érdekeltje aktívan támogatja a belföldi szállítmányozás fejlesztését.[33]

Az Országgyűlés 1968. október 16-tól 18-ig tartott őszi ülésszakán dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter előterjesztette a Magyar Forradalmi Munkás-Pa-

raszt Kormány közlekedéspolitikájára vonatkozó tervezetet. A koncepciót az Országgyûlés elfogadta. (1024/1968. X. 31. sz.) A közlekedéspolitikai koncepció célkitûzéseinek megvalósítása érdekében a Kormány különösen fontosnak tartotta:

- a közlekedési ágak közötti munkamegosztás javítását, ezen belül elsõsorban a közúti közlekedés részarányának célszerû növelését;
- a személyszállítás színvonalának – gyorsaságának, pontosságának, biztonságának és kényelmének – emelését, a szolgáltatások bõvítését és minõségük javítását;
- az árutovábbítás sebességének és gazdaságosságának növelését;
- a vasúti hálózat és a vasúti üzem korszerûsítését, racionalizálását;
- a közúti hálózatnak és a közúti közlekedést kiszolgáló létesítményeknek a gépjármû-közlekedés fejlõdésével összehangolt fejlesztését;
- a közlekedés gazdaságosságának további fokozását, a közlekedés devizaszerzõ és devizakímélõ tevékenységének bõvítését, a nemzetközi szállításokban a hazai fuvareszközök széles körû felhasználását;
- a közlekedési dolgozók munkakörülményeinek és szociális helyzetének javítását.

* * *

A Kormány a vasúti hálózat racionalizálása keretében szükségesnek tartotta:

- a gazdaságtalan, kisforgalmú vasutakon az áru- és utasforgalom közútra terelését;
- a vasúti áruforgalom körzetesítését.

A vasúthálózat racionalizálásának eredményként felszabaduló vasutas dolgozók elhelyezését kellõ gondossággal elõkészített átirányítással üzemen belül kellett megoldani.[34]

A közlekedéspolitikai koncepció országgyûlési elfogadása után megkezdõdött a végrehajtás idõszaka.[35] A KPM kidolgozta a részletes feladattervet, annak keretében a koncepció ismertetését, oktatását és propagálását. *(18. ábra)* A havonta rendszeresen ülésezõ Koordináló Bizottság 1969. január 16-iki ülésén Bajusz Rezsõ, a KPM Közlekedéspolitikai Fõosztályának vezetõje tájékoztatást adott a Veszprém külsõ – Alsóörs kisforgalmú vasútvonal forgalmának áttereléséhez kapcsolatos elõzetes intézkedésekrõl, valamint a közforgalmú személyfuvarozás menetrendjének összehangolásával és ellenõrzésével kapcsolatos utasítás tervezetérõl. A Központi Szállítási Tanács Titkársága a megyei szállítási bizottságok bevonásával vizsgálta a munkaidõcsökkentésnek a személyszállításra és a kocsirakományú küldemények rakodására vonatkozó hatásait. Ezzel kapcsolatban a megyei szállítási bizottságok fontos feladata volt, hogy felmérjék, milyen igényeket támasztanak a közlekedéssel szemben a rakodási munkák segítése szempontjából. *(19–20–21. ábra)* Ennek alapján az érdekelt közlekedési ágaknak kellett rendezniük a rakodási szolgáltatás kiterjesztésének, a rakodási kapacitás bõvítésének kérdéseit (később ezt úgy oldották meg, hogy a vasútállomásokon a stabil, beépített rakodógépekrõl a MÁV, a mobil rakodógépekrõl a VOLÁN gondoskodott, *22–23. ábra*).

A gazdaságirányítás új rendszerében számtalan más változás is történt. Például 1968. január 1-tõl megszûnt a haszongépjármûvek forgalmazásával kapcsolatos kiutalásos rendszer. Már ebben az évben 1120 darab haszongépjármûvet értékesítettek 1770 millió forint értékben. A vételár szerinti megoszlás az egyes szektorok között: AKÖV: 24,6%, Célfu-k: 10,9%, Mezõgazdaság: 13,7%, Közületek: 50,8% volt.[36]

A közhasználatú autóközlekedés szervezetében gondoskodni kellett a vállalaton belüli anyagi érdekeltségi rendszer kialakításáról azért, hogy az üzemegységek érdekei összeegyeztethetõk legyenek a vállalat érdekeivel. A gazdasági mechanizmus reformjának bevezetésével felgyorsult az üzemegységi háló-

zat fejlesztése. Megváltoztak a belföldi és nemzetközi szállítmányozással kapcsolatos igények is. A közlekedés politikai koncepció a fejlődésnek ezen a téren is tág teret biztosított. (Például a fuvarozási-szállítmányozási lánc kialakítása. *24. ábra*) A Koordináló Bizottság 1969. február 21-én tartott ülésén, majd az ezt követõkön is határozottan, lépésrõl lépésre tárgyalta a közlekedés politikai koncepció célkitûzéseinek végrehajtását. Ennek ellenére szaporodtak azok a vizsgálati anyagok, amelyek elõterjesztésének határideje lejárt és komoly viták alakultak ki az útépítéshez és korszerûsítéshez szükséges költségek elõteremtésével kapcsolatba is.[37]

A megyei szállítási bizottságok is rendszeresen tárgyalták a koncepció végrehajtásával kapcsolatos feladatokat és szorosan együttmûködtek a Közlekedéstudományi Egyesület helyi szervezetével is.[38]

A korábbi években tartott országos ún. fuvarelosztó értekezletek az új gazdaságirányítási rendszerben kötetlen, rugalmas megbeszélésekre alakultak át. Ezeken a tanácskozásokon a zöldség-gyümölcsforgalom, a vasúti fel- és elfuvarozások, az elõszállítások, az autóközlekedési vállalatok üzleti és árpolitikájának, valamint a távolsági fuvarozások szervezésének kérdéseit tárgyalták meg.[39]

1968. június 1-tõl a Posta-vezérigazgatóság és az Autóközlekedési Tröszt között létrejött megállapodás alapján országosan 2139 postahivatalban Darabáru Tájékoztató Szolgálat kezdte meg a mûködést. A posta dolgozója a legfontosabb darabáru-fuvarozással kapcsolatos tudnivalókról adott felvilágosítást. A posta-AKÖV együttmûködés további elõsegítése érdekében 1969 elején komplexbrigádokat alakítottak. Ezek a komplexbirágdok voltak hivatva elõsegíteni az új közlekedéspolitikai koncepció célkitûzéseit a posta és az AKÖV-ök együttmûködésében.[40] A Közlekedéstudományi Egyesület, a Gépipari Tudományos Egyesület és a MTESZ Központi Anyagmozgató Bizottsága 1969. május 21-én *A konténerizáció hazai fejlesztése* címmel ankétot rendezett a Technika Házában. Az ankéton mintegy 250 résztvevõ tájékoztatást kapott a konténerizáció jelenlegi helyzetérõl, a még feloldásra váró ellentmondásokról, a koordinációs és kooperációs feladatokról. Megállapították, hogy a konténerizáció forradalom a szállításban, abból kimaradni nem lehet, csak elmaradni[41]. *(25–31. ábra)*

A Központi Szállítási Tanács 1969. június 14-én tartott ülésén a rakodólapos áruforgalom helyzetét és kiterjesztésének lehetõségeit tárgyalta. *(32–33. ábra)* Ekkor már világszerte a gyárakban a szalagról lekerülõ kész- és félkész termékeket azonnal rakodólapra helyezték. A rakodólap lehetõvé teszi a gépi anyagmozgatást, csökkenti a rakodási idõt, jelentõs munkaerõ takarítható meg. A MÁV-val 1964 óta 45 fuvaroztató kötött csererakodólapos forgalomra megállapodást, de csak 27 mögött állt tényleges forgalom. Az országban ekkor mintegy 2 millió rakodólap volt, de csak 503 ezer volt forgalomban. A Központi Szállítási Tanács ilyen körülmények között halaszthatatlannak tartotta a rakodólapos áruforgalom fejlesztését.[42]

1969-ben ismét megalakították a Mezõgazdasági Operatív Bizottságot azzal a feladattal, hogy hétrõl-hétre elemezze egyrészt az eltelt napok tapasztalatait, másrészt pedig felmérje a következõ heti igényeket és kielégítésük módját. A Bizottságnak a rendelkezésre álló eszközöket kihasználva, de adminisztratív intézkedések nélkül, az új gazdaságirányítási rendszernek megfelelõen kellett a rendkívüli mértékben megnövekedett forgalom zavartalan lebonyolítását biztosítani. *(34. ábra)*

A Központi Szállítási Tanács többek között megállapította, hogy rendkívüli mértékben romlott a fuvaroztató vállalatok és üzemek rakodási készsége, tûrhetetlenül alacsony a hétvégi gépkocsifoglalkoztatás, kevés a vasárnapi berakások száma, sok helyen a hét

végén a rakodási munka szinte teljesen leáll, a vállalatok kirakási munkája rendkívül lassú, ami rendkívüli nehézségek elé állítja az érdekelt közlekedési ágakat. Ilyen körülmények között kellett az érintett szakembereknek megtanulni, hogy milyen módszerekkel, milyen módon lehet az új gazdasági rendszer keretében a nyári-õszi forgalmat lebonyolítani. A bizottságok munkájára a megváltozott körülmények között nemcsak hogy szükség van, hanem hatékonyságukat is fokozni kell.[43]

A KPM vezetõsége 1964 óta évente legalább egy alkalommal megtárgyalta a fõvárosi, a megyei és a megyei jogú városi párt- és tanácsi szervek vezetõivel a közlekedés és a hírközlés idõszerû problémáit. Ezeknek a tanácskozásoknak az volt a közvetlen céljuk, hogy

- a közlekedéssel szemben támasztott országos és megyei igények a közlekedés fejlesztése során mindjobban összhangba kerüljenek,
- a megyei vezetõk részletes tájékoztatást kapjanak az egész ország közlekedésének alapvetõ problémáiról, fejlesztésének irányairól,
- közös munkával, közös erõfeszítéssel minél hatékonyabban használják fel a rendelkezésre álló anyagi forrásokat a közlekedés színvonalának javítására.

* * *

A közlekedéspolitikai koncepció célkitûzéseit és azon belül elsõsorban a vasút racionalizálásával kapcsolatos konkrét megyei programot a KPM vezetõsége 1967 június–júliusában tárgyalta meg a megyei párt- és tanácsi vezetõkkel. E tárgyalássorozat után került sor a KPM illetékes fõosztályainak közremûködésével elõkészített koncepciónak és programnak a végrehajtó bizottsági ülésen való megtárgyalására. Minden végrehajtó bizottsági ülésen és tanácsülésen részt vettek a minisztérium felelõs vezetõi. Ezek után a közlekedés- és postaügyi miniszter olyan koncepciót tudott az országgyûlés elé terjeszteni, amelyet már elõzõleg elfogadtak a megyei pártbizottságok vezetõi és a megyei tanácsok. A koncepció végrehajtásával kapcsolatban szervezett tanácskozássorozat 1970 januárjában fejezõdött be. A tárgyalásokon a közúti közlekedéssel kapcsolatban elhangzottak az alábbiakban foglalhatók össze:

- a közúti közlekedés terén az utóbbi években számottevõ volt a javulás, de az autóbusz-közlekedés terén – különösen a városi közlekedésben – további feladat a zsúfoltság csökkentése,
- a személyszállítás kultúráltságának további emelése érdekében több megyében sürgették a meglévõ váróhelyiségek jobb karbantartását és újabbak építését,
- a közutak fejlesztése minden megyében fontos téma volt. Minden megyében sürgették az úthálózat fejlesztését, korszerûsítését, az építés ütemének gyorsítását. Szükségesnek tartották a városi átkelési szakaszok korszerûsítését, a nagyobb forgalmú közlekedési csomópontokon kétszintû keresztezések létesítését, a bekötõút-építési program befejezését és az összekötõ utak építésének megkezdését. Sürgették még a távbeszélõhálózat fejlesztését és a kis községi postaépületek felújításnak meggyorsítását is.

A körzeti vasútállomásokkal kapcsolatban javasolták, hogy a nagyobb forgalomnak megfelelõen minél elõbb kerüljön sor ezeken az állomásokon a rakodás gépesítésére, a raktárak és a rakodóterület korszerûsítésére és az odavezetõ utak felújítására.

Sok kérdésben olyan megállapodás jött létre, hogy ismételt vizsgálat alapján lehet csak végleges döntés hozni. Ezeket a vizsgálatokat az illetékesek elvégzik és a megállapodásban foglalt határidõre döntésre elõterjesztik.[44]

A megyei szállítási bizottságok rendszeresen tartott üléseiken folyamatosan meg-

tárgyalták, megvitatták a megye aktuális szállítási, fuvarpiaci helyzetét. Ezek ismertetése terjedelmes anyag lenne, de a részleteket az érdeklõdõk az 1970-es években megjelent Közlekedési Közlönyökben hétrõl-hétre figyelemmel kísérhetik. Áttekinthetõk azok a szervezési, fejlesztési intézkedések is, amelyeket a KPM tervezett és a lehetõségekhez mérten megvalósított. A tanulmányokból, cikkekbõl, heti híradókból az is megtudható, hogy egy-egy megye, vagy egy-egy közlekedési ág területén milyen feladatokat kellett megoldani, azokból mit valósítottak meg, milyen szervezési intézkedések történtek, milyeneket terveztek stb.

Az alábbiakban csak példaként válogattunk ezekbõl az információkból:

• A Zala Megyei Tanács VB 1970. február 25-én tartott ülésén megállapította, hogy a megyében megfelelõ törekvés volt a közlekedéspolitikai koncepció érvényesülésének biztosítására és a jelentkezõ operatív szállítási feladatok megoldására. A VB azt is megállapította, hogy a szállítóeszközök kihasználása nem megfelelõ, a csúcsforgalmi idõszakban torlódások tapasztalhatók és a korszerû rakodási feltételek hiánya gyakran akadályozza a jelentkezõ fuvarigények jobb kielégítését.[45]

• A KPM 1970. március 11-én Tatán tárgyalta meg *Az egységes darabáru-fuvarozás fejlesztése érdekében tett és teendõ intézkedések* címû elõterjesztést. Az értekezlet célja az volt, hogy számot adjon a darabáru-fuvarozás jelenlegi helyzetérõl, a megállapított hiányosságok megszüntetése érdekében tett intézkedésekrõl, s egyúttal ismertesse azokat a feladatokat, amelyek megoldása a közeljövõ programjában szerepel. Az értekezleten dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter elnökölt.[46]

• A Baranya megyei Tanács VB 1970 májusában Siklóson szállítási értekezletet tartott. Az elõadók megállapították, hogy a fuvarozók és a fuvaroztatók együttmûködésének fokozására a jelenlegi kapacitásszegény idõszakban feltétlen szükség van. A közúti gépjármûvek besegítésének fokozása a megyei szállítási feladatok teljesítésének elsõdleges feltétele. Külön kitértek a hétvégi munkaszüneti napok kirakási problémáira. Elmondták, hogy a vállalatok egy része már pénteken abbahagyja a munkát és csak hétfõn délben kezdi meg újra. Így többször elõfordulnak háromnapos kirakási késedelmek is. Az autóközlekedés tekintetében változatlanul probléma volt a gépkocsivezetõk és rakodómunkások hiánya.[47]

• 1970 májusában az Autóközlekedési Tröszt keretében jelentõs szervezeti változás történt. Külön Vasútforgalmi és Menetirányítási Fõosztályt létesítettek, amelynek keretében mûködött az Országos Diszpécser Szolgálat, a Vasúti Fuvarozásszervezési Osztály és a Darabárufuvarozási Osztály.[48]

• A Közlekedéstudományi Egyesület Vasútüzemi, Gépjármûközlekedési és Szállítmányozási Szakosztálya 1970. május 12-én és 13-án *A szállítási lánc fejlesztése* címmel konferenciát rendezett Miskolcon. A kétnapos konferencia vitaanyagát dr. Zahumenszky József foglalta össze. Többek között kitért arra, hogy a szállítási lánc szervezése összetett közlekedési feladat, de ezzel azért idõszerû most foglalkozni, mert Hazánkban most van kialakulóban az egységes közlekedési rendszer, és még sok feladatot kell megoldani.[49]

• A Központi Szállítási Tanács 1970. június 12-én a darabáru-továbbítási rendszer fejlesztésével foglalkozott. A vasúti darabáru forgalom körzetesítése 1966-ban kezdõdött. Ennek során 1041 vasútállomás helyett 176 körzeti állomásra összpontosították a darabáru forgalmat, 57 önálló darabárus felvételi és kiszolgáltatási helyet tartottak meg és mintegy 200 iparvágányon kezeltek darabárut. A KPM fõleg a Központi Népi Ellenõrzõ Bizottság észrevételei és az eltelt évek tapasztalatai alapján továbbfejlesztette a da-

rabáru-fuvarozási rendszert és elrendelte, hogy 1971. január 1-tõl a darabáru forgalom szervezését és lebonyolítását szállítmányozó jogkörrel és felelõsséggel az Autóközlekedési Tröszt végezze. A darabáru továbbítása az AKÖV választása szerint közvetlen közúti ún. Volán-expressz járatokkal, vagy vasúti gyûjtõkocsikkal történhet. Az átállással kapcsolatban az AKÖV már 1970. június 1-tõl a sajátszervezésû darabárut Budapest és Békéscsaba, Debrecen, Eger, Győr, Kaposvár, Miskolc, Nyíregyháza, Pécs, Szeged, Szolnok és Szombathely viszonylatban vasúton, gyûjtõforgalomban továbbította.[50]

• A Központi Szállítási Tanács 1970. augusztus 18-án dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter elnökletével ülést tartott. Az ülésen a közúti szállítással kapcsolatban megvitatták a közületi tehergépkocsik fokozott mértékû bevonását a közhasznú fuvarozási feladatok ellátásába. Ekkor az ország tehergépkocsi állományának mintegy kétharmada közületi, vállalati vagy üzemi tulajdonban volt. A Központi Szállítási Tanács keretében kialakult egyöntetû álláspont szerint a közületi tehergépjármûvekkel kapcsolatos feladatokat a megyei szállítási bizottságoknak kell ellátniuk. A közületi tehergépkocsikat szeptember 1-tõl december 1-ig gépkocsivezetõvel együtt havonta legfeljebb öt napra vehették igénybe az üzemeltetõkkel történt elõzetes megbeszélés alapján. A gépkocsik igénybevétele nem gátolhatta az érdekelt vállalat, üzemtermelési tevékenységét és az igénybevett gépkocsikat elsõsorban zöldség-gyümölcsszállításra, valamint az építkezések anyagellátására kellett felhasználni.[51]

• Az Autóközlekedési Tröszt vezérigazgatója a közúti fuvarozási igények kielégítése és a feszült fuvarozási helyzet enyhítése céljából 1970. október 10-én, 11-én és 17-én, 18-án, szombaton és vasárnap az egész ország területén rendkívüli fuvarozási mûszakot rendelt el[52]. *(35–36. ábra)*

• A Központi Szállítási Tanács 1970. december 15-én dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter elnökletével ülést tartott, amelyen megtárgyalták az õszi forgalom lebonyolításával és a jövõ év elsõ negyedévének szállítási feladataival kapcsolatos kérdéseket. Az ülés felszólalói mélyrehatóan elemezték a közúti szállítás problémáit. Ezzel kapcsolatban Tapolcai Kálmán, a VOLÁN Tröszt vezérigazgatója utalt arra, hogy a VOLÁN vállalatok igyekeznek megbízóikkal mind a két fél számára elõnyös szerzõdést kötni, de közúti szállítási feladatok rendkívül nagyok, az igények sok helyen meghaladják a rendelkezésre álló kapacitást. Fontos lenne, hogy a felek meghatározott feladatra kössenek szerzõdést, mert akkor biztosítható lenne a rendelkezésre álló jármûpark jó kihasználása.[53]

• A megyei szállítási bizottságok 1971-ben is megtartották üléseiket. Csongrád megyében március 17-én a Megyei Tanács székházában Kovács Imrének, a Megyei Tanács VB elnökhelyettesének vezetésével megtartott ülésen megjelent Csoltó László, a Központi Szállítási Tanács titkára, dr. Zahumenszky József, a VOLÁN Tröszt vezérigazgató-helyettese és Szabó Sándor, az MSZMP Csongrád Megyei Bizottságának osztályvezetõje. Az ülésen részletesen elemezték a Megyei Szállítási Bizottság elmúlt évi munkáját, valamint a közút és a vasút 1971. évi feladatait. Csongrád megyében az áruszállítás mellett fokozott mértékben kellett a személyszállítás körülményeinek javításával is foglalkozni. Az ülésen megvitatták a közlekedéspolitikai koncepció megvalósításával kapcsolatos kérdéseket is. Többek között azt, hogy a szegedi körzeti pályaudvar Kiskundorozsma állomáson történõ kiépítésével együtt hogyan lehetne a már elavult Tisza pályaudvart megszüntetni.[54]

* * *

A *Közlekedési Közlöny* évrõl évre rendszeresen közölte az áruforgalom körzetesítésével és a kisforgalmú vasútvonalak megszûntetésével, forgalmának közútra terelésével kapcsolatos elemzéseket, feltárásokat, vitákat és tapasztalatokat. Ezenkívül még sok más kérdésre is választ kapunk a lapban. Figyelemmel kísérhetõ közlekedési áganként:

- a személyszállítás, az idegenforgalom, az utasellátás *(37–40. ábra)*,
- a fuvarozási-szállítási technológia, a fuvarozási lánc *(41–42. ábra)*,
- a piackutatás, a marketing,
- az egységrakomány képzés, a konténerizáció,
- a csomagolás, raktározás, rakodás *(43. ábra)*,
- a jármûpark alakulása, a szerviz,
- a közlekedésbiztonság,
- a különbözõ jogi *(44. ábra)* és üzemi szabályozás szükségessége, eseményei, problémái, fejlesztésük iránya és lehetõsége.

* * *

Az elmúlt évek során sok közlekedéstörténeti tanulmány jelent meg a *Belvedere Meridionale* hasábjain. Ezek feldolgozása azonban a Iisztelt Olvasókra vár. Bízunk abban, hogy lesznek olyanok is, akik tovább folytatják ezt a munkát. Befejezésül még két témára visszatérünk. Az V. részben a hõskori munkaversenyt, a VI. részben a közhasználatú autóközlekedés dolgozóinak és a vállalatok, üzemek gépjármû-ügyintézõinek oktatását, képzését foglaljuk össze.

Jegyzetek

[1] Közlekedési Közlöny, 1966/1. sz. I. 2.

[2] 1966-ban mintegy 450 olyan vasútállomás volt az országban, amelyek napi átlagos kocsiforgalma maximum 3 kocsi volt. Ezeknek az állomásoknak a fenntartása nem volt célszerû, ezért a legalkalmasabb helyen levõ vasútállomások bõvítésével központi (körzeti) pályaudvarok létesítését írták elõ. Ezekrõl a pályaudvarokról tehergépkocsival juttatták el az árut a rendeltetési helyre, illetve a feladótól a körzeti pályaudvarra. A közhasználatú autóközlekedés már korábban is jelentõs szerepet vállalt a vasútállomási el- és odafuvarozásban. 1964-ben 617 959, 1965-ben 642 298 vasúti kocsit kezeltek.

[3] *Közlekedési Közlöny*, 1966/4. sz. I. 23.

[4] *Közlekedési Közlöny*, 1966/7. sz. II. 13.

[5] *Közlekedési Közlöny*, 1966/8. sz. II. 20.

[6] A 2/1966. (Közl. Ért. 1.) KPM-SZÖVOSZ sz. együttes utasítással létrehozott képviselet elnevezése: … sz. AKÖV KPM Áru- és Menetirányító Szolgálat képviselet. Szakmai felügyeletét és ellenõrzését a KPM közúti Áru- és Menetirányító Szolgálat végezte (*Közlekedési Közlöny*, 1966/9. sz. II. 27.)

[7–8] *Közlekedési Közlöny*, 1966/13. sz. III. 27.

[9–10] A különbözõ teherbírású tehergépjármûvek azonos értékû kihasználása esetén megállapítható, hogy azonos szállítási teljesítmény eléréséhez – azonos szállítási távolság és fajlagos állásidõ mellett – a teherbírási nagyságrend változásával fordított arányban álló hasznos futásteljesítményre van szükség. Az átlagos szállítási távolság értékének növekedése a menetidõ arányának változásával hat a szállítási teljesítmény alakulására. (Befolyásolják még pl. az útviszonyok, akadályok is.) A szállítási teljesítményt a fajlagos állásidõ is befolyásolja. A rakodási idõ a fuvaridõt csökkenti. A fajlagos állásidõt gépesítéssel lehet csökkenteni, ami idõkorlát esetén növeli a szállítási teljesítményt. Ha a rakodás gépesítésére nincs lehetõség, idõkorlát esetén kisebb teherbírású gépjármûvet kell alkalmazni. A gépjármû kihasználásának optimális esete az lenne, ha oda és vissza útban egyaránt kihasználva közlekedne, de erre a gyakorlatban csak ritkán van lehetõség. Ezt fuvarozásszervezéssel lehet megoldani. A jármûvek teherbírásának kihasználását a szállításra kerülõ áru fajsúlya és térfogatsúlya határozza meg. Univerzális felépítménynyel rendelkezõ gépjármûvek kihasználtsága így a szállított áruféleségek összetételétõl függ. (*Közlekedési Közlöny*, 1966/18. sz. V. 1.)

[11] *Közlekedési Közlöny*, 1966/22. sz. V. 29.

[12–13] 1965. augusztus, szeptember és október hónapban a KPM Autófelügyelete mintegy 6000 termelõszövetkezeti tehergépjármûvet ellenõr-

zött és azok több mint 20%-ánál szabálytalanságot állapított meg. Az ellenőrzött tehergépjárművek több mint 16%-a ellen szabálysértési eljárást kellett lefolytatni. Az érdekelt szervek már régóta vitatják az elvégezhető fuvarozások mértékét és lebonyolításának formáját. Ennek eredményeként született meg az 1/1966. FM–KPM sz. együttes rendelet, aminek alapján a mezőgazdasági termelőszövetkezetek melléküzemági tevékenységként fuvarozást is végezhetnek, amihez AKÖV menetlevelet kellett használni. Az első három hónapban (1966. VII–VIII–IX. hó.) 592 mezőgazdasági termelőszövetkezet igényelt AKÖV menetokmányt más részére végzett fuvarozáshoz. Ezek a termelőszövetkezetek 53 089 darab menetokmányt kaptak. A rendelet értelmében a tárgynegyedévet követő hónap 20-ig a menetlevelekkel az illetékes autóközlekedési vállalat felé el kellett számolni. November 10-ig az igényelt menetlevelekből csak 9179 darab menetlevél került elszámolásra, 367 termelőszövetkezet pedig nem tett eleget elszámolási kötelezettségének.

1966. augusztus, szeptember és október hónapban a KPM Autófelügyelete 16700 termelőszövetkezeti tehergépjárművet ellenőrzött és azok 11%-ánál állapított meg szabálytalanságot. A szabálytalanságok túlnyomó része még mindig a jogtalan fuvarozásokból, az indokolatlan körzethatár-túllépésből és a menetlevél szabálytalan használatából származott. A mezőgazdasági termelőszövetkezetek fuvarozásait szabályozó rendelet korlátozó intézkedése volt, hogy fuvarozás nem végezhető központosított fuvarozási rendszerbe bekapcsolt helyekről. Ezt a korlátozást a Központi Szállítási Tanács Titkársága 196/1967. KSZTT rendeletével feloldotta. Ennek megfelelően valamennyi mezőgazdasági termelőszövetkezet a központosított fuvarozási rendszerbe kapcsolt helyeken, illetőleg helyekről korlátlanul végezhet szállítási tevékenységet. Ez volt az első intézkedés a közhasználatú autóközlekedés monopolhelyzetének megszüntetése érdekében.

(*Közlekedési Közlöny*, 1966/27. sz. VI. 3. és 1967/11. sz. III. 12.).

[14] *Közlekedési Közlöny*, 1966/31. sz. VII. 31.

[15] *Közlekedési Közlöny*, 1966/37. sz. IX. 11.

[16] 1966 végén már 181 MÁV–AKÖV komplexbrigád működött az országban. A darabáru-fuvarozás átszervezése 1966. január 1-én kezdődött és 1967. szeptember 1-én fejeződött be. Az átszervezés a következő ütemben történt:

1966. január 1. Baranya megye,

1966. április 1. Vas megye,

1966. november 1. Somogy, Tolna, Veszprém, Zala megye,

1967. január 1. Fejér, Győr-Sopron, Komárom megye,

1967. április 1. Bács-Kiskun, Heves, Pest megye és Budapest,

1967. június 1. Borsod-Abaúj-Zemplén, Csongrád, Nógrád, Szolnok megye,

1967. szeptember 1. Hajdú-Bihar, Békés, Szabolcs-Szatmár megye.

Az autóközlekedés az átszervezés után az ország 3403 helységébe fuvarozta háztól-házig a küldeményeket. (A vasút az átszervezés előtt 176 vasútállomáson végzett *háztól házig* fuvarozást.) Az ország első személy- és darabáru-fuvarozást végző vegyesjáratai 1967. május 1-jén indultak meg Zalaegerszeg–Zalaszentgrót, Szombathely–Kőszeg és Győr–Mosonmagyaróvár viszonylatban (*Közlekedési Közlöny*, 1966/50. sz. XII. 11. és 1967/36. sz. IX. 3.).

[17] *Közlekedési Közlöny*, 1967/7. sz. II. 12.

[18] *Közlekedési Közlöny*, 1967/26. sz. VI. 25. és a 11/6/1967. VI. 8. KSZT határozat, valamint a 760588/1967. KPM Végrehajtási utasítás: uo. 1967/27. sz. VII. 2.

[19] *Közlekedési Közlöny*, 1967/27. sz. VII. 2.

[20] *Közlekedési Közlöny*, 1967/44. sz. X. 29.

[21] *Közlekedési Közlöny*, 1967/46. sz. XI. 12.

[22] *Közlekedési Közlöny*, 1967/51. sz. XII. 17.

[23] *Közlekedési Közlöny*, 1968/1. sz. I. 7.

[24] *Közlekedési Közlöny*, 1968/4. sz. I. 8. A KSZT 27/14/1967. sz. határozatával megszüntette az adminisztratív úton biztosított központosított fuvarozást. A Nógrád megyei Szállítási Bizottság április 8-án tartott ülésén úgy határozott, hogy Salgótarjánban a TÜKER-telepen a központosítást továbbra is fenntartja.

[25] *Közlekedési Közlöny*, 1968/6. sz. II. 11.

[26] Kaposvár körzeti állomás megnyitásával megszűnt Bárdudvarnok, Cseréfa, Kaposmérő, Kaposújlak, Magyaratád, Orci, Patalom, Répáspuszta, Szentbalázs, Toponár és Zimány községek kocsirakományú áruforgalma.

Karcag körzeti állomás megnyitásával Berekfürdő, Cserhát, Karcagi puszta és Karcag vásártér kocsirakományú áruforgalma szűnt meg.

Kaposvár és Karcag körzeti állomások nem a rendszer gazdaságosságát voltak hivatva igazolni, hanem elsősorban a fuvarozó és a fuvaroztató közötti új viszony kialakításához nyújtottak segítséget. (Közlekedési Közlöny, 1968/8. sz. II. 25.)

[27] Közlekedési Közlöny, 1968/9. sz. III. 3.

[28] Közlekedési Közlöny, 1968/14. sz. IV. 7.

[29] Közlekedési Közlöny, 1968/21. sz. V. 26.

[30] Közlekedési Közlöny, 1968/24. sz. VI. 16.

[31] Közlekedési Közlöny, 1968/26. sz. VI. 30.

[32] A mezőgazdasági, élelmiszeripari és erdészeti ágazatok közös felügyelet alá vonásával az ország gépjármű-kapacitásának jelentős része egy minisztérium felügyelete alá került. Számokban ez azt jelentette, hogy az AKÖV-állomány csaknem 60%-ának megfelelő tehergépkocsi kapacitás és 67563 pótkocsi állt e három ágazat rendelkezésére. Ezenkívül a mezőgazdasági termelőszövetkezetekben 68 ezer kettős fogat is volt. (Az ÉPFU 1800 tehergépjárművel és 900 lófogattal rendelkezett. Közlekedési Közlöny, 1968/36. sz. IX. 8.)

[33] Közlekedési Közlöny, 1968/39. sz. IX. 29.

[34] Közlekedési Közlöny, 1968/45. sz. XI. 10.

[35] Közlekedési Közlöny, 1969/4. sz. I. 26.

[36–37] Közlekedési Közlöny, 1969/9. sz. III. 2., 19. sz. V. 11. és 24. sz. VI. 15.

[38] Közlekedési Közlöny, 1969/12. sz. III. 23.

[39] Közlekedési Közlöny, 1969/15. sz. IV. 13.

[40–41] Közlekedési Közlöny, 1969/22. sz. VI. 1. A MASPED 1969. december 17-én konténeres szakmai bemutatót tartott Pápán.

[42] A Központi Szállítási Tanács 1969 júliusában a Szigetvári Konzervgyárban kísérleti rakodólapos rakodási bemutató tartott. A bemutatón a résztvevők a feladótól a címzettig figyelemmel kísérhették a rakodólapon elhelyezett küldemény útját. (Közlekedési Közlöny, 1969/25. sz. VI. 22.)

[43] Közlekedési Közlöny, 1969/33. sz. VIII. 17.

[44] Közlekedési Közlöny, 1970/10. sz. III. 8.

[45] Közlekedési Közlöny, 1970/11. sz. III. 15.

[46] Közlekedési Közlöny, 1970/12. sz. III. 22.

[47] Közlekedési Közlöny, 1970/19. sz. V. 10.

[48] Közlekedési Közlöny, 1970/20. sz. V. 17.

[49] Közlekedési Közlöny, 1970/21. sz. V. 24.

[50] Közlekedési Közlöny, 1970/25. sz. VI. 21.

[51] Közlekedési Közlöny, 1970/35. sz. VIII. 30.

[52] Közlekedési Közlöny, 1970/42. sz. X. 18.

[53] Közlekedési Közlöny, 1970/51. sz. XII. 20.

[54] Közlekedési Közlöny, 1971/13. sz. III. 28.

Képek és ábrák melléklete

Nagyobb mértékben vállalja át a közúti közlekedés a távolsági fuvarozásokat a vasúttól!

A Közlekedési- és Postaügyi Minisztériumban f. évi november hó 5-én a közhasznúsítási szolgáltatóhelyek vezetői, a közúti tehergépjárműveket üzemeltető vállalatok felügyeleti szervének a képviselői, továbbá az érdekelt minisztériumok és országos főhatóságok közötti munkaértekezlet keretében megvitatták.

A tanácskozás feladata az volt, hogy megbeszélnek — időben — a téli és a korai tavaszi közúti forgalomra való felkészülést, a egyúttal megvizsgálják azt is, milyen segítséget nyújthat a jövő év során a közúti közlekedés a vasút számára. Az értekezlet résztvevői egyúttal a jövő évi nyári-őszi forgalomra kapacitáson egyen kérdéseket is megvitatta.

A tanácskozáson Kiss Dezső közlekedési- és postaügyi miniszterhelyettes tartott beszámolót. A miniszterhelyettes a téli közúti megfelelőségre, hogy az idén az idő a közúti közlekedés átszervezésében teljesítette átszervezési feladatait, s az egyben biztosítják az év hátralevő részében még várható igények kielégítése tekintetében is. A munka sikerét fűzöt az tette lehetővé, hogy — a korszerű fuvarozás módszerek szélesebb körű használata mellett — a közhasznúsító feladatok elvégzésébe szinte nagyobb mértékben kapcsolódtak be a mezőgazdasági üzemek és az egyéb közüzletek. Ily módon számos, az idő, illetőleg kihasználatlan fuvarozási kapacitás hasznosítása vált lehetővé. A jó munka eredményeként szinte sikerült az év elején a szállítási mértékben még mutatkozott kapacitáshiány pótolni.

Az eddig eredmények jelentőségét bizonyítja az a körülmény, hogy a fuvarozási kapacitás emelési törekvése nem adminisztratív intézkedésekkel történt. Elsősorban megegyezéssel, megfelelő anyagi ösztönzéssel, magas szervezési szervezési munkával vált lehetővé az országos tehergépjármű-állományának a megjelölése az árszabályi feladatok bátorítóan elvégzése érdekében.

A beszámoló a szóra kitűzött feladatokkal kapcsolatban hangsúlyozta, hogy téli, továbbá általában a jövő év során, az eddigieknél még nagyobb mértékben kell biztosítani a közúti fuvarozó vállalatok gépkocsijainak szervezett felkészülését. Ennek egyrészéhez a téli hónapok során a mezőgazdasági üzemek és a közüzletek fuvarozási kapacitását elő kell készíteni a jövő évi nagy forgalom lebonyolítására.

Különösen fontos, hogy a közúti közlekedés a jövő évben — az eddigiekhez képest — nagyobb mértékben biztosítsa a vasút tehermentesítését. Ennek keretében fokozni szükséges, hogy a távol távolsági vasúti fuvarozásokat a közúti közlekedés bonyolítsa átvállalja. Emellett — a rövidtávú fuvarozásokról — le kell kapcsolni a vasút fel- de elfuvarozásokat és a lehetőségekhez képest a kiszerelés közúti árszállításra kell berendezkedni.

A várható nagy feladatok sikeres teljesítése végett továbbra is szükség van a fuvarozási, valamint a tehergépkocsikat üzemeltető szervek megjelölő segítségére, szükséges egyszerűsítési intézkedésekre. Ennek keretén belül nagy gondot kell fordítani a fuvarozások tervszerűségének biztosítására, s ebben a vonatkozásban a fuvarozási üzemek és vállalatok részére még sok a tennivaló. Befejezésül a miniszterhelyettes hangsúlyozta még, hogy a jövő évben is várható anyag- és alkatrészhiányt részben gépkocsi-selejtezésekkel kell csökkenteni. Kár például, értékes anyagokat és alkatrészeket olyan tehergépkocsikba beépíteni, amelyek általában műszaki állapotuk folytán egyébként is gyakran üzemképtelenek.

Az értekezlet résztvevői megvitatták az elhangzottakat és a téli közúti közlekedést megelőző intézkedési szervezési munkálatait. A beszámolóban hangsúlyozták, hogy a jövő évre vonatkozóan tovább kell fokozni a munka tervszerűségét, a fuvarozók és a fuvaroztatók közúti együttműködését, elsősorban a vállalatok és üzemek termelési feladatainak elhárítása érdekében.

A közúti ellenőrzés tapasztalatai

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Autófőfelügyelete a közelmúltban, október 5-én, országos értekezletet hívott össze, azzal a céllal, hogy azon a közúti ellenőrök megvizsgálják a közúti ellenőrzések során szerzett tapasztalatokat. A tanácskozáson a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium küldöttei is részt vettek.

Az értekezleten elhangzottakból kitűnt, hogy az országúti ellenőrzések során a helytelen fuvarszervezések, indokolatlan üresen-fuvarozások, ugyanezek indokolatlan lassulásának tömegével találkoznak és nagy számban fordulnak elő helytelenül kiadott szállítási igazolás vagy jogosulatlan vállalatvezetői nyilatkozat alapján végzett fuvarozások is. Mindez azt bizonyítja, hogy a szabályszerűtlen eljárások során kizárólag büntetések eggyszerűbben nem szüntethetők meg a közúti közlekedésben, nem szüntethető meg az itt felmerülő bűnösségeket. A statisztikák vizsgálva ugyanis megállapítható, hogy a gépjármű-állomány növekedésével párhuzamosan, sőt annál nagyobb mértékben mutatkoznak szabálytalanságok a közúti fuvarozásokkal kapcsolatban.

A fentiek bizonyítják helyesnek azt az érdekelt felügyeleti szervek nem járnak el mindig megfelelő gondossággal az irányításuk alá tartozó vállalatok és üzemek gépjárműveinek ellenőrzése során. Gyakori az is, hogy az Autófőfelügyelet által levezényelt szabályszerűségi bizottságok mellett a külön fegyelmi felelősségre vonást elmulasztják.

Az értekezlet résztvevői a fővárosi közúti rendőrtisztek, hogy a fuvarozások szervezése a közúton ma még nem kielégítő. Ebből következik például az is, hogy visszatérő gyakorlat a bonyolódó fuvarozások. Emellett az ellenőrök gyakran elfelejtenek meg kérni feltételeket, amelyek célja az, hogy az érdekeltek nem tartják meg a bejelentésben vállalt szabályokat. Ugyanezek gyakorlat az indokolatlan sürgősségi igazolások is.

Az értekezlet résztvevői hangsúlyozták, hogy a szabálytalanságok megszüntetése érdekében különösen fontos a területileg illetékes szervek jó munkája. Ebben a vonatkozásban a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Autófőfelügyelete szerint a megyei szállítási bizottságok hatékony segítségére is. Ennek érdekében a közúti ellenőrök utasítást kapnak, hogy az általuk feltárt szabálytalanságokat a területileg illetékes Megyei Szállítási Bizottság tudomására hozzák.

Az előbbiekben vázolaszlen nagy szükség van az érdekelt felügyeleti szervek, a minisztériumok és országos illetőségek hatékony támogatására, közbelépésére is. Ezáltal nem képzelhető el, hogy a közúti fuvarozások terén tapasztalható szabálytalanságokat illetően számottevő javulás következzék be. Remélik, hogy a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Autófőfelügyelete a társaikkal és a helyi szervekkel egyetértésben más és más kedvező eredményeket ér majd el ezen a téren.

1. ábra (az előző oldalon)
1964 NOVEMBERÉBEN AZ AUTÓKÖZLEKEDÉS VEZETŐI, A FUVAROZTATÓK KÉPVISELŐI ÉS A MINISZTÉRIUMOK, FŐHATÓSÁGOK KIKÜLDÖTTEI NAGY JELENTŐSÉGŰ TANÁCSKOZÁST TARTOTTAK

2–3. ábra (felül és balra)
A KÖZÚTI FUVAROZÁS ADMINISZTRATÍV KORLÁTOZÁSÁT MÁR SEM FELHÍVÁSSAL, SEM SZIGORÚ INTÉZKEDÉSEKKEL NEM LEHETETT BETARTATNI

4. ábra MEGYÉNKÉNT IS TÖBB HASONLÓ ELŐKÉSZÍTŐ TELEPRŐL KELLETT A FUVAROZÁST LEBONYOLÍTANI

A magánfuvarosok foglalkoztatásáról

Az árutermelő termelőszövetkezetek [illegible] szükséglete [illegible] az országban rendelkezésre álló fuvarozási kapacitás olyan felmérése és hasznosítása a mezőgazdaság erőforrásai [illegible] szervezetek fuvarozásába.

A magánfuvarozók tevékenységének a rendszeres ellenőrzése, működésük időközi felülvizsgálata, ellátása a magánfuvarozók lehetőségeinek a szabályozása a helyi államigazgatási szervek hatáskörébe tartozik. Ebben a vonatkozásban célszerű lenne, hogy a megyei tanácsok — egyetértésben a megyei szállítási bizottságokkal, illetőleg az erőforrásokkal vállalkozókkal — módszertani gondoskodjanak a magánfuvarozók tevékenyége gazdaságos lebonyolításáról.

Célszerűnek tapasztalhatjuk ellátásunkban elfogadott elgondolás, hogy — figyelembe véve az állami fuvarozási hagyatékot — a magánfuvarozók tevékenységére csak még szükség van, elsősorban a lakosság, de szükséges korszerűsítésben az állami vállalatok és szervek igényeinek a jó kiszolgálása érdekében. A magánfuvarozó-igazgatóságok kialakítása azonban csak azok szám elérő tartani, hogy az adott helyen a rendelkezésre álló szükségszerű, célfuvarozási, további közúti fuvarozótőkéjét milyen mértékben képes a jelentősebb igények kielégítésére. Amennyiben az igények meghaladják a rendelkezésre álló fuvarozási-kapacitást, igazgatóságok kialakítása helyett célszerű lenne a magánfuvarozók foglalkoztatását. A kérdések azt a szakmai részét a megyei szállítási bizottságoknak kell megvizsgálniok, és megfelelő álláspontot kialakítva kell javaslatot előterjesztenük az igazgatóság kialakítására lehetőséget tanácsi szerv számára.

Célszerűnek tapasztalhatjuk figyelembe venni az is, hogy egyes vasútállomás közelében lehet más szervezetek — egyébként szervezetek — felajánlása magánfuvarozóknak elvégzésére. Ezt a gyakorlatot követi az országban sok helyütt az élelmiszer kereskedő szerv.

A magánfuvarozóknak ügyelniük az ellátásban szerepe figyelembe kell venni azt, hogy a fuvarozási feladatok egy részét — például egyre rövid távolságú fuvarozások — célszerű fuvarozásszervezési eszközök vagy a legszükségesebb esetben. Az állami fuvarozó vállalatok vissza vár más szervezetekben rendelkezésre álló egyéb fuvarozóeszközöket, ezért is szükséges a magánfuvarozási lehetőség kialakítása.

Tapasztalataink szerint biztosítandóvá, hogy a magánfuvarozók tevékenységét az érdekelt szervek rendszeresen ellenőrizzék. Különösen a hatósági hatáskörre vonatkozóan kiadott rendelkezések, továbbá az érvényes díjszabási megállapítások a folyamatos ellenőrzésre van szükség. Ezek mellett elkerülni kell azt is, hogy a magánfuvarozók az időszakra vonatkozó kihasználtságukat maradéktalanul megtartják-e?

Az időszakosan kapacitáson felszínen ellátásban a megyei tanácsok tartjuk-felszínelnek a szükségszerű. Szükséges lesz bizonyos megvizsgálniok azt, hogy az iparszerű díjszabási rendszerű magánfuvarozók tevékenysége milyen szempontból megfelel-e a kitűzött jogszabályoknak vagy egyéb közösségi célkitűzéseknek. Vizsgálniok kell azt is, hogy a magánfuvarozók milyen feladatokat látnak el, megtartják-e a működési körüknek vonatkozó rendelkezéseket?

Ismeretes, hogy az autóbuszközlekedés válsága jelenleg is több okra kiterjedő megoldásra szorul, amelynek a végrehajtása bizonyos fuvarozókkal gazdaságosabb volna. Szükséges ezért megvizsgálni azt is, hogy egyes helyeken a szervezett központosított fuvarozásokba — például a tanácsülésre, a központosított vasúti fel- és elfuvarozás — milyen mértékben lehet bevonni a magánfuvarozókat.

Összegezve az eddigieket: feltétlenül szükség van arra, hogy a magánfuvarozók is bekapcsolódjanak a népgazdaság szervezőjébe, különösen korszerű szállítási rendszerünk lebonyolításába. Ezen a téren a megyei szállítási bizottságokra vár a feladat, hogy a helyi körülmények és adottságok szerepeltetése után a megfelelő álláspontot és gyakorlatot kialakítsák.

Megvannak-e mindenütt az előfeltételek a megyei szállítási bizottságok jó munkájához?

A Közlekedési Közlöny az elmúlt időszakban többször is hírt adott arról, hogy a megyei szállítási bizottságok működése mennyire fontos az árusszállítási feladatok sikeres megoldása szempontjából. Ezzel kapcsolatban utaltunk arra is, hogy a megyei szállítási bizottságok az országi egészet tekintve jó munkát végeznek, jelentős támogatást adnak a közlekedési ágazatoknak.

A jó munka végzésének előfeltételei azonban egyes helyeken nincsenek biztosítva. Így van ez pl. Veszprém megyében, ahol a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium rendelkezésétől eltérően a mai napig sincs a Megyei Szállítási Bizottságnak függetlenített ügyintézője.

Érthető, hogy a Veszprém Megyei Szállítási Bizottság munkája ez idáig még elmarad az országos szintű, — Hajdú-Bihar megyében viszont az gátolja a Megyei Szállítási Bizottság munkáját, hogy a Megyei Tanács hivatali szervezete keretében a szállítási előadó egyéb feladatokat is bőségesen ellátni, sokszor olyan mértékben, hogy nem jut ideje az árusszállításokkal összefüggő kérdésekkel foglalkozni. Nyilvánvaló, hogy ilyen körülmények között a munka megfelelő eredménye sem biztosítható.

Az előbbiekre felhívjuk az érdekeltek figyelmét valamennyi megyében.

5. ábra (az előző oldalon)
A MAGÁNFUVAROSOKAT MINDEN IGYEKEZET ELLENÉRE SEM LEHETETT A „FUVARPIACRÓL" KISZORÍTANI

Ankét a zöldség- és gyümölcsszállítás időszerű kérdéseiről

A Közlekedéstudományi Egyesület Gépjárműközlekedési Szakosztálya Kecskeméten „A zöldség- és gyümölcsszállítás időszerű kérdései, különös tekintettel Bács-Kiskun megyére" címmel nemzetközi szakértői rendezvényt. Az ankét résztvevőit Fekete György, az Autóközlekedési Vezérigazgatóság vezérigazgatóhelyettese, előadója pedig Zsámbaszky József, az Autóközlekedési Vezérigazgatóság osztályvezetője volt.

Az előadás szerint a zöldség- és gyümölcsszállítás mintegy évtized óta nagy feladatok elé állítja az autóközlekedést, annyira a gyors árú, a szedés utáninak, a csomagolási igényeinek, a rendszeri vonatok, stb. szerepe és fejlődése problémákat vet fel. Köztudott mindenki jól tudja, hogy a zöldség-, gyümölcsszedés idején nincs mindig elegendő fuvarozási. Ezért fontos az autóközlekedés bárom nagy szektora — közösszállítás, díjfuvarozás és saját — közötti koordináció megteremtése, fuvarozási szervezetek, fuvarozási feladatok megfelelő arányú megosztása, továbbá a vonatkozó fuvarozások korszerű helyszínszervezése.

A termelők és felvásárlók feladatairól szólva a belső ismeretszerzésnek, a termelő- és begyűjtőhelyek, valamint a begyűjtőhelyek és a kereskedelem, illetve a kereskedelem közötti fuvarozási igények problémáit fejtegette, megállapítva, hogy a termelőnek és a felvásárlóknak fontos feladata a begyűjtőhelyek lejtésének és a szedési időszaknak helyes, időben megállapítása. Feltehető hogy hol, hogy Bács-Kiskun megyében az elmúlt évben 20—25 ezer darabszámú vonatot kellett alakítani az 14 nagy begyűjtőhely körül. A fuvarozások időben és maximálisan biztonyosítása segíti elő, ha a termelők a 12 munkás órás fuvarozási igényeiket majd fuvarozóhelyükön fuvarozzák a begyűjtési helyre. Megoldandó feladat:

— a gépjárműpark szervezettségének biztosítása, szükséges elmaradás a zöldség-gyümölcsszedés folyamatosságát akadályozza;

— az átrevélhelyeken a mérlegelés és a minőségi átvétel gyors elvégzése akadálytalanul megtörténjen, mely a fuvarozási idő csökkentésére és a termelő szempontjából a fuvarozási igényeinek megfelelő szervezésére szolgál;

— a begyűjtőhelyeken és a kereskedelemben a szükséges nagyságú tárolók biztosítása;

— a gépjárműi szerfa, raktár és csomagolási technológiájának kialakítása.

A kutatóintézet feladatai közé tartozik az autóközlekedés és a szőlő napi operatív kapcsolatának és kooperációjának fontosságát. Javasolta, hogy a közszükséglet szállításának és szervezésének szolgálatát az egyes szövetkezetekben jelenleg vezető kocsikiírók figyelemmel kísérésére is használják fel, továbbá, hogy a megyei szállítási bizottságok, valamint a KSZT bevonásával szervezett Országos Szállítási Bizottság az illetékes szervezet szakpolitikusaival elkezdődjenek, elsősorban meg az elkövetkező évekre szóló feladatokban elkészítése — az országos Kőkert fuvarozási-igénybevétel kialakításának megalkotásban szükséges.

A fuvarozás részére szükséges szükséges fejlesztési megoldandó problémák:

a közösszállítási eszközeinek és típusait helyi, valamint helyközi szakszervezet fuvarozási igényeihez felhasználása a közúti árú- és szemétszállítás szolgálat révén;

a termelőkre és a begyűjtőhelyekre ösztönzőnek lépcsőzetes tehergépkocsi-kiírás;

az egyes árúcsoportoknak megfelelően pótkocsik és bálaszállítók tehergépkocsik felhasználása;

a tehergépkocsik megfelelő raktarozási díjszabásban tartása;

a fuvarozásnak szervezett lebonyolításai kiszolgáló rendszerének bevezetése és decentralizáció végrehajtása kialakítása.

A vitaindító előadást tevékenység sok követte, melynek célja az előadás és a kutatóintézet tartalmát figyelembe vevő javaslatokat fogadtak el, és szabott keretekben, illetve végrehajtási célokból illetékes helyre továbbítják.

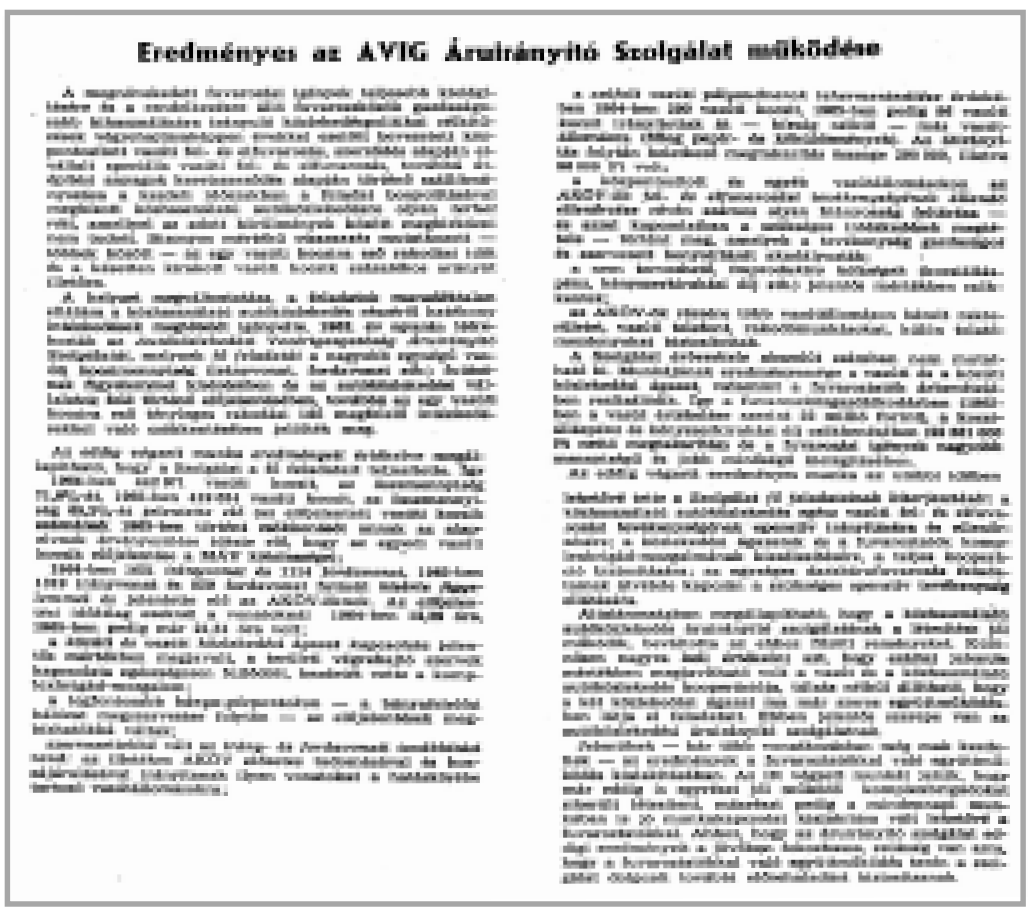
Az idő az utóbbi években nagyobb zöldség- és gyümölcstermelésre kell számítani, ennek megfelelően nagyobbak lesznek a fuvarozási feladatok is. Ilyen körülmények között nagyon jó kezdeményezés volt a Közlekedéstudományi Egyesület résztvevő az ankét összetétele, a feladatok megfogalmazása. Megállapítható, hogy az ankét hasznos és tanulságos volt, a tudományos tartalmán belül szerveztek kérdéseket is foglalkozott, hasznos javaslatokat szedtek ennek, szintjének megvalósítása megkönnyítheti a várhatóan nagy volumenű zöldség- és gyümölcsszállítási feladatok megoldásban, időben elvégzését.

7. ábra
1964-BEN A KTE GÉPJÁRMŰKÖZLEKEDÉSI SZAKOSZTÁLYA KECSKEMÉTEN ZÖLDSÉG-GYÜMÖLCSSZÁLLÍTÁSI ANKÉTOT TARTOTT

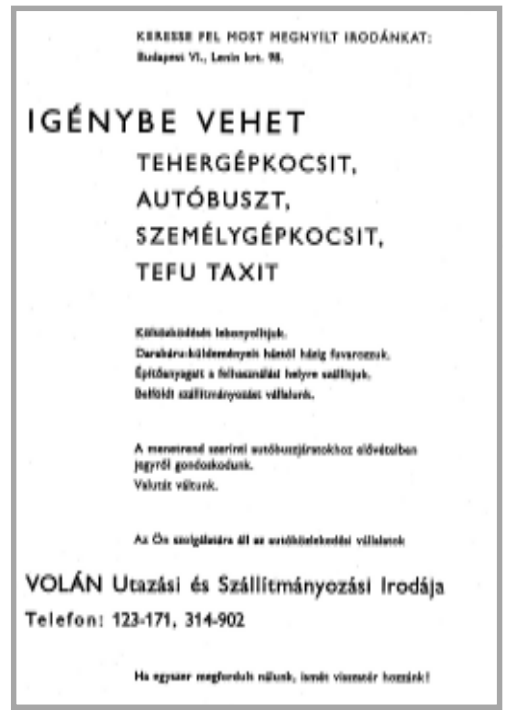
6. ábra
MÉG 1966-BAN IS ELŐFORDULT, HOGY EGY-EGY MEGYÉBEN A SZÁLLÍTÁSI ELŐADÓK MUNKAFELTÉTELEIT NEM BIZTOSÍTOTTÁK

8. ábra GÖNGYÖLEG, AZAZ ÜRES REKESZEK SZÁLLÍTÁSA VASÚTON

9. ábra AZ AKÖV-ÖK EREDMÉNYES MUNKÁJÁHOZ AZ AVIG IS HOZZÁJÁRULT



Eredményes az AVIG Áruirányító Szolgálat működése



HETI HÍRADÓ

A MÁV–AKÖV komplexbrigádok munkájáról

Olvasóink előtt ismeretes, hogy a központosított vasúti- és közúti fel- és elfuvarozás gazdasági eredményeinek fokozását nagyban elősegítette a MÁV-AKÖV komplexbrigádok működése. Tevékenységük az elmúlt esztendőben 31 millió forint megtakarítást eredményezett. Jelenleg az országban 121 komplexbrigád van.

A komplexbrigádok az idén is eredményesen akarnak dolgozni. Ezt célozza a MÁV Vasúti Igazgatóság Üzemeltetési és Műszaki Főosztálya, valamint az Autóközlekedési Vezérigazgatóság Műszaki Főosztálya közös a komplexbrigád-szervezés, melyben a központi szervek megjelölték az alábbiakat vállalják:

1. Az előjelentési idő átlagát 3%-kal növelik;
2. A Szóda- és Irányvonatok átmérőjének kitűzésére és érkezés a menetrendszerint 3%-kal csökkentik;
3. Az átmenőkocsi előírt kezelési idő 10%-kal csökkentik;
4. A kocsi, kisvasúton kocsi számát 5–10%-kal csökkentik;
5. A Rendezés idő 3%-kal csökkentik;
6. A Szétválasztó lerő vonatokénál az átmérőtitkokat olyan időben szolgáltatják, hogy az a forgalmi szolgálatnak időben rendelkezésre álljon.

A központi szervek vállalásának megfelelő a helyben a MÁV igazgatóságok területén működő MÁV és AKÖV üzem- és menetirányítók is komplexbrigád-szervezési kötöttek.

A MÁV Vasúti Igazgatóság, az Autóközlekedési Vezérigazgatóság, a Vasutasok Szakszervezete, valamint a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete a komplexbrigád-mozgalom kiszélesítése a a legjobban működő brigádok munkájának elismerése és jutalmazása céljából versenyszabályt az országban összesen 6 db, vasúti igazgatóságonként 5–5 darabi alapítottak, a szt Mikiévenként fogják jutalomösszeggel együtt a legjobb brigádoknak odaítélni.

A közös vasúti-autóközlekedési komplexbrigádok működése igen fontos fuvarozási szempontból is. A komplexbrigádok munkája egyszer jelentős mértékben megkönnyíti az érdekelt fuvarozottak munkáját, azáltal hogy a szállítási igények kielégítése zökkenőmentes legyen. A komplexbrigádok eredményes működését nagyban fokozná, ha munkájukban — éppen az említett előnyökre figyelemmel — maguk az érdekelt fuvarozottó üzemek és vállalatok is részt vennének. Közös célokról, közös érdekről van szó. Ily módon közösen együttműködésével biztosítható lesz majd a központosított vasúti-közúti fel- és elfuvarozásnak zavartalan lebonyolítása.

Jól dolgozik a Volán-szolgálat

Az elmúlt fél év folyamán a közlekedési területen is egyre jobban dominál az új gazdasági mechanizmus hatása. A nagyobb fuvarozóházak magasszintű irányítóinak a fuvarozók szolgáltatásainak bővítés és megújítás mindenkori tárgyalásait folyamatosan bizottságaik bonyolítják le.

A piac magasszintű, a fuvarozóházak minőségi kiszolgálási irányelvei — a gazdaságirányítási rendszer alapelveinek megfelelően — a fuvarozók és fuvarozóházak kapcsolatainak tartalmában is megnyilvánult. A fuvarozóknak megbízható és pontos teljesítése mellett a fuvarozók a mellékszolgáltatások bővítésével, majd azok bővítésével egyre nagyobb mértékben megnyilvánult. Az utóbbiakhoz ezért — amint ismeretes — a lakossággal való érintkezésnek közvetlenül érintetten kapcsolódó és magasabb, korszerűbb kapcsolatot biztosító fuvarozási-iroda hálózatot hozott létre. Az iroda-hálózat feladatait az Autóközlekedési Tröszt lakosságnak szóló szolgáltatásai végzik, jelenleg az országos területre kiterjedő helyszínekben, átlagban naponta a nagyforgalmú helyeken, mintegy 30 utcán, szállítási-ügyelet és kereskedelmi Volán-iroda működik.

Az iroda-hálózat sokféle tevékenységéről a következőkben néhány kiragadott példát szeretnénk:

A munkával szerzett szállítási-igények mellett az szállítási-lehetőséget vállalunk Volán-irodáink az utánfuvarozási csoportos fuvarozásokat szervezhetnek, szállítás és elhozás biztosításával, valamint szállítási szolgáltatásokat is kínálnak. Több helyszínen megszervezték az autóbusszal, illetve vasúttal szervezett kirándulásokat. A lakosság igényeihez kedvező fogadtatásra talált a sportrendezvényekre szóló jegyértékesítés. Az autóbuszközlekedés a különleges igények kielégítésére is gondot fordít. Ünnepekre díszítés a HOTEL-szállítmányt, amelyen éjszakai utazás is lehetséges.

A Volán-irodák a lakosságszolgálatban is új szolgáltatásokkal élnek a fuvarozóházak rendelkezésére. Szóban kezdeményezés a bútorbolti kínálatot, valamint ajándéktárgyak megvásárlása néhány napon nagyvásárlása, azok szükség szerint szállítása, majd hátsó szállítása. Ezeket a megrendeléseket lakosságszállítási ellenében biztosítják kereskedelmi iroda révén, illetve közvetítik. Az irodákban az szolgáltatás keretében elkészíthető lányok felszerelési a megrendelő bármikor megtekinthetik.

Az Utasfuvarozási és Kereskedelmi Központi Iroda, valamint a kapuvári, mátészalkai és szegedi kereskedelmi irodák bővesznek olyan megbízásokat is, amelyek keretében a belföldi és a valamint tavi vízszállítás az irodákban megtekinthető szolgáltatás alapján a megbízók megrendelőnek a szükséges igényeket, valamint azok fuvarozását is vállalják.

Valamennyi iroda tárgyalóterét az és megrendelést vezet fel speciális gépszámítóra is.

A szóróf feladatok mellett az szállítási-lehetőséget vezető az irodaházakat felhasználják az egyszer dorobrúvarozás által nyújtott szolgáltatások további kibővítésére is. Az irodák pl. a lakosság részére információval szolgálnak a darabáruküldemények fuvarozásáról. A kereskedelmi irodákban a jövőben be lehet szerzni vízre szóróf postai levelezőlapokat, amelyek segítségével a lakosság fuvarozási igényeit szállítási szolgáltatásban szervezhetik. Az irodák tehát a vonatkozásban egy szálítanak, mint a közszállítási kiskirályt postalogisztikai. További ötlete: a szombathelyi Volán-irodákban a darabáruküldemények helyben történő felvétele érdekében bútorcsomagot állítottak fel, ahonnan a fuvarozóházak felszólítás küldeményeit az szállítólevelek szerint szervezi. Jóváhagyás néhány napon belül elintézik a rendelkezési helyre. Ezt a kezdeményezést a többi Volán-irodára is folyamatosan kiterjesztik.

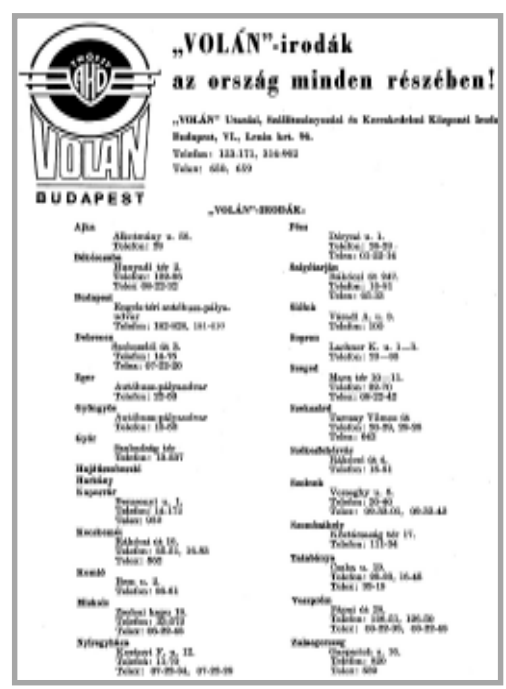
A néhány példa is mutatja, hogy a lakosságszállítási szolgáltatás — a gazdasági irányítás új rendszerének megfelelően — minden rendelkezésére álló eszközt és lehetőséget felhasznál a megfelelő kapcsolat és együttműködés kialakítása a fuvarozóházak felé. Különösen jelentős a lakosság igényeinek jobb kielégítése biztosítási eszköz is az a tény, hogy az köztudottan is eltűnt eszközeink. Mindezt összevetve, megállapítható, hogy szolgáltatóházaink jól felelt meg a vállalt kötelezettségeinek, mindenkinek megvolt ráfordítása szem előtt tartva azt az elvet, hogy mindenkor és minden helyen elsőrendű a fuvarozóházak felé igényeinek megfelelően kell eljárnia.

10. ábra (előző oldalon, balra felül)
A DARABÁRU-FUVAROZÁS ÁTSZERVEZÉSE
1966. JANUÁR 1-JÉN KEZDŐDÖTT ÉS
1967. SZEPTEMBER 1-JÉN FEJEZŐDÖTT BE

11. ábra (előző oldalon, alul)
A KÖZÚTI-VASÚTI ÖSSZETETT FUVAROZÁS
LEBONYOLÍTÁSÁNAK ALAPFELTÉTELE A
KÉT FUVAROZÓ VÁLLALAT HARMONIKUS
EGYÜTTMŰKÖDÉSE

12. ábra (felül)
AZ ÚJ GAZDASÁGIRÁNYÍTÁSI RENDSZERBEN
A VOLÁN-VÁLLALATOK A MINŐSÉG JAVÍTÁSÁN
KÍVÜL A SZOLGÁLTATÁSAIKAT IS BŐVÍTETTÉK

13–14. ábra (előző oldalon felül és jobbra)
1969-BEN AZ ORSZÁG MINDEN RÉSZÉN
MEGNYITOTTÁK A VOLÁN-IRODÁKAT



„VOLÁN"-irodák az ország minden részében!

„VOLÁN" Utasfuvarozási és Kereskedelmi Központi Iroda
Budapest, VI., Lenin krt. 96.
Telefon: 122-171, 314-962
Telex: 616, 619

VOLÁN BUDAPEST

„VOLÁN"-IRODÁK:

Ajka
Alkotmány u. 16.
Telefon: 79

Békéscsaba
Hunyadi tér 2.
Telefon: 103-05
Telex: 08-22-32

Budapest
Keleti pályaudvar-pály. csarnok
Telefon: 183-028, 181-137

Debrecen
Bethlenitér 3.
Telefon: 14-75
Telex: 07-22-20

Eger
Autóbusz-pályaudvar
Telefon: 15-69

Gyöngyös
Autóbusz-pályaudvar
Telefon: 15-69

Győr
Szabadság tér
Telefon: 14-537

Hajdúböszörmény
Hatvány
Kaposvár
Tanácsház u. 1.
Telefon: 1-5-172
Telex: 012

Kecskemét
Rákóczi tér 10.
Telefon: 18-21, 16-85
Telex: 802

Kesztely
Fő u. 3.
Telefon: 16-41

Miskolc
Szabó kapu 13.
Telefon: 20-372
Telex: 06-22-46

Nyíregyháza
Szabadság tér 12.
Telefon: 11-74
Telex: 07-22-34, 07-22-19

Pécs
Dózsa u. 1.
Telefon: 20-22
Telex: 01-22-14

Salgótarján
Rákóczi tér 047.
Telefon: 13-91
Telex: 05-22

Sárbogárd
Vörösmarty u. 5.
Telefon: 100

Sopron
Lackner K. u. 1—3.
Telefon: 19—09

Szeged
Mars tér 10—11.
Telefon: 22-31
Telex: 08-22-42

Szekszárd
Tormay Károly tér
Telefon: 20-29, 20-08
Telex: 042

Szombathely
Rákóczi tér 4.
Telefon: 15-81

Szolnok
Verseghy u. 5.
Telefon: 20-40
Telex: 09-22-01, 09-22-42

Szombathely
Köztársaság tér 17.
Telefon: 171-34

Tatabánya
Dózsa u. 23.
Telefon: 18-24, 16-48
Telex: 39-19

Veszprém
Tóvári tér 28.
Telefon: 126-11, 126-20
Telex: 03-22-05, 03-22-45

Zalaegerszeg
Gorgetek u. 20.
Telefon: 820
Telex: 809

HETI HÍRADÓ

A megyei szállítási bizottságok feladatairól

— Dr. Csanádi György fogadása az Autóklubban —

Dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter f. hó 24-én a Magyar Autóklubban munkaebéden látta vendégül a megyei tanácsok végrehajtó bizottságainak elnökhelyetteseit, a megyei szállítási bizottsági elnököket. A munkaebéden, illetőleg tanácskozáson megjelent Dellus Ferenc, első miniszterhelyettes, a Minisztertanács Tanácsnoveki Osztályának a vezetője, Rózsége Károly közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, valamint a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium több vezetője.

A tanácskozáson a közlekedés- és postaügyi miniszter ismertette a megyei szállítási bizottságok közös feladatait és az eddig elért eredményeket. Hangsúlyozta, hogy a bizottságok munkájával kapcsolatban kisszerűségek az elmúlt évek szállítási tevékenységének az értékelésben és minősítésben a népgazdasági érdekeket tartva szem előtt munkálkodtak azon, hogy a közlekedés a szállítási igényeket kapacitása szerint kielégítésével elégíthesse ki. A megyei szállítási bizottságoknak nagy részük van abban, hogy az utóbbi évek során kialakult közlekedési szemléletű közvélemény megértésével és munkával támogatásával segítsék a kormányzati közlekedéspolitika kialakítását.

Az 1988. évi feladatokról szólva a miniszter hangsúlyozta, hogy az az időszak a Szabolcsy-féle közlekedéspolitikát felváltó új magyar közlekedéspolitikai elvek megvalósításának az időszaka. Ebben a megyei szállítási bizottságok kezdeti, a gyakorlati tapasztalatokat jól hasznosító közreműködése igen szükségtelő lehet. A vasúti korszerűsítésben, a közlekedés egészében a közúti közlekedés versenyképesek a növelése, valamint a közlekedés devizaszükséglet és devizaszerző szerepének a fokozása szerepel majd meg a jövő évben magyar közlekedésünk az alapjait.

A feladatok meghatározásánál alapvetően szem előtt kell tartani: ha az államok szerkezetben nem kívánunk beavatkozni, kötelezettségeket kell vállalniuk konzepciókat, hiszen csak ily módon lesz lehetőség korszerű közlekedési rendszer megvalósítására. Ma már végleges vagy, hogy a közlekedő szervezetek — szemügyre véve közlekedési helyzetüket, sajátos viszonyaikat, társadalmi és gazdasági berendezkedésüket — megfelelő javaslatokat dolgozzanak ki a közlekedési rendszer fejlesztése érdekében. A magyar közlekedést illetően nem lehet elszakítani az egészt, hiszen az egyben jelentős tényezője lehet a népgazdaság egészének a fejlesztése szempontjából. Abban vagyunk, hogy a magyar közlekedéspolitikai koncepció az országgyűlés és a minisztériumokat egyaránt figyelembe véve, valamennyi igény kielégítésére alkalmas legyen, a megyei szállítási bizottságok segítségével, szakértői támogatásával van szükség.

„Teljes bizalommal vagyunk, hogy amit ma tervezünk, azt holnap az élet más egyszerre bizonyítani fogja tőlünk. Ezért remélhető, hogy amit 2000-ig kívánunk a közlekedéspolitikát koncepcióját megvalósítani, azt más évekkel előbb hiszem hozzuk sikeres vissza" — mondotta a tájékoztató megbízatási beszédében dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter.

Meghibásodott a gépkocsija? *Karambolozott?*

Vegye igénybe a KPM Autófenntartó Ipari Tröszt gépjárműmentő szolgálatát!

BUDAPEST, XIII., Petneházy u. 72
Tel.: 288-208, 207-119, éjjel-nappal

BÉKÉSCSABA, Szarvasi út
Tel.: 21-22, 6—22 óráig

DEBRECEN, Szabadság út 27
Tel.: 21-33, 35-75 és 51-47, éjjel-nappal

GYÖNGYÖS, Gorkij u. 3
Tel.: 13-73, 7—16 óráig

GYŐR, Wilhelm Pieck u. 6
Tel.: 22-33, éjjel-nappal, vagy 28-47, 22 — reggel 6 h-ig

MISKOLC, Zsolcai kapu 9—11
Tel.: 14-214 és 26-372, éjjel-nappal

NAGYKANIZSA, Budapesti út
Tel.: 22-20, 7—16 óráig

PÉCS, Munkácsy M. u. 35
Tel.: 26-72 és 26-75, éjjel-nappal

SZEGED, Tolbuchin sugárút 11
Tel.: 50-61, 6—22 óráig

SZÉKESFEHÉRVÁR, Balatoni út
Tel.: 23-88, 7—16 óráig

SZOMBATHELY, Zanati u. 4
Tel.: 13-40, 13-41 és 13-43, 6—22 óráig

VESZPRÉM, Partizán út
Tel.: 11-546, 7—16 óráig

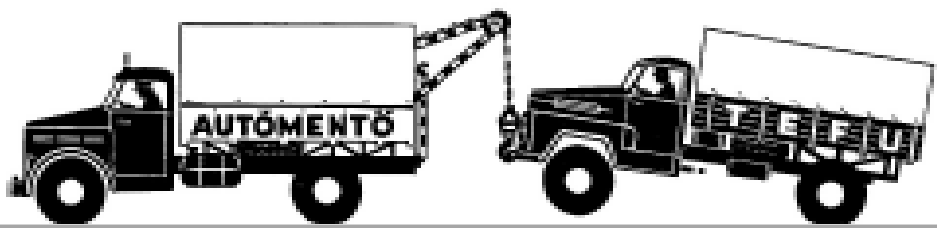
A MENTŐSZOLGÁLAT A HIBÁT VAGY A HELYSZÍNEN JAVÍTJA MEG VAGY — HA A HIBA A HELYSZÍNEN NEM JAVÍTHATÓ — A GÉPJÁRMŰVET A LEGKÖZELEBBI JAVÍTÓÁLLOMÁSRA, ILLETVE A KÍVÁNT HELYRE VONTATJA

Meghibásodott a gépkocsija!? *Karambolozott!?*

VEGYE IGÉNYBE
AZ AKÖV-ÖK MŰSZAKI SEGÍTSÉGNYÚJTÓ ÉS GÉPJÁRMŰMENTŐ SZOLGÁLATÁT!

SEGÉLYSZOLGÁLATI ÁLLOMÁSOK: Budapest, Vác, Cegléd, Salgótarján, Miskolc, Ózd, Sátoraljaújhely, Eger, Gyöngyös, Nyíregyháza, Debrecen, Berettyóújfalu, Szolnok, Jászberény, Békéscsaba, Szarvas, Kecskemét, Baja, Szeged, Szekszárd, Pécs, Mohács, Komló, Kaposvár, Siófok, Székesfehérvár, Dunaújváros, Veszprém, Balatonfüred, Keszthely, Pápa, Várpalota, Zalaegerszeg, Nagykanizsa, Szombathely, Tatabánya, Tata, Győr, Sopron, Mosonmagyaróvár.

Helyszíni javítás! *Vontatás!*



HETI HIRADÓ

Útmutatás a jövő évi közlekedéspolitikai feladatokra

— Dr. Czeglédi miniszter fogadta a megyei szállítási bizottsági elnököket —

1998. november 23-án dr. Csatáki György közlekedési és postaügyi miniszter a Magyar Szállítókban fogadta a megyei bizottságok 19. elnökhelyettesét, a megyei szállítási bizottsági elnököket. A fogadáson megjelent Horn Ferenc a közlekedési és postaügyi minisztérium első helyettese, Fábián László és dr. Mátrics Károly miniszterhelyettesek, a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium Szervezési Főosztálya, valamint a Központú Szállítási Tanács tagjai, Jelen volt dr. Papp Lajos miniszterhelyettes, a Minisztertanács Tanácsadó Testülete Közlekedési szakértője, valamint Tóth Lajos az MKKMP KB ügyvezető elnöke a Közlekedési Szakbizottság elnöke.

Dr. Csatáki György miniszter beszédében a 1999 közös kormányprogram, hogy a megyei tanácsok, megyei szállítási bizottságok és szervezetek szerepe szakmai vezetői szerepkörré átértékelődjön az szállítás végzésén a közlekedéspolitikai koncepció kialakításában, majd az országgyűlési tárgyalás előkészítésében. A sebességi fékezés szerepe, mely bízva van, hogy a bizottsági évek, évtized folytatta ezt a koncepcióban elgondolt elvek valóra válnak. Ezzel kapcsolatban kifejezte, fontos, hogy a helyi szervek vezetői a bizottsági ügyeket, különösen a körzetekhez kapcsolódó bizottsági ügyeket szilárd problémákat reálisan kezelik, a csak a szükséges lejárdolcsolódó, régpszichológiai szempontokat legyőlegesítő kérdések megoldását terjesszék elő javaslataikban.

Ismertette — mondotta a miniszter —, hogy a közlekedéspolitikai koncepció egyik fontos célkitűzése a közúti szállítás arányának a számottevő növelése és ezzel összefüggésben a közúti forgalomlebonyolítás szabadságának a biztosítása. Ennek megfelelően lehet — a jogszabályok adta keretek között — bármely szervezet gépkocsiszállítási programokat, ezzel elvégezheti saját feladatait és szervezheti azok lebonyolítége van, ideértve forgalmazási is elvállalhat. Ehhez a szervezetekben a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium nem kívánja adminisztratív korlátozó intézkedéseket alkalmazni. Ugyanakkor azonban szükséges fontos, hogy az érdekelt szervek tulajdonosai figyelemmel kísérjék a gazdaságossági szempontokat, a telepszintű érdekek szétszórtságát, hogy azok mellett más káros lehet, ha felesleges új szállítási kapacitások jönnek meg a közúton. Ezen a téren is nélkülözhetetlen az az elv, hogy a magyarországi szállítási szervezetek a legkedvezőbb a legkisebb szállítási szervezetek szolgáljuk a lehetőségek, ezen a szakaszon alkalmazzák az legjobb a korszerű szállítástechnikai szervezetek nyújtaba lehetőségek, éppen ezért a Közúti Árszabásrendszer felszabadítása lehetőséget teremtett a szállítási szervezetek fejlődésére, jól szervezett kereszttevékenykedés vár.

Szólalt tovább ezután a Közlekedési és postaügyi miniszter arra utalt, hogy a Szóva Szabadföldi Régió nagy súlyt helyezett a megyei szállítási bizottságok munkájára, tevékenységére. Ezen a téren jól szabadföldi fejlődés tapasztalható, hiszen az akkori közlekedéspolitikai célkitűzésnek megfelelően a megyei szállítási bizottságok bevonásával az igények kielégítésének a biztosításával, a szállítási tervek teljesítésének az ellenőrzésével foglalkoztak. Munkájuk súlypontja ma már a közlekedéspolitikai célkitűzések gyakorlati érvényesítésére terelődött át. Ezzel kapcsolatban különösen fontos feladat vár a megyei szállítási bizottságokra a bérfelzárási szervezetszállítás megfelelő szervezése, ezen a téren a miniszterek reális megítélésére terjed.

A megyei szállítási bizottságok az ideig is magas szakértelemmel, az ügy szeretettel és megértéssel látták el tevékenykedést. Biztosra veszi, hogy így lesz az az ezután is, a közlekedéspolitikai koncepció valóra váltásának, végrehajtásának évében — fejezte be nyilatkozatát beszédét dr. Czeglédi György közlekedési és postaügyi miniszter.

Sorban az előző oldalakon:

15. ábra
AZ ÚJ MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKA ÚJ FELADATOK ELÉ ÁLLÍTOTTA A MEGYEI SZÁLLÍTÁSI BIZOTTSÁGOKAT IS

16–17. ábra
ÚJ SZOLGÁLTATÁSKÉNT KEZDTE MEG MŰKÖDÉSÉT 1967-BEN A MŰSZAKI SEGÉLYNYÚJTÓ ÉS GÉPJÁRMŰMENTŐ SZOLGÁLAT

18. ábra
A KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI FELADATOK VÉGREHAJTÁSÁVAL KAPCSOLATBAN 1968 VÉGÉN CSANÁDI GYÖRGY MINISZTER SZEMÉLYESEN ADOTT ÚTMUTATÁST

A szemközti oldalon:
19–20–21. ábra
HAGYOMÁNYOS, KÉZI RAKODÁS
A TEHERPÁLYAUDVARON

22–23. ábra (jobbra és középen)
A NEHÉZ KÉZI MUNKÁT FOKOZATOSAN
ÁTVETTÉK A RAKODÓGÉPEK

24. ábra (alul)
A 23. SZ. AKÖV 1969-BEN MÁR JELENTŐS
SZÁLLÍTMÁNYOZÁSSAL KAPCSOLATOS
FELADATOKAT VÁLLALT

VOLAN

23. AUTÓKÖZLEKEDÉSI VÁLLALAT

Vállal: az egész ország területén

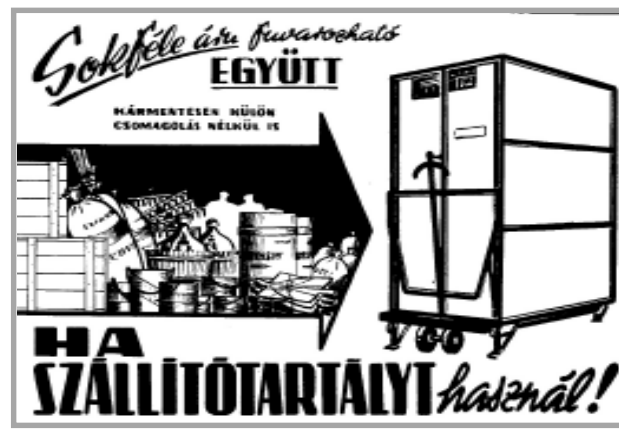
Exportcsomagolást
láda- és műanyagburkolat készítését
korszerű csomagolóanyagok biztosítását

Szállítmányozáson belül: vámelőkészítést, raktározást, árutovábbítást, feladást

VOLAN PACK

Központ: Budapest, VIII.,
Kemény Zsigmond u. 14.

Telefon: 131-605; 334-585; 335-930;
334-126; 330-357

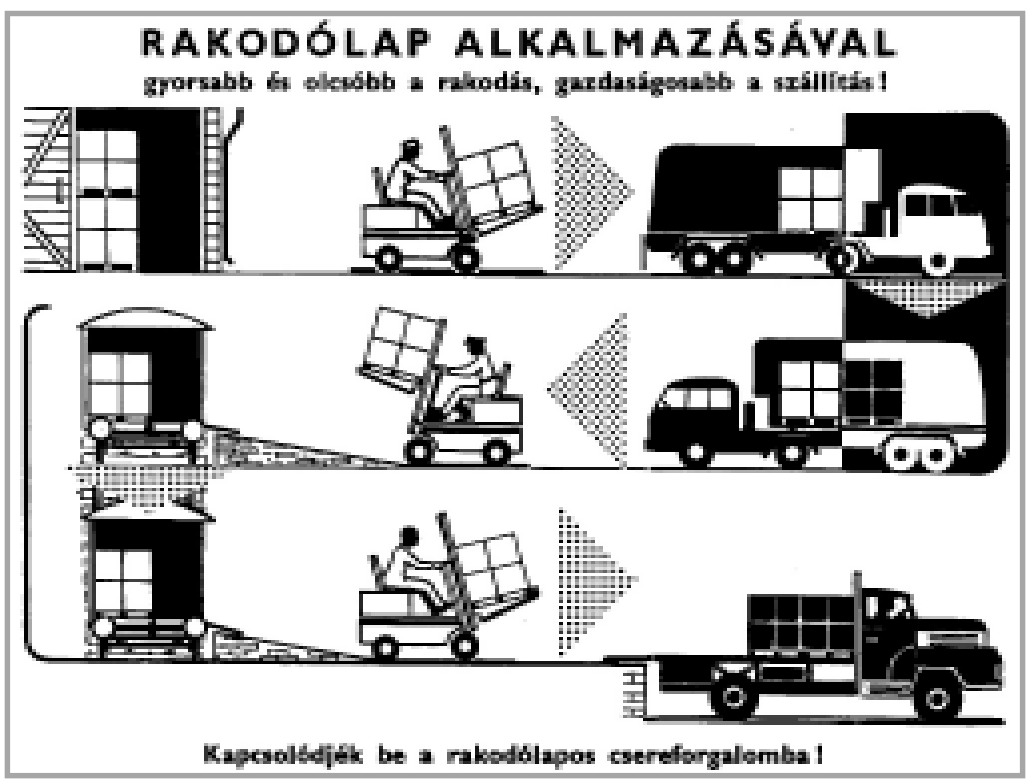


25–26. ábra (felül és jobbra középen)
SZÉLESKÖRŰ FELVILÁGOSÍTÓ MUNKA ELŐZTE MEG A SZÁLLÍTÓTARTÁLYOK ALKALMAZÁSÁT

27–28–29–30–31. ábra (az előző oldaltól a következőig)
A KONTÉNEREK (KIS ÉS NAGY SZÁLLÍTÓTARTÁLYOK) ÁTTÖRÉST JELENTETTEK A HÁZTÓL HÁZIG TÖRTÉNŐ FUVAROZÁSSZERVEZÉSBEN

32–33. ábra (alul és jobbra felül)
AZ ANYAGMOZGATÁS, RAKTÁROZÁS ÉS SZÁLLÍTÁS TERÉN EGYARÁNT ELŐNYT JELENTETT A RAKODÓLAPOK ALKALMAZÁSA, DE ENNEK ELLENÉRE NEHEZEN TERJEDT EL

34. ábra (jobbra alul)
AZ ŐSZI FORGALOM SIKERES LEBONYOLÍTÁSA TOVÁBBRA IS NAPIRENDEN VOLT



FUVAROZTATÓK!

Tegyék gyorsabbá, korszerűbbé
és gazdaságosabbá a közúti árufuvarozást!
Vegyenek részt a rakodólapos szállítási láncban!

Felvilágosítást ad és szaktanáccsal szolgál a budapesti 1. sz. AKÖV 7. sz. Üzemegysége,
Szállítmányszervezési Osztály
Budapest, V., Bajcsy-Zsilinszky út 74. — Telefon: 121-196, 123-215

HETI HÍRADÓ

Nagyobb szervezettséget és jobb járműkihasználást az őszi forgalom sikere érdekében!

A hét végén ülést tartott a Mezőgazdasági Szállítási Operatív Bizottság. Az ülés napirendjén szerepelt — az őszi betakarítás gyakorlatának megfelelően — a mezőgazdasági gépszállítógépkocsik alkalmazása. A bizottság tagjainak beszámolóiból megállapítható, hogy a múltkori ülés hatása javult, a pótkocsik, a bajcsi- és ördöngös típusú kocsik elterjedése szembe. Ezen a hétvége a szállítási volumen már előzetesben valósuljon fel. A következő hétvége szombaton megkezdődik az „igazi" őszi mezőgazdasági forgalom. Megvizsgálta a pótkocsiszerelés a kormányzásban, és az alkalmazása, a szállítóerő is egy mezőgazdasági típusú a közlekedés feltételeinek, a rendőrségnek élő szabályok betartott kihasználása, igénybevétele. A mezőgép- és gépszállítókocsik helyzete a következő hetekben rendszeres figyelmet a mezőgazdasági szakszervezetben is.

A mezőgép- és gépszállítógépkocsi első szakaszának befejezésével feltétlenül meg kell szerkeszteni egy olyan — a közlekedés biztonsági megjelenésére — tervet, amelyben kiszámítódik úgy a közlekedés, mint a mezőgazdaság feltétlen érdeke.

A vasút és a közhasználat szállítóeszközei mellett az első hetekben jelentős nagy szervezési munkát és gyorsaságot igényelt a rendelkezésre álló vasúti és gépkocsipárkány megfelelő. Feszültséget okozott a gépkocsipárkány hiánya nem kapta. Továbbszerzés a közlevelek rendszeri nagy dátumok. Arra kell ezek a forgalom lebonyolítását biztosítani. Nehezítette a helyzetet az a tény is, hogy az szállítóeszköz várói hatalmas szervezettség mellett a két végső termő gépszállítógépkocsik nem érte el azt a szintet, amelyet a szükségszerű szervezettségben megkívánnak volna. Előfordult, hogy míg két órában 800—900 gépkocsi dolgozott a mezőgazdaságban, addig a vasúnnap fogadóállomási gépjárművek száma alig érte el a 200-at.

A közhasználati szállítóeszköz helyzete a gépkocsik mögött szintén az intenzív kihasználása is nehezítette. Nagyobb gondot kell fordítani a fuvarozási feltételek a szervezőbizottság intézni: gépjárművek kihasználtságának fokozása. Megfelelő szervezettség nélkül ugyanis a műszaki hulladékon túlmenő, jóval nagyobb árszemléletű szállítási megszakadásban feltétlenül elő kell a kérdéseket.

Szükségesnek tartja a helyzet az szállítóeszközök elosztásban, illetőleg rendkívüli kis mennyisége is. Fölösleg nagy elmaradás mutatkozott a kő- és kavicsszállítóeszközök terén. Azonban érdekében, hogy a jelenleg épülő utak szintjét és egyedi nagy beruházások anyagellátásszükségét biztosítsák, a mezőgép- és gépszállítókocsik, valamint az egyéb mezőgazdasági termékek fuvarozásáról kell más szervezettséget tenni.

A mezőgép- és gépszállítógépkocsi első hetekben tapasztalata után már megállapítható, hogy a jövőben nagyobb gondot kell fordítani a fuvarozóeszközök a szállítási szervezőbeek megszervezésére, illetőleg a Vártami igényeik szerint pontosabb bejelentésére. Hiányzott egyszer szükség megyében, hogy a mezőgazdasági termelőszövetkezetek szervezik bekapcsolódnak, illetőleg a nagyobb gazdasági szervezetek vagy termelők szervezik szervezőbeeket ennek a szervezési dátumszintjéig figyelemszervezővel biztosítják meg. Az árszemléletű szervezőbeek tevékenysége szükséges volt tőlünkgépkocsik kiszállítása csak az szállítóeszköz megszervezésére szervezőbeszervezőpolitikája mellett vált lehetővé.

Az előzőekben jelzett nagyobb árszemléletű az első szervezőgépkocsi igénye a szállítási feladatok tervszerű szervezőbeet kell elő. A megszervezőbeet feladatok elosztása szervezőszervezet csak akkor lényegtelen el, ha a mezőgazdasági kapacitást a fuvarozóeszközök jobban ki tudják használni. A szervezőszervezet, és a kihasználtság tovább fokozása mellett meg szükséges, hogy egyes mezőgazdasági üzemek saját gépkocsijukat a mezőgazdasági termelők betakarítása helyett fuvarozásokban foglalkoztassák. A Magyar Szállítási Minisztérium ezzel az elvvel kapcsolatban is felügyelete szerint a kisebb jelentősége és intézkedésére, hatáskörének alapján a helyszíni javaslatra szándékoznak.

HETI HÍRADÓ

Felhívás újabb fuvarozási műszakokra közületi tehergépkocsikkal

Bár többszöri kezdeményezések arról, hogy a fuvarozási igények kielégítése érdekében a megyei szállítási bizottságok — Kőbe Sándorszóla alapján — igénybe vennék a közületi tehergépkocsikat kistávolsági szállítási feladatokra. Egyidejűleg a Volán Trösztöt október 30-án, 31-én, valamint 17-én és 18-án rendkívüli bővített fuvarozási műszakokra is szervezték.

A rendkívüli fuvarozási műszakok jó eredményekkel záródtak. Az akcióban a Trösztöt vállalatainak 3000 mint 10 000 dolgozója vett részt, a gépkocsivezetők 300 szer álltak teljesítettek. Ez nem utolsó sorban annak köszönhető, hogy a Trösztöt bonyolítószervnek a fuvarozási vállalatok és üzemek megértésére figyelnek, szervezésre jelentkezett megbízásokkal. Ily módon az említett két bővített ötszörös 2 millió 120 ezer tonna áru szállítása vált lehetőségessé. Ennek köszönhetően fűtőanyagot, tüzet, kőszenet, szénszemet, tüzelőanyagot stb. fuvarozták a négy nap alatt.

A rendkívüli fuvarozási műszakok eredményeként révén lehetővé vált az elmaradt szállítások pótlása. Az igények napszakokkal szállításával magunk, megbízottak a fuvarozó vállalatok teljesítőképességét. A Volán vállalatok gépkocsivezetőinek további vasárnapokra való igénybevétele vissza a munkaszüneti napok közötti biztosítása miatt nem lehetséges. Ennek a Közlekedési- és Postaügyi Minisztériumon felhívnunk szükséges tehergépkocsival rendelkező vállalatoknak és üzemeknek: tehergépkocsijuk rendelkezésre bocsátásával segítik lehetővé szállítási bővített fuvarozási műszakok szervezését.

A felhívás szerint az újabb fuvarozási műszakokra — ennek célja a közületi tehergépkocsik szervezésével — október 30-án és 31-én, valamint október 31-én és november 1-án kerül sor. A felhívás valamennyi áru, vállfuvarozó vállalatra, közületi gépjármű-üzemeltetőkre és a termelőszövetkezetek valamennyi igénybevehető gépjárművére kiterjed.

Az akció eredményességének a biztosítása érdekében a Volán Trösztöt vállalta, hogy fuvarozási feladatokat a fuvarozottak rendelkezésére áll. Ennek megfelelően gondoskodik a fuvarozási igények vállalásáról, a belföldi szállítmányozási, közúti, termelőszövetkezeti tehergépkocsik részére a feladatok kiosztásáról. Az erre vonatkozó szabályzata szerint a tehergépkocsivezetők és a rakodó munkások részére a munkaszüneti napokon óránként 18 forint, a vasárnapokon pedig óránként 20 forint munkabért fizet az illetékes Volán vállalat, közvetlenül a munka befejezése után. Ezt az összeget — a közreműködő magyarországi — kifizetési bizonylatok az üzemben tartó vállalatnak, azonban a fuvardíj teljes összege megjár az üzemben tartó felé. Lényegében tehát a munkát és vasárnapi fuvarozás nem terheli az igénybevett tehergépkocsik üzemeltetőinek költségeit.

Az előkészítést, lebonyolítást szervező és irányító munkát továbbra is a megyei szállítási bizottságok végzik. A bizottságok eddig is jó dolgoztak a közületi tehergépkocsik igénybevételével kapcsolatban. Bízunk abban, hogy ez lesz a helyzet a bővített műszakok szervezésével kapcsolatban is.

Az évi mérlegzárás szorításában lebonyolítása, a rendkívüli nagy közúti fuvarozási igények kielégítése érdekében fokozottabb szükséges, hogy a szolnoki bizottságok a közületi, a termelőszövetkezeti, célfuvarozási tehergépkocsik minél nagyobb számban igénybevennek és vegyenek részt a fuvarozásokban. Az eddig is tapasztalt jó együttműködés, megértő türelmetlen alapján remélhető, hogy a közületi tehergépkocsik bevonásával szervezett bővített műszakok sikerrel járnak majd.

A közületi tehergépkocsik hét végi foglalkoztatásának eredményei

A közületi tehergépkocsik bevonásával szervezett első szombat-vasárnapi műszak sikerrel zárult. Az eddig eredmények azt mutatják, hogy a megyei szállítási bizottságok az úgy jelentkezőjeinek megfelelően jó szervező munkát végeztek, a szűkös lehetővé vált a közúti szállítási lemaradások okszerű pótlása. A munka sikerében számottevően hozzájárultak a Volán vállalatok is, elsősorban azzal, hogy fuvarvállalói hívták október 24-én és 25-én — az országban mindenütt nyitva tartva — a fuvarozható felek rendelkezésére díjtak.

A jó szervezés eredményeként október 24-én szombaton, összesen 596, október 25-ös vasárnapon pedig 858 közúti tehergépkocsi foglalkoztatását sikerült biztosítani. Kiváltképen jó munkát végeztek szűkös kapacitásban lévő megyei megyékben, ahol alapos előkészítés után, a saját és a helyi rádió segítségével szélesebbre propagandát biztosítottak a bővített műszaknak. A Magyar Szállítási Bizottság, valamint a Volán Vállalat érdekelt dolgozói személyesen keresték fel az érdekelt közúti üzemeltetőket a szombati, vasárnapi foglalkoztatás megszervezése végett.

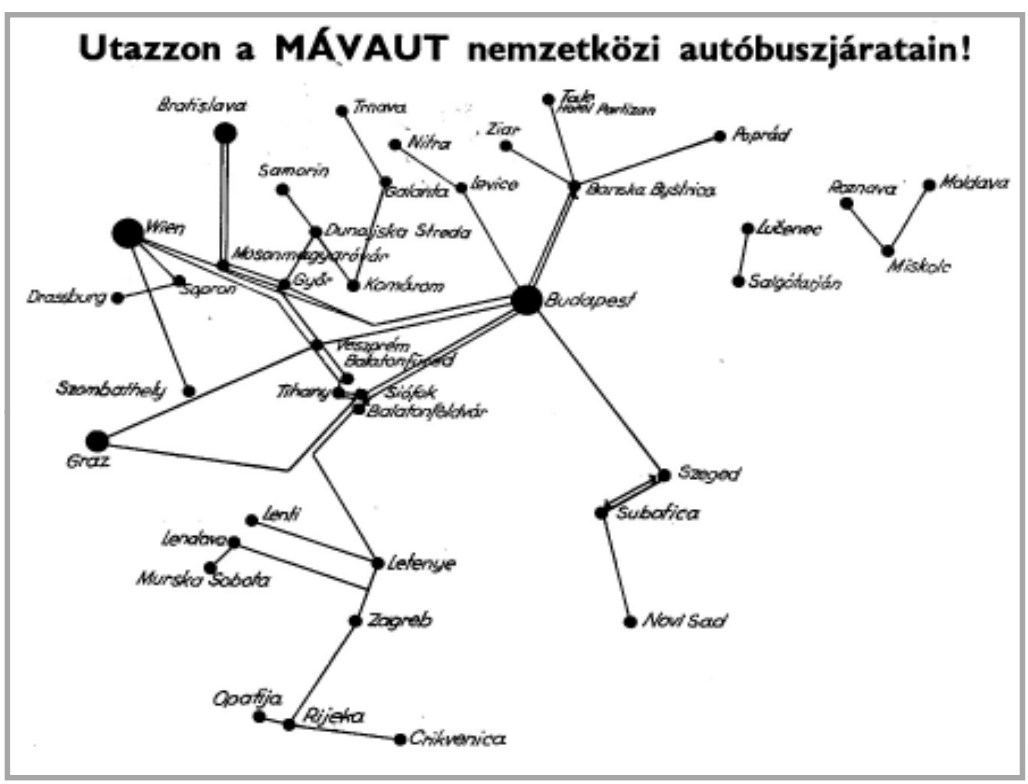
A legkiemelkedőbb eredményeket a Győr-Sopron Megyei Szállítási Bizottság érte el. Itt a Volán Vállalat, valamint a Megyei Szállítási Bizottság szervezőinek szombaton 102, vasárnap pedig 114 közúti tehergépkocsi dolgozott. Emellett külön megfelelőtték a tehergépkocsival rendelkezőt közúti, hogy saját céljukra is végezzenek szállításokat. Az említett gépkocsik mellett ily módon szombaton még további 120, vasárnapon pedig 78 gépkocsi dolgozott. A megyében az említett két napon összesen mezőgazdasági árukat, építési és építési anyagokat, valamint bonyolítóelőtt árukat szállítottak.

A Közúti fuvarozási helyzet országosan feszült, sokhelyütt nem sikerült az igények maradéktalan kielégítését biztosítani. A szombati-vasárnapi műszaknak nagymértékben hozzájárultak az elmaradt szállítások pótlásához. A rendezik „közúti műszak”-ra október 31-én, illetőleg november 1-én kerül sor. Ezt követően november hónap folyamán a Volán vállalatok végezzek majd újabb bővített műszakokat. Ily módon a közös, egyértelmű eredmények eredményeként, várhatóan sikerül majd biztosítani az évi közúti szállítási feladatok teljesítését.

A közúti közlekedés története

35–36. ábra (az előző oldalon)
CSAK SOK NEHÉZSÉG LEGYŐZÉSÉVEL LEHETETT A HÉTVÉGI RAKODÁSOKAT MEGSZERVEZNI

Itt és a következő oldalon felül:
37–38–39. ábra
A MÁVAUT BELFÖLDI GYORSJÁRATAI ÉS NEMZETKÖZI AUTÓBUSZJÁRATAI AZ 1960-AS ÉVEK KÖZEPÉN



40. ábra
AZ IDEGENFORGALMI, BESZERZÉSI, UTAZÁSI ÉS SZÁLLÍTMÁNYOZÁSI RT. 1926-BAN VETTE FEL EZT A NEVET. 1902-BEN ÁLTALÁNOS IDEGENFORGALMI ÉS UTAZÁSI VÁLLALAT NÉVEN ALAPÍTOTTÁK

Balra és a szemköztö hasábon:
41–42–43. ábra
AZ AKÖV, MAJD A VOLÁN KOMPLEX KISZOLGÁLÁSSAL ÁLLT A FUVAROZTATÓK RENDELKEZÉSÉRE

44. ábra (jobbra)
SOK VITÁT LEHETETT ELKERÜLNI AKKOR, HA A KÁRJEGYZŐKÖNYVEKBEN A VALÓSÁGNAK MEGFELELŐ ADATOKAT PONTOSAN RÖGZÍTETTÉK

PUSZTAI JÁNOS

Parthiscum

Végre lehet repülni!

■ **Az algyői repülés főnix korszaka. 1945–1948**

Országos áttekintés

A vesztes háború katasztrófája miatt a repülőgép-állomány, a repülőtéri létesítmények meghatározó része elpusztult. Az alapító, a korábbi összefogó szervezetek elveszítették társadalmi, politikai bázisukat. A gazdasági, társadalmi tömegközéppont a termelő ágazatok újjáépítésére tevődött át.

Az itthon maradt vagy az 1945 tavaszán hazatérő sportrepülők megkísérelték összegyűjteni a széthurcolt repülőtéri javakat, a megmaradt roncsokat, a még fellelhető repülőanyagot – eltakarították a háborús pusztítás nyomait. A helyreállítási munkákat többnyire az esetlegesség irányította, a spontán szerveződés mentén folytak és meghatározóan függtek a helyi gazdasági erőviszonyoktól, valamint a szovjet városparancsnokságok kegyétől. A Szövetségi Ellenőrző Bizottság (SZEB) a békeegyezménynek megfelelően hazánkban a repülés minden formáját tiltotta. Egy hamisnak bizonyult hírügynökségi közlés hatására 1946 tavaszán – ahol ennek a feltételei adottak voltak – repülő üzemnapot tartottak. Vörös János honvédelmi miniszter a SZEB utasítására az alábbi parancs kiadására kényszerült: „A HM tudomására jutott, hogy a MAeSz tiltó rendelkezése ellenére egyes sportrepülő egyesületek vitorlázó repüléseket végeztek. Ezért az egyesületeknek tudtára adom, hogy további intézkedésig tilos mindenfajta sportrepülés.

Megtettem a szükséges lépéseket, hogy a feltételek – műszaki és biztonsági is – mielőbb biztosítva legyenek.

Mindaddig, amíg a feltételek nincsenek meg, az egyesületek munkája csak arra szorítkozhat, hogy a rendelkezésükre álló repanyagokat, vitorlázó gépeket, csörlő és egyéb berendezéseket megőrizzék, gondosan karbantartsák és előkészítsék arra az időre, amikor a sportrepülést tiltó rendelkezéseket fel lehet oldani.

A tilalom ellenére repülést végző egyéneket és egyesületük vezetőségét felelősségre fogom vonni és meg fogom büntetni.”

Tizenkilenc repülőegyesület és a MAeSz kapta meg a miniszteri figyelmeztetést, közte a szegedi (szerző megjegyzése: értsd az algyői repülőteret) és a Csongrád megyei cserkészrepülők (szerző megj.-e: értsd Szentes) is. Az 1946. október 16-án megtartott közgyűlésen – melyet a MAeSz feloszlatása után hívták egybe, a tagegyesületek – megalakították a Magyar Repülő Szövetséget, az érdekvédelmi és érdekképviseleti szervezetüket.[1] A sport- és a közforgalmi repülőterek közvetlen felügyeletét a miniszterelnök 1946. augusztus 1-i határozatával kivonta a HM közvetlen irányítása alól és a Közlekedési Minisztérium hatáskörébe utalta. Ezzel az intézkedéssel Balatonkiliti, Békéscsaba, Debrecen/Nyulas, Esztergom, Győr, Gyöngyös, Miskolc, Ózd, Pécs, Sajókápolna, Sátoraljaújhely, Sopron, Szeged és Algyő, Szentes, Szolnok, Szombathely, majd egy későbbi határozatával még Érd, Ferihegy, Hármashatár-hegy, Farkashegy és Gödöllő repülőterét is áthelyezte a közlekedési tárcához.

A földreformi szabadosság miatt a repülőterek nagy része az új gazdák kezére került. Visszaszerzésükre egyetlen komoly érv, a fegyverszüneti megállapodás volt. A győztes hatalmak – már a békeszerződés tervezetének szakaszában – feltételül szabták, hogy a korábban felsorolt repülőterek nem szüntethetők meg.

Parthiscum

Az egész országban megindult és nagy lendülettel folyt a sportrepülés újjáteremtése. A gépek, a hangárok, a javítóműhelyek helyreállítása, a repülőgép beszerzési források felkutatása, a támogatók keresése, a tulajdonviszonyok rendezése stb. a politikai erőviszonyok megosztottsága ellenére is kitűnően haladt, de a SZEB engedély hiányában a gyakorlati repülést nem lehetett megkezdeni.

Hosszú kérlelés után Gerő Ernő közlekedési miniszter 1947. január 11-én keltezett, a SZEB-nek címzett előterjesztésben kérte Szviridov altábornagytól a vitorlázó repülés megindításának engedélyezését. A hírügynökségek által korábban nyilvánosságra hozott, hivatalosnak mondott adat szerint Vorosilov marsall, a SZEB elnöke, már 1946 szeptemberében engedélyezte Magyarországnak (is) a vitorlázó repülést. Ez a hír, amely a korabeli sajtóban jelent meg „a helytelen informálásával nemcsak a közvéleményben, hanem a hivatalos ügyintézés menetében is zavart keltett" – nyilatkozta Osztrovszkij ezredes, a SZEB tagja Koós Imre légügyi főtanácsosnak. Mint erre már korábban utaltam, e megtévesztőnek bizonyult hír hatására alakult meg – jórészt kevéssé alkalmas személyek bevonásával – az MRSZ és október, november hónapban a tagegyesületek.

A miniszteri fölterjesztés meghozta a régóta várt eredményt. Az indokolatlanul hosszúnak tűnő tilalom után 1947. június 1-jével megkezdődhetett a vitorlázórepülés. A sportrepülés szervezeti és biztonsági érdekeinek ellentmondó politikai ütközések csaknem lehetetlenné tették az egységes irányítást, a Nemzeti Repülőalapnak (HMNRA jogutódja) az új és a felújított repülőgépek igazságos elosztását. A korszellemnek megfelelően a repülőegyesületek és a repülő modellezés is a különböző politikai erővonalak mentén szerveződött. A politikai pártok – főleg vidéken – a repülő szervezeteket, mint korszerű reklámhordozókat kezelték, választották és vonták hatáskörükbe gazdasági támogatás ígéretével. Olyan megoldást kellett találni a repülés biztonságának, nyugalmának érdekében, amely a szakmai szabályok és a fegyelem keretei között képes tartani a szervezeteket és a tagságot. E cél megvalósítását szolgálta hazánkban az 1948. február 14-én megalakult Országos Magyar Repülő Egyesület, az OMRE, mely a sportrepülést erős, csaknem egységes központi irányítás alá tudta vonni és a kitűzött célt megvalósítani. 1948 májusában fejeződött be a háború utáni első vitorlázórepülő-oktató tanfolyam Mátyásföldön. 1948. október 12-én megnyílt Algyőn az ország legjobb vitorlázórepülő oktatóinak szervezett I. fokú motorosrepülő iskola továbbképzési céllal.

Algyő és a DSE főnix korszaka

A Délvidéki Sportrepülő Egyesületben és az algyői repülőbázisán óriási szerencse volt a háború tragédiájában, hogy az épületek sem a bombázások során, sem a front átvonulásakor nem sérültek végzetesen. A környékbeli lakosok sem bontották le és nem hurcolták szét azokat, ahogyan azt több helyen is megtették. A hangárban maradt repülőgépek sajnos a téli tüzelőhiánynak, a berendezési tárgyak pedig a féktelen szerzési vágynak estek áldozatául.

A szegedi repülőtéren 1946. november 4-től megindult a polgári légi forgalom. Algyőn ugyanakkor még a szovjet hadseregtest lótemetőjét és a földosztással kialakult új tulajdoni helyzetet kellett felszámolni, majd az alagcsövezett terület mélyszántását megakadályozni. Az egyik iskolaépületbe – önkényes foglalással – egy élelmes algyői hentes alakított ki saját céljaira vágóhidat.

A DSE nem esett szét a politikai változások hatására, pedig mind a repülő, mind a modellező tagság különböző pártok és politikai csoportosulások köré kumulálódott. A fokozatosan hazatérő leventék, hadifoglyok,

az evakuált és az önként menekült csoportok visszaáramlása már 1945 tavaszán megkezdődött. A következő év júniusára az egyesületi tagságból már annyian és olyan személyek tértek haza, akikkel meg lehetett kezdeni az újjászervezést. A szovjet városparancsnokság engedélyével a gyülekezési tilalmat ekkorra már sikerült feloldani, így a hatóságok a nagyobb létszámú összejövetelekhez is kiadhatták a „dokument"-et. Az egyesület spontán létrejött vezetősége a szétzilált tagság összekovácsolására minden lehetséges eszközt megragadott. Ilyen céllal kérték fel dr. Wagner Richard egyetemi adjunktust, hogy a „Repülés időjárási problémái" című magántanári próbaelőadását a már hazatért DSE tagság jelenléte mellett tartsa meg. Az ilyen irányú hallgatói létszám bővítéséhez az egyetem is hozzájárult, így 1946. június 18-án az auditórium maximumban elhangozhatott a nagy érdeklődéssel kísért repülésmeteorológiai téma. A korábban már említett téves hírügynökségi információ félrevezette az ország repülő társadalmát (1946. szeptember), és olyan folyamatokat indított el, amelyhez még nem kapták meg a SZEB jogosító határozatát. A média állításával ellentétben Vorosilov marsall, a SZEB elnöke nem adott engedélyt a magyarországi vitorlázórepülés megindításához. A hír ismeretében Szegeden is megpezsdült a repülőmozgalom, az újjászerveződés lendülete felgyorsult. Bokor Olga és Döme Béla segédoktató – aki hetekkel korábban érkezett haza a hadifogságból – 1946. november 10-ére hirdette meg a klub alakuló közgyűlését. Ezt megelőzően a Szegeden tárgyaló MASZOVLET vezérigazgatójától ígéretet kaptak a közforgalmi repülőtér sportcélú hasznosítására és néhány vitorlázó repülőgép juttatására is. Erre a garanciára meghatározóan szükség volt – ugyanis Döme Bélának az algyői repülőtér mélyszántását csak ideiglenesen sikerült megállítani –, mert pillanatnyilag ezen alapult az újrakezdés lehetősége.

A belügyminisztréiumtól a korábban meghirdetett időponttól eltérő, új közgyűlési időpontengedély érkezett. Az újabb dátum 1946. november 17-én 10 órára, a városháza közgyűlési termében összehívandó alakuló értekezletre szólt és Kelemen István nyomdászt jelölte meg főtitkárnak, illetve levezető elnöknek. A módosított időpontban megtartott közgyűlésen résztvett dr. Kunszeri Béla Csongrád vármegye alispánja is, mint a Magyar Repülő Szövetség megbízottja.

A tanácskozás éppen a reszortosok megválasztásánál tartott, amikor pufajkás szovjet katonák, csőre töltött géppisztolyokkal rontottak be a terembe. A dermesztő pillanatot követően az osztag parancsnoka – tolmács segítségével – közölte, hogy a szovjet városparancsnokságra bejelentés érkezett, mely szerint „a városháza dísztermében fasiszta szervezkedés folyik" és a teremben lévők letartóztatása céljából jöttek. Az engedély láttán a parancsnok nem hajtotta végre a tervezett feladatot, de feloszlatta a közgyűlést, elkobozta a jegyzőkönyvet és a résztvevő tudósítókkal közölte, hogy csak a szabadságuk veszélyeztetésével jelentethetnek meg sajtóhírt az eseményekről, lett légyen az a közeli vagy távoli jövőben. A hírzárlat eredményesnek bizonyult.

Az összejövetelen – annak feloszlatásáig – elhatározzák a DSE újraszervezését, annak személyi feltételeit, az algyői repülőtér földosztás utáni visszaszerzését, a háború okozta károk eltüntetésének lehetséges módozatait és a gépek beszerzésének anyagi forrásait.

Kitörő lelkesedés fogadta a tagság dr. Szent-Györgyi Albert Nobel-díjas egyetemi tanár díszelnökké jelölését. Közfelkiáltással fogadta el a közgyűlés – a Szegeden oly népszerű embert – a professzor megválasztását, aki akkor már a budapesti egyetem tanára volt. Főtitkár Kelemen István lett. A további tisztségekre Döme Bélát és Paulisz Bélát, titkárnak Bokor Olgát választotta meg a tagság.

Parthiscum

A sportrepülő egyesület anyagi támogatását a Szegedi Textilművek vállalta, melyről Bohata József üv. biztosította a tagságot, az 1947-ben keltezett megállapodás értelmében.

Az 1947 márciusában visszakapott algyői repülőtéren megindult a helyreállítási munka. Hétvégeken 30–40 fős lapátos brigád szállta meg a Tisza parti repülőteret és temette be a páncélosok vájta árkokat, a bomba és gránáttölcséreket. A patronáló(k) anyagi segítségével megkezdődött az épületek helyreállítása is, csak a várva várt repülési engedély nem érkezett.

Az egyre türelmetlenebbül remélt újrakezdés előtt, a folyton változó politikai erőviszonyokhoz igazodni próbálva 1947. április 20-ra ismét közgyűlés összehívására kényszerült a DSE vezetősége. A megbeszélést Kelemen István vezette. Napirend az alapszabály vitája és a vezetőség újjáválasztása volt. Az MRSZ megbízásából ugyancsak részt vett az értekezleten dr. Kunszeri Béla megyei alispán is, aki – a szentesi repülés újjáteremtője és akkori vezetője – bejelentette, hogy a szentesi cserkészrepülők, mivel gépállományukat teljességgel sikerült megőrizni, szívesen kölcsönöznek néhány vitorlázó repülőgépet az algyői bajtársaknak. E lehetőséggel, ha az engedély megérkezik, akár már a következő hónapban repülhet a DSE tagsága – nyilatkozta Kunszeri Béla.[2]

Valószínűnek látszik, hogy e gondolati torzó a két város között évtizedek óta feszülő vita terméke. A megyeszékhely és az azzal járó extra jogosítványok megszerzéséért, illetve a Szentest megillető megyei jogkörök, intézmények meg- és visszaszerzéséért folyó csatározások rávetítődése a repülési témára.

Dr. Kunszeri Béla újabb javaslata egy csapással átvágta a gordiuszi csomót. Úgy oldották meg, hogy 1947 nyarán vitorlázórepülő tábort rendeztek Szentesen a kezdőknek, és amikorra megérkeztek Algyőre is a gyakorlógépek, már több kezdő és haladó „A”, illetve „B” vizsgás növendék vehette azokat birtokba.)

Az új vezetőség díszelnöke: dr. Szent-Györgyi Albert, elnöke: Örley Zoltán altábornagy, alelnökök: Vörös József, Kószó István és Kálmán Károly, titkár: Kelemen István, jegyző: Fajka László, műszaki vezető: Janki Béla, ügyész: dr. Eisner Manó, orvosok: dr. Kaufmann Imre és dr. Lajos Sándor, pénztáros: Gavallér Ferenc, ellenőr: Hargittai Andor. Választmányi tagok lettek: dr. Wollner László, Gaál Sándor, Noll György, Süveges Ernő, Och Nándor, dr. Kelemen Antal, Kardos Miklós, Berténi Béla, Langmár Béla és Csonka József.

Alapító tagok: Sári István, Papp Ernő, Répássy Zoltán, Kocsis Vilmos, Balla Mihály, György Vilmos, Németh Lajos, Somogyi Gábor, Mészáros István, Udvardy Endre, Kipper Ferenc, Gábor István, Rusznák János, Juhász László. ifj. Máté András, Bartha József, Pintér János, Baranyi Béla, Mészáros László, Lábdi Tibor, Vinczi Károly, Linkó András, Szemenyei György, Domonkos László, Helyi Ferenc, Kőszegi Jenő, Siatinszky Miklós, Nógrády Lajos, Boda László, Zsivin Béla, Kontraszty Endre, Pigniczky István, Todorov Tódorné, Vasváry Béla, Sztankó László, Bokor Olga, ifj. Dank Viktor, ifj. Bokor András, ifj. Lippai László, Szajka Csaba, Kovács Antal (Szőreg), Szilágyi Péter, Konkoly István, Mataisz Márton, ifj. Kelemen Imre, Meggyesi Ödön, Zsámbéky Jenő, Lajos Béla, Böde László, Bátorfi János és Fodor Adrien, összesen ötvenegy személy, illetve a vezetőség tagjai.

A DSE tisztikara a repülés 1947. júniusáig tartó tilalma miatt, majd azt követően a géphiány okán azért, hogy a tagság repülési éhségérzetét enyhítse – ezzel együtt az összetartozás érzését ébren tartsa –, különböző rendezvényeket szervezett. Ebbe a témakörbe tartozik az 1947. november 30-án, vasárnap délelőttjére szervezett, a Belvárosi Moziban tartott filmmatiné is. A vetítés előtt

Dinka Tibor, az MRSZ küldöttje rövid összefoglalót adott a magyar repülésügy pillanatnyi helyzetéről, majd orosz és angol filmhíradók, valamint repülős kisfilmek kerültek vászonra. Szegeden először ekkor mutatták be az „Angliai csata" című filmet a RAF háborús hőseiről.

A repülés megkezdését már nem lehetett tovább halogatni. A DSE vezetői most már ultimátumszerűen követelték azt a határidőt az OMRE-tól, amikor a gépeket megkaphatják. A kicsikart nyári terminus sürgetővé tette a májusi tagtoborzást és az újoncok gyors elméleti felkészítésének megkezdését. Döme Béla oktató – a saját kezdeményezésére – hirdetést adott fel a fiatalok olvasta újságokban. Így jelent meg a Márciusi Ifjúság című lapban is 1947. május 6-i és 9-i számában a felhívás, ami nem maradt reagálás nélkül. A jelentkezők sokasága mellett néhány üzemi érdeklődő vagy meghívó levél is érkezett.

Íme egy példa:

„Magyar Élelmiszerellátó és Árukereskedelmi Rt., Szeged

Szeged, 1947 május 8.

Bányász Ferenc igazgatótól

T. Döme Béla Úrnak
vitorlázó repülő oktató

Szeged, Appony Albert u. 21.

A „Márciusi Ifjúságban" olvastam felhívását és köszönettel venném, ha a jövő héten szerdán vagy csütörtökön a gyárban meglátogatna és a gyári ifjúságnak beszervezését megbeszélnénk.

Szívélyes üdvözlettel:
Bányász s. k."

Az OMRE vitorlázó gépei csak 1948 nyarán érkezhettek meg Algyőre, de a gyakorlati kiképzés mégis csak szeptember 1-jével kezdődhetett meg. Oktatók voltak: Döme Béla, Tombácz Jenő, Preisler Antal, Szabó Béla és Vinczi Károly. A műszaki feladatokat Kovács József és Tajti József látta el. Ekkorra készült el az egyesületi klubhelyiség is a Zászló utca 2. szám alatt, amit azonnal birtokba is vehette a tagság. Az egyesület, a növendékek fölkészítése érdekében 1948. szeptemberben és októberben vitorlázórepülő iskolát szervezett Farkashegyen.

Az 1948-as esztendő a 48'-as polgári forradalom centenáriumának jegyében zajlott. Ennek értelmében kapta az Algyőn, szeptember 1-jén – ünnepélyes keretek között – megnyíló vitorlázó repülőiskola a Petőfi Sándor nevet.

A klubon belül a motoros repülőiskola szervezése is megkezdődött, de a gyakorlati képzésre jelentkezett 36 személyből hosszú várakozás után csupán 15 főnek adott politikai hozzájárulást az MDP szegedi szervezetének Káder Osztálya. Végül 1948. október 12-én délután, 15 órakor – az egész várost megmozdító ünnepélyességgel – megnyílt az OMRE repülőiskolája, ahol az ország vitorlázó repülőoktatóinak tanították meg a motoros repülés alapfokát.

Végre a sportrepülés teljes skáláján lehetett repülni.

Jegyzetek

[1] Az MRSZ váltotta fel az 1945. március 2-án az ideiglenes kormány honvédelmi minisztere megbízásából, Rotter Lajos által ujjászervezett MAeSz-t és HMNRA-t.

[2] Arra vonatkozóan, hogy a DSE miért utasította el a szentesiek gépkölcsönzési gesztusát, miért hezitált azt elfogadni a vezetőség, a maga korában sem volt egyértelműen értelmezhető. Fél évszázad távlatából – az egyre halványuló emlékezet két érvet őrzött meg. Meghatározónak tűnik a szentesiek gáláns ajánlatának visszautasításánál az, hogy ha elfogadták volna, akkor az késleltethette volna az MRSZ-től (majd 1948. február 14-től az OMRE-tól,) és szegedi

alapítványoktól remélt gépjuttatásokat. Ismerve az adományozók lelkivilágát, ez – szinte biztosra vehetően – így következett volna be. A másik megjelölt ok finoman szólva is mondvacsinált: mint akkor hangoztatták, nehezen tudták volna a gépek oda-vissza szállítását – akár heti 1-2 alkalommal is – megoldani. Mindez továbbá azért is kérdéses, mert a kölcsönzési ajánlat tartós átadást jelentett volna mindaddig, amíg Algyő is megkapja a saját gépeit.

Források

Magángyűjtemények

– Bokor András: Az alapítók névjegyzéke 1947. április 20., Repülés nyilvántartó napló-főkönyv, 1948–1949. Interjú.
– Döme Béla: Eredeti okmányok (személyes anyag). 1946–1949. Lapkivágások. Interjú.
– dr. Süveges Ernő: Levél. Az algyői motoros repülőiskola növendékeinek felvételéhez politikai hozzájárulás kérése és a névsor az MDP Káder Osztályához Szeged, illetve a válasz. Interjú.
– Csapó Béla interjú.

Irodalom

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

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

Telekkönyvi betét A/Birtoklap és B/Tulajdoni lap, Algyő 3343 sz. és a 20 232/1949. sz. határozat.

Sajtóforrások

Szegedi Népszava, 1946. jan. 14., jún. 18., nov. 1., nov. 10., 1947. nov. 27.

Szegedi Kis Újság, 1947. ápr. 7., ápr. 23.

Repülés, 1986/11. sz.; Magyar Repülés, 1948. dec. 10.

Délmagyarország, 1947. ápr., szept. 14., nov. 26., dec. 21., 1948. ápr. 28., aug. 14., aug. 28., szept. 24., szept. 28., okt. 12. és 13., nov. 3., valamint 1996. okt. 22.

Szegedi Hírlap, 1948. aug. 28., szept. 24.

MIKLÓS PÉTER

Újszentiván 1848/49-es történetéhez

A szőregi uradalomhoz tartozó Szentivánt 1746-ban nyilvánították önálló községgé. A történeti kutatások szerint a mai Újszentiván területére 1783-ban költöztek át a szerbek, s Ószentivánon (ma Tiszasziget) szegedi származású dohánytermesztő magyarok telepedtek meg. A Tiszasziget történetében megjelent tanulmányában Géczi Lajos azonban fölveti, hogy (a mai) Újszentiván jött létre előbb, s a betelepülő szegedi dohánykertészek hoztak létre új községet.[1] Két adat a kérdés vizsgálatához: 1. A szőregi szerb ortodox plébánián őrzött 1758-as vizitációs jegyzőkönyvben Arsenije Radojevsky Szentivánon Szent Györgyről nevezett szerb templomot írt le. Az újszentiváni szerb templomban található díszes szertartáskönyvet – bejegyzése szerint – Jovan Jovanovič pópa adományozta az egyházközségnek 1765-ben.[2] Ez két esemény még az 1783-ban megkötött szerződés[3] előtti években történt, minden kétséget kizáróan Újszentivánon, hiszen szerb templom Ószentivánon soha nem volt. 2. Az 1784–87-es, II. József-féle népszámlálás során Szentivánon 53 házat, 62 családot, 358 „görög nem egyesült" (ortodox) vallású lakost (köztük egy papot és egy nemest is) jegyeztek föl.[4] Ez a település, a lakosság nemzetiségi-vallási összetétele alapján a mai Újszentiván.

Újszentiván első lakói szerbek voltak, rajnai frank eredetű németek az 1800–1810-es években, magyarok az 1840–1850-es években költöztek a faluba. Fényes Elek 1839-ben így írta le a községet: „rácz-német falu Szegedhez délre egy órányira: 100 kath., 562 n. e. óhitű, 4 zsidó lak., óhitű anyatemplommal, 27 5/8 jobbágytelekkel."[5] Napjainkra a lakosság nemzetiségi megoszlása jelentősen módosult. 1922 és 1930 között a szerb lakosság mintegy fele optált, átköltözött Jugoszláviába.[6] 1944-ben és 1946-ban a német származásúak többségét kitelepítették.[7] Újszentiván az ötvenes évektől többségében magyarlakta település. A táblázat a falu népességének vallási hovatartozását mutatja be a 19. század első felében. A vallások nemzetiségekhez köthetők: ortodox szerbek és római katolikus németek, magyarok.

Év	Ortodox	Katolikus	Egyéb
1787	358 (100,0%)	-	-
1825	514 (92,2%)	43 (7,8%)	-
1839	562 (84,4%)	100 (15%)	4 (0,6%)
1850	568 (84,1%)	100 (14,9%)	7 (1%)
1858	653 (78,3%)	175 (21%)	5 (0,7%)

Az 1848/49-es magyar forradalom és szabadságharc eseményei Újszentivánt is érintették, a helyi eseményeket érintőlegesen tárgyalta Marjanucz László és Szántó Imre.[8] Nemzetiségi összetétele miatt különösen kényes pont volt a falu. Szerbek, németek, magyarok éltek itt, elkülönülve és – Bálint Sándor szavaival – „majdnem törzsi zártságban".[9] A délvidéki szerbek független, politikailag szabad nemzetté akartak válni és létrehozni az autonóm Szerb Vajdaságot, kiszakadva a magyar államból. A mozgalmat Djordje Stratimirović tábornok és Josif Rajačić karlócai pátriárka vezette. E törekvések és a magyar nacionalista jelszavak egymás ellen fordították a Bánát nemzetiségeit (szerb, magyar, román, német), fölborították a békés együttélést. A bécsi udvar – látszólag – támogatta a nemzetiségek követelésit, s így fönn tudta tartani hatalmát a soknemzetiségű Magyar Királyságban.

1849 januárjára a szerb fölkelők szinte az egész Bánátot elfoglalták Todorović tábornok vezetésével.[10] Szőreget és Újszegedet 1849. február 9-én szállták meg, de Hadik Gusztáv ezredes vezetésével a magyar nemzetőrök és honvédek február 11-én Újszegedről, február 13-án pedig Szőregről és Szentiványról szorították ki az osztrák-szerb erőket.[11] Ezzel sikerült egy időre megállítani a délvidéki szerb terjeszkedést, ám a falut néhány napon belül ismét megszállták a szerb fegyveresek. 1849 februárjára így emlékezett Osztróvszky József, az 1840-es évek szegedi közéletének egyik meghatározó alakja: „Február 9-én Szőregről az ott helyőrségen levő szegedi nemzetőri századot a szerbek megtámadva, hazakergették; 11-én pedig Szegedet ágyúzták Újszegedről; noha – mint tudva van – e szemtelen vakmerőségüknek megadták az árát, mert a szegedi nemzetőrök egyrésze a már szotyékos Tisza jegén életveszély közt át menve vagy hetvenet leöldösött, mire a sereg futásban keresett és talált menedéket, meg sem állva Szőregig. Harmadnapra pedig gr. Hadik Gusztáv ezredes foglalta el ostrommal Szőreget és Szentivánt leégetve mindkét helységet. A szerb és rác had itt futásban találta egyedüli menekvését, elvesztve egy pár ágyút és számos halottat."[12]

1849. március 15-én a kormány gróf Hadik Gusztáv helyére Perczel Mórt nevezte ki a Szeged és Szabadka környékén összevont csapatok – a későbbi IV. hadtest – parancsnokává. Az új parancsnok célja a szerb fölkelők Tisza-Maros szögből való kiszorítása volt.[13] Perczel és hadteste március 22-én visszafoglalta Szőreget, Deszket és Újszentivánt. Az 1849. augusztus 5-én vívott szőregi csata után Haynau báró katonái szállták meg a térséget.[14] Osztrák források

alapján a magyarok vesztesége ezen a napon 4-5000 halottra és sebesültre, valamint 3-4000 fogolyra tehető.

1849 márciusában – a szerb fölkelők és a magyar honvédek közötti harc során – a szentiváni lakóházak többsége és a Szent Györgynek szentelt, paticsfalú szerb (ortodox) templom leégett.[15] A háborús helyzet ellenére a szőregi uradalom és Szentiván gazdasági élete nem állt meg. G. Tóth Ilona közelmúltban megjelent forrásgyűjteményében olvasható, hogy gróf Batthyány Kázmér kormánybiztos elrendelte az elmenekült szőregi, szentiváni, deszki és gyálai szerb gazdák elhagyott földjeinek kiadását művelésre. Elsősorban helyi zselléreknek, illetve bácskai magyar (vagy magyar érzelmű) menekülteknek.[16] Két hirdetés, amely a Szegedi Hírlap hasábjain jelent meg 1849 májusában. „Az ugynevezett térvári tóból f. hó 17-én a vedresházi majorsági földön, 50 láncznyi szántóföld egészben vagy darabokban, f. évi october végéig lefizetendő ár mellett elárvereztetni fog; ugyszinte az új-szent-iváni ráczoktól hátrahagyott kész vetések is. A venni kívánkozók biztosítékkal ellátva, a fentemlített napon az ó-szent-iváni faluháznál jelentsék magukat. A szőreghi álladalmi tisztség."[17] A szerb földek azonban első alkalommal nem keltek el, s az uradalom vezetősége egy héttel később – a száraz rőzsével együtt – ismét meghirdette. „Rőzse eladás. Új- és Ó- Szent-Iván közt a fasor mellett jó száraz rőzse, úgy 50 kocsira való szombaton a többet ígérőnek el fog adatni. Ugyanott az napon a szent-iváni rétben hátralévő vetések árvereltetni fognak. A szőreghi álladalmi tisztség által."[18]

Ugyancsak a Szegedi Hírlap lapjain olvashatjuk – Bánát, a ráczok pünkösdi királysága alatt címmel, B. B. monogramú (?) szerző tollából – az 1849. évi márciusi Perczel Mór-féle győztes hadjárat eseményei kapcsán Újszentiványról: „És miután Szőregh, Szent-Iván, Gyála, Zombor s. a. t. tanúi lőnek a határőrök vitézségének, volt futás, volt bozsékolás, s ezer átok azok fejére, kik mind ezeknek kezdői, s okai voltak."[19] A nyelvtörténész, néprajztudós Hunfalvy Pál így írt az észak-bánáti falvakról 1849 júliusában: „…Újszegedről lehet már Szőreget, Újszentivánt, Ószentivánt, Gyálát, mind magyar helységeket látni, melyek most romokban hevernek."[20] 1849. július 28-án fölrobbant az újszegedi puskaporraktár, az eset részleteit Habermann Gusztáv és Péter László foglalta össze.[21] Ruszoly József közleményéből tudjuk, hogy a személyi károk összeírására Vadász Manó polgármester (két) küldöttséget szervezett. A szerencsétlenség következtében elhunytak között találunk újszentiváni lakost is: Nagy Mihály Jánost. Följegyezték róla, hogy édesapja, „Nagy Mihály szegény sorsú".[22]

A Csongrád Megyei Levéltárban (CsML) Újszentiván és a környező települések – Ószentiván, Vedresháza, Térvár – 1848/49-es történetével kapcsolatban csak néhány dokumentum van. Ezek az iratok is megjelentek G. Tóth Ilona említett összeállításában.[23] Madarász László, az Országos Honvédelmi Bizottmány tagja 1849. január 26-án, Debrecenben kelt levelében hangsúlyozza a Közlöny című hivatalos lap terjesztésének fontosságát. A levél melléklete: „Állomás: Szeged. Vidéke: Tápé, Dorozsma, Algyő, Szőregh, Vedresháza, Sz. Iván."[24] Újszentivánon a postai szolgálatot a Biringer, a Nátly és a Schmerzel család látta el a 19. században. Gräbeldinger Anton falutörténeti kutató szerint az egykori postaállomás emlékét őrzi a Szállás dűlőnév.

1849 júliusában a kormánnyal együtt a hadsereg nagy része is Szegedre érkezett. Aulich Lajos hadügyminiszter elrendelte a táborállításhoz szükséges fa kitermelését „a Tiszántúl fekvő Szőregi erdőből kellő menynyiségben".[25] Több, mint kétszáz napszámos munkához is látott a vedresházi erdőben. Duschek Ferenc pénzügyminiszter

1849. július 21-én írt levelet Szeged város tanácsának: „Az álladalmi erdőt az illy tömeges, és minden felügyelet nélküli csoport szabály nélküli pusztításának ki tenni nem akarván, meg hagyom a' városi hatóságnak, hogy az említett favágásokat a' Szőreghi álladalmi tisztségnek felügyelete, és útmutatása szerént tellyesíttesse."[26]

A szegedi püspöki levéltár (SzCsPL) őriz két egyházhatósági jelentést, amelyek a szőregi plébánia és filiái – köztük Újszentiván – állapotáról tudósítanak 1849 júniusában, azaz Perczel hadjárata után, de az augusztusi szőregi csata előtt. Mindkét levél a Makón székelő püspöki helynök, Róka József kanonok tájékoztatására íródott.[27] Kreminger Antal prépost, palánki plébános, szegedi alesperes 1849. június 7-én kelt jelentésében Bába és Szőreg plébániáinak helyzetéről tudósított. Újszentiván kapcsán leégett kápolnáról, iskoláról, tanítói házról írt. „Szőregh, az anyaegyház, Deszk, Ó-Szentiván, Újszentiván, Térvár egészen leégtek s eddig lakatlanok. Leégett templom, kápolnák Deszken s Újszentiványon s az iskola, pap, kántor vagy tanító házak."[28]

Követs Endre – akinek neve Andor és András alakban is olvasható a korabeli dokumentumokban – szőregi plébános 1849. június 20-án írta meg levelét, amelyben a szőregi plébánia és leányegyházai állapotát részletezi. Újszentiván leégéséről ad hírt, de fontos, hogy a katolikusok között már magyarokat is említ, nem csak németeket. Fényes Elek tíz évvel korábbi leírása nem tudósít magyar lakosokról (még nem laktak a faluban, vagy létszámuk egészen elenyésző volt). „Új Sz. Iványi egészen a lángok martaléka lőn, a magyarok és németek, kik ott léteztek, kivévén egynehányan, Szegedre menekültek, de jelenleg visszatérnek. Térvár. Kisebb fiók helység fele elégett, a többi épen maradt, a lakosok kiknek házaik elégtek Ráczkeresztúron foglalnak helyet."[29]

Említést érdemel Nátly József (1801–1871) személye. Újszentiváni német családból származott, a faluban voltak birtokai, s 1858 és 1868 között a község jegyzőjeként tevékenykedett. Nátly József az első Szeged környéki tájszógyűjtő, a nyelvújítási harcok résztvevőjeként ismert. Irodalmi és nyelvészeti tevékenységét Bálint Sándor, Putnoky Imre és Péter László dolgozta föl.[30] Postatisztként szolgált tizenhat éves kora óta, 1848-ban a magyar kormány szolgálatába lépett. 1848 novemberétől a – varasdi és temesvári postakerületek összevonásával létrejött – szegedi postaigazgatóság vezetője, majd 1849 júliusában a kormány szegedi tartózkodása idején országos főposta-igazgató volt, az első független magyar postaszervezet irányítója.[31] A szabadságharc bukása után rövid törökországi emigrációra kényszerült. Emlékét a községháza falán elhelyezett márványtábla őrzi: „Németnek született, és a magyar nyelv szerelmese lett."[32]

Összegezve tehát Újszentiván jelentős anyagi kárt, több ütközetet (1849. február, március és augusztus) és a község teljes leégését élte át a szabadságharc napjaiban. A falu lakosságának nagy részét kitevő szerbek legtöbbje elmenekült. A német eredetű Nátly József, Újszentiván híres szülötte a szabadságharc közigazgatásának egyik vezetőjeként segítette a független magyar kormányt. Megállapítható, hogy a település mindhárom nemzetisége: szerb, német és magyar – összefogva, vagy egymással szemben állva – küzdött a polgári jogokért és a szabadságért, a modern Magyarország megteremtéséért.

Jegyzetek

1 GÉCZI LAJOS: Szentiván a felszabadulástól a zálogba adásig 1718–1781. = Gárgyánné Lampert Magdolna (szerk.): *Tiszasziget története*. Tiszasziget, 2000. 103–104., MIKLÓS PÉTER: Tiszasziget története. (Ismertetés.) *Honismeret*, 2001. 4. sz. 107–108.

2 MIKLÓS PÉTER: Újszentiván vallási élete a 19. században. *Honismeret*, 2000. 5. sz. 69.

[3] A szentiváni pusztát Szeged város 1781-től bérelte, de a szerződést csak 1783. március 5-én írták alá.

[4] KOVÁCH GÉZA: A Bánság demográfiai és gazdasági fejlődése 1716–1848. *Dél-alföldi évszázadok* 11. Szeged, 1998. 106.

[5] FÉNYES ELEK: *Magyarországnak 's a hozzá kapcsolt részeknek mostani állapotja*. 4. köt. Pest, 1839. 401–403.

[6] KRUNITY MIHÁLY: Mozaikok és adalékok az újszentiváni szerbség történetéhez. *Csongrád Megyei Honismereti Híradó*, 1990. 105–124., Oltvai Ferenc: A Csanád vármegyei szerb optánsok ügye (1922–1930). In Zombori István (szerk.): *A szerbek Magyarországon*. Szeged, 1991. 169–175.

[7] Az újszentiváni németség történetének és néprajzának személyes hangvételű összefoglalása: GRÄBELDINGER, ANTON: *Heimatbuch Újszentiván*. Bad Reichenhall, 1981. (Kéziratos magyar fordítása Patik István munkája.), PÉTER LÁSZLÓ: *Heimatbuch Újszentiván*. Délmagyarország, 1991. június 15.

[8] MARJANUCZ LÁSZLÓ: Az 1848/49-es forradalom és szabadságharc helyi vonatkozásai. In Gárgyánné Lampert Magdolna (szerk.): *Tiszasziget története*. Tiszasziget, 2000. 132–135., SZÁNTÓ IMRE: A polgári forradalom és szabadságharc időszaka Szőregen. In Hegyi András (szerk.): *Szőreg és népe*. Szeged, 1977. 109–121.

[9] BÁLINT SÁNDOR: *A szögedi nemzet*. 1. köt. Szeged, 1976. 247.

[10] OLCHVÁRY ÖDÖN: *A magyar függetlenségi harc 1848/49-ben a Délvidéken*. Budapest, 1902. 127–130.

[11] SZÁNTÓ IMRE: *Szeged az 1848/49-es forradalom és szabadságharc idején*. Tanulmányok Csongrád megye történetéből 11. Szeged, 1987. 114–115., PÉTER LÁSZLÓ: *Az ezeréves Szőreg*. Szeged–Szőreg, 2001. 163-187.

[12] Osztrósvszky József levele a szabadságharcról. In Osztrósvszky József: *Reform, forradalom, kiegyezés*. Sajtó alá rendezte Ruszoly József. Szeged, 1993. /Szegedi arcélek, 1./ 101.

[13] FARKAS JÓZSEF (szerk.): *Szeged története*. 2. köt. Szeged, 1985. 788.

[14] A csata leírása egy orosz főtiszt szemszögéből: ZELENYECKIJ, VLAGYIMIR: *A szegedi csata*. Fordította és közzétette Fenyvesi István. Szegedi Műhely, 1991. 1–4. sz. 123–130.

[15] Az újszentiváni szerb ortodox egyházközség Historia Domusa alapján, Krunity Mihály főesperes szívességéből.

[16] G. TÓTH ILONA: *Az 1848/49. évi forradalom és szabadságharc szegedi dokumentumai a Csongrád Megyei Levéltárban*. Tanulmányok Csongrád megye történetéből 28. Szeged, 2000. 330–332.

[17] *Szegedi Hírlap*. 1849. május 16.

[18] *Szegedi Hírlap*. 1849. május 23.

[19] *Szegedi Hírlap*. 1849. május 9.

[20] HUNFALVY PÁL: *Napló 1848/49*. Budapest, 1986. 293–294.

[21] HABERMANN GUSZTÁV: *Az újszegedi lőportárrobbanás*. Somogyi-könyvtári Műhely, 1980. 4. sz. 110–117., PÉTER LÁSZLÓ: Újszeged, 125 éve. In *Szőregi délutánok*. Budapest, 1994. 75–77.

[22] RUSZOLY JÓZSEF: Az újszegedi „lobbanás" polgári áldozatai. In *A Város és polgára*. Szeged múltjából 6. Szeged, 1999. 37.

[23] Vö. G. Tóth Ilona: i. m. (Mutató alapján.)

[24] *CsML Szeged Város Tanácsának iratai*. 180/1849. február 1.

[25] *CsML Szeged Város Tanácsának iratai*. 1092/1849. július 22.

[26] *CsML Szeged Város Tanácsának iratai*. 1090 /1849. július 22.

[27] MIKLÓS PÉTER: Adalékok a szőregi római katolikus plébánia 1848/49-es történetéhez. *Magyar Egyháztörténeti Vázlatok*, 2000. 1–4. sz. 153–162.

[28] *SzCsPL Egyházközségekre vonatkozó régi iratok*. Szőreg, 30. sz. (374/1849)

[29] *SzCsPL Egyházközségekre vonatkozó régi iratok*. Szőreg, 32. sz. (650/1849)

[30] PUTNOKY IMRE: Nátly József. *Magyar Nyelv*, 1915. 20–22., Péter László: Nátly József. In *Mindörökké Szeged*. Budapest, 1997. 193–202.

[31] MIKLÓS PÉTER: Nátly József, a szabadságharc postaigazgatója. *Belvedere Meridionale*, 2000. 7–8. sz. 4–10.

[32] VECSERNYÉS JÁNOS: Nátly Józsefre emlékeztek Újszentiványon. *Honismeret*, 1992. 2. sz. 111.

LAKATOS ÁRPÁD,

Messzelátó

■ **A Mayflower átszeli az óceánt, avagy**

Miért és hogyan keltek át a zarándokok Amerikába?

Előzmények. Az angol reformáció

Az 1517-es indulási évhez kötődő reformáció tulajdonképpen a már több évszázada meglévő egyházi reformmozgalmak robbanásszerű felszínre kerülése volt, s a XVI. század folyamán véglegesen megosztotta a nyugati keresztény világot mind teológiai, mind politikai szempontból. A nyugati kereszténység a római katolikus egyház alatti viszonylagos egység után végleg szétesett, Róma hegemóniája megszűnt. Az addigi, egyházon belüli teológiai megújulási áramlatok egy része kívül került a római egyház kebeléből, és önálló útra lépett. Így alakult ki többek között a refomáció lutheri és kálvini ága is. Más megújulási áramlatok pedig a római egyházon belül maradtak, és kiérlelték a katolikus egyház megreformálását is. A teológiai és hitbeli vélt vagy valós ellentétek azonban jó táptalajt adtak a politikai ellentétek vallási színezeteihez is. Az természetes, hogy a kereszténységen belüli teológiai ellentétek (melyek olykor csak látszólagosak) soha nem vezethetnek politikai ellentétekhez, csakis akkor, ha a vallás politikai érdekekkel fonódik össze. Ez történt VIII. Henrik uralkodása alatt Angliában is.

Angliában már a XIV. században megjelent egy reformmozgalom, melyet John Wyclif oxfordi teológus nevéhez kötnek. Wyclif angolra fordította a Bibliát, és tagadott több nagyon fontos katolikus tantételt is. Kijelentette továbbá, hogy a királyi hatalom független a pápaságtól. Ezek a gondolatok és tettek tévelygésnek számítottak az akkori katolikusok szemében, és XI. Gergely pápa eretneknek nyilvánította Wyclifet. Mindez nem számított, az oxfordi teológus megújult gondolatai hamar elterjedtek Angliában és Anglián kívül (John Wyclif tanai az alapja pl. a csehországi huszitizmusnak is).

A XVI. századi reformáció egyes áramlatai szintén hamar elérték Angliát. A protestánsok anyanyelven adták a hívők kezébe a Bibliát, s ez megtörte a katolikus papság kulturális és teológiai hegemóniáját, ami a latin nyelvre épült. Mivel a Szentírás hozzáférhető lett, az emberek közül sokan olvasni kezdték, és hamar ellentéteket fedeztek fel a biblikus tanítások és a korabeli kereszténység között. Angliában gyökeret vert a protestantizmus, és ezt az új vallási jelenséget használta ki VIII. Henrik a saját politikai céljaira. August Franzen találóan fogalmaz: „Az angliai reformáció eredetét tekintve nem elsősorban vallási, hanem egyházpolitikai ügy volt. Külső indítéka egy király azon gátlástalan kívánsága volt, hogy kikényszerítse a pápától házassága felbontását. A hátteret a jól fejlett angliai nemzeti egyház képezte, amely megkönnyítette a Rómával való szakítást. Így VIII. Henrik idején skizma alakult ki, s ebből fejlődött ki később az angol államegyház, amelyet erős reformációs behatások jellemeztek, de amely hierarchikus szerkezetében, liturgiájában és kegyességében mindvégig megőrzött bizonyos hagyományos, katolikus vonásokat."[1]

A puritanizmus és a szeparatizmus

Az I. Erzsébet alatt újabb protestáns elemeket felvevő nemzeti államegyház azonban ugyanolyan hegemóniát vallott magáénak Angliában, mint amelyet a római egyháztól eltagadott, és ugyanolyan kegyetlen módszerekkel üldözte a másként gondolkodókat,

mint a velejéig gyűlölt „pápisták”. Az angol államegyház hitéletét világi törvények szabályozták, ezek viszont hosszú ideig nem adtak szilárd támpontot, hanem a politikai fordulatoknak megfelelően folyton változtak. Természetes, hogy ez a mesterkélt fordulat „csöbörből vödörbe” lépést jelentett a radikálisabb reformereknek, akik nem elégedtek meg a félig végrehajtott és folyton változó állami reformációval. Ezt a réteget mélyen áthatotta a kálvinizmus, és törekedtek egy magasabb tisztaság és erkölcsiség elérésére mind egyéni, mind közösségi szinten. Erre a rétegre akasztották rá kívülről az akkor sértőnek számító „puritán” jelzőt (ennek a jelzőnek az angol „purify”, azaz „megtisztít” szó lehet az alapja). A puritanizmus, mint mozgalom teológiai szempontból azonban korántsem volt egységes, és különböző belső csoportok alakultak ki, úgymint presbiteriánusok, independensek, levellerek, millenisták stb. A puritánok többsége úgy gondolta, hogy az angol egyház, habár telve van „pápista kacatokkal”, még tisztítható, és érdemes dolgozni érte, mások viszont úgy gondolták, hogy az angol egyház eleve megromlott, és el kell tőle válni, szeparálódni. Ők voltak a szeparatisták („Separatists”), más néven a zarándokok („Pilgrims”). Nézőpont kérdése, hogy a szeparatizmust a puritanizmus radikális ágának, vagy pedig a puritanizmusból kinövő másik mozgalomnak tekintjük. (Én itt az utóbbi mellett foglalok állást).

A zarándokoknak teljesen vallási céljaik voltak. A Szentírás őszinte és hívő tanulmányozása során döbbentek arra az igazságra, hogy az Újszövetségben lejegyzett, az Úr Jézus Krisztus által alapított apostoli egyház egy egyszerű és tiszta egyház volt. A zarándokok ezt a példát akarták követni saját istentiszteletükben is, viszont az anglikán egy-

VALLÁSI OKOKBÓL BEVÁNDOROLT PURITÁNOK ÉSZAK-AMERIKÁBAN. A PLYMOUTH-BAN LETELEPEDETT „ZARÁDOKOKKAL” HAMAROSAN ÖSSZEOLVADTAK A KONGREGACIONALIZMUSNAK NEVEZETT FELEKEZETBEN

házat lényegileg javíthatatlannak tartották, ezért mindenképpen ki akartak belőle válni. Egyik vezetőjük, Richard Clyfton a vallásos gyülekezetet egy demokratikus, önkormányzati formában irányította. Ez azt jelentette, hogy több nézet is békésen megfért egymás mellett, de a többség akarata irányította a döntéshozást. A zarándokok hitték, hogy szervezetük tagjainak ugyanazon jogaik és kötelezettségeik vannak. Ők személy szerint egyébként kedves, adakozó szellemű emberek voltak.

A zarándokok Hollandiában

A szeparatisták mozgalma azonban szembekerült a hivatalos angol államegyházzal, és – mivel az angol egyház feje a király – az angol királysággal egyaránt. Ebből következően a hivatalos állami és egyházi hatóságok próbálták ellehetetleníteni őket, 1593-ban például törvényt hoztak, hogy tilos a szeparatistáknak a saját szertartásaik szerint istentiszteletet tartani. Nem meglepő tehát, hogy 1606-ban, Nottinghamshire grófságában egy szeparatista csoport úgy döntött, hogy az Angliában kialakult helyzet számukra oly annyira kedvezőtlen, hogy el kell hagyniuk hazájukat, hogy vallási szabadságban élhessenek. Úgy döntöttek, hogy Hollandiába költöznek, mivel ott jobban érvényesült a vallásszabadság elve. Hollandiában egyébként már voltak Angliából származó más vallási közösségek is, ilyen volt egy Amszterdam környékén letelepült másik szeparatista csoport, és ehhez a csoporthoz akartak csatlakozni az új zarándokok is. 1607-ben próbálkoztak először Angliából Hollandiába jutni, ezt azonban az angol hatóság leleplezte, és többeket bebörtönöztek. A zarándokok azonban nem adták fel, és a következő évben újra próbálkoztak, de az angol hatóságok ezt is leleplezték. A zarándokok egy holland hajót béreltek, és azzal próbáltak átkelni, de éppen amikor a hajóra szálltak fel, a parton megjelentek az angol hatóság képviselői. Kegyetlen helyzet állt elő, ugyanis a férfiak már fent voltak a hajón, míg a nők és gyermekek viszont még lent vártak a parton, így ők az angol hatóság karmai közé kerültek. Egy év telt el, mire a nők és a gyerekek csatlakozni tudtak az Amszterdamban tartózkodó férfi családtagjaikhoz. Az elkövetkező években más szeparatisták is csatlakoztak az egyre növekvő hollandiai közösséghez.

1609-ben a zarándokoknak Amszterdamban ismét problémáik támadtak egyházi ügyek miatt, és egy kb. száz főből álló szeparatista csoport Leidenbe költözött, ahol a Leideni Egyetem körül folytatták tevékenységüket (ez az egyetem a korabeli Európa egyik vezető egyeteme volt). Néhány évig nem is volt semmi baj, egészen addig, amíg meg nem jelent William Brewster, aki különféle anglikánellenes könyveket kezdett el kiadni és Angliába juttatni, ami természetesen feszültségeket gerjesztett az angol és a holland hatóságok között.

A zarándokok elhagyják Hollandiát

Idővel kiderült, hogy a zarándokok Hollandiába való költözése sem hozott végleges megoldást. Az új lakóhelyen ugyanis sok új probléma vetült fel, amelyek rendkívül megnehezítették a bevándorlók életét. Az első nagy probléma az volt, hogy Hollandiában a gazdasági helyzethez képest túlnépesedés volt, emiatt az angol jövevények csak nehéz és alulfizetett munkákat tudtak elvállalni. Néhányan úgy gondolták, hogy jobb visszatérni az angol börtönökbe, mintsem elviselni az életet Hollandiában. Számos esetben a gyermekeknek is munkát kellett vállalniuk a túlélés érdekében, de más veszély is leselkedett a zarándokok gyermekeire, például az is, hogy néhány fiatal férfi a holland hadsereg tagja lett. Általános jelenségnek számított, hogy a felnövekvő gyermekek kezdtek asszimilálódni a holland társadalomba, átvé-

ve annak kulturális elemeit, és ez persze nem tetszett az angol kolónia vezetőinek. Nehézség okozott az is, hogy ebben az időben volt a tizenkét éves fegyverszünet a spanyolok és a hollandok között, emiatt – bár háború nem volt – a háborús előkészületek igencsak megpecsételték a holland közhangulatot.

Természetesen a vallási okok is szerepet kaptak abban, hogy a szeparatisták el akarták hagyni új lakhelyüket. Vallási életüket teljesen a saját bibliaértelmezésük szerint óhajtották leélni, és mindenfajta, tőlük eltérő véleményt kevésbé toleráltak, de igaz az is, hogy őket sem tolerálta a holland környezet túlságosan. Állandó összetűzések voltak a Leideni Egyetem más vallási csoportosulásaival is, például az arminiánusokkal, akik szintén komoly – napjainkra is kiható – biblikus teológiát képviseltek. Fontos volt a zarándokok számára a keresztény misszió: megosztani az evangéliumot a világ más tájain is. Ezek voltak tehát azok a főbb tényezők, amik miatt a zarándokok távozni akartak Hollandiából és úgy döntöttek, hogy Virginiában próbálnak egy különálló csoportosulásként letelepedni.

Vezetőjük, John Robinson és más elöljárók megkezdték a megfelelő hely keresését az egész gyülekezet számára. Megkérték Jakab királyt is, hogy engedélyezze nekik azt, hogy egy új kolóniát alapítsanak az Újvilágban, de a király ezt elutasította. Végül 1617-ben a szeparatisták tárgyalni kezdtek a London Virginia Társasággal egy esetleges amerikai letelepedésről, és két év múlva megkapták a szükséges engedélyt. A költségek fedezéséhez egy befektetőcsoport, a Merchant Adventurers támogatását is megszerezték, akikkel egy kereskedőtársaságot alapítottak az új kolónia támogatására. Londonban a *Mayflower* nevű hajó volt lefoglalva arra, hogy a leideni csoportot Amerikába szállítsa. Egy *Speedwell* nevű másik hajót a zarándokok megvásároltak és Hollandiában felszereltek, és ennek a kis hajónak az lett volna a feladata, hogy kísérje a Mayflowert, illetve az Újvilágban halászhajónak használták volna. A szeparatisták eredetileg úgy tervezték, hogy az egész gyülekezet elutazik Amerikába, de a realitások miatt úgy döntöttek, hogy először csak egy csoport utazik át, és utánuk később csatlakoznak majd a többiek. Természetesen a zarándokok sok problémával küszködtek, de végül sikerült útnak indulnia a két hajónak Southampton kikötőjéből 1620 augusztusában. Az út elején azonban kiderült, hogy a Speedwell tengeri hajózásra alkalmatlan, így nem kelhet át az óceánon, s emiatt a Speedwell utasainak a már amúgy is túlzsúfolt Mayfloweren kellett utazniuk. Plymouth kikötőjéből már csak a Mayflower indult el kockázatos útjára 1620. szeptember 16-án, 102 utassal a fedélzetén, akik közül csak 41 volt tagja a leideni gyülekezetnek. A hajó kapitányi tisztét Christopher Jones töltötte be (aki maga nem volt „kapitány", mivel a kapitányi tisztség ekkoriban a hadihajó vezetőjét illette meg, a Mayflower pedig kereskedelmi hajó volt, ahol a vezetőt a „mester" cím illette meg).

Az utazás

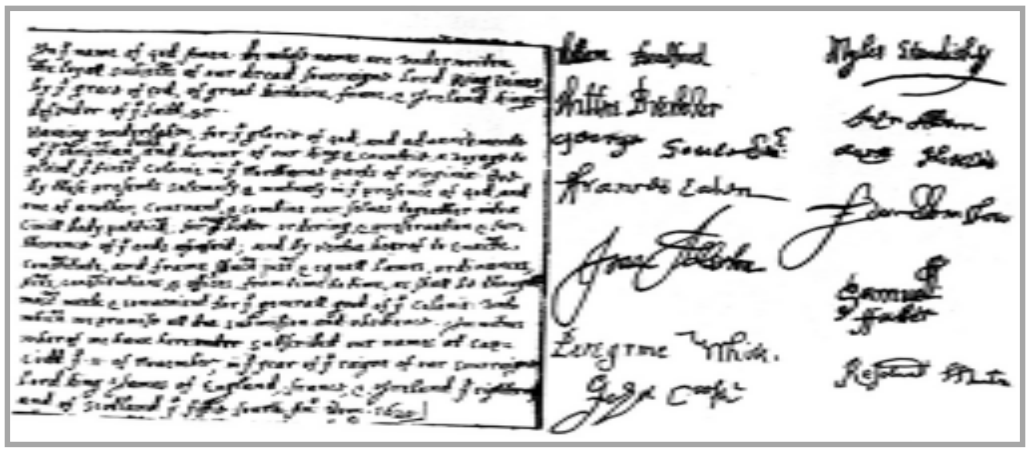
Két zarándokatya, William Bradford és Edward Winslow feljegyzéseket készítettek az utazásról, ezért ezekből sok mindent megtudhatunk. A hajóút rendkívül keserves volt. Maga a hajó egyébként kereskedelmi hajó volt, és nem utazóhajó, emiatt a fedélzetén lévő 102 utas csak rendkívül zsúfoltan és kényelmetlen körülmények között tudott utazni. Néhányan kabinokban tudtak aludni, de a legtöbb utas a fedélzeten aludt. A fedélzet alatti tér sötét volt és büdös a hányadéktól, mivel az utasok közül többen tengeribetegek is lettek. Állandó probléma volt az időjárás, mivel a kilenc hetes út folyamán sokszor viharban voltak, és ez komoly megpróbáltatás volt mind a hajónak, mind pedig a hajón tartózkodó utasoknak egyaránt.

A nagy viharok idején leeresztették a vitorlákat, nehogy a hajó véletlenül felboruljon, emiatt sokszor napokon keresztül csak sodródtak a tengeren. Az egyik vihar idején a legénység észrevette, hogy a hajó vastag fedélzeti gerendája nagyon recseg-ropog, és meg kell javítani, mivel ha ez a gerenda eltörik, akkor az egész hajó tönkremehet. Ezt a gerendát viszont meg kellett emelni, de ehhez nem volt megfelelő szerszámuk. A helyzetet végül az mentette meg, hogy az egyik zarándok utas birtokában volt egy hatalmas vascsiga, amivel meg tudták emelni a gerendát, és így meg tudták javítani. Egy másik vihar idején egy John Howland nevű bátor matróz szolgálata teljesítése közben véletlenül belesodródott a vízbe, de szerencsére egy kötélbe kapaszkodva vissza tudták húzni a hajóra. Ilyen és ehhez hasonló megpróbáltatások között utaztak a Mayflower utasai, de a szervezetük erősnek bizonyult. Az egész utazás alatt egyetlen ember, egy William Butten nevű szolga halt meg, az utazás végén pedig egy Elizabeth Hopkins nevű hölgy fiúgyermeknek adott életet, akit Oceanus Hopkinsnak neveztek el. Végül 1620. november 9-én, két hónapi tengeri utazás után partot értek, és először találkoztak a számukra idegen, civilizálatlan és barátságtalan Újvilággal.

Mayflower-szerződés

Az amerikai partokhoz való megérkezéskor természetesen újabb nehézségekkel kellett megküzdeniük a Mayflower utasainak. A rossz navigáció következtében ugyanis rossz helyen, a Cod-foknál értek partot, ami a Vir-

AZ ÓCEÁNON VALÓ ÁTKELÉS ELŐTT IMÁDKOZNAK A TELEPESEK



MAYFLOWER COMPACT, MELY BIZTOSÍTOTTA A TELEPESEK TÖRVÉNY ELŐTTI EGYENLŐSÉGÉT

ginia Társaság területén és joghatóságán kívül esett, ebből következően a hajón heves viták robbantak ki. Egyes utasok ugyanis úgy tudtak eljutni az Újvilágba, hogy gyakorlatilag hét évre „eladták magukat", vagyis ennyi ideig kellett törleszteniük adósságaikat. Többen közülük örültek volna, ha olyan helyen szállnak ki, ahol kevésbé érvényesül az angol jog. Viszont a zarándokatyák pontosan tudták, hogy az első tél túléléséhez minden segítségre szükségük van, mivel a letelepedéshez rengeteg munkát kellett végezniük. További probléma volt, hogy az első adandó kikötőben kikössenek-e, vagy keressenek biztonságosabb helyet. A problematikus helyzet jogi rendezése érdekében írták alá 1620. november 21-én a később nagyon híressé vált dokumentumot, a *Mayflower-szerződést*[2], amelynek mindenki, aki a hajón tartózkodott, a zarándokok és nem zarándokok egyaránt engedelmeskedni tartoztak. E dokumentum határozta ugyanis meg az új kolónia jogi és kormányzati rendszerének elveit és alapjait. A szerződés leírja, hogy a közösség fogja választani saját vezetőit és meghatározni saját törvényeit, továbbá mindenki számára egyenlő jogokat biztosít. Később ez a szerződés a Plymouth kolónia alkotmánya lett, és 1691-ig, a kolónia Massachusetts-hez való csatlakozásáig volt érvényben. A Mayflower-szerződés az első dokumentuma az amerikai demokráciának.

Az első felfedezések és az első tél

Amint aláírták a Mayflower-szerződést, rögtön gyakorlatiasabb tevékenységbe kezdtek: partraszálltak, és megkezdték a terület feltárását, mivel nem kockáztatták meg, hogy elhajózzanak Virginiáig, hanem megfelelő letelepedési helyet akartak keresni maguknak. Ekkor éppen a Cod-fok végén, a mai Provincetown környékén voltak, de felfedező körútjuk nem járt sok sikerrel, ugyanis csak vad tájakat találtak, embert vagy emberi lakóhelyet nem. Az elkövetkező néhány napban láttak ugyan néhány indiánt, de azok mindig visszamenekültek a fák közé. A zarándokok nem adták fel, és tovább kutattak. Az egyik napon egy tiszta és édesvizű forrást találtak az erdőben, és ez volt az első újangliai víz, amit ittak (ez forrás a Zarándokforrás nevet kapta, és még ma is megvan). Később, amint dél felé haladtak, egy helyen homokdombokat találtak, és ezekről azt vélték, hogy indiánsírok. Az egyik feltűnően friss halom volt, még a kéznyomokat is látni lehetett. A felfedezők kiásták ezt a halmot,

és kétkosárnyi kukoricát találtak benne (ezért ezt a helyet elnevezték Kukorica-dombnak, ma egy bronztábla őrzi emlékét ennek az eseménynek). A férfiak néhány kukoricát magukkal vittek azzal a szándékkal, hogy majd később elvetik azokat. Néhány nappal később a telepesek úgy döntöttek, hogy újra megpróbálják felfedezni a Cod-foki-öböl nyugati partvidékét is. Itt ütköztek meg először az indiánokkal. A felfedező telepesek ugyanis újra láttak indiánokat, és rábukkantak az indiánok egyik üres nyári lakhelyére. Éjszakára visszatértek a tengerpartra pihenni, amikor hajnali öt óra körül az indiánok nyilakkal megtámadták a telepeseket, akik lőfegyverrel sikerrel verték vissza a támadókat. A felfedezők végül néhány nyílvesszőt összegyűjtöttek ezen a partszakaszon (amit ma az Első Megütközés Partjának neveznek), majd nyomban tovább indultak. Ekkor az öböl partja mentén nyugat, északnyugat felé haladtak, ahol végül egy alkalmas letelepedési helyet találtak családjaik számára. A Mayflower tehát felszedte a horgonyt, és a mai Plymouth kikötőjébe hajózott, ahol megkezdték az új kolónia felépítését.

I. Erzsébet, Anglia királynője, aki tovább erősítette az anglikán egyház befolyását

Kegyetlen volt az első tél. A telepesek folyamatosan építkeztek, ugyanis mindenki építette a saját házát, illetve együtt építették a közös házat, ahol készleteiket tárolták. Január közepére felépült a közös ház, és egy kis falu kezdett kibontakozni a rideg Újvilágban. A telepeseket azonban nagyon megtizedelte a betegség, emiatt az emberek mintegy fele nem élte túl az első telet. 1621 márciusának közepén azonban az időjárás kezdett kitisztulni, a „nagy betegség" enyhülni kezdett, és a telepesek megkezdték az Angliából hozott vetőmagok elvetését. Úgy tűnt, a kolónia meg fog maradni, ezért amikor április 15-én a Mayflower, melynek legénységéből is többen meghaltak a télen, visszaindult Angliába, egyetlen zarándok sem döntött úgy, hogy a hajóval visszatér Angliába. Az Újvilág új lakosai azonban nem várt segítséget is kaptak.

Az indiánok. Az első hálaadás

A telepesek természetesen tudatában voltak annak, hogy nem lakatlan területen szálltak partra és telepedtek le. Tudták, hogy közvetlen közelükben is élnek indiánok, akik minden bizonnyal megfigyelés alatt tartják az újonnan jötteket. Utólag nem tudni, vajon az indiánok miért nem ölték meg a telepeseket, talán azért, mert nem tartották nagyon veszélyesnek a maréknyi, betegségtől tizedelt idegeneket. Ezeknek a helyi indiánoknak az összefoglaló nevük a *wampanoag* (vagy *pokanoket*) volt. Ez az indián közösség mintegy 21-24000 fős lehetett, és a mai Massachusetts délkeleti, illetve a Rhode Island keleti részén feküdt. Foglalkozásuk a halászat, vadászat, gyűjtögetés és mezőgazdaság volt, és saját kormányzati és vallási rendszerrel rendelkeztek, ami szabályozta az egyének saját és közösségi életét is. A zarándokok ezzel az indián közösséggel vették fel a kap-

MF4: ÉSZAK-AMERIKAI INDIÁNOK EGY XVI. SZÁZADI METSZETEN

csolatot főként két angolul beszélő indián, Samoset és Squanto segítségével. Squanto beavatta a zarándokokat a kukorica, a sütőtök és a bab termesztésének, továbbá a halászatnak és egyéb túlélési tevékenységeknek a titkaiba, ami azért is fontos volt, mivel az Angliából hozott vetőmagoknak nem a legkedvezőbb talaj volt az, ahol a zarándokok letelepedtek. (A telepesek és az indiánok békés egymás mellett élése mintegy 54 évig tartott, és ennek az 1675-ben az indiánok és a növekvő angol kolónia között kitört háború vetett véget. A zarándokok, vagyis az első generációs telepesek és az indiánok kapcsolata azonban békés volt.)

1621 októberében a zarándokok aratási fesztivált tartottak, és megünnepelték az első Hálaadást, amikor is hálát adtak Istennek azért, amiért megőrizte őket az Újvilágban és erőt adott nekik a megpróbáltatások idején. Ezen az ünnepségen a zarándokok indián barátai is részt vettek, mivel segítségük nélkül talán reménytelen lett volna a telepesek helyzete.

Az új amerikai kolónia végül megállta a helyét, és 1627-ben sikerült a tartozásaikat visszafizetni a befektetőknek. Az elkövetkező évtizedekben azonban Plymouth kolóniától északra egy jóval nagyobb puritán közösség alakult ki, és ez a Massachusetts-öböli puritán közösség 1691-ben magába olvasztotta a valószínűleg ekkorra már felhígult plymouthi kolóniát. A zarándokok mozgalma és kolóniája azonban hatalmas hatást gyakorolt a későbbi amerikai kultúrára.

Felhasznált irodalom

CLINE, DUANE A.: *The Pilgrims and the Plymouth Colony 1620*. 2001. http://www.rootsweb.com/~mosmd/index.htm

HENRY STEELE COMMAGER (ed.): *Documents of American History*. New York, 1944, F. S. Crofts and Co.

AUGUST FRANZEN: *Kis egyháztörténet*. Szeged, 1998, Agapé.

Mikor, hol, miért és hogyan történt? Budapest, 1996, Reader's Digest Kiadó kft.

CHARLES SELLERS–HENRY MAY–NEIL R. MACMILLEN: *Az Egyesült Államok története*. Budapest, 1999, Maecenas.

SZÁNTÓ GYÖRGY TIBOR: *Anglia története*. Budapest, 1992, Maecenas Könyvkiadó.

SZÁNTÓ GYÖRGY TIBOR: *Anglikán reformáció, angol forradalom*. Budapest, 2000, Európa.

Jegyzetek

[1] Franzen: i. m. 306.

[2] Commager: i. m. 15–16.

ALÁCS ATTILA

Magyar utazók – Julianus barát

Európa földrajzismerete

Róma mint a nyugati keresztény szellem irányítója és kisugárzója, a skolasztikus szemléletnek megfelelően az írott betűnek, különösen pedig az ókor valamilyen formában fennmaradt emlékeinek nagyobb jelentőséget tulajdonított, mint a közvetlen tapasztalati megfigyeléseknek. Ez határozta meg a földrajztudományi ismeretek fejlődését is. Eltérés talán csak Rómától keletre, a perifériákon lévő nyugati keresztény államokban mutatkozhatott. Ezzel ellentétben, Bizáncban és a mohamedán arab világban nagy hangsúlyt fektettek a tapasztalati úton történő ismeretek feljegyzésére, és azok írásos dokumentálására. Utazó kereskedők, követek, tudós geográfusok nagy figyelemmel és szorgalommal jegyezték fel a távoli útjaikon látottakat, hallottakat.

A korai magyar állam keleti kapcsolatai

A honfoglalás előtti magyarság beletartozott a belső-ázsiai türk birodalomba s annak utódállamába, a Kazár Birodalomba. A bizánciak a magyar népet türknek nevezték, a magyarok a legfőbb égi uralkodót Isten néven tisztelték, és a magyar rovásírás a türk rovásírásra vezethető vissza. Mindennek emléke a honfoglalás után elhalványodott, az Ázsiáig érő keleti kapcsolatok azonban továbbra is éltek. A magyarságból két néprész leszakadt és keleten maradt. A Volga–baskíriai vidékén élő magyarok, akik minden bizonnyal az őshazában maradtak, leszármazottai voltak, elveszítették a közvetlen kapcsolatot a honfoglaló magyarsággal. A levédiai, Don-vidéki hazából a Kaukázuson túlra sodródott magyarok, más néven szavárdok, azonban élénk kapcsolatot tartottak fenn vele továbbra is.

Bíborbanszületett Konstantin császár írja 952-ben, Tormás herceg és Bulcsú harka látogatása után az alábbiakat: „Amikor a türkök (magyarok), és az akkor kangarnak nevezett besenyők között háború ütött ki, a türkök serege vereséget szenvedett, és két részre szakadt. Az egyik rész kelet felé, Perzsia vidékén telepedett le, s ezeket a türkök régi nevén szávártü ászfalünek hívják, a másik rész pedig vajdájukkal és vezérükkel, Levedivel nyugatra ment lakni, az Etelküzü nevezetű helyekre, amely helyeken mostanában a besenyők népe lakik… A Türkök amaz előbb említett népéhez, amely kelet felé Perzsia vidékén telepedett le, ezek a nyugati vidéken lakó, előbb említett türkök mostanáig küldenek ügynököket, és gyakran hoznak választ tőlük ezeknek” (Moravcsik Gyula fordítása).[1]

Minden bizonnyal, ez a fajta kapcsolattartás vagy éppen a kapcsolatfelvételek szándékai, jellemezhetik az államalapítást követő első két évszázadot.

Még szervezettebb tájékozódást tett lehetővé a magyarságnak a mohamedán világgal való kapcsolata!

Anonymus arról értesít bennünket, hogy Taksony idejében több izmaelita, azaz mohamedán költözött Bulárföldről, a Volgai Bolgárországból Magyarországra, s ők kapták meg Pest várát. Abu Hámid Granadából származó arab világutazó 1150-ben arról tájékoztat bennünket, hogy amikor II. Géza udvarában járt, a király személyes engedélyét kérte hitük éberen tartására és az itt élő kolóniák látogatására. Ezeket a mohamedánokat nevezték böszörményeknek, és még a

XIII. század elején is sok izmaelita kereskedő élt Pesten vagy annak közvetlen közelében. Ebből következtethetünk arra, hogy a magyarság a tatárjárásig beletartozott a mohamedán kereskedelmi vérkeringésbe, ami bár hanyatlóban volt de nem szűnt meg.

A magyarországi mohamedánok megismerkedtek az arab irodalommal is. Jákut arab geográfus 1220-ban a szíriai Aleppo városában több ott tanuló magyarországi mohamedánnal találkozott, akik volgai bolgár eredetűnek mondták magukat.

Mindezekből arra lehet következtetni, hogy a magyar királyi udvar ázsiai tájékozottsága, bizonyos tekintetben felülmúlta a kor latin nyelvű tudományosságának földrajzi és politikai ismereteit. Közvetlen kapcsolatban volt a Volga és Kaszpi-tó mellett, továbbá az Elő-Ázsiában élő népekkel, s minden bizonnyal az arab geográfiában jártas mohamedánok révén túl tudtak pillantani Ázsia peremén is.

Nyugat Európa földrajzi ismeretei II. Orbán pápa által meghirdetett keresztes hadjáratokat követően bővültek ugyan, de a távoli Keletet továbbra is csak sejtelmes ókori utalások alapján ismerhették meg. 1096-tól 1099-ig tartó első keresztes hadjárat során, a nyugati lovagok elfoglalták Edesszát, Antiochiát és Jeruzsálemet. Kapcsolatba kerültek a szeldzsuk harcosokkal, arab kereskedőkkel és szíriai keresztényekkel, akiktől hírt kaptak távolabbi országokról is.

1143-ban a szeldzsukok visszafoglalták Edesszát, a keresztesek egyik fejedelemségének központját, s ez nagy izgalmat okozott Európa szerte. Két esztendővel később az izgalmakat fokozta az a hír miszerint a legtávolabbi Keleten, Perzsián túl létezik egy nesztoriánus keresztény nép, amelynek királya és főpapja, János papkirály (Jelü-Tasi gürkán[2]) megverte a Médek és a perzsák királyát.

Szaláh-ad-din egyiptomi szultán serege 1187-ben elfoglalta Jeruzsálemet. 1216-ban III. Honorius pápa Vitryi Jakabot bízta meg azzal, hogy hirdesse meg a keresztet. Az ötödik keresztes hadjáratot követő esztendőkben – melyben II. Endre is felvonult a magyar seregekkel – a mohamedán túlerővel folytatott reménytelen harc során, az 1221. év elején röppent fel a reményt adó hír, hogy János papkirály utódja, Dávid király – aki nem volt más, mint Dzsingisz kán – keletről megtámadta a mohamedánokat, tönkreverte őket, s közeleg a Szentföld felszabadítása.

A XII–XIII. század fordulóján a Belső-Ázsiában egymás mellett élő mongol népek viszonyában döntő változás következett be. A világtörténelem legnagyobb hódítója három évtized alatt, hatalmas területet hajtott mongol uralom alá. A mongol törzseket az 1206-ban Dzsingisz kán néven az összes mongolok uralkodójává lett Temüdzsin egyesítette. Dzsingisz (†1227) uralma alatt kezdődött meg a mongol birodalom kiépítése számos ázsiai állam és nép meghódítása, illetve hódoltatása révén. A mongolok már Dzsingisz életében betörtek Kelet-Európába, 1222-ben őszén Szübötej és Dzsebe vezérek a Kaukázus keleti peremén benyomulva feldúlták a Volga és a Don között fekvő térséget, ezután a Krími-szigetet. A menekülő kunok a Dnyeper vonaláig húzódtak vissza Kötöny nevű fejedelmük vezetésével. Msztyiszláv halicsi fejedelem – aki Köteny sógora is volt – a dél-orosz fejedelmeket szövetségbe fogta össze, és a kun–orosz sereg 1223-ban a mongolok ellen vonult. A Kalka-folyó mellett megvívott ütközet a kun–orosz koalíció katasztrofális vereségével végződött.

Albericus évkönyvéből tudjuk meg, hogy az első kiábrándító hírek az 1223. évi Kalka menti csata után Magyarországból érkeztek. Elmondja a krónikás, hogy Dávid király vagy fia a Magyarországon túl fekvő Kunországot és Oroszország végeit lerombolta, öt hétig tartó győzelmes csatája után sok szörnyűséget művelt, s többek szerint nem is keresztény, nem is mohamedán.

Juliánus és elődeik küldetésének egyik

célja az Ottó által felvázolt út alapján a magyarok felkutatása és keresztény hitre való térítése, másrészt viszont a tatárok rejtélyes és távoli jelenléte aggasztotta nem csak a magyar uralkodókat, hanem egész Európát.

A domonkos rend Magyarországon és Julianus

1221-ben a bolognai egyetemen kánonjogot tanuló Paulus Ungarus (Magyar Pál) domonkos rendi szerzetes és társai Itáliából érkeztek Magyarországra. Első kolostorukat 1225-ben Győrött építették fel. A domonkos rend hihetetlen gyorsan terjedt: Esztergom, Fehérvár, Pécs, Buda után több városban állt kolostoruk. A fehérvári rendházból indult kalandos útjára Ottó fráter és három rendtársa. A szerzetesek minden bizonnyal 1232-ben indulhattak el. Hároméví kutatás után csak Ottó tért haza, aki a fáradtságtól elgyötörve egy hét múlva meg is halt.

Ő maga nem talált magyarlakta területeket, viszont egy pogány országban talált néhány embert, akik útbaigazítással tudtak szolgálni, hogy mely vidéken élnek magyarok. Ottó és három rendtársa valószínűleg a Kaukázus felett elterülő térségben kereste a magyarokat. Juliánus és társai féléves alániai kutatásából pedig arra lehet következtetni, hogy Ottó nem is a Volga–Káma vidékén lakó magyarokkal találkozott, hanem az alánoktól délre, a Kaukázus déli oldalán lakó szavárd magyarokkal.

A szerzetesek az általa elmondottak alapján indultak útnak 1235-ben, még II. Endre uralkodása idején.

Julianus első útjáról készült jelentés:

„A domonkos barátok pedig, óhajtván a hitetleneket megtéríteni, ismét négy barátot küldtek az említett nép felkutatására. Elnyervén rendtársaik áldását, szerzetesi ruhájukat világival váltották fel, szakállukat és hajukat pogány módra megnövesztették, majd Aszen Bulgáriáján, és Rumélián keresztül Béla úrnak, Magyarország jövendő királyának kíséretével, és költségén Konstantinápolyba érkeztek. Itt tengerre szálltak, és harminchárom nap alatt eljutottak a Szikiának nevezett földre, Matrika (Taman) nevű városba, melyek fejedelme és népe magát kereszténynek mondja; görög betűkkel írnak, és papjaik görögök. Itt úti társaság reményében várakozva, egy úriasszony személyében, aki a király száz felesége fölött a legfőbb volt, amenynyiben ez csodálatos szeretettel fogadta őket, és minden szükségletükről gondoskodott.

Innen az említett úrasszony tanácsára és segítségével továbbmentek, és tizenhárom nap alatt átkeltek a sivatagon, ahol sem házat, sem embert nem találtak.

Itt elérkeztek az Alániának nevezett földre, ahol keresztények és pogányok vegyesek laknak. Ahány falu, annyi a fejedelem, s egyikőjük sem tekinti magát alávetve a másiknak. Örökös harcban áll fejedelem fejedelem ellen és falu falu ellen. Szántás idején egy falu egész férfinépe fegyveresen együtt vonul a mezőre, és az aratást is együttesen végzik. Ezt teszik a tartomány széltében-hosszában, és bármi dolguk van is a falun kívül, akár fahordás, akár más, mindnyájan együtt mennek felfegyverezve. Kevesed-magukkal nem mozdulhatnak ki a falujukból egész héten át semmilyen ügyben életük veszélyeztetése nélkül, kivéve az egy vasárnapot reggeltől estig. Ezt olyan tiszteletben tartják, hogy ekkor bárki, akármilyen rosszat tett, vagy akárhány ellensége van, bizonyságban járkálhat még azok között is, akiknek szüleit megölte, vagy akikkel szemben más bűnt követett el, akár van fegyver nála, akár nincs. (...)

Erről a helyről a barátok nem tudtak kapni útitársakat a továbbutazáshoz a tatároktól való félelem miatt, kik állítólag a szomszédságban laktak. Ezért kettő közülük visszafordult, kettő pedig visszamaradt azon a földön; ugyanis a legnagyobb szükségben hat hónapot töltöttek el itt, amely idő alatt nem

ettek kenyeret, és nem ittak vízen kívül más italt. Az egyik felszentelt barát kanalakat és egyéb dolgokat gyártott; ezekért olykor némi kölest kaptak, melyből csak nagyon gyengén tudták fenntartani magukat. Ezek végül néhány pogány társaságában átkelvén a minden út és ösvény nélküli sivatagon, a harminchetedik napon elérkeztek a mohamedánok földjére, melyet Vedának neveznek, Bundaz városába. Itt semmi módon nem kaphattak szállást senkinél, hanem a mezőn kellett tartózkodniuk esőben és fagyban. Nappal pedig Julianus fráter, aki egészséges volt, maga és beteg társa részére élelmet koldult a városban, és kapott is mind italt, mind egyebet, főként a város elöljárójától, aki megtudva róla, hogy keresztény, örömmel adott neki alamizsnát, mivel mind az elöljáró, mind annak a vidéknek a népe nyilvánosan mondja, hogy rövidesen kereszténnyé kell lenniük, és a római egyház alá kell tartozniuk. Innen egy másik városba mentek, ahol egy mohamedán házában, aki őket Isten nevében befogadta, az említett beteg szerzetes, név szerint Gerhardus az Úrban elnyugodott, és ugyanitt el is temették.

Ezután Julianus barát, aki egyedül maradt, nem tudva, hogy miként juthat tovább, szolgája lett egy mohamedán papnak és feleségének, akik Nagy Bolgárországba készültek utazni, s meg is érkeztek ide. Nagy Bolgárország nagy, és hatalmas ország, melynek gazdag városai vannak, de mindnyájan pogányok.

Ennek az országnak egyik nagy városában, a barát egy magyar nőt talált, aki a keresett földről erre a vidékre ment férjhez. Ez megmagyarázta a barátnak az utat, hogy merre menjen, s azt állította, hogy kétnapi járóföldre biztosan megtalálhatja azokat a magyarokat, akiket keresett. Így is történt. Megtalálta őket a nagy Etil folyó (Volga) bal partján elterülő Baskiriában.

Kik látván őt s megértvén, hogy keresztény magyar, nagyon örvendeztek megérkezése felett. Körülvezették őt házaikban és falvaikban, és keresztény magyar véreik királyáról és országáról behatóan tudakozódtak. Bármit mondott nekik a hitről vagy egyebekről, a legfigyelmesebben hallgatták, mivel teljesen magyar a nyelvük; megértették őt, és ő is azokat. Pogányok, akiknek semmi tudomásuk nincs Istenről, de bálványt sem imádnak, hanem úgy élnek, mint az állatok. Földet nem művelnek, lóhúst, farkashúst és efféléket esznek, kancatejet és vért isznak. Lovakban és fegyverekben bővelkednek, és igen bátrak a harcban.

A tatár nép szomszédos velük, de ezek a tatárok, ha harcba bocsátkozva velük, nem tudták őket háborúban legyőzni, sőt az első csatában vereséget szenvedtek. Ezért barátokká és fegyvertársakká fogadták őket, úgyhogy együttesen tizenöt tartományt teljesen elpusztítottak. A magyaroknak ezen a földjén az említett barát találkozott tatárokkal és a tatár vezér követével, aki beszélt magyarul, oroszul, kunul, németül, szaracénul és tatárul. Ő azt mondta, hogy a tatár sereg, amely ide ötnapi járóföldre helyezkedett el, Németország ellen készül menni, de várnak egy másik sereget, amelyet a perzsák legyőzésére küldtek. Ugyanő azt is mondotta, hogy a tatárok földjén túl él egy nagy nép, minden emberi fajtánál magasabb és nagyobb, ezeknek fejük oly nagy, hogy semmi módon nem illik testükre. Ugyanez a nép a földjéről ki akar jönni, hogy mindazok ellen harcoljon, aki csak ellenáll, és elpusztítson minden országot, amelyet csak le tud igázni.

A barát mindezt megtudva, jóllehet a magyarok kérték, hogy maradjon, nem állt rá két okból. Mikor tehát vissza akart térni, kitanították őt ezek a magyarok egy másik útra, amelyen gyorsabban utazhat."[3]

* * *

1236. június 21-én Julianus barát hazaindult, és a mordvinok földjén át, tizenöt napig hajózva, majd Oroszországon és Le-

nyel országon keresztül hol hajóval, hol pedig lóháton ügetve, 190 napi utazást követően 1236. december 27-én Magyarországra érkezett. A fráter az 1237. év első napjaiban számolhatott be kiküldőinek utazása eredményeiről; ekkor lett tehát publikussá az Európát fenyegető vész híre. A fontos hírt Julianus rendtársa, s vezetője Riccardus fráter foglalta írásba, s tüstént elküldte a pápai kúria számára. Hogy a jelentésnek milyen fontosságot tulajdonítottak Rómában, mi sem jellemzi jobban, mint az, hogy a jelentést bevezették a „Liber Censuum"-ba, a legfontosabb pápai akták gyűjteményébe, s egyidejűleg Julianust Rómába rendelték részletes jelentéstétel végett.

Julianus legkorábban 1237 telének vége felé érkezhetett Rómába. Ott tartózkodása idején, a kedvező idő beálltakor indult utjára Magyarországról a következő expedíció Magna Hungariába.

Újból négy domonkos barát indult útnak, most már a Julianus által megadott úton, Szuzdálon keresztül. Magna Hungariába azonban nem érkezhettek el, mert alig jutottak el Oroszország szélére, szembetalálták magukat a tatárok elől menekülő pogány magyarokkal. A domonkosok megkezdték a menekülő magyarok térítését, de amint ez a szuzdáli fejedelem tudomására jutott, kikergette a szerzeteseket az országból.

Julianus barát hazatérve Rómából ismét nekiindult három rendtársával, hogy pontos értesülést szerezzen a kelet-európai helyzetről, és információkat gyűjtsön a tatárokról. Ez az útja már nem egy bizonytalan missziós tevékenység jegyében zajlott le, hanem felderítő jellegű volt, s mint ilyen méltán helyezhető a mongol kori utazások élére.

Julianus és társai a már ismert útvonalon – Poroszország végein és a szuzdáli Oroszországon át – kíséreltek meg eljutni Magna Hungariába. Száz napig tartó útjuk során Oroszföld keleti végeire érkezve bizonyosodtak meg affelől, hogy a keleti magyarok országa és Volgai Bolgárország elpusztult. A menekülő magyarok elmondták, hogy a tatárok arra várnak, hogy a folyók befagyjanak, s akkor támadásba lendülnek egész Oroszország ellen.

A szuzdali fejedelem elmondta neki, hogy a tatár sereg fő célja Magyarország elpusztítása, utána pedig Rómát és az egész keresztény Európát akarják elfoglalni. Ezek bizonyítékaként átnyújtotta a mongolkán fenyegető levelét, melyet Béla királyhoz intézett. A követeket ugyanis a fejedelem emberei elfogták, és a levelet elvették tőlük. A pogány betűkkel, tatár nyelven írott levelet Julianus, a hazafelé vezető úton, egy Kerman nevű városban lefordíttatta és gondosan feljegyzte. A fordítás így hangzott:

„Én a kán, az égi király küldötte, akinek hatalom adatott a földön, a nekem meghódolókat felemelni, és az ellenállókat elnyomni, csodálkozom feletted, Magyarország királya, hogy midőn már harmincadik ízben küldtem követeket hozzád, miért nem küldesz vissza közülük senkit, de még követeidet és válaszlevelet sem küldesz nekem. Tudom, hogy gazdag, és hatalmas király vagy, sok katonád van, és egyedül kormányzol egy nagy országot.

Ezért nehéz önként alám vetned magadat: még is jobb és üdvösebb volna neked, ha önként behódolnál nekem! Megtudtam ezen felül, hogy kun szolgáimat oltalmad alatt tartod. Ezért utasítalak téged, hogy ezeket a jövőben ne tartsd magadnál, és miattuk ne kerülj velem szembe. Neki könnyebb elmenekülni, mint neked, mivel nem lévén házaik, sátraikkal vándorolva talán el tudnak menekülni, de te, aki házakban lakol, váraid és városaid vannak, hogy fogsz menekülni kezeim közül?"[4]

A fráter és rendtársai 1237–38 telén érkeztek Magyarországra. Második útjáról a jelentést maga írta meg a pápai legátus számára (Epistóla de vita Tartarorum – Levél a tatárok életéről).

Ebben túlnyomóan a tatárok életéről ír, ahogy azt a menekülő bolgárok, oroszok és a magyarok elmondták neki. Pontos értesüléseket szerzett a tatár sereg felvonulásáról, és feljegyezte mindazt, amit a tatárok eredetéről, történetéről, életmódjukról és harcmodorukról hallott. Ennek a jelentésnek a másolata ma is megtalálható a vatikáni könyvtárban.

A Julianus útjairól készült jelentések egyaránt fontos forrásai a magyar őstörténetnek, a tatárjárás korának, és Európa felébredésének.

Utópia

A két expedíciót követő esztendőkben, sorra indultak követek a távoli Keletre: Andreas fráter, Ascelinus fráter, majd Plano Carpini fráter, aki 1246. július 22-én ért el Güjük kán udvarába, és akinek olyan szerencséje volt, hogy ottléte idején történt a kán választása és trónra lépése.

Jelentéséből értesült Európa első ízben arról, ami a mongolokon túl van: Kínáról és a nagy Óceánról. Majd ezt az utat követte Rubruk Willelmus ferences barát, akinek szintén sikerült eljutnia a nagykán udvarába és eltávozása után hazafelé tartó útját kényszerűen megszakítva – Antiochia provinciális ura nem engedte hazatérni Francia országba – hosszú levélben írta meg élményeit és tapasztalatait.

Julianus tehát az első volt azok közül, akik révén elindult a Földet megismerő felfedezések sorozata. Évezredes földrajzi tévhitek dőltek meg, ami nyitottabbá és kíváncsivá tette az Európában élőket, és akik felkutatására indultak a távoli, mesésen gazdag keleti országoknak.

Irodalom

A Pallas Nagy Lexikona. Budapest, 1895, Pallas Irodalmi és Nyomdai RT.

GYÖRFFY GYÖRGY (ford.): *Riccardus barát jelentése Julianus első útjáról*.

KENYERES ÁGNES (főszerk.): *Magyar Életrajzi Lexikon*. Budapest, 1967, Akadémiai kiadó.

GYÖRFFY GYÖRGY (szerk.): *Julianus barát és a Napkelet fölfedezése*. 1986, Szépirodalmi Könyvkiadó.

KATONA TAMÁS (szerk.): *A tatárjárás emlékezete*. 1981, Magyar Helikon.

Jegyzetek

1 GYÖRFFY GYÖRGY: *Juliánus barát és napkelet fölfedezése*. Budapest, 1986, Szépirodalmi könyvkiadó.

2 A kitajok nyugatra vonuló fejedelme.

3 Katona: i. m.

4 Dzsingisz kán levele IV. Béla királynak.

JULIANUS BARÁT SZOBRA A BUDAI VÁRBÓL MUTATJA AZ UTAT

HIMER ATTILA

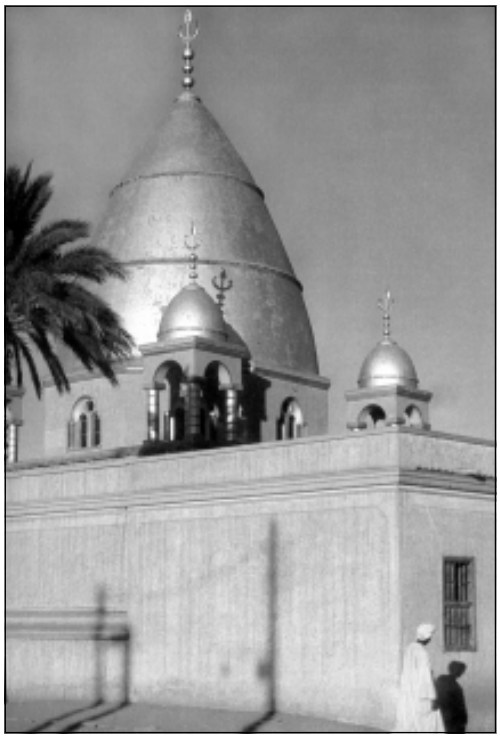
A Máhdi országából[1]

Manapság is megbizonyosodhatunk róla, milyen hatalmas erőt képes mozgósítani a vallás. Nem túl nehéz a vakon hívőket az állítólagos isteni megnyilatkozás a próféta, máhdi mögé állítani. Ez történt az 1800-as évek végén, nagyjából a mai Szudán területén, amely ekkor az egyiptomi-brit gyarmatbirodalom része volt. Az egyiptomi-brit hadsereg 1821-től kezdte meg bevonulását, és 1873-ra Darfúr tartományt is megszerezte. A cél egy egységes nílusi állam létrehozása volt. Ez a terület ebben az időben nagyon széttagolt, kisebb-nagyobb törzsek lakták, amelyek felett az aktuális katonai nagyhatalom állt. A kormány Gordon pasát[2] nevezte ki a terület kormányzójává Izmail Ajub helyett 1877-ben. Szolimán voled el Ziber pasa is igényt tartott a kormányzói címre, mivel apja az egyik tartomány ura volt. Ziber apja ekkor Kairóban „vendégeskedett" a kormány egyik palotájában. Az ifjú Ziber Schakkából Darába indult 4000 bazinggal (puskával bánni tudó néger rabszolga, vezetőik a rabszolgavadászok), hogy érvényesítse jogát. Gordon tanácskozott a vezetőkkel és Ziberrel, majd megígérte, hogy igazságot tesz. Az ifjú pasa azonban nem bízott meg Gordonban, mindenáron támadni akart. A megoldást Ziber két vezérének megvesztegetése jelentette, akik feloszlatták csapataikat és hazavonultak. Gordon így komoly eséllyel ült a tárgyalóasztalhoz és elérte Ziber Schakkába vonulását, míg maga Fascherbe távozott tárgyalni. 1877 szeptemberében hosszas tárgyalások után Gordon Schakkába utazott, és ott nevezte ki Zibert Bahr el Ghazal kormányzójává.

Katonai szempontból ez a legjobb terület, mivel harcias törzsek lakták, akik szívesen vállaltak zsoldosi feladatokat. A tartomány kormányzói feladatát a köztes időben Idrisz voled Dabter látta el. A helyi előkelők elhitették Dabterrel, hogy a Schakkából feléjük tartó Ziber el akarja fogatni, ezért Khartumba menekült. Vádolja Zibert, hogy a kormányzóságát saját tulajdonként akarja használni, és minden kedvezményt saját törzsének a djaliinokna juttat. Dabter befolyásos rokonai révén kitette ellenfelét a kormányzóságból, és maga ült székébe. Ziber dinasztikus jogokat fogalmazott meg a tartományra, mivel apja hódoltatta meg. Dabter választást ajánlott fel vagy meghódol, vagy lázadónak tekinti. A kormányzó a danaglák törzsének tagja volt, akik a djaliinoknak ősi ellenségei. Ezen kívül Dabter táborát növelték még a kisebb törzsek és a kereskedők is, akiknek szintén engedményeket tett. Ziber természetesen a harcot választotta és sereget gyűjtött. Dabter is elindult toborzókörútra, és testvérét Gandában hagyta helyőrségül. 1878 elején Ziber seregei elpusztítják a Gandában hagyott helyőrséget, és a várost felgyújtják. Dabter Khartumba menekült.

A kormány Romolo Gessit küldte Ziber ellen 7000 emberrel, 2 ágyúval és több golyós röppentyűvel, aki Ganda megerősítéséhez lát. 1878. december 25. és 1879 márciusa között 4 rohamot álltak ki a védők, majd márciusban ellentámadásba lendültek. Az eredmény Dem Ziber erődjének elfoglalása lett, amelynek hatására Ziber nyugatra menekült és magával vitte a legkönnyebben mozgatható értékeket a rabszolgákat. A köztes területen élő törzsek fegyvereket csempésznek rabszolgákért. Ziber pénze kimerülőben van, bazingjai és családja is hátat fordítanak neki. Gessi ekkor békeajánlatot tesz neki, amelyet elfogad, de néhány vezére elmenekül, mert nem bíznak Gessiben. Az

Messzelátó



MUHAMMED AHMED KHARTÚMI SÍREMLÉKE

udvar ismételten keresztbe tesz Zibernek, azzal vádolják, hogy az elmenekült vezérekkel még mindig kapcsolatot tart. Ziber és vezértársai előbb börtönbe kerülnek majd 1879. július 15-én kivégzik őket. Ebben a zavart politikai helyzetben egy új hatalom tűnt fel a horizonton, aki harcot hirdetett Gordon rabszolgakereskedést gátló törekvései ellen. Gordon túlbuzgónak tűnt a kis helyi törzsek vezetőinek a szemében, amelynek eredménye egy hatalmas méretű lázadás lett a Máhdi vezetésével.

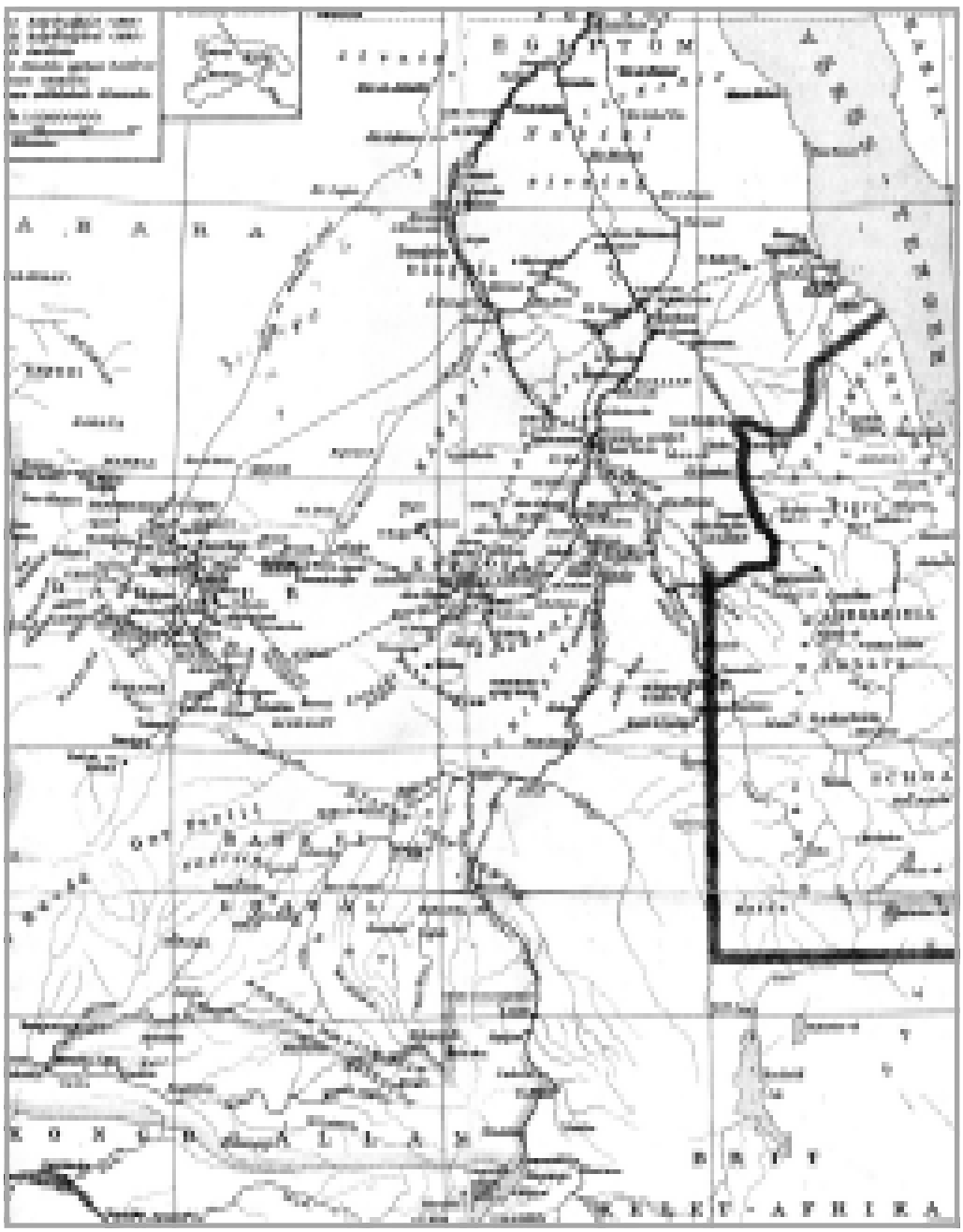
A háborúban álló országban erős politikai hatalmat nem lehetett létrehozni, egyedül a vallás foghatta össze az embereket. A Máhdi tulajdonképpen a messiás megfelelője. Jelentése „aki a világot igazsággal tölti el, miután igazságtalansággal volt tele". Az iszlám többször is mozgalmak élesztésére használta fel a Mahdi eszmét. Eredeti neve Muhammad Ahmad ibn Szajjid Abdállah (1844. augusztus 12., 1885. június 22., Omderman). Apja dongolai hajóács, röviddel fia születése után Khartum közelében indul családjával, és útközben meghal. Ebben az új közegben Abdalláh beleveti magát a vallásos irodalom tanulmányozásába. Iszlám törvénytudó lett, majd a misztikus szúti hagyomány felé fordult. Más forrás szerint apja fakír volt és Abdalláh Kairóban járt iskolába, ahol adókezelő lett. Hivatalát elhagyta elefántcsonttal és rabszolgával üzérkedett, majd egy kisebb rabszolgakereskedőcsoport feje lett. Ami biztos, hogy a belépett a szummánijja rendbe Mohamed sah alá. Itt sem húzta túl sokáig, mert összetűzésbe keveredett mesterével, amikor megrótta sahját világiasságáért (a sah fiainak körülmetélési ünnepén a tiltott, bűnös játékokat játszók bűnbocsánatot nyernek), eredményeképpen a mester megvált tőle. Abdállah kétszer is megjelent mesterénél, hogy bűnbocsánatot nyerjen, mindhiába. Guresi sejkhez kéri felvételét, aki örömmel fogadja, mivel úgy látta, hogy jó, ha a vallásban tilosat cselekvő ellen lázad az alattvaló. Mohamed sah is belátta a dolgokat és ő ment el Abdálláhhoz, hogy térjen vissza. Azzal, hogy visszautasította régi mesterének kérését nevét széleskörben ismertté tette, és egyre többen tartották szent embernek.

Guresi nemsokára meghalt és Abdállah vette át a terika (hitközség) vezetését. Ekkor kéri a terikába való felvételét Abdullah ibn Mohammed, akinek egyik fia később komoly szerepet fog betölteni. Abdállah kezdetben térítő dervisként jár körbe és az elégedetlenkedő népet a britek ellen lázítja. Az elégedetlenségek okai: rabszolgakereskedelem korlátozása, magas adók, amelyet hivatalnokok és katonák szednek be komoly ellenőrzés nélkül, ha bennszülötteket jelölnek ki erre a posztra azok csak a gazdagodást látják benne. A bujtogatóról Mohamed sah értesíti a kormányt, amely követeli Abdalláh Khartumba vonulását, hogy ott tisztázza magát.

A felszólításra ez a válasz született „Isten és a próféta kegyelméből az ország ura én vagyok, Khartumba sohasem fogok menni, hogy ott védekezzem”.[3] Kijelentése 1881 márciusában hangzott el, ezt követte június 29-én a régi muszlin hagyomány szerint az el-Máhdi cím felvétele.

A kormány egy kisebb csapatot küldött ki a Máhdi elfogatására. Az egyik éjszaka a kormánycsapatok hevenyészetten fölállított táborára törtek a nyársakkal és botokkal fölfegyverzett vallási fanatikusok és minden katonával végeztek.

Ezután már semmi esély nem volt a kor-



A Máhdi országa. Kordofan és Darfur tartományok

mánnyal való kiegyezésre, ezért a szent ember menekülésre fogta a dolgot. Ekkor már elég nagy tömegbázissal rendelkezett, persze ezek családok voltak, akik vele vándoroltak, nem rendes katonaság. Többségük ebben látta a kiutat nyomorúságos helyzetére. A Máhdi El-Obeid felé vette az irányt, de mivel a helyi vezető felkelt ellene, Gebel-Gedírbe vonul. Faschoda helytartója ugyan csapataival rátámadt a táborra, de az ütközetben ő maga is elesett. Az események hatására a kormány komoly csapatok kiküldését határozta el Juszuf el Sellali pasa vezetésével, aki tapasztalatait a Ziber elleni harcokban szerezte. A faschodai sikerek hatására Bahr el Ghazal harcedzett törzsei a Máhdi mögé álltak a gazdag zsákmány reményében. A Máhdinak sokan hoztak ajándékokat a vándorlás során, amelyet ő mindig szétosztott, ötödét viszont megtartotta. Az újabb sereg hírére a Máhdi röplapokat készíttetett, és dzsihádot hirdetett. Az oldalán harcolókat anszároknak (hitvédőknek) nevezte, és aki meghal a szent ügyért, az örökre a mennyei örömöket fogja élvezni.

1882 márciusában 4000 fős sereg indult el Khartumból, amelyhez El-Obeidben még 2000 fő reguláris katonaság csatlakozott. A muszlin katonáknak nem tetszett, hogy egy szent ember ellen kell harcolniuk. A sereg május közepén Faschodába érkezett. Az erődítési munkák kezdetekor az egyik reggel a Máhdi félmeztelen, beteg, éhező katonái kezdetleges fegyvereikkel lemészárolják az összes kormánykatonát. A Máhdi ekkor fölveszi a Máhdi el Moneszter Istentől a földre küldött mester címet. A hatalmas vérveszteséggel járó győzelem meghatározó volt, mert korszerű fegyvereket, lőszert, pénzt és lovakat is tudtak szerezni. A diadal hatására az El-Obeidtől délre levő területen a Máhdi lett az úr. A kormánycsapatok Kasgelnél ugyan megpróbáltak gátat szabni a terjeszkedésnek, de sikertelen volt a próbálkozásuk, amely Birket 3000 fős katonaságának vesztét okozta. Duem katonai állomáson ugyan sikerült megfogni a támadók első hullámát, de ezért 2000 arab szövetséges harcos áldozta fel életét. A déli területek reguláris katonaságának háromnegyede elveszett, a távíróvonalakat tönkretették, és Darfúr tartományba bujtogatókat küldtek ki. Ezután a Máhdi kettéosztatta a hadseregét, amely Darfúr és Kordofán felé fordul.

KARD A PUSKA ELLEN: HARC AZ ANGOLOK ÉS A MAHDISTÁK KÖZÖTT

Kordofán szempontjából stratégiailag fontos El-Obeid vezetője Mohamed Szeid pasa, a megadásra felszólító okmányt hozó követeket kivégeztette 1882. szeptember 5-én. A megijedt lakosság nagy százaléka még aznap éjszaka kiszökött a Máhdihoz. Szeptember 8-án támadást intéztek a város ellen, de sikertelenül. Az itt ragadt kormánycsapatok Barából vártak segítséget, ami rövidesen elesik, ezzel megszűnt az összeköttetés Khartummal, a körülzárás szinte teljessé vált. 1883. januárjában a kezdeti 2000 főből 200 védte a várost. a nyomor és az éhezés olyan szintre jutott el, hogy az emberek dögkeselyűket

ettek. A vezető a fegyverraktár felrobbantása mellett döntött, de végül is nem került rá sor, 1883. január 18-án a város megadta magát. A túlélőket a Máhdi nem bántotta, házat adott nekik a városban. Ez után röpiratban tudatta a néppel, hogy nem a világi hatalomra vágyik, hanem az egy igaz hitért küzd, és erre az összes muszlint felszólítja.

Darfúr tartományban Slatin Rudolf pasa sereget gyűjtött a Maddibo sejk által vezetett csapatok ellen. Csapatai a következőképpen alakultak: 550 korszerű Remingtin puskával felszerelt katona, 1300 bazing, 100 fő rendes lovasság, 1 elöltöltő ágyú 13 tüzérrel, 6000 lándzsás törzsi harcos. Darában hagyott egy gyenge helyőrséget (400 gyalogos, 7 ágyú tüzérekkel, 30 ló, 250 bazing), és Schakka felé vonult. 1882. október végén Om-Waragat-nál Maddibo csapatai éjszaka támadnak, amely katasztrofális hatással folt a kormánycsapatokra. 950 fő gyalogság, 30 lovas, 1 tüzér maradt. Meg kell jegyezni, hogy a Máhdi seregeinek mindig nagyobb veszteségei voltak. A vereség miatt Saltin visszavonulót rendel el, és a napi kétszer háromszori támadások hatására 900 emberével Darába érkezik, ahol El-Obeid elestéről is értesül. Erre a hírre seregének maradványában lázadás lesz úrrá és az arab törzsek harcosai is szeretnének a Máhdihoz menni. Mindezen tények tudatában Slatin Fascherbe összpontosította fő erőit. Eközben a kormány Kordofan tartomány visszafoglalására gyűjt sereget Khartumban. Slatin csapataival Darfúr és Kordofan közötti ütközőzónában nyugtalantja az arab törzseket, és jelentős vezérekkel végez. A kereskedőket kémként használja fel, köztük Zogal bejt a Máhdi unokaöccsét. Mohammed Szeid titkon levelet küldött Khartumba amelyben közölte a megadás okát és azt, hogy készen állnak szabadságuk esetén harcolni a Máhdi ellen. A követ azonban beépített ember volt, és Szeidet vezértársaival kivégzik El-Obeid piacterén. A fokozatos térnyerések következményeként már csak Darfúr és az északi területek voltak a kormány kezén.

Ekkorra a hatalom megrontotta a Máhdit, igaz a tömeg előtt még mindig szerényen öltözködött, de falta nőket és imádta a rabszolgákat is. A népe felé más képet mutatott:

„Magas termetű, széles vállú, világosbarna bőrszínű, hatalmas testalkatú ember volt; nagy feje még az ő testarányaihoz képest is túl nagynak látszott. Szeme sötéten fénylett; arczát sötét szakáll övezte, orra és szája finom metszésű volt, mindkét arczára pedig három-három bevágás volt tetoválva. Örökösen mosolygott, miközben fehér fogazatát mutogatta. A felső metszőfogak elől kissé elálottak egymástól, mely „felegá”-nak nevezett tulajdonságot Szudánban a szépség különös jelének tartják, boldognak tartván azt, aki vele dicsekedhetik. Innét származik az „abu felega” becéző név, s különösen az asszonyok hívták e néven a máhdit. Ruházata kicsit rövid, sokszorosan megfoldozott guippából állott, amely azonban szép tisztára volt mosva és mindennemű illatot anyaggal, szantálolajjal, pézsmával, rózsaolajjal stb. áthatva; hívei a máhdi szagának (rihet el máhdi) mondtak, és melyet a mennyországban szerteáradó illatokkal hasonlítottak össze.”[4]

Az állampénztár irányítását egy hivatalnokára bízta, amelynek gyarapítását az ajándékok ötödéből és a főbenjáró bűnök (ital, szerencsejáték, dohányzás) miatt elkobzottak vagyonából oldották meg. A bíráskodási feladatokat kádik töltötték be, kivéve a Máhdi elárulásánál, mert ilyen esetekben személyesen intézkedett. A vallás egyedüli alapjának a Koránt tekintette, mindenféle vallásiteológiai művet elégettetett. A tömeg feltüzelésére naponta többször ő maga tartott imát.

A hadszíntéren számottevő változás érlelődött, a kormányerők El-Obeidtől keletre kisebb sikereket értek el. Zogal-bej megérkezésének hírére Darfúr meghódolásának

híre kezdett elterjedni. 1883 áprilisától Khartumban Hicks pasa jelentékeny sereget toboroz össze Kordofan visszavételére, de erőit lekötik az Oszmán Digma által fellázított Vörös-tenger melletti arab törzsek támadásai. Szeptember végére Hicks már egy 10 000 fős kontingens felett rendelkezik, amellyel Kordofán felé indul. Az anszárok már nem voltak azok, akik régen. Megtanultak bánni a fegyvereikkel, soraikat erősítették a Vörös-tenger melletti arabok, átpártolt reguláris katonaság, bazingok és arab struccvadászok. Ezzel szemben Hicks pasa serege demoralizált volt, előfordultak szökések is, a katonák pedig még egy 6000 fős erősítést is vártak, amely sohasem érkezett meg.

A Máhdi személyesen vonult ki november 1-én Hicks serege ellen, és november 3-án El-Obeidtől 60 km-re csatateret keresett. Hicks serege november 4-én érkezett meg, és táborbontás közben támadás érte őket. A hatalmas vérengzésben 2-300 fő kivételével minden kormánykatona elesett, köztük a vezér is. Zsákmányként ágyúkat, golyószórókat, puskákat és készpénzt vittek magukkal. Meg kell jegyezni, hogy a látványos katonai sikerek okai nemcsak a váratlan támadásban voltak. Hatalmas szerepe volt az önfeláldozó rohamoknak és a nagyon jó hadvezéreknek.

Zogal bej a Máhdi oldalára állt és Maddibo vezetésével a Darfúr és Kordofán közti területen egyesítette a törzseket, és Dara ellen vonult. Az itt tartózkodó Slatin pasa kisszámú katonájával és gyenge felszereltséggel nézett szembe a harcedzett arab törzsekkel. Maddibo felajánlotta az emberek életének meghagyását a városért cserébe. Ekkortájt ért Hicks serege El-Obeid közelébe, a halálhíre pedig néhány nap múlva Darába, amelyet december 20-án erősítettek meg. December elején Zogal bej meghódította Umusánger erődjét. Slatin december 23-án tárgyalt a Máhdi követével, feltételeit elfogadta, és átadta a várost, ő maga pedig a Máhdi vendégszeretetét élvezte. 1884. január 15-én Fascher elesett, és vele együtt egész Darfúr tartomány.

A kormányerők Gordon pasa bevetését határozták el, és ennek hatására 1884. február 18-án meg is érkezett Berberbe, majd személye kíséretéve Khartumba vonult, és levelet írt a Máhdinak. A békekötés értelmében a kormány elismerté a Máhdit Kordofán szultánjának, nem korlátozta a rabszolgakereskedelmet, szabadon bocsátotta a foglyokat és ajándékot is küldött. A Máhdi válaszképpen felszólította Gordont, hogy mentse az életét. Ekkor a Máhdi Abdullah ibn Mohamed fiát Abdullahit teljhatalommal ruházza fel, vagyis utódjává teszi (eddig egyik hadtestjét vezette, majd a testőrség főnöke lett). A kormány számottevő haderőt nem küldött Gordonnal pusztán a személyes befolyásától várta a dolgok rendbejöttét. Ekkor már kisebb csapatok támadták Khartumot, de ezek visszaveréséhez elegendőnek bizonyult a városban levő sereg, és északon Dongola tartomány még Kitchener pasa fennhatósága alatt volt.

1884. augusztus 22-én a Máhdi seregei élén elindult Khartum meghódítására, és 25-én követet küldött, hogy a város megadásáról tárgyaljanak. Október 15-ig tárgyaltak egymással, míg végre a város ostromához fogtak. A felkelők először Omderman erődjét akarták megszerezni. 1885. január 15-én az erődöt feladni kényszerültek. Mindeközben Gordon megpróbált a kormánytól segítséget kérni, de a követeket sorban elkapták. Egyetlen lehetséges megoldásnak az mutatkozott, ha élő állatok bőre alá varrják be az üzeneteket. Január 25-ről 26-ra virradó éjjel Máhdi szózatot idézett katonáihoz, de megtiltotta, hogy kiabáljanak támadás közben. Ez lett a védők veszte. Az első felmentő sereget hozó gőzösök január 28-án jelentek meg a Níluson, de kénytelenek voltak visszafordulni. A városban rekedt összes európait megölték, a lakosságot rabszolgának adták el. Magát Gordont még az éjszakai támadás-

kor a Máhdi kifejezett parancsa ellenére megölték. Omdermanban közben himlő ütötte fel a fejét, és június 22-én végzett magával a Máhdival is. Sírját Omdermanban ásták meg egy egykupolás épületet (kubba) építettek fölé.

A fontosabb vezérek közül mindegyik megpróbált egyre nagyobb befolyásra szert tenni, az eddig felépített birodalmat a széttagozódás veszélyeztette. A vezérek végül is Abdullahi mellett döntöttek, mert tudták, ha egymás ellen fordulnak a külső ellenség végez velük. Az újdonsült hatalmát ki is használta rögtön régi ellenfeleivel végez, pl. Maddibo sejkkel. A kalifának kinevezett Abdullahi megtartotta az elődje által lefektetett szabályokat tilos volt szeszt inni, dohányozni, szitkozódni, lopni, halottat elsiratni, táncolni és játszani (tiltott játékokat). Mindig súlyos büntetéseket vetettek ki lopáskor a jobb kezet és bal lábat vágták le. A Máhdi sohasem vett fel semmilyen világi uralkodói címet, míg a kalifa szultánként uralkodott (400 fős hárem és 4 feleség). Mindemellett a kalifa nem volt mélyen vallásos, alig tudott néhány verset idézni a Koránból, és népének egyszer sem vezetett imát, csak pár szavas szónoklatokat tartott. Van egy olyan feltételezés is, hogy sem, írni sem olvasni nem tudott. Abdullahi személyével is megosztotta hadseregét, mivel egy nyugati arab törzs leszármazottja volt, akit a keletiek nem néztek jó szemmel.

Sennar és Kassala erődjei még mindig brit kézen voltak, ezek János abesszín királytól, az olasz gyarmattól kértek és kaptak segítséget. Dongola és Kassala is megadta magát, Sennar augusztus közepén elesett. Az Abesszínia ellen kiküldött Oszmán Digma elveszítette csatáját, amelynek a következménye az lett, hogy az abesszínok Gallabatot elfoglalták. El-Obeidben egy Besír nevű átállt altiszt vezetésével lázadás tört ki a kalifa ellen. A felkelők elfoglalták a fegyverraktárat és tönkretették a fegyvereket, majd kitörtek, de a kegyetlen hajtóvadászat végzett velük. Ez a kis közjáték megmutatta, hogy nincs minden rendben, a Máhdi iránt tanúsított feltétlen engedelmesség nem vonatkozik az utódjára is. A kalifának ekkor négy tehetséges hadvezére volt: Abd el Rahman voled Negumi, Hagi Mohamed Abu Gerber, Oszman Digma és Abu Anga. Az abesszín kudarcot leszámítva a kalifa uralja egész Szudánt a déli határ Redjaf városa volt.

Bevételei megváltoztak a Máhdi korához képest. Kétfajta adót szedett: fejadót *(fitra),* amelyet gabonában vagy pénzben szedtek – még az újszülöttekért is – és vagyonadót *(zeka)* marhában, gabonában vagy készpénzben. Fizetésért dolgozó hivatalnokokat alkalmazott, amelyek a pénzügyeket irányították. Öt pénzügyi osztályt állított fel: az általános pénzügyi pénztárat, a testőrség pénztárát, a hadianyagok pénztárát, magánpénztárat, vásári és csendőrségi pénztárat. Már saját pénzt veretett, az igazságszolgáltatást két főkádi és hat kádi végezte, panaszra a helyi előkelőkhöz lehetett fordulni. Naponta ötször rendelt el imát, olvastatta a Koránt, de magyarázatát megtiltatta. Vallási iskolákat alapított, amelyek alacsony színvonalúak voltak s csak férfiak részére. Postaszolgálatot próbált meg létrehozni, amely a gyakorlatban 60-80 tevés postásra korlátozódott. További intézkedései még a nemesfémek és rabszolgák kivitelének megtiltása. Hatalmas besúgóhálózatot tartott fenn, általánossá vált a képmutatás. Maga a kalifa 11 000 fős testőrséget tartott fenn.

1888 januárjában Abu Angát Omdermanból 15 000 puskás, 45 000 lándzsás, 800 lovas kíséretében Gallabatba küldötték, ahol győzött az abesszín hadak felett. A győzelmének nem tud örülni, mert rövidesen 52 éves korában meghalt.

Negumi 1889 januárjában Egyiptom elleni támadást kapott parancsba, ezért sereget szervezett. János király bosszúhadjárat mellett döntött, és 1889 márciusában Gal-

labat ellen vonult. A Jánossal szövetséges csapatok március 9-én támadásba lendültek, ez az éppen készülődő királyi hadakat váratlanul érte. A szedett-vedett királyi sereget a felkelők könnyen szétcincálták, a gyaloghintón csatába érkező király is golyót kapott, amelybe belehalt.

1889 májusában Dongolából indul el az Egyiptom elleni hadsereg Negumi vezetésével. Toszkinál Grenfell tábornok seregével csatát vállalnak, amelynek eredményeként 16 000 fő marad holtan, köztük a vezér is.

Az 1889-es év kedvezőtlen volt a mezőgazdaságnak, a gabonaárak fokozatosan emelkedtek, Szudánban éhinség tört ki. Omdermanban döglött állatok bőrét sütik meg, a csontokat összetörik és megfőzik, egy asszony éhségében megette gyermekét. Abesszín területről a britek Faschoda megszállására indultak. A felkelők egyetlen szerencséje a néger silluk és dinka törzsek katonáinak önfeláldozó rohama volt, amellyel hatalmas pusztítást vittek végbe a britek soraiban. A megoldást Oszmán Digma jelentette, aki seregeivel bevonult a területre, és kiszorította a briteket a keleti területekről.

Omdermanban az asfar arab törzs felkelt a kalifa ellen, aki a vezetők kivégzésével válaszolt. A katonai akciók központja ekkor Omderman, ahol 30 000 fős hadsereg állomásozik állandóan. A hadsereg rossz felszereltségű és képzetlen, a lovasság egy része középkori páncélokat visel, és vannak olyanok is, akik állítólag keresztes hadjáratok kori kardokat forgatnak.[5] 1893. november elején Kassala és a Vörös-tenger közti területek az arabok fellázadnak. A kalifa újabb lehetséges támogatókat vesztett. 1893. december elején Kassalát elfoglalják az olasz erők, ezzel szabaddá vált az út Khartum és Omderman felé.

A déli területeken a kormány keresztény ügynököket küldött a birodalomba, akik 1894 novemberétől folyamatosan hódítják el a kalifa mellől a támogatókat (Bahr el Ghazal a legnagyobb érvágás). Már nem volt vallási hatalom a csaták hátterében, csak világi, amellyel nem lehet összefogni a birodalmat. Megindult a bomlás.

1895 elejére Dongola északi része elveszett, a nyugati törzsek lázadoztak, a keleti régió angol kézen volt és délen a törzsek uralták újra a területet. A külső ellenséggel szemben nem voltak jó hadvezérei, fegyverei rosszak, katonáiból hiányzott a személyes hűség, és nem hisznek benne.

Az 1896-os évben a kalifának 11 emírje volt, akik a következő haderőt vezérelték:

34 350 fő néger és fegyveres arab, amelyek a vezetőiknek fogadnak csak szót. 6600 lovas a lovak fele selejtes, a középkori páncélokon kívül még hordtak vastag textilpáncélokat is. 64 100 törzsi harcos, amelyek levél alakú lándzsával, egyenes kétélű hosszú karddal, keményfából faragott hajítóbuzogánnyal és kerek vízilóbőr pajzzsal voltak felszerelve, ezek egynegyede túl öreg vagy túl fiatal a harchoz. Rendelkezésre állt 40 350 puska, ebből 22 000 volt korszerű Remington, a többi 1-2 csövű gyutacsos a hozzávaló lőszereknek a minősége is kifogásolható volt, mert már a lázadók gyártották. 61 elöltöltős ágyúval rendelkeztek, csak 6 korszerű Krupp-löveg állt rendelkezésre az is kevés lőszerrel, birtokoltak még 8 golyószórót (a mitrailleuse mintájú fegyver, egyszerre 37 lőszert lő ki). 1896. szeptemberében elesett Dongola, majd 1897-ben Berber is. A kormányhatalmak fokozatos térnyerésének már nem lehetett gátat szabni. 1898. április 8-án az Atraba folyó mellett a Kitchener vezette kormányerők 24 000 fős serege (reguláris katonaság) 44 tábori ágyúval és 20 Maxim géppuskával felszerelve győzelmet aratott a kalifa 50 000 fős serege felett. A források szerint ez inkább volt mészárlás, mint csata, a fanatikusok egymás után intézték öngyilkos rohamaikat a gyorstüzelő ágyúk és a géppuskák ellen, de hiába. A kalifa itt elvesztette az utolsó ütőképes seregtestét. Kénytelen volt hű vezéreivel elvonulni, majd Omderman

augusztusi eleste után a vadonba menekülni. A kormány hajtóvadászatot indított ellene, és a hátramaradt kis csapatokat fokozatosan felőrölte. Végül 1899 novemberében a kalifát is utolérte egy brit osztag, és végzett vele. Emírjei közül egyedül Oszmán Digma maradt életben. Ezzel ért véget egy birodalom élete, amely vallási alapon fogant, és az elvilágiasodás okozta vesztét.

Felhasznált irodalom

SLATIN RUDOLF: *Tűzzel-vassal a Szudánban*. Budapest, 1896.

GOLDZIHER IGNÁC: *Az arabok és az iszlám*. Budapest, 1995.

STEPHEN BULL: *Évszázadok fegyverei*.

DAVID HARDING (főszerk.): *Fegyvertípusok enciklopédiája*. Budapest, 1995.

Révai Nagy Lexikon. VIII., XIII. kötet. Budapest, 1915.

Britannica Hungarica. VII., XII. kötet. Budapest, 1994.

Pallas Nagy Lexikon. VIII., XII., XVIII. kötet. Budapest, 1896.

Jegyzetek

1 *Budapesti szemle,* 1896. 289. sz., Goldziher Ignác írta.

2 Charles George Gordon brit vezérőrnagy, tudós, hittérítő, harcolt a krími és az arab–kínai háborúban.

3 Slatin 167.

4 Slatin 363.

5 Fegyvertípusok enciklopédiája.

A Belvedere Meridionale Alapítvány hírei

Az alapítvány a legutolsó lapszám megjelenése (2001. augusztus) óta vendégül látta Szegeden MICHNAY GYULÁt, a recski kényszermunkatáborból egyedülálló körülmények között megszökött egykori rabot, az alapítvány által 2001 nyarán megjelentetett *Mint Mohamed koporsója* című könyv szerzőjét. A Sík Sándor könyvesboltban tartott nagysikerű könyvbemutatón Gyula bácsival lapunk főszerkesztője, KISS GÁBOR FERENC beszélgetett. Előkészítés alatt álló kötetekről is tájékoztatta az alapítvány kuratóriumát Kiss Gábor Ferenc főszerkesztő. A karácsonyi könyvvásárig tervezett kiadások PUSZTAI JÁNOSnak a szegedi repülés történetét és ENGI JÓZSEFnek a közúti személyszállítás történetét feldolgozó könyveit érintik. Az alapítvány októberben és novemberben hirdetett szakpályázatának nyertesei: *Joó Anna, Barát Éva, Bíró Péter, Bíró Zsuzsanna, Esztergályos Viktor, Deli Mónika, Feleky Andrea, Gáspár Katalin, Gellén Márta, Gyarmati Gyöngyi, Kabai Gergely, Kádár Ildikó, Király Erzsébet, Megyer László, Mohai Zsuzsanna, Nagy Judit, Nagy Terézia, Rózsa Beatrix, Salk Miklós, Tarnai István, Varga Erna, Lőrinczi János, Feleky Gábor, Lencsés Gyula, Rácz Attila, Sziroviczáné Dupka Ibolya, Takács Sándorné, Mázik Adrienn, Kanó Edina, Kamocsa Edit, Krem Anita, Baranyi Klára, Szűcs Norbert, Párnás Szilvia, Gönczö Viktor, Gáspár Katalin, Erdész Terézia, Héjjas Barbara Amanda, Bencső Blanka, Kiss Géza, Kiss Anita, Mészáros Csaba, Babos László, Tóth Anna, Szűcs Veronika.* Az Alapítvány ez év novemberében ismét megrendezte a Belvedere Kupát, melynek főszervezői tisztségére *Mészáros Csaba* kapott felkérést. Megújult az Alapítvány honlapja (www.belvedere.meridionale.hu). A honlapot *Dajka Ádám* gondozza. Előkészítés alatt áll egy nagy ifjúságkutatási projekt az Oktatási Minisztérium támogatásával és az OKI Ifjúságkutató Csoport szakmai hátterével.

Kiadónk együttműködésével jelent meg Kubinszky Mihály fotóalbuma a MÁV 424-es gőzmozdonyáról. A kötetnek számos szegedi vonatkozását ajánljuk olvasóink figyelmébe.

NÓTÁRI TAMÁS

Megjegyzések Cicero Pro Murénájának történeti hátteréhez

Jelen írás Marcus Tullius Cicerónak, minden idők talán legnagyobb szónokának a római köztársaság utolsó évtizedeinek egy érdekes és válságos helyzetében L. L. Murena védelmében elmondott beszédének történeti hátterét kívánja vizsgálni.

1. Kr.e. 63-ban a 62-es évre Lucius Licinius Murenát és Decimus Iunius Silanust választották meg consulnak, rajtuk kívül azonban még Lucius Sergius Catilina és Servius Sulpicius Rufus, korának legkiválóbb jogtudósa pályázott e tisztségre. M. Porcius Cato a választás előtt nyilvánosan esküt tett, hogy sógorát, Silanust kivéve bárki nyerje is meg a választást, ambitus miatt vádat fog emelni ellene[1], amely – a későbbiekben beváltott – fenyegetés elsősorban az összeesküvést szító Catilina ellen irányult, ám a Silanusszal együtt megválasztott Murenát szintén érintette; a vesztes Sulpicius pedig már a választás előtt, a kampány során elkezdett bizonyítékokat gyűjteni riválisainak törvénybe ütköző üzérkedéseire vonatkozóan.[2] Rómában egyáltalán nem számított ritkaságnak, hogy a megválasztott magistratust ambitusszal vádolták; 66-ban mindkét consul designatust, P. Cornelius Sullát és P. Antonius Pćtust is elítélték, 54-ben pedig a négy pályázó egyike sem kerülhette el az ambitus miatti eljárást.[3] A consul designatus elítélése természetesen nem csekély mértékben megingathatta a res publica stabilitását.[4] Azt viszont, hogy a Sulpicius és Cato által emelt vád messze túllépte a res publica számára magában rejtett veszélynek szokásos mértékét, a 63-as év eseményei indokolták. A Pro Murena elhangzásának időpontja 63 novemberére datálható, tehát a római köztársaság egyik legválságosabb időszakára. A beszéd történeti hátterének rövid ismertetése itt elengedhetetlennek tűnik. A 63-as évre, amelynek consuljai Marcus Tullius Cicero és Caius Antonius Hybrida (a Cicero által a De Oratorében szerepeltetett szónok Antonius fia, és a későbbi triumvir, Marcus Antonius nagyapja) voltak, esik a második Catilina-féle összeesküvés.[5] Ennek főbb eseményei vázlatosan a következőkben foglalhatjuk össze.[6]

Lucius Sergius Catilina, ezen elszegényedett nemesi családból származó, igen jó képességű, ám gátlástalan patrícius és önmagát reformernek álcázó oligarcha a legkülönbözőbb rendű és rangú embereket gyűjtötte maga köré, és nekik – hatalomra jutása esetére – adósságuk eltörlését ígérte. Ez alkotta társadalmi bázisát, célja pusztán a hatalom megragadása volt, ezen túl nem rendelkezett politikai, társadalmi programmal.[7] A sallustiusi jellemzésből[8] kiolvasható „sokszínűségével" egynémely nemes polgárt is maga pártjára tudott állítani, így például Crasust és Cćsart.[9]

Miután Catilina a 63 nyarán tartott consuli választáson – amelyről a Pro Murena is szól – vereséget szenvedett,[10] nem látott más lehetőséget a hatalom megszerzésére, mint a nyers erőszakot. Fegyveres megmozdulásokat készített elő tehát e célból, s ezzel egy időben G. Manlius hadsereget szervezett Etruriában, aki csak Catilina parancsára várt, hogy e seregekkel segítségére siessen.[11] Cicero Catilina terveiről az összeesküvés egyik mellékszereplője, Quintus Curius[12] szeretője, Fulvia[13] révén értesült.[14] Minderről, valamint a senatorok ellen október 28-ára tervezett merényletről Cicero október 20-án számolt be a senatusban, mire az október 21-én elrendelte a szükségállapotot a senatus con-

sultum ultimummal, amivel teljhatalmat adott a consuloknak, hogy mindent megtehessenek, ami az állam biztonsága érdekében szükségesnek látszik.[15] Miután a senatus hírt kapott arról, hogy Manlius október 24-én fegyveres megmozdulásokba kezdett, s hogy a capuai és apuliai rabszolgák között felbolydulást észleltek, L. Ćmilius Paullus Lepidus de vi vádat emelt Catilina ellen,[16] aki erre felajánlotta, hogy valamely vezető politikus szabad őrizete alá helyezi magát, ám jóformán senki sem volt hajlandó befogadni.[17] A november 5-ről 6-ra virradó éjszakán Catilina M. Porcius Lćca házába hívta össze cinkosait, ott bejelentette, hogy csatlakozik Manliushoz, és kiosztotta a fegyveres összeesküvés kirobbantásában a szerepeket. Egyetlen gondja csupán az volt, hogy előbb Cicerót meg kellett öletnie.[18] Catilinát ezen gondjától megszabadítandó két férfi, a senatori L. Vargunteius és a lovagrendi C. Cornelius elvállalta, hogy Cicerót a reggeli salutatio alkalmával meggyilkolják.[19] Cicero e tervről is értesült, és a november 7-én reggel megjelenő két bérgyilkost nem engedte be immáron fegyveres védelemmel ellátott házába, ezután pedig rögvest összehívta a senatust a Palatinus lábánál fekvő Iuppiter Stator templomba,[20] ahol mindenki legnagyobb megdöbbenésére Catilina is megjelent.

Cicero ekkor, november 8-án mondta el az első Catilináriát, amelyben leleplezte Catilina machinációit[21] és felszólította, hogy hagyja el Rómát.[22] Catilina rádöbbent, hogy teljességgel magára maradt, kirohant a senatusból, s még az éjjel elhagyta a várost. – Színleg száműzetésbe ment, ténylegesen azonban Manliushoz csatlakozott. Másnap, november 9-én a második Catilina elleni beszédben Cicero közölte a néppel az eddig történteket. November közepén Rómában ismertté vált, hogy Catilina átvette a parancsnokságot – az imperium külső jelvényeivel együtt – Manlius serege felett, erre hostis populi Romanivá nyilváníttatott. Catilina azonban jónéhány cinkosát Rómában hátrahagyta, akiknek jelenlétéről és feladatairól Cicero Fulvia révén tudott, ám bizonyítékok híján nem léphetett fel ellenük. Itt Cicerónak a véletlen sietett a segítségére, ugyanis az összeesküvők a Rómában tartózkodó allobrox[23] követekkel léptek kapcsolatba, s azokat az összeesküvéshez való csatlakozásra igyekeztek rábírni.[24] Erről tudomást szerezvén Cicero azon javaslatot tette, hogy szerezzenek az összeesküvőkről írásos bizonyítékokat, ami meg is történt.[25] Cicero e bizonyítékhoz egy a Pons Mulviusnál[26] lezajlott támadás révén jutott hozzá.[27]

A Concordia-templomban tartott senatusi ülésen e dokumentumok súlya alatt az összeesküvés Rómában maradt vezetőit vallomásra kényszerítették; ezen cselekményekről Cicero még aznap (december 3-án) este beszámolt a forumon egybegyűlt népnek – ekkor hangzott el az úgynevezett harmadik Catilinaria. A negyedik Catilinariara december 5-én került sor a Concordia templomban,[28] ahol arról kellett határozni, hogy mi történjék az őrizetbe vett összeesküvőkkel. Iunius Silanus a legsúlyosabb, főbenjáró büntetést javasolta, akihez a legtöbben csatlakoztak is, azonban Cćsar[29] az életfogytig tartó fogvatartásra szavazott, akit szintén követtek néhányan. Cicero itt közbeavatkozott, s a negyedik Catilinariában összefoglalván az eddigi véleményeket, megkérdezte a senatorokat, hogy Silanus vagy Cćsar javaslatát fogadják-e el, mire a mérleg Cćsar javára látszott billeni. Ekkor azonban Marcus Porcius Cato emelkedett szólásra, aki a hazaárulók számára a halálbüntetést követelte,[30] amit a senatus meg is szavazott, s az ítéletet még aznap este a Tullianumban végrehajtották. Cicerót a nép és a senatus egy emberként mint Róma megmentőjét ünnepelte,[31] Q. Lutatius Catulus pedig pater patrićként köszöntette, amely címre Cicero élete végéig igen büszke volt. (Catilinát seregével együtt 62-ben Pistoriánál csatában győzték

le, és a sereg vezére is ott lelte halálát.[32]) Ezek alapján megkísérelhetjük a Pro Murenát időben elhelyezni.[33] Catilina cinkostársait még nem vették őrizetbe,[34] és Cato még nem kezdte meg néptribunusi működését,[35] mint erre Cicero is utal.[36] Ugyanakkor terminus post quemként jelölhető meg Catilinának Rómából való távozása,[37] ugyanis erről a beszéd már mint megtörtént esemény ad számot.[38] Cicero továbbá hangot ad azon óhajának, hogy Antonius fegyveresen lépjen fel Catilina ellen; erre a parancs Catilina távozása után néhány nappal született meg.[39] Ezek alapján a beszéd elhangzását 63 novemberének utolsó napjaira tehetjük.[40]

A perben négy vádlóval (Servius Sulpicius Rufus, M. Porcius Cato, az ifjabb S. Sulpicius Rufus és egy bizonyos közelebbről nem ismert C. Postumius) és három védővel találkozunk (Q. Hortensius Hortalus, M. Licinius Crassus és Cicero), az eljárás Murena felmentésével zárult.[41]

* * *

2. A beszéd szerkezetét a következőképpen vázolhatjuk:[42] 1–10. Cicero az őt a védelem elvállalása miatt ért szemrehányásokra felel. Az antik retorikában nem ritka azon stratégia, amellyel a védő először önmagát kívánja tisztázni. Stílusa már az első mondatban ünnepélyes mind szóhasználatát, mind ritmusát, a creticus használatát.[43] tekintve. A fő részben (11–83) a vád hármas tagolású diszpozícióját követi.[44] Az első igen rövid részben visszautasítja azon vádakat, amellyel Murena életvitelét illették (deprehensio vitć). A második részben (15–53) a két vetélytárs megválasztásának esélyeivel foglalkozik. Erre azért volt szükség, mert a vád utólag Murena esélytelenségét hangoztatván kívánta bebizonyítani, hogy győzelmét csupán tisztességtelen eszközöknek köszönheti; Cicero erre kívánt feleletet adni. Hangsúlyozza, hogy a származás és az ez által nyert tisztség mindkét fél esetében azonos (15–17), pusztán ennek jogán egyikük sem kerekedhetett a másik fölé.

Murena eddigi pályafutásával vívta ki a köz megbecsülését, s ezzel a maga számára a győzelmet (18–24). A szónoki és a katonai pálya dicsőségét állítja szembe a jogász tevékenységével (22–30), amely versengésből (studiorum atque artium contentio) – amint ez a retorikai szituáció megkívánta – természetesen az eloquentia és res militaris került ki győztesen. Ezt követően azonban Cicero nyomósabb okokat is felsorakoztat Murena mellett (37–42), így például azon ünnepi játékokat, amelyeket mint prćtor rendezett.[45] Azon tényt, hogy Sulpicius Rufusszal ellentétben[46] elvállalta egy provincia igazgatását,[47] s végül, hogy választását a hadvezér Lucullus és csapatai is támogatták, amelyek a harmadik mithritadesi háborúból visszatértek Rómába. Majd Servius elleni támadásba lendül (43–52): bírálja az általa követett taktikát, nevezetesen, hogy Sulpicius saját győzelmének előmozdítása helyett már kezdettől fogva inkább ellenfelei ellen készítette elő az ambitus vádjának bizonyítékait, s ezzel a Catilina győzelmétől rettegőket önkéntelenül is Murena táborába űzte.[48] A harmadik részben (54–83) tér rá a tényleges vádpontokra. Elsőként a Cato által felhozott vádakra, s ennek indítékaira felel (61–66) tudniillik, hogy Catót csak túlságba vitt erélye vitte arra, hogy a vádat támogassa.[49] Miként előbb (22–30) a iurisprudentia kicsinyességeit és bizonyos avitt intézményeit, úgy itt a stoa etikájának olykor túlzó szigorát teszi gúny tárgyává.[50] Ezt a vádat tényszerű, ám meglehetősen szűk és nem túl meggyőző cáfolata követi (66–77). A hangsúly nem is a bizonyításon van, hanem azon – miként erre nyomatékosan fel is hívja a figyelmet – hogy maga a per felettébb elhibázott lépés, s hogy aki ezzel azt akarná elérni, hogy a következő év januárjában csak egy consul lépjen hivatalba, az Catilina és cinkosai kezére juttatná a res publicát.[51] Célja te-

hát az állam és polgárainak védelme.[52] Az epilógusban (83–90) arra hívja fel a bírák figyelmét, hogy döntéseikben a köz érdekét tartsák szem előtt.[53]

* * *

3. Servius Sulpicius Rufus patríciusi nemzetségből származott ugyan, ám családja nem játszott fontos szerepet a római közéletben.[54] Nagyapja nem jutott jelentős posztra a cursus honorumban, apja pedig lovagrendi volt.[55] Ifjúként Ciceróhoz hasonló tanulmányokat folytatott, Rhodoson tanult retorikát, majd pedig onnan visszatérvén az ékesszólás felől a iurisprudentia felé fordult, ugyanis – amint Cicero mondja – inkább akart a második mesterségben (tudniillik a iurisprudentiában) első lenni, semmint az elsőben (tudniillik az ékesszólásban) második.[56] A qućstori tisztet Ostiában látta el, feltehetően 75-ben,[57] majd 65-ben prćtor lett, és a qućstio peculatus elnöke.[58] Mindkét tisztséget Murenával azonos esztendőben töltötte be.[59] Prćtorsága után nem fogadott el provinciát, hanem Rómában maradt és továbbra is iuris consultusként tevékenykedett.[60]

Amint tudjuk 63-ban a választásokon vereséget szenvedett. Mely okokra lehet ezt visszavezetni? Servius Sulpicius nem rendelkezett a megfelelő társadalmi háttérrel és kapcsolatrendszerrel; Cicero jegyzi meg a szónoki tevékenység kapcsán, hogy e képesség segítségével gyakorta nem nemesi származású férfiak is elnyerték a consuli méltóságot, mivel igen jelentős befolyásra, felettébb erős baráti kapcsolatokra és nagy támogatottságra tettek szert.[61] A „homines non nobiles" kitétellel Cicero saját pályafutására is utal, amely noha nem volt példátlan, ám felettébb ritkának mondható, hiszen a köztársaság utolsó három századának hatszáz consula között csak tizenöt homo novus volt található.[62]

A gratia, a római közélet sine qua nonja volt, amivel a politikusnak feltétlenül rendelkeznie kellett hívei és a nép körében,[63] valamint nélkülözhetetlen volt egy-egy tisztség megszerzésénél is.[64] Noha a gratia elnyerésének eszközeit ma olykor a korrupció körébe sorolnánk,[65] Cicero is világos különbséget tett a gratia és a vesztegetés között.[66] Ezen erős társadalmi összefonódás nélkül a római jog számos intézménye, így például a mandatum, a negotiorum gestio, a comodatum stb. működésképtelenné vált volna,[67] és ha a gratia és az amicitia nem kötötte volna össze a vezető római köröket, úgy a birodalom kormányzásához jóval nagyobb közigazgatási apparátusra lett volna szükség.[68] Cicero említi, hogy a iurisprudentiában ezek közül (gratia, amicitia, studium) semmi sem lelhető fel.[69] Mennyiben tekinthető e kijelentés Cicero saját véleményének, s mennyiben e konkrét politikai helyzet szülte szükségszerűségnek? Cicero a De officiisben a következő gondolatokat fogalmazza meg: Cic. Off. 2.65. Quć autem opera, non largitione beneficia dantur, hćc tum in universam rem publicam tum in singulos cives conferuntur. Nam in iure cavere, consilio iuvare atque hoc scientić genere prodesse quam plurimis vehementer et ad opes augendas pertinet et gratiam. Itaque cum multa prćclara maiorum, tum quod optime constituti iuris civilis summo semper in honore fuit cognitio atque interpretatio, quam quidem ante hanc confusionem temporum in possessione sua principes retinerunt, nunc ut honores, ut omnes dignitatis gradus, sic huius scientić splendor deletus est, idque eo indignius, quod eo tempore hoc contingit, cum is esset, qui omnes superiores, quibus honore par esset, scientia facile vicisset. Hćc igitur opera grata multis et ad beneficiis obstringendos homines accomodata. Azon jótétemények, amelyek nem ajándékozás, hanem teljesítmény révén keletkeznek, hol az egész állam, hol az egyes polgárok javaira

fordíttatnak. Ugyanis a törvény előtt formulákkal támogatást nyújtani, tanáccsal segíteni és ilyesfajta tudással a lehető legtöbb embernek hatékonyan javára lenni, ez a gazdagság és a tekintély növelésére szolgál. Ezért volt tehát az ősök számos intézménye mellett ez felettébb ragyogó, s értelmezése mindig nagy tiszteletnek örvendett. Ennek a (jelen) kornak az összezavarodásáig a vezető férfiak birtokában voltak, most azonban, miként a dicsőség és minden méltóság, ezen tudás fényessége is kialudt, ami annál inkább méltatlan, mivel oly időben következett be, amikor élt egy férfiú, aki elődeit, akikkel dicsőségét tekintve egyenlő volt, tudásra nézve könnyedén felülmúlta. Ezen tevékenység tehát sokak számára kedves és alkalmas arra, hogy az embereket jótéteményekkel lekötelezzük vele. A beneficentia és a liberalitas (miként a Pro Murenában említett gratia, amicitia és studium)[70] nem pusztán etikai kategória, hanem a közéleti érvényesülés eszköze is.[71] Erre hajdan megfelelő eszköz volt a iurisprudentia művelése, ezt az állam első emberei tartották birtokukban, ám a zavaros jelenkorban veszített fényéből. A kor nagy jogtudósa alatt Servius Sulpicius Rufus értendő, vele kezdődik el a lovagrend beáramlása a iurisprudentia területére. Azon kijelentést tehát, miszerint a iurisprudentia nem nyújt megfelelő hátteret a közszerepléshez, csupán az adott politikai helyzet diktálta, nem pedig Cicero saját meggyőződése. Hasonlóképpen azon megállapítás, hogy a jogtudománytól semmiképpen sem vezet biztos út a consulatushoz,[72] is csak részben helytálló. A res publica 63-ban már valóban nem azon időket élte, amikor a jogtudósok gyakorta jutottak volna el a cursus honorum csúcsára, ugyanakkor 95-ig tizennyolc jogászról tudunk, akik consuli hivatalt viseltek (Appius Claudius Cccus és Cornelius Scipio Nasica kétszer is), az így kapott húsz consultatus 201–95 közé esett.[73] 95 után a legközelebbi év, amelyikben a consuli tisztet jogtudós töltötte be az 51-es volt, maga a jogtudós pedig Servius Sulpicius Rufus.[74]

Sulpicius 63-as kudarcának azonban volt egy személyes oka is, ugyanis nem lévén kellően határozott személyiség, látta ellenfelei kezdeti sikereit, túl korán feladta a harcot, és ahelyett, hogy saját győzelmén munkálkodott volna, a leendő győztesek elleni vádon munkálkodott.[75] Ezen taktika – tekintve Murena népszerűségét, amit prctorsága idején alapozott meg, és a Catilinától való általános félelmet – mintegy predestinálta Sulpiciust arra, hogy vereséget szenvedjen.

Amikor végül 51-ben elérte – épp a 63-ban vele egy oldalon küzdő Catóval szemben győzelmet aratva[76] – a consulatust, nem tudott kellő eréllyel és határozottsággal fellépni, azon meglehetősen viharos korban.[77] 43-ban halt meg a fellángoló polgárháború béke közvetítőjeként.[78] Cicero Servius Sulpiciust mind annak életében,[79] mind pedig annak halála után[80] nagy elismeréssel illette – személyes kiválóságát a Pro Murenában sem vonta kétségbe,[81] barátja számára nyilvános temetést és a rostra előtt szobrának felállítását is követelte, a végtisztesség mindkét aktusa Cicero kívánsága szerint zajlott le.[82] Cicero nem méltatlanul dicsérte Servius Sulpicius jogtudósi tevékenységét, hiszen munkássága igen szerteágazó volt, száznyolcvan könyvből álló responsumgyűjteményt hagyott hátra,[83] amit tanítványai, Aufidius Namusa[84] és Alfenus Varus[85] tettek közzé, valamint három új műfaj megalkotása is fűződik a nevéhez.[86] Nála jelentkezett leghatározottabban a görög filozófia hatása a köztársasági kor jogászai közül.[87] Iskolateremtő voltát jellemzi, hogy tíz tanítványáról tudunk.[88] Cicero maga is méltatja azt a módszert, amellyel Servius elődeit felülmúlván új utakat járt a iurisprudentiában,[89] és kiemeli, hogy filozófiai műveltsége révén képes volt egy összefüggő, Cicero által a korábbi jog-

tudományból gyakorta hiányolt rendszer megalkotására, teljességgel szakított a múlt pontificalis tradícióival, a ius civile mellett tudományos igénnyel művelte a ius prćtoriumot is, és széles körben felhasználta a dialektika módszerét.[90]

* * *

4. Lucius Licinius Murena 105-ben született, s apjának fővezérsége alatt 83 és 81 között Kisázsiában teljesített hadiszolgálatot, akinek triumphusain is részt vett.[91] 75-ben Sulpiciusszal együtt töltötte be a qućsturát,[92] majd 74-ben L. Lucullus consullal visszatért az időközben újra fellángolt mithridatesi háborúba.[93] 65-ben ismét Sulpicius collegája volt, s prćtor urbanusként bőven volt alkalma arra, hogy a fényűzően megrendezett Ludi Apollinaresszel nem csekély népszerűségre tegyen szert,[94] proprćtorként 64-ben Gallia Narbonensist kapta osztályul. A vádlók nemzetségének új voltát vetették szemére,[95] azonban Murena nem volt a szó hagyományos értelmében vett homo novus, hiszen a generációk sorában ő volt a negyedik, aki elérte a prćtori tisztséget, s e megjelölést általában azokra vonatkoztatva használták, akik családjának tagjai nem érték el a ius imaginummal járó curulisi hivatalok egyikét sem.[96] Sikerének egyik alapja erős anyagi háttere volt, amit már az általa prćtorként rendezett játékok is bizonyítottak, s amelyen galliai proprćtorsága csak javított; ugyanakkor az aktuálpolitikai helyzet is az ő malmára hajtotta a vizet, hiszen a Catilina részéről fenyegető veszéllyel szemben jól szervezett, ütőképes hadseregre volt szükség, amivel a pályázók közül egyedül Murena rendelkezett.[97] Consulátusa után jelentősebb tettéről nem tudunk, az adott politikai helyzettől s a választás eredményétől függetlenül jól mutatja Servius Sulpicius Rufus intellektuális fölényét az általa hátrahagyott száznyolcvan könyvből álló életmű az egyéniségét tekintve inkább színtelen Murena felett.[98]

Jegyzetek

1 Plutarchos, Cato minor (a továbbiakban: Plut. Cato min.) 21.3.

2 Cicero, Pro L. Murena (a továbbiakban: Cic. Mur.) 43–46. A Pro Murena szövegét az alábbi kiadás szerint idézzük: *M. T. Cicero, Pro Murena.* Mit einem Kommentar herausgegeben von J. Adamietz, Darmstadt, 1989. (a továbbiakban: Adamietz)

3 Adamietz 1.

4 Cic. Mur. 79. Magni interest, iudices, id quod ego multis repugnantibus egi atque perfeci, esse Kalendis Ianuariis in re publica duo consules. 82. Sperant sibi D. Silanum, clarum virum, sine collega, sine te consule, rem publicam sine prćsidio obici posse.

5 A 63-as évhez lásd CH. MEIER: *Ciceros Consulat*. In Cicero ein Mensch seiner Zeit, herausgegeben v. G. Radke. Berlin, 1968. 61. és köv., a Catilina-mozgalom első szakaszához (66–65) bővebben lásd Cicero Catilina elleni első beszéde – Oratio in Catilinam I., a szöveget gondozta, a bevezetést és a jegyzeteket írta Havas L., (Auctores Latini I.) Budapest, 1966. 9.

6 H. DREXLER: *Die Catilinarische Verschwörung.* Darmstadt 1976. (a továbbiakban: Drexler) 124. és köv.

7 Trencsényi-Waldapfel Imre: Cicero. In: Cicero váligatott művei, Némethy Géza fordításának felhasználásával összeállította, bevezetéssel és jegyzetekkel ellátta Trencsényi-Waldapfel Imre. Budapest 1959. (a továbbiakban: Trencsényi-Waldapfel) 38.

8 Sallustius: De coniuratione Catilinć (a továbbiakban: Sall. Cat.) 5.1–5. Catilina nobili genere natus, fuit magna vi et animi et corporis, sed ingenio malo pravoque. Huic ab adulescentia bella intestina cćdes rapinć discordia civilis grata fuere, ibique iuventutem suam exercuit. Corpus patiens inedić algoris vigilić, supra quam quoiquam credibile est. Animus audax subdolus varius, quoius rei lubet simulator ac dissimulator, alieni adpetens, sui profusus, ardens in cupiditatibus, satis eloquentić, sapientić parum. Vastus animus inmoderata incredibilia nimis alta semper cupiebat.

[9] Catilinának majdnem Cicerót is sikerült megtévesztenie valódi politikai céljai tekintetében. (Cicero, Pro Cćlio 14. Me ipsum, me, inquam, quondam pćne ille decepit, cum et civis mihi bonus et optumi cuiusque cupidus et firmus amicus ac fidelis videretur, cuius ego facinora oculis prius quam opinione, manibus ante quam suspicione deprehendi.) Ehhez bővebben lásd *Marcus Tullius Cicero M. Célius védelmében mondott beszéde*. Fordította és sajtó alá rendezte Nótári Tamás. Documenta Historica 43. Szeged, 1999. 3. és köv.

[10] Ezen években mintegy állandó törekvésként jelentkezett, hogy Catilinát távoltartsák a consulatustól, amit rendszerint sikerült is elérni. (Így például 66-ban a de repetundis emelt váddal akadályozták meg, hogy pályázzék.) A Catilinával és az összeesküvésével foglalkozó irodalom bibliográfiáját lásd N. Crineti: Bibliografia Catilinaria. Milano, 1971.

[11] M. Giebel: *Marcus Tullius Cicero.* Hamburg, 1977. (a továbbiakban: Giebel) 41.

[12] Sall. Cat. 23.1. Sed in ea coniuratione fuit Q. Curius, natus haud obscuro loco, flagitiis atque facinoribus coopertus, quem censores senatu probri gratia moverant.

[13] Sall. Cat. 23.3-4. Erat ei cum Fulvia, muliere nobili, stupri vetus consuetudo. …At Fulvia insolentić Curi causa cognita tale periculum rei publicć haud occultum habuit, sed sublato auctore de Catilinć coniuratione quć quoque modo audierat compluribus narravit.

[14] Sall. Cat. 26.3. Namque a principio consulatus sui multa pollicendo per Fulviam effecerat, ut Q. Curius, de quo paulo ante memoravi, consilia Catilinć sibi proderet.

[15] Cicero, In L. Catilinam (a továbbiakban: Cic. Cat.) 1.3. Habemus senatusconsultum in te, Catilina, vehemens et grave… non deest rei publicć consilium neque auctoritas huius ordinis.

[16] A vád a lex Plautia de vi alapján emeltetett. Vö. Sall. Cat. 31.4. At Catilinć crudelis animus eadem illa movebat, tametsi prćsidia parabantur et ipse lege Plautia interrogatus erat ab L. Paulo.

[17] Cic. Cat 1.19. Quid, quod tu te ipse in custodiam dedisti, quod vitandć suspicionis causa ad M. Lepidum te habitare velle dixisti? A quo non receptus etiam ad me venire ausus es atque, ut domi meć te adservarem, rogasti. Cum a me quoque id responsum tulisses, me nullo modo posse isdem parietibus tuto esse tecum, quia magno in periculo essem, quod isdem moenibus contineremur, ad Q. Metellum prćtorem venisti. A quo repudiatus ad sodalem tuum, virum optumum, M. Metellum, demigrasti, quem tu videlicet et ad custodiendum diligentissimum et ad suspicandum sagacissimum et ad vindicandum fortissimum fore putasti.

[18] Cic. Cat. 1.9. Confirmasti te ipsum iam esse exiturum, dixisti paulum tibi esse etiam nunc morć, quod ego viverem.

[19] Cic. Cat. 1.9. Reperti sunt duo equites Romani, qui te ista cura liberarent et sese illa ipsa nocte paulo ante lucem me in meo lectulo interfecturos esse pollicerentur.

[20] Vö. a Catilina elleni első beszéd peroratióját, amelynek elmondásakor Cicero Iuppiter szobra felé fordult. Cic. Cat. 1.33. Tu, Iuppiter, qui isdem quibus hćc urbs auspiciis a Romulo es constitutus, quem Statorem huius urbis atque imperii vere nominamus, hunc et huius socios a tuis ceterisque templis, a tectis urbis ac moenibus, a vita fortunisque civium acerbis et homines bonorum inimicos, hostis patrić, latrones Italić scelerum foedere inter se ac nefaria societate coniunctos ćternis suppliciis vivos mortuosque mactabis.

[21] Cic. Cat. 1.1. Patere tua consilia non sentis, constrictam iam horum omnium scientia teneri coniurationem tuam non vides?

[22] Cic. Cat 1.10. Quć cum ita sint, Catilina, perge, quo coepisti, egredere aliquando ex urbe, patent portć, proficiscere. Nimium diu te imperatorem tua illa Manliana castra desiderant. Educ tecum etiam omnes tuos, si minus, quam plurimos, purga urbem. Magno metu me liberabis, dum modo inter me atque te murus intersit. Nobiscum versari iam diutius non potes, non feram, non patiar, non sinam.

[23] Kelta törzs, területüket Cn. Domitius és Q. Fabius Maximus Allobrogicus hódította meg 121-ben.

[24] Cic. Cat. 3.4. Itaque, ut comperi legatos Allobrogum belli Transalpini et tumultus Gallici excitandi causa a P. Lentulo esse sollicitatos, eosque in Galliam ad suos civis eodemque itinere cum litteris mandatisque ad Catilimam esse missos, comitemque iis adiunctum esse T. Volturcium, atque huic esse ad Catilinam datas litteras…

[25] Cic. Cat. 3.6. Interim tertia fere vigilia exacta cum iam pontem Mulvium magno comitatu legati Allobrogum ingredi inciperent unaque Volturcius, fit in eos impetus, educuntur et ab illis gladii et a nostris… Litterć, qućcumque erant in eo comitatu, integris signis prćtoribus traduntur, ipsi comprehensi ad me, cum iam dilucesceret, deducuntur.

[26] E hídon vezetett át Etruria felé a Via Flaminia.

[27] Sall. Cat. 45.1. His rebus ita actis, constituta nocte qua proficiscerentur Cicero per legatos cuncta edoctus L. Valerio Flacco et C. Pomptino prćtoribus imperat, ut in ponte Mulvio per insidias Allogrogum comitatus deprehendant.

[28] Ezen ülésről a legpontosabb tudósítást lásd Plutarchos, Cicero 21.

[29] Cćsar beszédét lásd Sall. Cat 51.1–43.

[30] Cato beszédét lásd Sall. Cat 52. 2–36.

[31] Giebel 45., Trencsényi-Waldapfel 40.

[32] Sall. Cat. 57.5. és köv.

[33] Drexler 154. és köv.

[34] December 3.

[35] A néptribunusi hivatalt általában december 10-én vették át.

[36] Cic. Mur. 81. Iam enim hesterna contione intonuit vox perniciosa designati tribuni, conlegć tui.

[37] November 8.

[38] Cic. Mur. 6.,Negat esse eiusdem severitatis Catilinam exitium rei publicć intra moenia molientem verbis et pćne imperio ex urbe expulisse et nunc pro L. Murena dicere. 78. Non usque eo L. Catilina rem publicam despexit atque contempsit, ut ea copia quam secum eduxit se hanc civitatem oppressurum arbitraretur.

[39] Sall. Cat. 36.3. Prćterea decernit, uti consules dilectum habeant, Antonius cum exercitu Catilinam persequi maturet, Cicero urbi prćsidio sit.

[40] Adamietz 3.

[41] Cicero, Pro L. Valerio Flacco 98. (a továbbiakban: Cic. Flacc.) Defendi item consul L. Murenam, consulem designatum. Cicero, De domo sua 134. Viderat ille Murenam, vitricum suum, consulem designatum ad me consulem cum Allobrogibus communis exitii indicia adferre, audierat ex illo se a me bis salutem accepisse, separatim semel, iterum cum universis.

[42] *Marcus Tullius Cicero.* Sćmtliche Reden, eingeleitet, übersetzt und erlćutert von M. Fuhrmann. Zürich–Stuttgart, 1970. Bd. 2. (a továbbiakban: Fuhrmann 1970.) 293. és köv., J. Classen: *Recht, Rhetorik und Politik, Untersuchungen zu Ciceros rhetorischer Strategie.* Darmstadt, 1985. (a továbbiakban: Classen) 124. és köv., Adamietz 83. és köv.

[43] Quintilianus, Institutio oratoria (a továbbiakban: Quint.) 9.4.107. Creticus in initiis optimus: 'Quod precatus a dis immortalibus sum', et clausis: 'In conspectu populi Romani vomere postridie.'

[44] Fuhrmann 1970. 293.

[45] Cic. Mur. 38. Noli ludorum huius elegantiam et scćnć magnificentiam tum valde contemnere.

[46] Cic. Mur. 42. Postremo tu in provinciam ire noluisti.

[47] Cic. Mur. 42. Sed tamen L. Murenć provincia multas bonas gratias cum optima existimatione attulit.

[48] Cic. Mur. 52. Itaque cum te, Servi, remissiorem in petendo putarent, Catilinam et spe et cupiditate inflammatum viderent, omnes qui illam a re publica pestem depellere cupiebant, ad Murenam se statim contulerunt.

[49] Cic. Mur. 64. Hos ad magistratos si qua te fortuna, Cato, cum ista natura detulisset, non tu quidem vir melior esses nec fortior nec temperantior nec iustior – neque enim esse potes – sed paulo ad lenitatem propensior. Non accusares nullis adductus inimi-

citiis, nulla lacessitus iniuria, pudentissimum hominem summa dignitate atque honestate prćditum.

50 Classen 163. és köv., Adamietz 203. és köv.

51 Cic. Mur. 78. Latius patet illius sceleris contagio quam quisquam putat, ad pluris pertinet. Intus, intus, inquam est equus Troianus, a quo numquam me consule dormientes opprimemini.

52 Cic. Mur. 78. Audite, audite consulem, iudices, nihil dicam adrogantius, tantum dicam totos dies atque noctes de re publica cogitantem!

53 Cic. Mur. 86. Quć cum ita sint, iudices, primum rei publicć causa, qua nulla res cuiquam potior debet esse, vos pro mea summa et vobis cognita in re publica diligentia moneo, pro auctoritate consulari hortor, pro magnitudine periculi obtestor, ut otio, ut paci, ut saluti, ut vitć vestrć et ceterorum civium consulatis.

54 Cic. Mur. 16. Pater enim fuit equestri loco, avus nulla inlustri laude celebratus.

55 Cic. Mur. 16. Itaque non ex sermone hominum recenti, sed ex annalium vetustate eruenda memoria est nobilitatis tuć.

56 Cicero, Brutus (a továbbiakban: Cic. Brut.) 151. Nam et in isdem exercitationibus ineunte ćtate fuimus et postea una Rhodum ille etiam profectus est, quo melior esset et doctior, et inde ut rediit, videtur mihi in secunda arte primus esse maluisse quam in prima secundus.

57 Cic. Mur. 18. Habuit hic lege Titia provinciam tacitam et quietam, tu illam cui, cum qućstores sortiuntur, etiam adclamari solet, Ostiensem, non tam gratiosam et inlustrem, quam negitiosam et molestam.

58 Cic. Mur. 35. At enim in prćturć petitione prior renuntiatus est Servius. 42. Quid tua sors? Tristis, atrox, qućstio peculatus ex altera parte lacrimarum et squaloris, ex altera plena accusatorum atque iudicum.

59 Cic. Mur. 18. Qućsturam una petiit et sum ego factus prior.

60 Cic. Mur. 42. Tu interea Romć scilicet amicis prćsto fuisti.

61 Cic. Mur. 24. Non mirum, si ob hanc facultatem homines sćpe etiam non nobiles consulatum consecuti sunt, prćsertim cum hćc eadem res plurimas gratias, firmissimas amicitias, maxima studia pariat.

62 M. Gelzer: *Die Nobilitćt der römischen Republik.* In: Kleine Schriften, Wiesbaden 1962. Bd. 1. 162.

63 Cicero, De inventione 2.161. Gratia, in qua amicitiarum et officiorum alterius memoria et remunerandi voluntas continetur. Cicero, De officiis (a továbbiakban: Cic. Off.) 1. 48. Etenim si in eos, quos speramus nobis profuturos, non dubitamus officia conferre, quales in eos esse debemus, qui iam profuerunt? Vö. Bürge 101.

64 Cicero, Pro Cn. Plancio 9. Non enim comitiis iudicat semper populus, sed movetur plerumque gratia, cedit precibus, facit eos, a quibus est maxime ambitus, denique, etiamsi iudicat, non dilectu aliquo aut sapientia ducitur ad iudicandum, sed impetu non numquam et quadam etiam temeritate.

65 A. Bürge: *Die Juristenkomik in Ciceros Rede Pro Murena.* Zürich, 1974. (a továbbiakban: Bürge) 103.

66 Cicero, Epistulć ad Atticum (Cic. Ad Att) 1.16.12. Nunc est expectatio comitiorum, in quć omnibus invitis trudit noster Magnus Auli filium, atque in eo neque auctoritate neque gratia pugnat sed quibus Philippus omnia castella expugnari posse dicebat in quć modo asellus onustus auro posset ascendere.

67 F. Schulz: *Prinzipien des römischen Rechts.* München–Leipzig, 1934. (a továbbiakban: Schulz 1934.) 106.

68 Bürge 103.

69 Cic. Mur. 24. Quorum in vestro artificio, Sulpici, nihil est.

70 Cic. Mur. 24. Prćsertim cum hćc eadem res plurimas gratias, firmissimas amicitias, maxima studia pariat.

71 W. Kunkel, Herkunft und soziale Stellung der römischen Juristen, Graz-Wien_Köln 1967. (a továbbiakban: Kunkel 1967.) 38.

72 Cic. Mur. 23. Quod quidem ius civile didicisti, non dicam operam perdidisti, sed illud dicam, nullam esse in ista disciplina munitam ad consulatum viam.

73 Kunkel 1967. 41. (Öt jogász a censori tisztet is magáénak mondhatta, ezek közül

négy 194 és 92 között töltötte be a hivatalt.)

74 Ezen évszámok abban az esetben helytállóak, ha a 63-as év consulát, Cicerót nem tekintjük hagyományos értelemben vett jogtudósnak.

75 Cic. Mur. 43. Petere consulatum nescire te, Servi, persćpe tibi dixisti, et in eis rebus ipsis quas te magno et forti animo et agere et dicere videbam tibi solitus sum dicere magis te fortem accusatorem mihi videri quam sapientem candidatum…Nescio quo pacto semper hoc fit – neque in uno aut altero animadversum est sed iam in pluribus – simul atque candidatus accusationem meditari visus est, ut honorem desperasse videatur.

76 Plut. Cato min. 49.2., Dio Cassius (a továbbiakban: Dio Cass.) 40.53.

77 Cicero, Ad familiares (a továbbiakban: Cic. Ad Fam.) 8.10.3. Nosti Marcellum, quam tardus et parum efficax sit, itemque Servius quam cunctator.

78 F. Münzer: *Licinius Murena, Realencyclopćdie der classischen Altertumswissenschaft.* (A továbbiakban: RE) I. 25. 1926. 853.

79 Cic. Brut. 150–157., Cic. Off. 2.65. …Quod eo tempore contigit, cum is esset, qui omnes superiores, quibus honore par esset, scientia facile vicisset.

80 Cicero, Philippica in M. Antonium 9.10. Reddite igitur, patres conscripti, ei vitam, cui ademistis. Vita enim mortuorum in memoria est posita vivorum. Perficite, ut is, quem vos inscii ad mortem misistis, immortalitatem habeat a vobis. Cui si statuam in rostris decreto vestro statueritis, nulla eius legationem posteritatis obscurabit oblivio. Nam reliqua S. Sulpici vita multis erit prćclarisque monumentis ad omnem memoriam commendata. Semper illius gravitatem, constantiam, fidem, prćstantem in re publica tuenda curam atque prudentiam omnium mortalium fama celebrabit. Neque vero silebitur admirabilis qućdam et incredibilis ac pćne divina eius in legibus interpretandis, ćquitate explicanda scientia. Omnes ex omni ćtate, qui in hac civitate intelligentiam iuris habuerunt, si unum in locum conferantur, cum S. Sulpicio non sint comparandi. Nec enim ille magis iuris consultus quam iustitić fuit.

81 Cic. Mur. 23. Aliis ego te virtutibus, continentić, gravitatis, iustitić, fidei, ceteris omnibus, consulatu et omni honore semper dignissimum iudicavi.

82 Pomponius (a továbbiakban: Pomp.) Didesta (a továbbiakban: D.) 1.2.2.43. Servius autem Sulpicius cum in causis orandis primum locum aut pro certo post Marcum Tullium optineret, traditur ad consulendum Quintum Mucium de re amici sui pervenisse cumque eum sibi respondisse de iure Servius parum intellexisset iterum Quintum interrogasse et a Quinto Mucio responsum esse tamen percepisse, et ita obiurgatum esse a Quinto Mucio: namque eum dixisse turpe esse patricio et nobili et causas ornati ius in quo versaretur ignorare. Ea vel contumelia Servius tactus operam dedit iuri civili et plurimum eos, de quibus locuti sumus, audiit, institutus a Balbo Lucilio, instructus autem maxime a Gallo Aquilio, qui fuit Cercinć: itaque libri complures eius extant Cercinć confecti. Hic cum in legatione perisset, statuam ei populus Romanus pro rostris posuit, et hodieque exstat pro rostris Augusti.

83 Pomp. D.1.2.2.43. Huius volumina complura exstant: reliquit autem prope centum et octoginta libros.

84 Pomp. D.1.2.2.44. Ab hoc plurimi profecerunt, fere tamen hi libros conscripserunt: Alfenus Varus Gaius, Aulus Ofilius, Titus Cćsius, Aufidius Tucca, Aufidius Namusa, Flavius Priscus, Gaius Ateius, Pacuvius Labeo Antistius…

85 F. Schulz: *Geschichte der römischen Rechtswissenschaft.* Weimar, 1961. (a továbbiakban: Schulz 1961.) 254.

86 Pólay E.: *Publius Mucius et Brutus… fundaverunt ius civile*. Acta Iur. Et Pol. Szeged, 1962. 41. és köv.

87 Paulus D.26.1.1 pr = Institutiones Iustiniani 1.13.1. Est autem tutela, ut Servius definivit, vis ac potestas in capite libero ad tuendum eum, qui propter ćtatem se defendere nequit, iure civili data ac permissa., Ulpianus (a továbbiakban: Ulp.) D.15. 1.9.2-3. Peculium autem deductu quod do-

mino debetur computandum esse, quia prćvenisse dominus et cum servo suo egisse creditur. Huic definitioni Servius adiecit et si quid his debeatur qui sunt in eius potestate, quoniam hoc quoque domino deberi nemo ambigit., Ulp. D.34.2.27.3. Cui aurum vel argentum factum legatum est, si fractum aut collisum sit, non continetur: Servius enim existimat aurum vel argentum factum id videri, quo commode uti possumus, argentum autem fractum aut collisum non incidere in eam definitionem, sed infecto contineri., Gaius D.50.16.30 pr. Silva cćdua est, ut quidam putant, quć in hoc habetur, ut cćderetur. Servius eam esse, quć succisa rursus ex stirpibus aut radicibus renascitur.

88 Pomp. D.1.2.2.44. …De iurisdictione idem edictum prćtoris primus diligenter composuit, nam ante eum Servius duos libros ad Brutum perquam brevissimos ad edictum subscriptos reliquit.

89 Cic. Brut. 152. Etiamne Q. Scćvolć Servium nostrum anteponis? Sic enim, inquam, Brute, existimo, iuris civilis magnum usum et apud Scćvolam et apud multos fuisse, artem in hoc uno, quod numquam effecisset ipsius iuris scientia, nisi eam prćterea didicisset artem, quć doceret rem universam tribuere in partis, latentem explicare definiendo, abscuram explanare interpretando, ambigua primum videre, deinde distinguere, postremo habere regulam, qua vera et falsa iudicarentur et quć quibus propositis essent qućque non essent consequentia. Hic enim adtulit hanc artem omnium artium maximam quasi lucem ad ea, quć confuse ab aliis aut respondebantur aut agebantur.

90 Pólay 1962. 45.

91 Cic. Mur. 11. An cum sedere in equis triumphantium prćtextati potissimum filii soleant, huic donis militaribus patris triumphum decorare fugiendum fuit, ut rebus communiter gestis pćne simul cum patre triumpharet? Vö. Münzer 446.

92 Cic. Mur. 18. Sed qućstura utriusque prope modum pari momento sortis fuit. Habuit hic lege Titia provinciam tacitam et quietam.

93 Cic. Mur. 20. Quid Murena interea? Fortissimo et sapientissimo viro, summo imperatori legatus, L. Lucullo, fuit, qua in legatione duxit exercitum, signa contulit, manum conseruit, magnas copias hostium fudit, urbis partim vi, partim obsidione cepit, Asiam istam refertam et eandem delicatam sic obiit ut in ea neque avaritić neque luxurić vestigium reliquerit, maximo in bello sic est versatus ut hic multas res et magnas sine imperatore gesserit, nullam sine hoc imperator., 89. Ad Orientisne partis in quibus annos multos legatus fuit, exercitus duxit, res maximas gessit?

94 Cic. Mur. 38. Noli ludorum huius elegantiam et scćnć magnificentiam tum valde contemnere, quć huic admodum profuerunt.

95 Cic. Mur. 17. Cum vero ego tanto intervallo claustra ista nobilitatis refregissem, ut aditus ad consulatum posthac, sicut apud maiores nostros fuit, non magis nobilitati quam virtuti pateret, non arbitrabar, cum ex familia vetere et inlustri consul designatus ab equitis Romani filio consule defenderetur, de generis novitate accusatores esse dicturos.

96 Adamietz 15.

97 Adamietz 18.

98 Adamietz 19.

Szemtanú

GERGELY FERENC

Egyetem-begyetem, meg a világegyetem...

■ Kusza emlékképek egyetemi éveimről, 1951–55 (2. rész)

Vizsgázunk, nyargalunk

Készültünk tehát a szocialista ember kialakításának forradalmi kialakítására s a világbéke megvédésére. Eközben persze vizsgáznunk is illett. Ez a szertartás, sokoldalú érdekütköztetés eredményeképpen létrejött kompromisszum kialakítását jelentette. A terv és s a verseny itt is döntő tényező. A tervet teljesíteni, méginkább túlteljesíteni kellett, s ennek – szovjet példa alapján – legbiztosabb módszere a verseny volt. Mindenkinek mindenben versenyeznie kellett, folyamatosan, de a „nagy ünnepek" közeledtén különösen. És ilyen ünnep majdnem annyi volt, mint a korai középkorban. Ilyenkor a felajánlásokban is versengeni illett, akár békekölcsönjegyzésről, akár Sztálin 70. születésnapjáról, vagy a „noszf" (a ma egyetemre kerülők már nem is emlékeznek erre a betűszóra: *nagy októberi szocialista forradalom,* amit az akkori helyesírás szerint nagybetűkkel kellett írni!) éppen soron következő évfordulójáról, netán legjobb magyar tanítványának hasonló pirosbetűs ünnepnapjáról. A mindenki versenyzett és felajánlott, a mindenki tervet teljesített őrületből, büntetlenül senki nem vonhatta ki magát: akár miniszter, akár egyetemi tanár vagy hallgató volt. Mindent jegyzetek, mindent ellenőriztek, mindent kihirdettek (faliújság, hangos hirdető, évfolyamgyűlés, bölcsészkari tömeggyűlés), mindenkit figyeltek, dicsértek vagy megbíráltak – nyilvánosan. Az egyetemi értelmiségi „proletárjainak", akiknek kötelessége volt minden rábízott hallgatót megtanítani, mégpedig a lehető legmagasabb színvonalon, s az ennek megfelelő osztályzattal igazolva ezt, nem volt más megoldása, mint a „lakkozás". A hallgatóknak pedig azért kellett elsősorban gürcölnie és reszketni minden vizsgaidőszakban, hogy átlagteljesítményük alapján megkapják azt az ösztöndíjat, amely lehetővé tette tanulmányaik folytatását. Itt minden század, minden tized számított, itt mindenekfelett az volt a fontos, hogy meglegyen a 4,71 százalék, a többi már sokadrangú dolog. A bölcsészkaron belül pedig az intézetek, azon belül a tanszékek számolgatták, már vizsgáztatás közben, a pártbizottság képviselői úgyszintén, hogyan alakulnak az osztályzatok, bukik-e valaki, netán többen is. És miért? Ki ezért a hibás? Lefőzzük-e a magyarosokat, vagy az oroszosokat stb. Ez a jó és rosszindulatú személyes vetélkedés is szolgálta. No lám, ikszipszilon kolléga nem értette meg a Párt szavát, zé miért szól bele a feleletekbe?! Cé elvtárs nem nyugtatja izguló hallgatóit, Ká pedig élvezi szinte tekergésüket. Bezzeg… A „ki-kit győz le" össznépi erkölcstelenségben, a vizsgáztatás is egy volt a küzdőterek közül. A vizsgaidőszak végét követő csoport- és évfolyam-értékeléseken, elsősorban K. B.-nál olyan szőrszálhasogató „elemzést" hallhattunk, amit inkább forráselemzés címen méltányoltunk volna.

Én, örökös rettegésben élve, mert otthonról nem várhattam támogatást, magoltam rendíthetetlenül, egykori társaim – akik zömmel a pedagógiai főiskolán tanultak – nem ismertek rám, fölöttem járó lakótársaim pedig jót mulattak szorongásaimon. Az eredmény nem is volt rossz, hoztam a kötelező átlagot. Egyszer volt szükség mentőövre. Bárhogy erőlködtem, a balkáni népek középkori története nem akart rögzülni agyamban. Vizsgán csak ültem, töprengtem,

Szemtanú

de az égvilágon semmi nem jutott eszembe. Már-már be akartam dobni a törülközőt, amikor berepült egy tanszéki mentőangyal és a lécem fönnmaradt. A mondás közismert: akit nem vágtak ki vizsgáról egyszer sem, az nem is járt egyetemre. Én jártam. Egy osztályozás nélküli beszámolóról utasított ki a tudományos szocializmus önérzetes oktatója, utalva melegítőmre, melynek viselése – ilyen ünnepélyes alkalmakkor – a marxizmus-leninizmus nyílt lebecsülése. Két hét múlva nyakkendőben, öltönyben tiszteltem meg a tant és rigorózus képviselőjét. „Na ugye, tudja maga mi az illendőség!" – bocsátott utamra. Nem tudta, nem tudhatta, hogy előzőleg nem volt mit fölvennem. Az utolsó vizsgánkról, az államvizsgáról visszatekintésem végén szólok.

Angyalbőrben

Egy józan gondolkodású ember azt gondolná, szegény srácok, nagy nehezen levizsgáztak, kezdődhet a nyári szünet: pihenés, erőnlét-javítás, olvasás, udvarlás és minden, ami szem-szájnak ingere. A józan ember csalódott, az idegi kimerültséget, fizika legyengülést az egy-egy, majd befejezésként egy három hónapos sorkatonai kiképzés követett, tábori viszonyok között. Emlékezetek az egyik kedvenc tömegdalunk első sorában foglaltakra: „A béketábor legyőzhetetlen, a béke útja biztos út" („biztos úr") … Márpedig ez másként nem biztosítható, csak kemény kiképzéssel. Farkas Mihály „rézágyúja mellől" figyelmeztetett bennünket: „Inkább egy vödör veríték a gyakorlótéren, mint egy csepp vér a harctéren…" Úgy ám! Mit volt mit tenni? Egészségügyi problémák, politikai meggyőződés, lelkiismereti dilemma, emberi jogok meg mifene – imperialista inculkedés, destrukció, rés a béke bástyáján, aknamunka és még ki tudja mi. Nézzük hát, miként is bújhatunk angyalbőrbe. (Ki lehetett az az ütődött, aki a gimnasztyorkát és a buggyos pantallót angyalok bőrének merte nevezni? Még viccnek is rossz.)

Az első év második félévének vizsgái során honvédelmi ismereteinken tipródva a várakozó helységben, amikor, mint gyújtózsinóron a szikra (legyünk stílszerűek) érkezett az ismeretlen forrásból származó hír, aki négyesnél rosszabb osztályzatot kap, annak nem kell bevonulnia. Más se kellett, ettől a pillanattól kezdve, vizsgáztató tisztjeink meglepetésére, közepesnél jobb jegy alig akadt. Persze a hír kacsa volt, az indexekből viszont nem lehetett kivakarni a gyenge, átlagrontó osztályzatokat. Hazautaztunk gyorsan, eljött a bevonulás ideje, fogtam a külön erre a célra készített fatáskámat (a la katonaláda!), és borongós hangulatban zötyögtem a célállomás felé. Itt nincs hely részletesen mesélni háromszori katonáskodásunk megörökítésre méltó eseményeiről, pedig igen tanulásos lenne… Egyszer hegyes, egyszer lankás-dombos, egyszer pedig sík, homokos terepen vitézkedtünk. Ez a három táborhely: Nagyvisnyó, Tapolca környéke és a kisteleki homoktenger volt. (Háttérben a világháború réme: Korea, Vietnam.) Hegyi életre készülve Egerben öltöztünk be. Gőzfürdő, pár egészségügyi beporzás s máris röpködtek felénk a ruhadarabjaink: egy csizma, két kapca stb. Próbálgattuk ezeket a valakire szabott holmikat, folyt az egyre idegesebb cserebere. Ezt próbáld meg, azt add nekem. Kérj egy újat, hátha rád illik. Mutassátok már, hogyan kell kapcát tekerni. Még javában folyt a tollászkodás, amikor felharsantak az első, immáron katonaruhában lévő egyénekhez szóló parancsok. Mi csak pörögtünk-forogtunk, alig ismertük fel egymást s közben szakaszokba verődtünk. „Irány az egyenes, igazodás jobbra, lépés indulj!" – csattant a vezényszó, és alakulatunk elindult az állomásra. Még dalra is fakadtunk, parancsnokunk „Nótát!" felszólítására. Már erősen sötétedett, mikor célállomásunkra értünk. Előttünk magasodott egy jókora domb, erdő

borította ismeretlen útjaival. Irány a hegy vagy a dombtető, ki milyen gyorsan ér fel, olyan gyorsan hajthatja álomra a fejét. Nekilódultunk az ismeretlennek, egymás kezét fogva, egymást szólongatva, botladozva, szétszóródva, el-elmaradozva, majd keservesen felzárkózva. A domboldal teljes terjedelmében fények villantak, kiáltások szakadtak ki a felfelé igyekvőkből. Még hajnalban is hallatszott a kétségbeesett kiáltás: merre a tábor? Merre is volt a nagyvisnyói lövészezred tábora? Dédes várának szomszédságában. A hely kiválasztása egyszerűen zseniális volt. Magát a sátortábort a dombtetőn vették fel az öregkatonák, akik szomszédságukban töltötték a nyári hónapokat. A patak, amiben mosdani és mosni lehetett, a domb alján csordogált, ide építették a konyhát, verték fel az étkező sátort, a gyengélkedőt, raktárakat, fogdát. Az ún. gyakorlótermek 2–5 km-re találhatók, a tardonai lőtér pedig egész napos „túrát" igényelt. Mindezt azért kellett előrebocsátanom, hogy a napi sétánkat érzékelni tudják olvasóim is. Majd elfelejtettem, a tábor talán legfontosabb és legkifejezőbb módon megvalósított egészségügyi intézményének bemutatását: ez volt a 48 mintájú reterátor. Ez egy hosszú árokból állt, előtte vékony fatörzsekből összetákolt fogódzó korláttal. Mindezt egy meredek szurdokban képezték ki, feltehetően a kötelező bolsevik puritanizmus jegyében. Volt „miniszteri" utunk is, amit jeles humoristáink már többször megénekeltek. Érintetlenségén, állandó, kötelező karbantartásán és őrzésén kívül az égadta világon semmi értelmét nem látta senki.

Hogyan bonyolódott egy kiképzési napunk? Ébresztő (kürtszóval, kürtjellel) elvben 6 órakor, a gyakorlatban majd minden nap – riadóval – éjjel 2–3 órakor. Félmeztelenül (törölköző a nyakban) rohanás a fák között, le a patakhoz (tizenhat ütemű reggeli torna), lötybölés hideg vízzel, elvben szappannal. Ügetés föl a táborba, körletrend „elvágólag", reggeli szemel, sátorban vagy előtte. Vonulás le, reggeli. Vonulás föl, kivonulásra felkészülés a parancsban megjelölt szerelésben. Sorakozó az alakuló téren, eligazítás, énekszóval elvonulás a gyakorlótérre. Ötven perces foglalkozás, tíz perc pihenőkkel. Felügetés a táborba. Ebédre felkészülés. Levonulás az ebédre, étkezés, csajkamosás többnyire hidegvízzel és homokkal. Pihenő. Kivonulás célratartási gyakorlatra. Vissza a táborba. Fegyverkarbantartás. Vacsora, lent. Takarodóra felkészülés, tízkor takarodó, és minden kezdődött elölről. Vasárnap hosszabb, alaposabb fegyveranyag-karbantartás, erősöprés. A napirendet a hajkurászás tette élvezetesebbé, mert nem szerepelt külön műsorszámként a naponta termelt bélsár eltávolítása. Pedig a tábori életnek ez a mozzanata Feszty Árpádot, de Jancsó Miklóst is képalkotásra ihlette volna. Képzeljék maguk elé a ragyogó bükki hajnalt, amint az ébresztő/riadó kürtszavára a harcosok – félálomban kóválygva, mint a hangyák – megindulnak a szurdokban lefelé. Rövid időn belül a leendő magyar szellemi elit színe-java: színészek, jogászok, műfordítók, rendezők, kutatók, tanárok a rejtelmesen kígyózó árok felett guggolnak, óvatosan kapaszkodva, nehogy még nagyobb baj essék. Rövidesen a megkönnyebbülni vágyók mozgása kétirányú lesz. Aki leeresztett gatyával sóhajtozott az felfelé, a megüresedett helyre ácsingózók lefelé igyekeznek. Mi ehhez képest a „miniszteri út" – bakfitty. (Csak egyetlen tisztet láttam volna ebben a hangyavándorlásban, netán Farkas Mihályt rézágyúja nélkül.) Egy ilyen korareggeli élmény után minden harcszerűbben ment.

Ez volt hát, főbb vonásaiban a díszlet s az általános koreográfia. A darabban tisztjeink és tiszthelyetteseink (őrvezető, tizedes, őrmester stb.) játszották a rendezőt.

Mi, nekik „nyári Mikulások = nyárimikulások", idegen, ismeretlen, zavaró, őket lenéző, igazi fegyverforgatásra alkalmatlan

Szemtanú

alakok voltunk, akiket meg kell futtatni, hogy „leperegjen rólunk a ruha”, a legkisebb hibáért fel kell kergetni a Dédesre, akiket ki kell oktatni arról a természeti törvényről, hogy „csatnak, f…nak oldalon a helye”, hogy vigyáznunk illik, nehogy megfázzunk, tehát a „gombúkozzon be kiskatona”, intelem nélkül nem telhet el egyetlen óra sem. Ez természetesen nem vonatkozott minden táborunk minden csapattisztjére. De itt, Nagyvisnyón, mi, a 3. század, úgy látszik, kifogtuk, mert néhány nap elteltével az egész zászlóalj, az öregkatonákról ne is beszélve, rajtunk röhögött (sic!). Mielőtt ennek okát adnám, magamról kell néhány szót szólnom.

Tizenévesen átéltem Budapesten, sínbe rakott törött karral, egy nagy bombatámadást, ’45 tavaszán egy ideiglenes „bunker” (földhányás) menedékében egy fél éjszakán át tartó aknavetős támadás-előkészítést, majd közelharcot, tehát volt némi közvetlen tapasztalatom a katonáskodás, a háború mibenlétéről. De akkor, tizenhárom évesen, mindezt izgalmas játéknak tekintettem, félelmet nem éreztem. Most pedig katonaként, minden parancsot teljesítenem kellett, akár tetszett, akár nem, akár volt értelme, akár nem, bárki adta is ki azt, még egy öregkatonának is hatalma volt felettem. De még ezt a teljes kiszolgáltatottságot is elviseltem volna, ha az épeszű emberek használatára teljesen alkalmatlan egyéni felszerelések, főként a II. világháborúból visszamaradt bokaszíj nélküli utászcsizmák és a levegőzést kizáró szovjet mintájú ruha nem fog ki rajtam. Érzékeny bőröm van, sose viseltem csizmát, kapcáról még nem is hallottam. Mindezen túl bal karomat egy rosszul kezelt törés következtében nem tudtam – ma sem tudom – kifelé, tenyérrel fölfelé fordítani, ami annyit jelent, hogy fegyverfogásokat legfeljebb két ujjal tudtam végrehajtani, minden pillanatban kitéve annak a veszélynek, hogy kicsúszik kezemből a puskatus. Ez sorozáskor nem érdekelte az orvosokat, jót mulattak felmentési kérelmemen. Mindezt azért kellett elmondanom, hogy a továbbiakban érthetőek legyenek. Már az első nap beütött a krach, az ébresztőt követő lefelé vágtatáskor az előttem futó félreugrott egy tuskót kerülve, nekem erre már nem volt időm a nagy lendület miatt, megbotlottam és a jobb térdem harcképtelenné vált. A gyengélkedőn bekötöztek, de csak merev térddel tudtam araszolni. Ilyen korlátozott mozgással természetesen ne tudtam, nem akartam kivonulni. Ekkor tudtam meg ki is a századparancsnokom.

K. főhadnagy tipikus példája volt a kiemelt parasztkáderből lett „elkötelezett” tisztnek. Két elálló fülének színe változása jelezte hangulatának, vérnyomásának ingadozását. Nem tudott elviselni semmiféle lazaságot, gyengeséget, emberi megnyilvánulást.

Igazi, kemény bolsevik harcosokat akart maga körül látni. Mindenkiben szimultánst, ellenséget, destruktív elemet, az egyetemről eltávolítandó alakot látott. Ezzel együtt jó katona, példamutatóan szervező parancsnok volt. Ha valami ingerelte, fülei vérvörössé színeződtek, jobb lába idegesen rángott és úgy ordított, hogy az egész ezred megszeppent. Tudta élő és holt: ez a K. főhadnagy. Térdsérülésemet is alibinek, lógásnak vélte, ezért az egész század előtt üvöltözött rám. Emígyen: maga nem ember, maga sz…r ember, maga rongy ember… Hát így indult katonáskodásom első napja, s nem lettünk barátok még a hónap végén sem. Összetűzésem vele négyszemközt, sziszegő hangon folyt, még egyszer esett, amikor szívbeteg barátom, de mindannyiunk nevében is javasoltam: a gyakorlatok végén ne a legmeredekebb úton vonuljunk a táborhelyre. A nagyfülű Ordító Egér egy fa alatt elmélkedett, kezében Sztálin *A leninizmus alapjai* című művével. Jelentkezésem után csak annyit mondott: úgy látom, maga ott akarja hagyni az egyetemet. Kész. P. I. költő és szerkesztő barátom, orosz szakos fegyvertársam ígérte, valamilyen formában – regényben, filmfor-

gatókönyvben megörökíti a visnyói szép napokat, K. tizedest s Kopát (őrmestert) a lóval… Ma is tartozik ezzel. Én átugrom a hónap változatos eseményeit, s a leszereléssel búcsúzom Visnyótól. Nem kis nehézség árán, de leadtuk a kincstári holmikat, MÁV szerelvényünk már várt ránk, amikor valaki lebukott. Civil szerelésében találtak kincstári tárgyakat. Más se hiányzott. Megtiltották a távozást, öreg katonákkal körülvetették a zászlóalj körletét, mindenkinek egyenként átvizsgálták – zseblámpa fénye mellett – motyóját, s csak ennek végeztével nyitották fel a „sorompót". Távozásunk méltó volt táborba szállásunkkal. Egy zászlóaljnyi civil zúdult le a domb oldalán s futott, menekült a vagonokba, hogy mielőbb eltávolodjon idomításának gyászteréről. Éhesen, fáradtan, ülőkén, csomagtartón, padlón heverve érkeztünk a fővárosba, ahonnan mindenki spriccelt otthonába.

A „Lövészek, lövészek megjöttek-e már, a nagyvisnyói lövész, az vígan szalutál" kezdetű nóta, amit előimádkozóként annyiszor kellett énekelnem, sokáig mellőzött darabja lett repertoáromnak. Nem hittem, hogy a rossz kezdetet jobb folytatás követheti. Pedig így történt. Feltételezem, az egyetemisták-főiskolások nyári kiképzéséről készültek jelentések. Összegezték tapasztalataikat az érintett tanszékek és a befogadó csapatok törzsei is. Bár a tanszék Visnyón is képviseltette magát, oktatóink közvetlen kiképzésünkben nem vettek részt. Gondolom, az 1952-es nyári tapasztalatok alapján üdvözölhettük Tapolcán, ahol a reptéren öltöztünk be- a „kiscsinost" Sz. hadnagyot századparancsnokként, T. főhadnagyot az egyetemi parancsnokként, akiket, szakaszunk élén egy melegszívű falusi fiú, S. őrmester képviselt. Az utászcsizmákat gumírozott csizmák váltották fel – ebben „csak" izzadt a lábunk – a meredek hegyi terepet, a lankás, sok szelíd rejtekhelyet nyújtó pannon táj. Hadnagyunk díszmenetünkkel, dalos kedvünkkel, figyelemreméltó lőeredményünkkel lopta századunkat a törzs szívébe. Labdarúgócsapatunk, amely zömmel a kis SZEAC játékosaiból állt, akik között jobb halfként én is éltem, NB III-as múltamból, eltángálta az ezred válogatottját, ami tovább növelte tekintélyünket tisztikarunk előtt. T. zászlóaljparancsnok elismerésként kiszállíttatta az egész alakulatot a Balaton partjára. Pancsolhattunk, este pedig karvezetésem mellett, dalos tábortüzet adtunk a környéken üdülőknek. (Milyen az élet, a visnyói ezred törzsfőnökének felesége serdülőkori szerelmeim egyike volt, itt pedig az éppen szülés küszöbén álló középiskolai barátnőmmel hozott össze a sors.) Ha emlékezetem nem csal, itt hívtuk fel tréfásan parancsnokaink figyelmét a „kötelező esti séta" értelmetlenségére (próbáltuk volna meg ezt Visnyón K-nál…). Az egyik nyári estén elhatároztuk, hogy amikor közeledik ennek a műsornak az ideje, minden harcos magára borítja lepedőjét, és a Trubadur miserejét énekelve, mint szellem-barátok sétálunk a táborban körbe-körbe. A látvány megtette a hatását, az esti, alakzatban végrehajtandó séták elmaradtak. Nem maradt el viszont a séta; gázkamrában maszkban és anélkül. Csoportonként tereltek be bennünket egy kis terembe, könnygázt eresztettek ránk, nekünk pedig körbe-körbe kellett sétálni. A gázálarc levétele után köhögés, könnyezés következett, míg ki nem tántoroghattunk a szabadba. A gázon kívül egész táborunkat megtámadta valamilyen bőringerlő növényi anyag (?). Védekezésként mindenkit beszórtak fehér porral, így lepedő nélkül is szellemekhez váltunk hasonlatossá. Bármilyen „könnyen" is telt ez a hónap, a vége, nekem, újra csak csődöt hozott. Torkom bedagadt, hirtelen magas lázam lett, azonnal befektettek a tábori kórházba. A fiatal ezredorvos fejcsóválás után antibiotikumot rendelt és én már lábadozva fogadhattam rajunk figyelmes látogatását. Ünnepélyesen közölték, engem is előléptettek szakaszvezetővé. Ez már az utol-

Szemtanú

só napok egyikén volt, mindenki készülődött a leszereléshez, vártuk a külön szerelvényt. De nem jött, közben hidegre, esősre fordult az idő, a gárda egyre türelmetlenebb lett, a legvagányabbak igyekeztek kiszökni a táborból. Erre a tisztikar megerősíttette az őrséget, félóránként sorakoztatta az egységeket, névsort olvastak. Az eső elől a sátrakba húzódva, már civil, nyári ruhában, énekelve vártuk az indulást. Úgy látszik megfázásomat a kórházban nem kezelték ki teljesen, visszaestem, s Cegléd táján, hazafelé már alig láttam a 39 fölötti láz ködén át. Hazaérve, orvosunk vizes mellhártyagyulladást állapított meg, csapoltak, s a harmadév első félévét otthon kellett töltenem. A dékáni hivatal engedélyével, a fiatal oktatók segítőkészségének köszönhetően, elnéző félévi vizsgáztatásuk mellett a második félévet már ismét a régi környezetben hallgathattam végig.

Utolsó, három hónapig tartó berukkolásunkra már az államvizsga után került sor. Szegedhez közel, a Kistelek melletti homoktengerben ütöttük fel sátrainkat, „öregkatonaként" három láthatatlan krumplivirággal a „parolin", összeszokott társakkal, egymás gondolatait is ismerve, agyunkban két táborozás tapasztalataival, lelkünkben az egymásrautaltság, a tapasztalt kölcsönös segítőkészség melegével, s ki-ki a maga nehezen felejthető sérelmeivel vagy anélkül. Parancsnokunk egy Debrecen környéki, henteslegény méretű, a tényleges állományhoz tartozó tisztek között szokatlan érdeklődésű, kissé labilis kedélyű, kerek kopasz fejével messziről felismerhető alhadnagy volt. A. levelező tagozaton gyűrte a gimnáziumi éveket. Rövidesen korrepetítora lettem történelemből, így kerültem hozzá kissé közelebb. Kedvenc fegyveremet, a golyószórót kaphattam a vállamra irányzóként. A rajban lőttem, a küllemére minden helyzetben oly idegtépően sokat adó M. L., mögöttem pedig B. F. irányzóhelyettes, a dobtárak lankadatlan hordozója. A szakasz többi tagja a régi gárdához tartozott, új emberünk nem volt. Ez a három hónap, bár a kiképzés most sem volt verejtékezés nélküli, nélkülözte a visnyói „morzsold szét a t….it". A tapolcai táborban már mi gyakoroltuk a tiszthelyettesi, esetenként a szakaszparancsnoki teendőket: század, zászlóalj, ezred ügyeletet adtunk, fogadtuk a szemlélő elöljárókat, szemléken kísértük az ügyeletes tisztet, harcászati gyakorlatokon pedig irányítottuk a raj, a szakasz mozgását. Ezt a játékot, kínos, olykor nehezen elviselhető melléktermékeivel együtt, ki kell mondanom, időnként élveztem. Ebben az értelemben igaza volt B. L. irodalmár barátomnak, aki egy ilyen csúszás-mászás után megjegyezte: „Te, militarista!" Mit szólt volna ehhez a Nagyfülű K. főhadnagy? K. tizedes, a „megkergetem, hogy lepereg magáról a ruha" stílusfordulat atyja? Hogy lettem én a „nem ember, sz…r ember, rongy ember" … „militarista"? Ennek a változásnak a hátterében a felettesek emberszabású bánásmódja, a parancsnokkal kialakuló jó, de nem bratyizó viszony, az előzőeknél árnyalatnyival jobb, többnyire adjusztált felszerelés, ismertségem a daltanítás, énekvezetés, egy-két történelmi tárgyú siker s előadás, az átlagosnál jobb lövészteljesítmény és sportbéli járatosságom és korántsem utolsó sorban A. parancsnok jóvoltából is élvezett kiváló élelmezésnek. Mindkettőnknek hatalmas étvágya volt s a közös szolgálatok idején olykor három adagot is elpusztítottunk. Csak így érthető, hogy egész délelőtti gyakorlatozás végén versenyt tudtam futni, golyószóróval a vállamon a többiekkel. Hogy ne feledjem „TIT előadói" szerepléseim, legnevezetesebbjét röviden elmesélem. S. I., ez a piknikus alkatú, csavaros észjárású, mindenkivel jóviszonyt ápoló káder, párttitkár (v. helyettes?) lett, nem tudom már, melyik táborunkban. Ez a beosztás lóhasználattal járt. Pista barátunknak nem kellett asztal (Lukács népbiztoshoz hasonlóan), hogy felszálljon Pegazusára. Ő állt nem várt szerep-

lésem hátterében. Egyik nap hivattak a zászlóalj-irodára, ahol közölték velem: holnap a hallgató elvtárs előadást tart valamelyik századnak, a tényleges állománynál. Mivel az első hónapban belénk verték, hogy a hadseregben ismeretlen a „kérem", „köszönöm", nevetni s csak vezényszóra lehet, egyébként felhangzik a „vót röhögni" parancsnoki kérdés: a kötelező „értettem" reagálás után, egy kemény hátra arc, kilépés következett s a sátortól távolodva töprengés, miről is adjak elő. A sűrű program közepette nem volt időm meditációra, indulni kellett. Meghúztam a derékszíjamat: előre. A hallgatóságot, a kíváncsian felémforduló parancsnokkal egyetemben, egy szelíd dombhajlatban találtam. Formaságok után, ott álltam szemtőlszemben, életemben először egy századnyi felnőttel, akik kétkedve lesték várható megnyilatkozásomat. És én belevágtam, harsányan, lendülettel, mintha a focit kergettem volna a ceglédi vasutas pálya avatóján, s negyven perc alatt végigvertem a magyar nép összes ellenségét a honfoglalástól 1849-ig. Csattogott a kard, dörgött az ágyú, hullott az ellenség, a hallgatóság pedig rezzenetlenül hallgatta dicső elődeinek felejthetetlen diadalairól szóló zegeményeim. Időm letelt. Formalitás. Hátra arc… Röviddel ezután, lovasított párttitkárom, huncutul vigyorogva mondta: „Te, öregem, mit meséltél ezeknek? Igencsak dicsértek, szép volt, jó volt, csak egyet nem tudnak máig sem – lám a falusi plébános esete –, hogy miről is szólottál…"

Álljon itt kiképzésünk céljai és formái közül egy. A központi akarat követelte: a harcosok parancsnokok legyenek képesek a korszerű háború sikeres megvívására. Ebbe bele tartozott a vegyiharc, de az atomháború is. Ergo, gyakorolnunk kellett az atomcsapások elleni védekezést. Ez az elméleti tudáson túl abból állt, hogy ki- és bevonulások közben, úgy ötpercenként, rossz hangulat esetén sűrűbben, felharsant a vezényszó: „Villanás balról", vagy éppen „jobbról" s akkor az egységben menetelő harcosoknak, nekünk, villámgyorsan hasra kellett vágódni, a villanással ellenkező irányban, nyitott szájjal addig, amíg a „Tovább!" vezényszó fel nem hangzott. Harminc fok körüli hőmérsékletben, bokáig süllyedve a homokban, néhány kilométeren keresztül, zötyögő felszereléssel, fegyverzettel feldíszítve, nem volt pihentető. Ezen még nevetni sem volt kedvünk, nem úgy egy vegyvédelmi után. Egyéni vegyvédelmi felszerelésünket – mint különös értéket – nem mi tároltuk a sátrakban, hanem központilag őrizték, „kezelték". A kiképzési tervben szerepelt gázvédelmi gyakorlat is, a maga teljességében.

A nagy nap előtt megkaptuk a maskarát, zöld színű műanyag burkolat, amely csizmában kezdődött, és a gázálarccal fedett ábrázatunk fölé húzható csuklyában végződött. Már az átvétel utáni ruhapróba kétségeket ébresztett, és tömegkacajra fakasztott bennünket a hacukák gyakorlati alkalmazhatóságát illetően, de tudtuk: a parancsot csak végrehajtani szabad, mert ellenkező esetben még szaporodni is képes. Másnap irány a gyakorlótér, jól ismert ösvényünkön. A nap tűz, a homok éget, lassan csordogáló patakokban folyik rólunk a veríték, amikor elhangzik a parancs: „Gázriadó!" Mindenki vegye fel a gázmaszkját, majd a teljes gázvédő felszerelését. Ami ezután történt, azt szavakkal leírni képtelenség. Lihegve, káromkodva igyekeztünk mindent magunkra ölteni, de a kapkodás miatt, mert a művelet tisztjeink állandó nógatása közben zajlott, valamit mindig elfelejtettünk. A gázálarc nem szakszerű felöltése miatt volt, akinek nem jött a levegő, az üvegek bepárásodtak, az illető nem látott, s levegőt is csak akkor kapott, ha a gumiálarcot oldalt ujjaival tágította. Ha ezt tette, akkor pedig a számtalan masnit nem tudta megkötni a védőruhán. Valahogy azért csak átalakultunk zöld hernyókká, akik kábán botorkáltak a közeli gya-

Szemtanú

korlótér irányába. Itt újabb parancsot kaptunk. Ássuk be magunkat. A hernyósereg vízszintesbe ment át, a vegyvédelmi köpeny alól nagynehezen előkerültek a gyalogsági ásók, és aki egyáltalán hallotta a parancsot, elkezdett oldalára fordulva kapirgálni. Az egyöntetű, gyors és eredményes parancsvégrehajtás hányát látva, tisztjeink minden földön vergődő harcost külön-külön, harsányan ordítozva, nógattak. Ennyi. Hogy egy valódi gáztámadás esetén mi történt volna, jobb nem elképzelni. Úgy rémlik, bevonulás közben még meg is áztunk, hernyószínű ruházatunk használhatatlanná vált. Többé nem öltöttük magunkra – mindenki örömére.

A jó hangulat ellenére a három hónap nehezen múlt, leendő iskoláinkban már megkezdődött a tanítás, mi még mindig kénytelenek voltunk bátran törni előre, mint azok a sokszor megénekelt s '44–45-ben megtapasztalt tankok… A parancsnok néhányunkat, pofavizit után egy-két alkalommal visszakergetett száraz borotválkozásra, de aztán eljött a búcsú napja. Ma sem értem, miért, az utolsó foglalkozáson sáros, vizes, pocsolyás terepen úgy megfektetett, kúsztatott bennünket, hogy sorunkban gyilkos indulatok dúltak. A tortúra végén azt mondta: „azt akartam, ne felejtsék el, hogy katonák voltak". Ünnepélyes parancskihirdetés keretében tudtuk meg, ki milyen rendfokozattal zárva tartalékos lövésztiszti kiképzést. (A zöm alhadnagy lett!) A klubban bankettet adtak tiszteletünkre. A búcsú nem volt könnyű, nem egy tiszt szemében könnyek csillogtak, mert érezték, ezek a bitang „egyetemikusok" mégiscsak értékes emberek, s ők távozásunkkal szegényebbek lesznek. A parancsnokkal egyszer találkoztam a Moszkva téren. Alezredes lett. Örömmel váltottunk pár szót. Alhadnagyi rangomat 1956-ban elvették, majd visszaadták, de az angyalbőrt többé nem kellett magamra ölteni. Minden keserűség és baj ellenére sokat köszönhetek ennek az öt hónapnak. Keményebb, határozottabb lettem.

Időben visszahátrálva, az egyetemtől is búcsút kellett vennem. Negyedév vége felé mindannyiunkat elsősorban leendő állásunk foglalkoztatott. Lesz-e helyünk és hol? Hogyan fogadnak majd bennünket? Meg tudunk-e állni a saját lábunkon. Szakdolgozatainkat elfogadták, bemutató tanításaink sikerültek, már csak az államvizsga volt hátra. A drukk talán a szokottnál is nagyobb volt, hiszen négy évről kellett volna számot adni. A bizottság elnöke – ezt baljós jelnek vettük – T. B. professzor volt, a megszokott borongós hangulatával. A kínlódás végére a ború helyére már kumuluszok hömpölyögtek. Eredményhirdetéskor T. B. elnöki zárszavának csattanója így hangzott: „Vegyék tudomásul, hogy nincsenek felkészülve a tanári pályára!" Dixi! A bankettről azért nem mondtunk le, sőt minden tanárunkat meghívva, lelkesen készülődtünk. Hárman-négyen: zenészek, verselők, természetesen csasztuska műfaját választva, mindenkiről írtunk egy-két versszakot. Alkalmi vokálunk, főként a M. Gy.-ről írt szakasz hallatán („Én az intézetkirály, legeltettem a nyájam…") még tanáraink körében is sikert aratott, s a poharazgatás, danolászás vége felé T. B. bácsi is megenyhült.

Hogy mennyire voltunk felkészületlenek, alkalmatlanok, vagy mennyire nem, azt negyvennégy év után, tanári, kutató pályánk mérlegelése alapján eldönthetik azok, akiket érdekel. Egy alkalommal, amikor a MTA Történettudományi Intézetében, kedves s mindig segítőkész tanárommal, Ormos Marikával beszélgettem, belépett az ajtón Hanák Péter. Marika felé fordult, bemutatott, majd így szólt: „Látod, Péter, így kapcsolódnak egymásba a generációk. Én a te tanítványod voltam, a Feri pedig az enyém…." A láncolat nem szakadt meg, Makk Ferencéknek, a mi tanítványainknak is van már számos tanítványa, sőt, talán már azoknak is, a magyar történettudomány és a pedagógia szerencséjére.

Szemtanú

Ezt az emlékezést évfolyamtársaim közreműködésével szerettem volna megírni. Elsőként hajdanai irányzóhelyettesemhez fordultam. Mereven elutasított. „Én másként és másra emlékezem…" – írta. Jó lenne, ha ez az esendő írás más hajdani hallgatókat is arra indítana, hogy közreadnák a Szegedi Tudományegyetemmel, annak bölcsészeti karával kapcsolatos emlékeiket, főleg ezekről a nehéz időkről szólókat, így is segítetve egy tárgyilagos intézménytörténet megírását.

Téka

Széljegyzet egy kutatási záró tanulmány megjelenéséhez

Csegény Péter – Kákai László – Kern Tamás – Kucsera Tamás Gergely – Szabó Andrea: *Sikerágazat?! – Az állami felsőoktatás Magyarországon*. Budapest–Pécs, 2001, HÖOK a Hallgatókér Alapítvány.

* * *

A HÖOK a Hallgatókért Alapítvány kiadásában napvilágra került egy – irányvonalát és téziseit tekintve mindenképpen kuriózum – kiadvány a magyar felsőoktatásról Sikerágazat?! címmel. A szerzők – akik fiatal szociológusok –, mint arra a könyv alcíme is utal, nem kevesebbre vállalkoztak, mint a hazai állami felsőoktatás helyzetének és hallgatói bázisának bemutatására.

A kutatási zárójelentés műfajába illesztett tanulmány egy 2000 fős, nemre, karra, intézménytípusra, és karra reprezentatív kérdőíves vizsgálat eredménye, amely témáját tekintve nem az első (lásd előbb: 1995, 1996, 1998). A vizsgálat, melynek megbízója a Hallgatói Önkormányzatok Országos Konferenciája, elsősorban a felsőoktatási expanzió hallgatói oldalának feltérképezésére irányult, vagyis arra, hogy kik és hogyan jutnak be a felsőoktatási intézményekbe, ott hogyan ítélik meg az adott intézmény oktatási teljesítményét, színvonalát és milyen elvárásokat fogalmaznak meg azzal kapcsolatban. A szerzők utalása szerint az előbbi kutatásoktól ez a vizsgálat abban tér el, hogy megállapításaikat kizárólag hallgatói véleményekre alapozták. Kár, hogy a korábbi vizsgálatok eredményei csak a kutatási háttér leírásánál vannak jelen néhány változó kiemelésével, és nem történt meg a kutatási eredmények tematikus és módszeres összevetése, ami a tanulmány célját – a magyar állami felsőoktatás helyzetének bemutatását – teljesebben szolgálná. A hallgatói attitűd, illetve a hallgatói háttér bemutatása igen jó és fontos aspektusa a felsőoktatási rendszer leírásának, de korántsem alkalmas önmagában komplex helyzetkép megfogalmazására! Ha a címmel akarunk operálni, akkor a sikerágazat kifejezés ágazati eredményességet, működési sikerességet jelölhet elsősorban, s mint ilyen nem határozható meg csak a felsőoktatásban levők oldaláról. A szerzők ugyan megjelölik, lefestik az oktatási rendszer sematikus képét, amely három alappilléren nyugszik (a nemzetközi oktatáskutatási sémák alapján): **1.** Input (család, egyén, alap iskolázottság, helyi önkormányzat stb.) **2.** Az állami intézményrendszer, melynek része a felsőoktatás, mint alrendszer és a **3.** A munkaerőpiac, mint output tényező, amelyet a képzett egyén és a közvetítő szervezetek kötnek össze az állami intézményrendszer felsőoktatási alrendszerével. A probléma leginkább az output irányból érzékeltethető, ahol hiányzik a konkrét munkaerőpiaci szempontú megközelítés.

Egy rendszer akkor válhat jól működő,

vagy sikerágazattá, s akkor lehet úgy értelmezni a működési szintjeit, ha a bemeneti tartományt bemeneti oldalról, a kimeneti tartományt valóban kimeneti oldalról vizsgáljuk. Egy irányból közelíteni különböző szinteket csak hipotetikus feltevésekből lehet.

A szerzők állítása szerint a rendszerváltás előtt az alacsony iskolai végzettségű szülők gyerekei a középiskolákba is kisebb arányban kerültek be, és a felsőoktatásba bekerülésük gyakorlatilag lehetetlen volt. Pontosítás hiányában nem tudjuk, melyik időszakról beszélnek, mert általában a 90-es éveket közvetlenül megelőző időszakra igaz csak az állítás. Külön kiemelik, hogy a helyzet azóta is változatlan, vagyis az egyenlőtlenségek egyáltalán nem csökkentek, sőt, konzerválódtak. A szülők iskolázottsági adatait tekintve éppen hogy nőtt a mobilitás és a jelenleg már nagy számban vannak a felsőoktatásban azok a fiatalok is, akik a családban az elsőgenerációs értelmiségi szerepet töltik be. Állításuk tehát, miszerint a szülői iskolázottság még mindig ugyanolyan stagnáló helyzetbe juttatja a gyerekeket, mint a 90-es évek előtt, cáfolandó, hiszen éppen az iskolázatlan szülők azok, akiknél jelentősen nőtt a motiváció gyermekeik továbbtaníttatását illetően. Igaz, ez a szám még nem meghatározó nagyságú, de a stagnáló, illetve a csökkenő jelző a felsőoktatás összességében semmiképpen nem helyénvaló. A hallgatói létszám növekedése pedig egyenesen cáfolja a szerzők állítását, hiszen az elmúlt tíz évben még nem lett olyan családi státusza azoknak a fiataloknak, akik a rendszerváltás idején végezték felsőfokú tanulmányaikat, hogy felsőoktatás-korú gyerekük legyen. Ez ellentmondást szül, mert ez esetben a kérdés, hogy honnan ez a sok másod-, harmadgenerációs értelmiséginek készülő fiatal, akikről a tanulmány írói beszélnek?

Nem lehet tudni, hogy formai, vagy tartalmi hiba az expanzió különböző forrásokból táplálkozó leírásánál és a diagramos ábrák megjelenítésénél (még egy-két KSH-adatnál is) az N = 2000 jelzés használata, ami a vizsgálat mintanagyságát jelöli, jóllehet az adat nem volt a vizsgálat része. Ha nem kiadási, formai, hanem tartalmi ellentmondásról van szó, akkor súlyos módszertani problémákat vet fel, hogy a folyamatosan jelölt kétezres minta előfordul olyan adatoknál is, ahol a kérdőív megengedi a több válasz lehetőségét is!

A következtetések nagyjában-egészében valóban létező tendenciákra utalnak, s a felsőoktatási kutatások alátámasztják a szerzők eredményeit, de ha egy kutatás elméleti-módszertani rendszere válik kérdésessé, akkor a tények a levegőben maradnak.

A felsőoktatás merítési bázisát körülírva a szerzők kiindulási pontja, hogy a felsőoktatásba jelentkezők legnagyobb részben a gimnáziumokból kerülnek ki, de jelentősebb bekerülési aránnyal rendelkeznek – különösen az azonos szakirányú felsőfokú képzésnél - a szakirányú szakközépiskolák is, amely alapjaiban érthető is. Ugyanakkor nem szabad elfelejtkezni arról sem, hogy a gimnáziumok száma az elmúlt évtizedben jelentősen növekedett, tehát a gimnáziumba bekerülő fiatalok már mutatnak egyfajta kulturális mobilitást a szülői háttértől függetlenül. (Figyelmen kívül hagyom jelen esetben a középiskolák egyre növekvő differenciálódását.)

Teljesen jogosan a kulturális háttér továbbra is első számú szempont a szerzőknél, és továbbra is nagyobb hangsúlyt kapnak a második, harmadik generációs értelmiségi pályát keresők. A szerzők, bár leírják, hogy az első generációs értelmiségiként bekerülő hallgatók 44 százalékban vannak jelen a felsőoktatásban, mégis szakiránytól függően mutatnak eltéréseket.

Kimondatlanul utalnak arra is, hogy az első generációs értelmiségiként a felsőoktatásba lépő hallgatók „pusztán” a nem piac-

képes, nem „elit” ágazatokban képviseltetik magukat. A zárt rendszerű orvosi, jogi, és gazdasági területekre nagyon kicsi a bejutási esélyük.

A szerzők kulturális háttérre való hivatkozása csak részben helytálló. A rendszerváltás után ugyanis nemcsak az értelmiségi szülők attitűdje határozta meg gyermekeik továbbtanulási szándékát és a továbbtanulás irányát. A felsőoktatásba jutás – ma még inkább - gazdasági alapokra is épül, ugyanis szembetűnő, hogy a 90-es években a nagyobb gazdasági tőkével rendelkező szülők gyermekei igen jelentős számban jelentkeztek és nyertek felvételt felsőfokú intézményben. A gazdasági tőke pedig - a rendszerváltás idején különösen - nem volt egyenesen konvertálható a kulturális tőkéből, vagyis a jövedelmi viszonyok egyáltalában nincsenek egyenes arányban a szülők iskolázottsági szintjével.

Másrészt pedig: a 90-es években számos vizsgálat folyt a fiatalok bejutási esélyeit tartva szem előtt. Ezekben a kutatásokban jól tükröződött a következő trend, amit egy győri és egy kecskeméti vizsgálati eredményből idézek: „Az átalakulásban kedvező helyzetbe kerülő munkás rétegek gyerekei a felsőfokú intézmények megválasztásában a közgazdász és a műszaki pályákat választják. Győrött és Kecskeméten a továbbtanulni szándékozó, munkásszármazású gyerekek szülei a közgazdasági és jogi egyetemeken egyötöd, a gazdasági főiskolákon csaknem egynegyed, a műszaki főiskolákon négyötöd arányban fordulnak elő.”

A felsőoktatás expanziója nem csak a családi háttér kulturális viszonyaival mutat tehát összefüggést. Sokkal összetettebb a helyzet, hiszen az expanzió növekedésével a hallgatókra jutó anyagi terhek is növekedtek.

Mindemellett az esélyegyenlőtlenség változatlansága, mint arra a szerzők jól utalnak, a települési viszonyokban is jól kimutatható. A kisebb településekről nehezebben kerülnek be a fiatalok a magyar felsőoktatási intézményekbe.

Összességében elmondható, hogy a tanulmány témája valóban kiemelt fontosságú, de a leírt kutatás feldolgozása és következtetései sok helyen ingatag lábon áll, ami elsősorban annak tudható be, hogy egy nagyon széles rendszer leírása egyetlen aspektusból természetszerűen nehéz munka és nagyon ellentmondásos eredményeket szülhet.

Néhány adat a kutatás eredményeiből

Kollégiumi helyzet:

A vizsgálat szerint – illetőleg a vizsgálat mintájában (ez nem derült ki) – a felsőoktatásban tanulók legnagyobb része (33%) kollégista, 29%-uk lakik a szülei lakásában, 18% albérletben, 13% bejáró és 5% saját lakással rendelkezik.

A szerzők a kötet elején a módszertani leírásnál már jelezték, hogy külön hangsúlyt fektettek arra, hogy a mintába bekerüljenek kollégista hallgatók is. A kollégiumban lakó hallgatók az elégedettség szempontjából a legfontosabbnak a tisztálkodási lehetőségeket, a kollégium díját, állagát, a szobák számát és a tisztálkodási lehetőségeket tartják. A felsorolt dimenziók mentén a hazai kollégiumokkal szemben megfogalmazott legerősebb kritika a kollégiumok általános állagát, és a tisztálkodási lehetőségeket érte.

„Milyen motivációk vezettek az adott szak, intézmény választásakor?”

A vizsgálat szerint az adatok többsége azt mutatja, hogy a hallgatók intézmény- és szakválasztásakor legnagyobb jelentőséggel a „személyes jellegű ösztönzők”, a személyes motivációk és értékek, továbbá az egyes szakmákhoz kapcsolható társadalmi előnyök bírnak.

Sorrendben:

1. Egyéni érdeklődés
2. Egyéniségnek ez felelt meg
3. Személyes ambíciók
4. A képzés színvonala

5. Elhivatottság
6. A szakma presztízse
7. Műveltség
8. Magas jövedelem
9. Társadalmi státusz
10. Hallgatói státusz megmaradása
11. Több információ
12. Önállósodás stb.

Az intézményválasztás leírásánál az első helyen jelölt intézmény többnyire a jelenlegi státuszt is jelöli. Ez a megkérdezett hallgatók 68%-át jelenti. A jelenlegi intézmény második, illetve harmadik helyen való megjelölése 13, és 6%-ot mutat. Érdekes adat, hogy a hallgatók több mint kétharmada gyakorlatilag abba az intézménybe jár, amelyikbe első helyen jelentkezett.

Az egyes szakmák társadalmi és anyagi megbecsülése a hallgatók véleménye szerint:

Az erkölcsi és anyagi megbecsülés – az ügyvédi szakma kivételével – elválik egymástól. A társadalmi hasznosság szempontjából a bírói, az orvosi, az ügyvédi és az egyetemi oktató szakmák a leginkább preferáltak. A jövedelmi viszonyok szempontjából az ügyvédi szakma anyagi megbecsülését senki sem vitatja, azonban a második, harmadik helyre – a korábbi vizsgálatokkal ellentétben – új szakmák: a marketing menedzser, a politikus és az informatikus kerültek.

„Milyen tényezők határozzák meg egy szakma megbecsülését?”

A válaszadók a következő sorrendben preferálták a válaszokat:

1. A szakma rangja
2. Magas fizetés
3. Vezető beosztás
4. Nagy önállóság
5. Kreativitás
6. Társadalmi hasznosság.

Az oktatás megítélése hat szempont szerint. A hallgatók válaszai alapján hat szempontot különítettek el a szerzők:

1. Az elméleti oktatás színvonala
2. A oktatás gyakorlati színvonala
3. Az oktatás piacorientáltsága
4. Nyelv- és számítástechnikai oktatás
5. Az intézmény technikai felszereltsége
6. A hallgatók közérzetét, érdekérvényesítését befolyásoló tényezők.

A legnagyobb a hallgatói elégedettség az elméleti oktatás színvonalával, a legkisebb pedig a nyelv- és számítástechnikai oktatással, valamint a hallgatók közérzetét befolyásoló tényezőkkel. A többi tényező átlagos 57-60%-os elfogadottsággal van jelen.

MATISCSÁK ATTILA

Harc a terror ellen

BENJAMIN NETANJAHU:
Harc a terrorizmus ellen. Hogyan lehet legyőzni a nemzetközi terrorizmust?
Budapest, 1996, Alexandra.

* * *

A 2001. szeptember 11-én a World Trade Center elleni terrortámadás emléke már nem él olyan élénken emlékeinkben, az Afganisztán elleni háború is a végéhez közeledik. Az Egyesült Államok és szövetségesei újabb célpontokat jelölnek ki, ahol a világ többi terrorista vezetőit sejtik. A közel-keleti helyzet sem kecsegteti a világot és az ott élőket megoldással, megnyugvással. Nap mint nap értesülhetünk a különféle médiumokból a terrorizmus elleni háború legújabb fejleményeiről. Ezek alapján úgy gondolom, hogy Benjamin Netanjahu volt izraeli miniszterelnök könyve – bár 1995-ben jelent

meg Izraelben – még ma is időszerű és felhasználható gondolatokat nyújt.

A biztonságpolitikai tanulmányként is értelmezhető mű, 1995 novemberében, az 1996 tavaszára előrehozott izraeli választások hadjáratának közepén jelent meg külföldön, ezért nem merész az a feltételezés, hogy politikai célokat is szolgált. A megosztott izraeli társadalom korábban soha nem tapasztalt ellentéteteket élt át a választások küszöbén, s ezek az ellentétek azóta még tovább mélyültek. Ezek az ellentétek 1995 október–novemberében – a könyv megjelenésével egy időben – a Jichak Rabin miniszterelnök ellen végrehajtott gyilkosságban csúcsosodtak ki. A merénylő, Jigal Amir szélsőségesen jobboldali nézeteket valló izraeli diák tettével sokan azonosulni tudtak, mert a társadalom jelentős része úgy ítélte meg, hogy a Munkapárt bel- és külpolitikája veszélybe sodorja Izrael biztonságát. A választásokon végül minimális előnnyel győzött a Netanjahu vezette Likud-tömörülés. Ez a győzelem egyenes következménye volt annak, hogy elmúlt a palesztinokkal kötött békemegállapodás után érzett eufória, és előkerültek a békés egymásmellettélést lehetetlenné tevő vallási és etnikai problémák.

A szerző könyve – a címével ellentétben – nemcsak a Nyugat terrorellenes politikájával összefüggésben fogalmaz meg újszerű elemeket. Megállapításainak a világ valamenynyi térségére – így régiónkra is – érvényes elemei vannak. Rávilágít ugyanis, hogy a terrorizmus a kétpólusú világrendszer egymást sakkban tartó erőegyensúlyának felbomlása után globális problémává vált, ezért annak kezelése is világméretű összefogást igényel.

Ha bekövetkezik egy adott országban az igazság pillanata (bővebben a könyvben), akkor a demokrácia vívmányainak megvédése érdekében az államnak valamennyi rendelkezésére álló eszközzel fel kell lépnie a terror eszközét alkalmazó egyének és csoportok ellen – akár az egyetemes egyéni szabadságjogok háttérbe szorításával is (titkos megfigyelések, lehallgatások, személyi adatok lekérése).

A könyv ebből kiindulva próbál receptet adni azoknak a társadalmi problémáknak a kezelésére, amelyekből kezdetben szélsőségesek, majd hazai vagyis belső terrorizmus (IRA, ETA), illetve több tényező összejátszása esetén nemzetközi terrorizmus alakulhat ki.

E tekintetben térségünkben viszonylagos béke van. A kilencvenes években rémálommá vált iszlám fundamentalizmus szele is csak távolról éri el Magyarországot. Németország, Franciaország, Nagy-Britannia, Olaszország már kóstolót kapott abból, hogy a Szovjetunió felbomlása után időlegesen egypólusúvá vált világrendszer másik pólusa hogyan kezd rendeződni vallási köntösbe bújtatott fanatikus személyek és csoportok köré.

Benjamin Netanjahu könyve azért is nyújthat megoldást a terrorizmus ellen, mert gyakorlati példákon, rengeteg kísérlet után ad ötleteket. Hiszen Izrael állam már több mint harminc éve küzd a különböző terrorszervezetek és merényletek ellen. Rengeteg módszert kipróbáltak. Napjainkra kezd kiderülni az is, hogy az utóbbi években folytatott „puhább”, elnézőbb politika a palesztinokkal szemben, a tárgyalások nem vezetnek, vezethetnek eredményre. A nagyobb

probléma azonban ott kezdődik, hogy a világ közvéleménye azonban nehezen tudná manapság megemészteni a kemény kézzel irányított válaszlépéseket, válaszcsapásokat. A palesztin követelések egy része teljesen jogos, azonban azt sem szabad elfelejteni, hogy a palesztinok jelenlegi helyzete főleg „arab testvéreiknek" köszönhető, akik az 1948–49-es első arab–izraeli háború alatt és után nem voltak hajlandók segíteni a menekülteken, kivándorlókon. Ráadásul egész Izrael állam mindössze 20 000 km², ami kb. a Duna–Tisza közének felel meg, és itt él négymillió ember. Elég nehezen képzelhető el még ennek a területnek a további vértelen és problémamentes felosztása.

HEGYI GERGELY

Számunk szerzői

Abonyi Henrik hallgató (SZTE JGYTFK), Alács Attila hallgató (SZTE JGYTFK), Babos László hallgató (SZTE JGYTFK), Csutak Zsolt tanár (Szeged), Engi József közlekedéstörténész (Szeged), Fejes Bálint hallgató (SZTE JGYTFK), Függ Zsolt hallgató (SZTE JGYTFK), Gergely Ferenc történész, Himer Attila hallgató (SZTE JGYTFK), Hegyi Gergely hallgató (SZTE BTK), Jancsák Csaba HÖK-elnök (SZTE), Lakatos Árpád hallgató (SZTE JGYTFK), Kiss Gábor Ferenc tanár (Szeged), Matiscsák Attila szociológus (Budapest), Miklós Péter hallgató (SZTE BTK), Nagy Dávid hallgató (SZTE JGYTFK), Nótári Tamás PhD-hallgató (SZTE BTK), Pusztai János (Szeged), Rónyai László hallgató (SZTE BTK), Vázsonyi Ottó PhD-hallgató (SZTE BTK)

SZTE = Szegedi Tudományegytem, JGYTFK = Juhász Gyula Tanárképző Főiskolai Kar, BTK = bölcsészettudományi kar.

A klosterneuburgi Szent Lipót-apátság

A Klosterneuburgi Apátság Bécs kapuinál épült fel, egységes részét képezve a dunai tájnak. A kilométerekről látható hatalmas épület az ország történelmének impozáns öröksége. Az apátság alapítása egy legendához köthető. E szerint az apátságot azon helyen építették fel, ahol III. Babenberg Lipót kilenc év után megtalálta feleségé elvezsett esküvői kendőjét. Valójában már a rómaiak is megtelepedtek a vidéken, kihasználva annak természetes adottságait. Először 1113-ban tűnik fel a magyar történelemből is ismert Babenbergek rezidenciája az egykori római tábor helyén, majd egy évvel később felépül a kolostor is. III. Lipót 1133-ban hívja az Ágoston-rendi kanonokat Klosterneuburgba. III. Lipót óta, akit 1485-ben avattak szentté, a kolostor szinte nemzeti szentéllyé vált, a későbbiekben pedig pedig itt tartották az osztrák főhercegi koronát.

A XVIII. században elhatározták, hogy klosterneuburgot minden barokk kolostor között is a legnagyobbá építik át. Az új kolostor és a hozzá építészetileg is csatlakozó császári palota építése 1730-ban indult meg, VI. Károly uralkodása alatt. A képen is látható ambiciózus építészeti program azonban nem valósult meg, mivel alig tíz évvel a császár halála után felfüggesztették. 1834-ig az építkezést nem indították újra. Mai formájában 1842-ben készült el.

Pihenő

1. kép
(AZ ELŐZŐ OLDALON)

A BABENBERGEK CSLÁDFÁJÁT ÁBRÁZOLÓ MONUMENTÁLIS FESTMÉNY. AZ EGYES KÉPECSKÉK EGY-EGY BABENBERG HERCEGET ÁBRÁZOLNAK VALAMILYEN REÁ JELLEMZŐ HELYZETBEN. TÖBB KÉPEN IS TALÁLHATUNK A MAGYAR TÖRTÉNELEMBŐL ISMERT ESEMÉNYT.

Pihenõ

AZ ELŐZŐ OLDALON:

2. kép
AZ APÁTSÁG ÉS A KÖRÉ ÉPÜLT VÁROS TÁVLATI KÉPE. A KÉPEN IS LÁTHATÓ A TERÜLET ELŐNYÖS FEKVÉSE: SZŐLŐTERMELÉSRE ALKALMAS DOMBOKON, MELYEKNEK A VÉDELEMBEN IS JELENTŐ SZEREPÜK VAN ILLETVE A DUNA KÖZELSÉGE.

3. kép
A FELÉPÜLT ÉS MA IS ÁLLÓ ÉPÜLETEK MADÁRTÁVLATBÓL.

4. kép
A KLOSTERNEUBURGBAN ŐRZÖTT HÍRES VERDUNI SZÁRNYAS OLTÁR. VERDUNI MIKLÓS ARANYMŰVES KÉSZÍTETTE, MAI FORMÁJÁT 1181-NYERTE EL.

5. kép
AZ EREDETI TERVEK ALAPJÁN ILYEN LETT VOLNA A KOLOSTOR ÉS A PALOTA VÉGSŐ FORMÁJA: MONUMENTÁLIS BAROKK CSÁSZÁRI PALOTA SZOROS EGYÉGBEN AZ EGYHÁZZAL.

Pihenő

BELVEDERE MERIDIONALE

SZEGEDI TÖRTÉNÉSZHALLGATÓK LAPJA

Főszerkesztő: Kiss Gábor Ferenc
Szerkesztők: Hegyi Gergely, Vincze József
Munkatársak: Babos László, Nótári Tamás, Pető Bálint
Főmunkatársak: Döbör András, Jancsák Csaba, Nagy Tamás
A technikai szerkesztést a Stil Nuovo végezte
Borítóterv Mezei Tamás

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

NEMZETI KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG MINISZTÉRIUMA

Megjelenik tavasszal: február-március és április-május;
ôsszel szeptember-október és november-december hónapokban.
A lap közöl tanulmányokat, interjúkat, ismertetéseket és kritikákat
a történelem és más társadalomtudományok tárgyköréboôl.
A tanárképzõ fôiskolai kar Történettudományi Tanszékén megrendezett
konferenciák elõadásai a Belvedere Kiskönyvtár, a felsõoktatási tananyagul
szolgáló kiadványok a Belvedere Segédkönyvtár sorozatban jelennek meg.

❖ ❖

Kiadja a Belvedere Meridionale Alapítvány
Felelős kiadó: Dr. Szegfű 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: Bába és Társai Kft.
Megjelenik 1000 példányban
Lapengedély B/KUL/523/SS1993.

ez a borító 2. oldal, a 3.-ra nem tettem semmit.