

BELVEDERE

MERIDIONALE

SZEGEDI TÖRTÉNÉSZHALLGATÓK LAPJA XVI. évfolyam 5–6. szám

AZ AD- MIRÁ- LIS



ÉS A KAR- MESTER



*Nelson admirális látogatása Magyarországon
Papp László írása lapunk 3–10. oldalán olvasható*

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

Főszerkesztő: KISS GÁBOR FERENC
Szerkesztők: ALÁCS ATTILA, FEJES BÁLINT,
VINCZE JÓZSEF
Munkatárs: HORVÁTH VIKTOR

Szerkesztőbizottság: DR. SZEGFÜ LÁSZLÓ, DÖBÖR
ANDRÁS, JANCSAK CSABA, KISS GÁBOR FERENC,
DR. MARJANUCZ LÁSZLÓ, DR. RÁCZ LAJOS,
DR. ZAKAR PÉTER



NEMZETI KULTURÁLIS ÖRÖKSÉG
MINISZTERIUMA

Számunk az EMKE Kft., Oktatási Minisztérium,
Magyar Országgyűlés Oktatási Bizottság, Juhász
Gyula Felsőoktatási Kiadó, Szegedi Tudomány-
egyetem, SZTE JGYTFK Hallgatói Önkormány-
zat, Magyar Történelmi Társulat Csongrád Megyei
és Szegedi Csoportja támogatásával készült.



INGYENES PARTNERKIADVÁNY

A folyóirat megjelenik tavasszal: február–március és
április–május; ősszel szeptember–október és no-vem-
ber–december hónapokban. A lap közöl tanulmány-
okat, interjúkat, ismertetéseket és kritikákat a tör-té-
nem és más társadalomtudományok tárgyköréből.

Kiadja a BELVEDERE MERIDIONALE ALAPÍTVÁNY
Felelős kiadó: DR. SZEGFÜ LÁSZLÓ
A szerkesztőség címe: 6725 Szeged, Boldogasszony
sugárút 6. E-mail: belvedere@jgytf.u-szeged.hu
Honlap: www.belvedere.meridionale.hu
Telefon: 06 62/544-759
Nyomás: BABA ÉS TÁRSAI KFT.
Megjelenik 1000 példányban
Lapengedély B/KUL/523/SS1993.

VI. ÉVFOLYAM 5-6. SZÁM

Referátumok

- Papp László: Nelson admirális látogatása Magyarországon 3
Papp Zsuzsanna: A városok (borough-k) társadalma a XIII–XV. századi Angliában 11
I. rész A borough-k általános jellemzői 28
Szabó Béla: Vázlatok a lengyel „aranyévszázadról” 28

Hajdani vármegyéink

- Mészáros Tamás: Brassó 27

A közúti személyszállítás története

- Engi József: A szegedi kényszerpályás tömegközlekedés története 7. rész A villamosvasút üzeme az első világháborúig 31

Parthiscum

- Pusztai János: Fejeztek a szentesi repülés történetéből. (1909–1959) VII. rész Azúr égen 59
kondenzcsíkok (1942–1943)

Téka

- Kubinszky Mihály: Gondolatok a második világháború légitámadásainak irodalmához 75

Messzelátó

- Terjék Miklós: Szamurájok 85

Miscellaneae

- Szegfű László: Itemus, a vizák és Krizsafaán 98

Pihenő

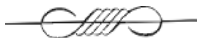
- Ködmön András: Történeszeknek egy íróról 105

S Z Á M U N K S Z E R Z Ő I

- Engi József közlekedéstörténész (Szeged)
Ködmön András hallgató (SZTE–JGYTFK)
Dr. Kubinszky Mihály egyetemi tanár, professzor emeritus, vasúttörténész (Sopron)
Mészáros Tamás hallgató (SZTE–JGYTFK)
Papp Zsuzsanna hallgató (SZTE–BTK)
Papp László tanár (Budapest)
Pusztai János (Szeged)
Dr. Szegfű László tszv. főiskolai tanár (SZTE–JGYTFK)
Szabó Béla PhD-hallgató (ZMNE)
Terjék Miklós hallgató (SZTE–JGYTFK)

PAPP LÁSZLÓ

Nelson admirális látogatása Magyarországon



Berényi László 2002-ben a Turul¹ lapjain közölte *Egy történelmi hétvége* című írását, melyben az akkor 17 esztendőös Ferenc Károly² főherceg útinaplóját elemezte, melyet az ifjú herceg Kismartonban³ tett látogatásának emlékére írt. Ezen napló bemutatása során került említésre, hogy Esterházy Miklós hercegnek⁴ nem Ferenc Károly volt az első nagytekéntélyű vendége, hanem ez előtt csaknem húsz évvel Nelson admirálist is vendégül látta már előkelő társaságával. Esterházy Miklós a botanikus, művelt zenekedvelő, festménygyűjtő⁵, igazi európai műveltségű mánása volt a kor Magyarországnak. Személyét a „48-as” történetírás épp úgy torzán mutatta be, mint a marxista történészek,⁶ pedig kortársai méltatták intelligenciáját, személyes jó tulajdonságait, s érzékét, amivel kora nagy technikai újításai felé fordult.⁷ A herceg felmenői közül szinte valamennyien kitűntek, mint a tudományok, s a művészetek pártfogói. Az Esterházy család nevével éppúgy fonódott egybe Kismarton neve, mint Haydné, akinek személye volt Nelsonnak, s még inkább bájos társnőjének, Lady Hamiltonnak fontos ok a Magyarországra látogatáshoz.

Joseph Haydnt még 1761-ben Esterházy Pál Antal szerződtette kismartoni zenekarához másod karmesternek, majd 1766-ban előlépett első karmesternek. Esterházy Miklós József ezt a zenekart 16 főről 30 főre bővítette, de halála után utóda Esterházy Antal elbocsátotta zenekarát, bár Haydn címét és 1400 Ft-os fizetését megtarthatta.⁸

A mester ezt az időszakot kihasználva utazott el Londonba, először 1790–1792, majd 1794–1795 között. Esterházy Antal halála után Esterházy II. Miklós ismét zenekart szerve-

zett, s ennek vezetésére újólág Haydnt kérte fel. Esterháza magányát az új herceg sem tűrte, így a mester is nagyobb szabadságot élvezett. A teleket Bécsben, a nyarakat Kismartonban töltötték. Haydn ezután munkája területén is nagyobb szabadságot élvezett, amit a templomi zenék művelésére használt ki. Ezen belül is a zenekaros nagymisék komponálásában nyerte leginkább örömet.⁹ 1796 és 1802 között 6 nagymiséket komponált, közülük a később Nelson-miseként ismert¹⁰, D-moll nagymiséket.

A *Missa in Angustiis* komponálása közben értesült a legenda szerint Nelson Abu-Kir melletti diadaláról, s ettől fellelkesülve szötte bele a Benedictusba a trombitafanfárt.



ESTERHÁZA ZENESZERZŐ ZENIJE, JOSEPH HAYDN

Majd később Nelson kismartoni látogatásakor ezen darabot adják elő tiszteletére, s kezdik el ezután Nelson miseként emlegetni a művet.¹¹ Azonban még mielőtt Nelson magyarországi látogatását bemutatnám, teszek egy rövid visszatekintést az időben, hogy az admirálisról és kedveséről, az őt Kismartonba is elkísérő Lady Hamiltonról ejtsek néhány szót.

Kettőjük szerelme és személye közkedvelt alakja volt a korabeli romantikus lelkülettől átitatott Európának. Olyanok voltak ők, mint Odüsszeusz és Calypso, Antónius és Cleopatra, Sámson és Delila. Nelson, aki 1793. január 25-én kapta meg a parancsnokságot az Agamemnon fedélzetén, június 6-án vitorlázott a Földközi-tenger vizeire és szeptember 11-én érkezett Nápolyba, ahol megismerkedik élete szerelmével, Lady Hamiltonnal.¹² Még ugyanebben az évben



NAPOLEON EGYIK LEGNAGYOBB ELLENFELE,
NELSON ADMIRÁLIS



LADY HAMILTON

Nelson Korzika partjainál Calvi ostromakor elveszti egyik szemét, majd később Santa Cruznál, a Karib-szigeteknél jobb karját is. Ám ezek a sérülések nemcsak nem tették őt szerencsétlenné, de idővel hősiességének attribútumaivá váltak. Felépülvén kinevezték a Földközi-tengeri hajóraj parancsnokává, amely flottával Toulont kellett őriznie. Az őrhajók éberségét kijátszva 1798-ban Napoleon mégis átsiklott és horgonyt vet Afrika partjainál, hogy tervét, mely érzékeny vágást ejtene Anglia testén végrehajtsa.

Itt, az afrikai partoknál Abu-Kir¹³ mellett lelt Nelson a francia flottára, melynek Napoleon egyiptomi hadműveleteit kellett fedezni és támogatni. Miután a hajóhadat Nelson szétverte nemcsak Angliának adott lélegzetnyi időt, s tette a Földközi-tengert brit felségterületté, de megalapozta azt a hírnevet is, melynek kapcsán majd Magyarországon is annyi elismerésben lesz része, túl az angol királytól folyósított évi 2000 fonton, s a Ferdinánd nápolyi királytól elnyert brontei hercegi rangon, mit idővel még annyi más kegy követett.¹⁴

A hercegi rangot adományozó IV. Ferdinánd (1751–1825) udvarában teljesített nagyköveti szolgálatot Anglia képviselőjében Sir William Hamilton, akinek neje volt Nelson későbbi szerelme, Lady Hamilton. A lady belső, bizalmas barátnője volt Mária Kornélia királynőnek, IV. Ferdinánd feleségének, így talán neki is része volt abban, hogy Nelson sikeresen vette rá a királyt egy Róma elleni támadásra, mely akkor francia megszállás alatt állt. A vállalkozás kudarca után Nelson evakuálta a királyi párt és udvarukat – Hamiltonékkal együtt – Szicíliaába.

Lady Hamilton személye valóságos csemegéje lett az előkelő társaságok pletykákra éhes tagjainak életútja, s életvitele miatt. Voltak lelkes hívei, elítélői, sőt megvetői is. A hölgy eredeti neve Amy Lion volt, s egy kovács lányaként látta meg a napvilágot. Szépsége, esze, művészi érzékének finomsága hamar ismerté tette őt Londonban. 1784-ben ismerkedett meg Sir William Hamiltonnal, aki 1791-ben nőül vette, majd magával vitte szolgálati helyére, Nápolyba. A lady itt ismerkedik majd meg 1798-ban Nelsonnal, s hamarosan szeretője lesz az Egyiptom vizeiről visszatérő hősnak. 1800-ban együtt térnek majd vissza Londonba, ahol két leányuk születik.¹⁵ Ezen hazájukba vezető út során látogattak el Magyarországra is.

A látogatás bemutatásához legfőbb kalauzul, mivel a témával magyar nyelvű könyv nem foglalkozik, Otto Erich Deutsh 1939-ben megjelent publikációját választottam, mely kellő részletességgel mutatja be Haydn és Nelson találkozását. Ezen könyv Cambridgeben és Bécsben íródott, de a II. világháború zűrzavarában nem kapott kellő odafigyelést. Deutsh halála után lánya, Gitta és Rudolf Klein professzor vette át a kézirat gondozását és meg kívánták jelentetni azt angolul is. A német nyelvű könyv kiadására 1982-ben Haydn születésének 250. Deutsh születésének 75. évfordulóján került sor. Angliai kiadását Thomas Blümel vállalta, de mire a Gitta Holroyd-Reece – Deutsh lánya –, által megadott találkozó időpontjára Bécsbe ért a hölgy már kórházban volt, s néhány nappal később el is hunyt. Utolsó kívánsága apja írásának angliai kiadása volt, amit 1998-ban a Nelson Society karolt fel.

A találkozó Haydn, a zene óriása és Nelson, a tengeri hadviselés gényusa között Kis-



martonban sohasem volt kellően ismert, s kutatott epizód, hiszen csupán röpke néhány napig tartott, s Nelson élete ennél jóval izgalmasabb fordulatokban bővelkedett. Nem is szólva arról, hogy egyesek szerint Nelson csupán azért vállalta az utat Európa közepén át, hogy itt is learathassa az Abu-Kir-i győzelem koszorújának Angliában már hervadó, de itt még viruló leveleit.¹⁶

Az minden esetre tény, hogy Európa azon fele, amely szemben állt Napoleonnal igen hálasan nézett arra az emberre, aki eddig egyedül volt képes a kor hadvezérei közül keresztezni az ördögös korzikai terveit. Nelson képmása, amit a híres Joseph Neidl készített már 1798. szeptember 22-én megjelent a Wiener Zeitungban több tucat más képhez, méltató íráshoz hasonlóan a legkülönfélébb lapok hasábjain. A népszerű hős előtt persze nemcsak tollal és ecsettel tisztelegtek, de számos zenedarabot is komponáltak hozzá az őt méltató művészek. Nelson dicsfényéből néhány sugár Lady Hamiltonnak, a szerelmesének is jutott, s ezek némelyike szintén kottán maradt fent.¹⁷ A több tucatnyi zenemű közül Haydn alkotását kell itt részletesebben bemutatnom, lévén ez kapcsolódik az admirális látogatásához.

Haydn Nelson-miséje

A mű 1798 nyarán született Kismartonban. Haydn saját utalásai szerint július 10. és augusztus 31. között készítette a szokottnál sokkal rövidebb idő alatt, hiszen, ahogy azt életrajz írói megemlítik, ekkor betegsége ágyhoz kötötte a mestert, aki így minden idejét művének szentelhette. A mise eredetileg nem kötődött Nelsonhoz, Haydn katalógusában Missa in Angustiisként szerepel. Egy másik Haydn listában 1805-ből pedig No. 10-es miseként szerepelt, de cím nélkül.¹⁸

A hagyomány szerint ezen mű komponálása alatt vette hírül a mester Nelson győzelmét a francia flotta felett és fellelkesülve szőtt bele egy rövid részt miséjébe ennek tiszteletére.¹⁹ Az ok, amiért végül is Nelson-miseként híresült el a darab, az volt, hogy Nelson itt tartózkodása alatt ezt a művet mutatták be az utazók szórakoztatására.

Az út Kismarton felé

Nelson 1800. augusztus 1-én lépett a birodalom területére Triesztben, majd észak felé vette útját. Ezt megelőzően az akkor Bécsben megjelenő „Magyar Hírmondó” adatai szerint²⁰ Nápoly királynője és kísérete július 12-én érkezett Livornoból Fiumébe 3 leányával, fiával és népes kíséretével, melyhez Ruffo kardinális, Mr. Anderson brit alkonzul, Lady és Lord Hamilton, Mrs. Knight és sokak mellett Nelson is tartozott. A társaság még június. 10-én indult Palermoból a Foudroyant és az Alexander fedélzetén 4 orosz és egy angol fregatt kíséretében. Fiumében a Pitti palotában nyertek elhelyezést. Fáradalmaik kipihenése után Bologna francia kézre kerülése miatt utazásukat továbbra is hajóval folytatták. A Triesztben töltött időről számolt be egy helyi lap a L'osservatore Triestino.²¹ A cikk tanúsága szerint a helyi lakosság oly lelkesen ünnepelte a látogatókat – főképpen Nelsont –, hogy az éjszaka sötétjét valósággal száműzték olajlámpásaikkal, gyertyáik fényével, miközben mintegy 4000-en csoportosultak a főtéren. Triesztben vette le a lábáról a királynőt és Lord Hamiltont egy olyan súlyos meghűlés, melyet kísérő láz komoly aggodalomra adott okot a társaság tagjai

között.²² A betegek felgyógyulása után utjaik elváltak. A királynő közvetlenül Bécsbe utazott, míg Nelsonék Laibach, Klagenfurt, Graz érintésével a Semmering-hágón át Wiener Naustadt érintésével jutottak a birodalmi székvárosba útjuk közben a helyiek lelkes meghívásainak eleget téve. 1800. szeptember. 3-án Mária Karolina királynő Badenba utazott. Erre az időre datálódik Haydn levele Esterházy hercegnőhöz, melyben úrnője korábbi levelére, – melyben egy esetleges Nelsonnal közös Kismartoni látogatás tervét vetette fel – a mester lelkesedésének adott hangot. A látogatást minden bizonnyal a Haydn művészetét csodáló Lady Hamilton szorgalmazta, aki elénekelni vágyta a mester Ariadne Cantataját, mégpedig a szerző zongora kíséretével.²³ Az utazók az Esterházy hercegi párral Bécsben ismerkedtek meg és szeptember 6-án vasárnap érkeztek Kismartonba. A Magyarországi tartózkodásról maradt néhány érdekes szemtanúi beszámoló. Az egyik legfontosabb Lord Malmesbury levele apjához, amit 1800. szeptember 10-én vetett papírra.²⁴

Ezen levélben az ifjú beszámolt Esterházy pazar vendéglátásáról, amivel a 3 napon át kényeztette őket, hiszen tűzijátékot, bált, s vadászatot rendezett tiszteletükre, mely vadászat alkalmával 63 nyulat, 622 foglyot, 3 fácánt, 25 fűrjet ejtettek el. Beszámolt arról is, hogy vacsoránál 70 főnél kevesebben nem ültek asztalhoz.²⁵ Poharaikat leginkább Nelson egészségére ürítették, mely koccintásokat ágyúlövésekkel vagy harangzúgással festettek alá!

Tehette ezt azért is Esterházy II. Miklós, hisz Magyarország talán legvagyonosabb arisztokratája volt ekkor, számtalan kastély, uradalmak láncolata, irigylet vagyon és egy magánhadserg birtokosaként.

A levélíró hangot adott ellenszenvének is, melyet Lady Hamilton irányában érzett. Modortalan, goromba, kellemetlen nőnek írta le, akinek legellenszenvesebb tulajdonsága kártya szenvedélye volt. Megemlítette ugyanakkor azt is, hogy a hölgy csaknem egész idejét Haydnnel töltötte a zenéről beszélgetve.

Esterházy herceg a fent említett programokon kívül egy speciális mise celebrálásával is kedveskedett vendégeinek, amelynek bemutatása a birtok kápolnájában zajlott, továbbá négy kisebb koncertet is bemutatott Haydn rendezésében. Ha a fiatal lord előbb bemutatott levelében becsmérően nyilatkozott Lady Hamiltonról, ugyanezen érzés tükröződik, de ha lehet még felfokozottabban a nagynénje Lady Malmesbury által írt levelében is.

A nemes hölgy fejére olvasta a levélben Nelson kedvesének, hogy az, hosszú éjszakákon át el sem mozdult szerelmével a kártyaasztal mellől, ahol is hatalmas pénzeket játszott el. A Magyarországi kirándulásuk alatt is többször rótt fel az idős Lord Hamilton a Ladynék, hogy halála után az koldusbotra fog jutni, ha nem fékezi káros szenvedélyét. Szintén megbotráncoltatta a levélíró Lady Malmesbury erkölceit – talán joggal -, hogy már Nápolyban is közös házban élt a Hamilton házaspár és Nelson.²⁶

Legyen azonban bármennyire is helyénvaló ez az ítélet az admirális kedvese felett, annak bája, szépsége, művészetek iránti érzéke feletlen látszott fogyatékoságait a kor ízléseinek való megfelelés terén. Személye és rajongása, amivel Haydn mester előtt adózott hamar levette lábáról a művészt, aki tőle szokatlanul sok időt fordított az asszonyra.²⁷

Az 1800. szeptember 9-én megjelent *Magyar Hírmondó* tartalmazza talán a legátfogóbb képet a látogatókról.²⁸

A Nelsonnal való találkozás igen boldoggá tette a cikk íróját, aki a tenger ekkor 41 éves hősét egy nem túl magas, szikár férfiként írta le, s akinek kis kerek arca nem tükrözte vissza annak a nagy és híres elmének vonásait, melyet a szerző előzetes várapozásaiban elképzelt. Az admirális igen keveset beszélt, azt is főként a barátaival – írta az újság tudósítója. A beszél-

getés közte és Nelson között francia és olasz nyelven folyt, s kölcsönös udvariaskodásokkal telt. Az admirális dicsérte Magyarországot szép tájait, a tudósító pedig Nelson harci élményeit firtatta és sérüléseiről kérdezte. A jobb szeme felett Abu-Kir emlékét egy holdsarló alakú vágás őrizte. Egyik szemére vak volt, jobb karja pedig egy Teneriffe közelében vívott csatában ágyúgolyótól szerzett sérülés miatt volt váll és könyök között csonkolva. Bal kézzel ekkor már szépen írt. Nelson a látogatása során kék uniformist viselt, melynek üres jobb ujjá melléhez volt visszatűrve. Mellkasa bal oldalán három ragyogó kitüntetést viselt. A legnagyobbat a török császártól kapta az Abu-Kirnél vívott csatáért, mely egy ragyogó félholdat ábrázolt. Ugyanezen győzelmét jutalmazta a másik kettő is. Egyiket a nápolyi királytól, a másikat a brit uralkodótól kapta, aki további évi 20 000 arany kegydíjat is folyósított neki.

A tudósító röviden említi az ekkor hetvenes éveiben járó Sir Hamiltont, aki híres műgyűjtő²⁹ és amatőr tudós³⁰ volt és Lady Hamiltont, aki a látogatáskor 35 éves volt, s a szerző szerint igen szép arcú, finom modorú angol hölgy benyomását keltette, akinek gyönyörű, tiszta, kellően erős ének hangja volt ahhoz, hogy Haydn kantátáját énekelje, amit nagy sikerrel meg is tett. A hölgy lényében a hazai publicista felfedezni vélte valamilyen istennői bájot, melyet Dido vagy Calypso festett alakjai sugároztak.

Haydn tehát napokat töltött Lady Hamilton társaságában, de Nelsonnal kevés szót váltott. Ennek egyik oka Nelson esetenkénti zárkózottsága, s a komponista természete volt. Sokak szerint Haydn csak zenéről tudott és szeretett beszélni, más nem érdekelt, sőt kortárs művészársaihoz hasonlóan szilárd politikai koncepciója sem volt. A francia forradalom is csak azért rettentette el Anglia felé vezető útján, mert abban zűrzavart tapasztalt, s nem annak eszméi.³¹ A művész talán zárt világában nem is érezte még ekkor súlyát a napoleoni terjeszkedésnek, hiszen az a birodalom testébe csak az 1805-ös béke után vágott, amit majd később Illyr tartományként csatolnak a francia imperiumhoz.³² Már korábbi bécsi találkozásuk alatt is arra korlátozódott kapcsolatuk, hogy Nelson elkérte Haydn kottairó lúdtollát emlékebe, s adott érte cserébe egy zsebórát.³³

Magyarországi kirándulásuk végeztével Bécsbe tértek vissza, s onnan szeptember 27-én Prágába, majd öt nap múlva az Elbán Drezdába, onnan Magdeburgba hajóztak és Hamburgba. Anglia partjait bérelt hajóval november. 6-án G. T. Yarmouthban érték el, ahonnan Londonba vitt az útjuk.³⁴

Epilógus

Nelson sorsa közsímet. 1805. október 21-én a Trafalgnál vívott győztes csatájában egy francia katona puskagolyója halálosan megsebezte. Hajója fedélzetén utolsó szavaival Lady Hamiltont ajánlotta a kormány, s a király figyelmébe, de végakarata nem talált megértő szívekre, és a pénzzel mindig oly könnyedén bánó asszony hamarosan az adósok börtönébe került, ahonnan kiszabadulva Calais-ba menekült, s rövidesen nyomorult körülmények között 1814-ben meghalt. 1805 novemberében Bécsbe, Haydn szeretett városába bevonultak a franciák, alig egy héttel Beethoven Fideliojának bemutatója előtt.

Bár Anglia hős tengeri vezérének végakarátát nem teljesítette, alakját dicsőséggel övezte, s halála után sorra emelték szobraikat Londonban, Edinburghban, Montreálban, s nevét, akárcsak szerelmének emlékét örökre megőrzik a tiszteletükre írt zeneművek.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- BARTHA DÉNES – RÉVÉSZ DORRIT: *Joseph Haydn élete dokumentumokban*. Budapest, 1978, Zeneműkiadó.
- CLARKE, JAMES STAINER: *The Life and Service of Horatio Viscount Nelson: from his manuscripts*. London, 1840, Fisher, son and c. Newsgate Street.
- CURIEL, CARLO R: *Il Teatro S. Pietro di Trieste 1690–1801*. Milano, 1937.
- DEUTSH, OTTO ERICH: *Admiral Nelson and Joseph Haydn*. West Sussex, 2000, Nelson Society.
- LOYD, CHRISTOPHER: *Nelson and Sea Power*. 1973, English University Press.
- NIEDERHAUSER EMIL: *Magyarország és Európa*. Budapest, 2003, Lucidus.
- Révai Nagy Lexikona*. IX. Budapest, 1913, Révai Testvérek Irodalmi Intézet RT.
- SCUTHEY, ROBERT: *The Life of Nelson*. London, 1905, The Amalgamated Press LTD.
- SOMFAI LÁSZLÓ: *Joseph Haydn élete képekben és dokumentumokban*. Budapest, 1977, Zeneműkiadó.
- The New Encyclopedia Britannica*. V. Chicago, 1980, Encyclopedia B. Inc.
- The World Book Encyclopedia*. XIV. Chicago, 1983, World Book Inc.
- Zenei Lexikon*. Budapest, 1945, Zeneműkiadó.

JEGYZETEK

- ¹ A Magyar Történelmi Társulat, a Magyar Országos Levéltár, a Magyar Heraldikai és Genealógiai Társaság Közlönye. 75. kötet. Budapest. 2000/3–4. füzet 98–105.
- ² I. Ferenc császár fia, Ferenc József császár–király apja.
- ³ Ma Eisenstadt néven Burgenland tartományi székhelye, Ausztria része.
- ⁴ Esterházy II. Miklós, birodalmi uralkodó herceg: 1765. XII. 12. (Bécs)–1883. XI. 25. (Como). A hercegi hitbizomány ura 1794-től, cs. és kir. kamarás, titkos tanácsos, tábornagy a 32. gyalogezred tulajdonosa, a Magyar Nemzeti testőrség kapitánya, az Aranygyapjas Rend lovagja etc. Felesége 1783-tól Hermenegilde Liechtenstein hg.-nő, Ferenc József uralkodó herceg leánya.
- ⁵ A Magyar Szépművészeti Múzeum anyagának magvát alkotja magánképtára.
- ⁶ RÁTH-VÉGH ISTVÁN: *Hatalom és pénz*. Az Esterházy hercegek. Budapest, 1964. (Berényi jegyzete.)
- ⁷ Kismartonban, hazánkban elsőként állított munkába egy David Mason-féle gőzgépet, melyet épp Nelson tanácsára hozatott Londonból.
- ⁸ *Révai Nagy Lexikon*. IX. kötet, Budapest, 1913, Révai Testvérek Irodalmi Intézet Részvénytársasága, 618.
- ⁹ II. József rendelete ezek bemutatását tiltotta Ausztria templomaiban.
- ¹⁰ Bartha: i. m. 292.
- ¹¹ Zenei Lexikon 699.
- ¹² Deutsh: i m. 27.
- ¹³ Abu-Kir Alexandriától 22 km-re északkeletre fekszik. A napoleoni háborúk során 1 tengeri és 2 szárazföldi csatát vívtak itt. 1798. augusztus 1-én 14 hajóból álló flottájával Nelson szétzúzta a Francois-Paul Brueys vezette francia flottát, melyből csak 2 hadihajó és 2 fregatt maradt hírmondónak. 1799. július 24-én Napoleon 7700 katonájával legyőzi Musztafa pasa 18000 fős török hadait. 1801. március 21-én Ralph Abercromby brit tábornok zúzta szét J. F. Menou csapatait.
- ¹⁴ The World Book Encyclopedia 120.
- ¹⁵ The New York Encyclopedia Britannica 661.
- ¹⁶ Deutsh.
- ¹⁷ Johann Wanhal zongoraszónátája, J. Mazzinghi Nelson-zongoraszónátája, C. G. Ferrari Nelson-kantátája, C. Dibdin Nelson-dalkompozíciója, Nelson-indulók, Lady Hamilton

waltzerek.

¹⁸ Deutsh: i. m. 61.

¹⁹ Az ilyen tiszteletadás nem volt ritka. Beethoven például Wellington Spanyolországi győzelmei ihletésére írt hasonló művet.

²⁰ Deutsh. 67.

²¹ Curiel: i. m. 359. (Deutsh forrásai közül)

²² JAMES HARISON: *The Life of the Right Honorable Horatio Viscount Nelson*. London, 1806. II. 294.

²³ A művet Haydn Londonban komponálta, s ott Signora Pacchierotti énekelt el.

²⁴ Deutsh: i. m. 95.

²⁵ Erről beszámolt Ferenc Károly is naplójában, jelezve, hogy a házi tisztviselők mindig együtt étkezhettek a hercegi párral. (Berényi jegyzete.)

²⁶ Deutsh. 96.

²⁷ Tette ezt azért is Haydn, hiszen őt egy rettenetes feleséggel verte meg az Isten, Maria Anna Keller személyében. Az asszony 40 éven át keserítette a művész életét, főként zenei műveletlenségével és érdektelenségével. In Révai Nagy Lexikon, 618.

²⁸ Deutsh: i. m. 98.

²⁹ Etruszk váza gyűjteménye európai hírnév volt.

³⁰ A Vezúvot többször megmászva, élményeit rajzaival illusztrálva adta közre.

³¹ SOMEAI LÁSZLÓ: *Joseph Haydn élete képekben és dokumentumokban*. Budapest, 1977, Zenemű Kiadó. 16.

³² Niederhauser: i. m. 220.

³³ Somfai: i. m. 16.

³⁴ Deutsh: i. m. 163.



A TENGERNAGY HALÁLA: NEM ÉLTE TÚL A TRAFALGÁRNÁL ARATOTT LEGNAGYOBB GYŐZELMÉT

PAPP ZSUZSANNA

A városok (*borough*-k) társadalma a XIII–XV. századi Angliában

I. rész A borough-k általános jellemzői



Bevezetés

A középkori Anglia városairól (*borough*-k) és a borough-k társadalmáról keveset tudunk, mivel e speciális témáról nem sok szakirodalom látott napvilágot magyar nyelven. Dolgozatom célja a XIII–XV. századi angliai boroughk társadalmának ismertetése az angol történészek véleményeinek tükrében. Az angol város fejlődés sajátos folyamatának és fogalmainak megértése szempontjából szükséges volt néhol a korábbi századokban született magyarázatokra visszanyúlni.

A dolgozatot három nagyobb fejezetre tagoltam az első fejezetben egy átfogó képet kapunk a boroughról, annak népességéről és kiváltságairól. A második fejezet betekintést nyújt a középkori angol városok közigazgatásába és igazságszolgáltatásába. Külön alfejezet szól a boroughk földjének jogairól és a városok parlamenti képviseléről. A harmadik fejezetben ismerhetjük meg a városok társadalmát, szerveződését, hétköznapijait és ünnepeit.

I. A BOROUGH ÁLTALÁNOS JELLEMZŐI

A borough egy olyan önálló településtípus, amely leginkább a középkori magyar mezővároshoz hasonlítható. A borough elnevezés egyszerre jelölt városi települést és közigazgatási egységet, amelynek kialakulása és története két nagy szakaszra osztható: az első az angolszász, a második a normann hódítás utáni periódus.

Az angolszász Angliában már megtalálható a *burh*, amely a borough elődének tekinthető. A kora középkori Angliában védelmi feladatokat ellátó megerősített településekről tanúskodnak az írásos és régészeti emlékek, amelyeknek különbözött az eredete és mérete. A védelmi feladatokat ellátó településeket az angolszászok *burh*nak nevezték, de ilyen erődök már az angolszász kor előtt is fennálltak (pl.: Cissbury, Badbury, Cadbury). A másik fajta településtípust a korai kolostorok képviselik, feltételezhetően ezek a települések is rendelkeztek kőépítményekkel a támadások elleni védekezés céljából (pl.: Malesbury, Tetbury).¹

A Nagy Alfréd korában készített hadi összeírásból (*Burghal Hidage*) megtudható, hogy az ott felsorolt 33 burh közé számolták a római korban alapított városokat (pl.: Bath, Winchester), a római és vaskori erődöket (pl.: Porchester, Chisbury), a már létező angolszász kereskedelmi vagy királyi központokat (pl.: Langport, Wilton), valamint az új, Alfréd által alapított erődöket, melyek a viking veszély elhárítására épültek Wessexben (pl.: Sashes,



I. ÁBRA RÁCSOS SZERKEZETŰ VÁROS TÉRKÉPE. (IN BERESFORD MAURICE: NEWTOWNS OF THE MIDDLE AGES. NEW YORK-WASHINGTON 1967.)

pénzverő és vámszedő helyeik, és királyi támogatásban részesült a városi kézművesség és kereskedelem. A X. század közepétől a boroughk lakói külön városi bíróságnak voltak alárendelve, amelyek évente háromszor üléseztek. Minden boroughhoz tartoztak földterületek, ahol az ott élők különböző növényeket termesztettek, amely azt mutatja, hogy a városok lakói nem szakadtak el teljesen a mezőgazdaságtól. A XI. századra megjelentek a városi törvények, amelyekkel bizonyos városokban az ún. *lawmanek* foglalkoztak (pl.: Cambridge, Stamford), míg más városokban (pl.: Canterbury, Winchester), melyek jogilag szintén boroughk voltak, a kereskedelmi gildék tartották kezükben a törvénykezést. A Domesday Book³ kimutatása szerint az ország lakosságának 10%-a élt boroughkban vagy városi településeken, melyeknek száma ez idő tájt 112 körül volt. Ezek a városok méreteiket tekintve eltérő nagyságúak voltak és a kézműves vagy kereskedelmi funkciójuk különböztette meg őket a vidéki településektől.⁴

Vanessa Hardingnál a normann hódítás utáni időszakban a borough és a *town* egy állandó emberi településre használatos fogalom, melynek lakói közös társadalmi egységet képviselnek, kereskedelemmel és kézművesiparral foglalkoznak. A borough speciális jellegzetessége az, hogy lakói szabadon örökíthették földbirtokukat (*burgage tenure*), ez a sajátosság még nem figyelhető meg az angolszász burhoknál.⁵

A borough megnevezés a települések széles skáláját foglalja magában: a vidéki városoktól (*county towns*) kezdve a *cathedral cityken* keresztül egészen olyan településekig, amelyeknek nagysága nem haladta meg a több ezer fős lakossággal rendelkező nagyobb falvakét. A késő középkorban az adózás szempontjából a gazdagabb városok számítottak

Burpham). Az alfrédi burhok elsődlegesen védelmi céllal épültek, ellentétben a Danelaw területén (the Five Boroughs: Derby, Leicester, Lincoln, Nottingham, Stamford) található megerődített helyekkel, amelyek offenzív helyekként szolgáltak a vikingek számára. Innen indították az angolszász uralkodók a X. század elején visszafoglaló hadjárataikat a Midlands területére (Hertford, Buckingham, Warwick). Az ilyen támadó burhok gyakran lettek királyi igazgatási központok, ezen alárendelt területek rangja egy-egy grófság (*shire*) nevében is fellelhető (pl.: Hertfordshire, Derbyshire, Warwickshire). Mindezek a támadó burhok és a fennmaradt Alfréd-kori burhok a királyi birtokok részét képezték és a királyi megbízottak (*royal official* vagy *reeve*) ellenőrzése alatt álltak.²

A király a kereskedelemmel foglalkozó kikötővárosoknak (*port*), különböző privilégiumokat adományozott, így ezek a városok piactartási joggal rendelkeztek. Gyakran jöttek létre burhok a bányák mellett is. A privilégiummal rendelkező városoknak voltak

boroughnak, mivel ezek tizedet fizettek a tizenötöd helyett, de csak kevesebb, mint felük küldhetett képviselőket a parlamentbe.⁶ Holdsworth külön hangsúlyozza a boroughk funkciói közötti különbséget. Amíg az olyan nagyvárosokban, mint London vagy Bristol a kereskedelem volt a meghatározó, addig az olyan piactartó városokban, mint Oxford vagy Cambridge a mezőgazdaságon volt a hangsúly.⁷ A középkori angliai városok méretüket tekintve általában kis méretűek voltak az európai városokhoz viszonyítva. A XI.

század második felében Hódító Vilmos Anglia elfoglalását követően birtokfelmérést végzett és ez alapján egy városhálózati tervet hozott létre. A XII. században végbement fejlődés az európai kereskedelem újjászületésének, a népesség növekedésének és a határozott királyi politikának volt köszönhető.⁸ A borough-k alapításának virágkora a XII–XIII. században volt, amelyekről a nagy számban fennmaradt oklevelek tanúskodnak. Ezek szerint 1300-ra már létezett a 609 ismert középkori boroughnak a 80 %-a.⁹ Tittler véleménye szerint a legtöbb új borought a királyok alapították, mivel nagy szükségük volt a városoktól befolyt adókra. Azonban új városokat a királyon kívül még az egyház és a világi földesurak is alapítottak, amelyeknek alapítójuk különböző kiváltságokat adományozott. A privilégiumok adományozása oklevéllel együtt történt, amelyek biztosították a polgároknak a földbirtok szabad örökíthetőségét, közigazgatási és gazdasági öngazgatást, a város vezetése a választott tisztviselők által valósult meg, és közvetlenül a koronának fizettek adót.¹⁰

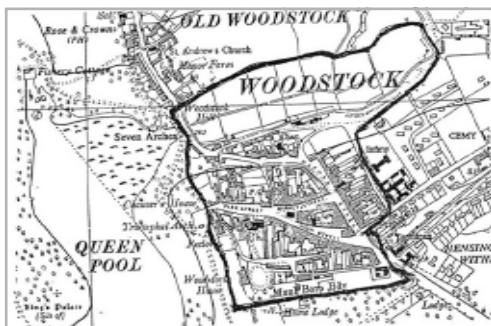
Beresfordnál a középkori Anglia városalapításainak százalékaránya a táblázatban láthatók szerint alakult:¹¹

Korszak	királyok	püspökök	monostorok	laikusok
1086–1100	32 %	4 %	20 %	40 %
1101–1188	19 %	10 %	11 %	60 %
1189–1215	6 %	9 %	18 %	67 %
1216–1230	0 %	30 %	35 %	35 %
1231–1300	14 %	14 %	11 %	61 %
1301–1350	9 %	33 %	33 %	25 %

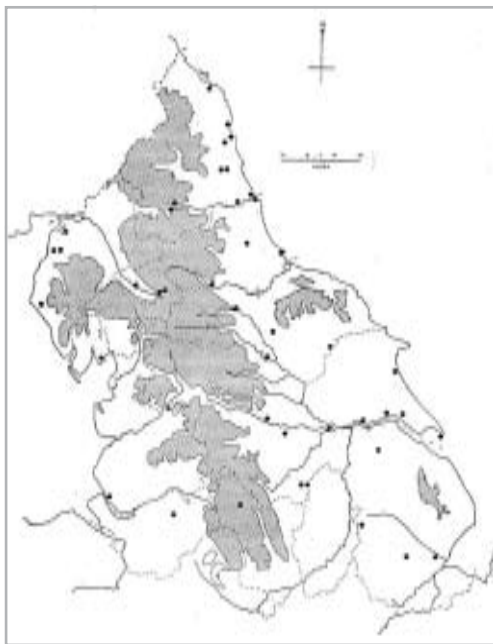
A borough alapítása általában magába foglalta a városi telkeket, amelyek tulajdonosait városi polgároknak (*burgesses*) nevezték. A szabadon örökíthető földbirtokok tulajdonosai mentesültek a termény- és munkajáradékok alól, mivel ezek a földbirtokosok szabad polgárok voltak, így ők uruknak rögzített bérleti díjat fizettek.¹² A borough jogállás és az új borough alapítása tehát a bérlőnek is és a lordnak is előnyöket nyújtott. Hiszen a lordnak bevétele származott a



II. ÁBRA PIACTERES SZERKEZETŰ VÁROS TÉRKÉPE (BERESFORD)



III. ÁBRA PIACUTCSA SZERKEZETŰ VÁROS TÉRKÉPE



IV. ÁBRA ÉSZAK-ANGLIA TELEPÍTETT VÁROSAINAK TÉRKÉPE
(BERESFORD)

építésével kialakítottak (pl.: Berwick) vagy természetesen, dombok és völgyek találkozásánál elhelyezkedők (pl.: Penryn, Kingsbrige), ahol a település határát az örökíthető földterületek (*burgage plots*) képezték, valamint sík területeken, ahol könnyebb volt a település területét szabályosan felosztani. A házhelyek számát mindig az alapító határozta meg.¹⁵ A XII–XIII. században tervezett városok arányszámát tekintve Angliában általában 12%, míg Walesben 35%, Gascognyban 71% volt.¹⁶ Az új városok két fajta tervrajz alapján készültek, az egyik a rácsos mintázatú (*grid-pattern*), a másik a piacközpontú (*market-based*). A rácsos szerkezetű városok főleg a Mediterráneum vidékére voltak jellemzők, de megtalálhatók Angliában és Walesben éppen úgy, mint Gascogneban. Tisztán rácsos mintázatú városok közé sorolható:

– Anglia területén: Rye (1086k.), New Winchelsea (1288), New Salisbury (1219), Overton (1216–1217), Portsmouth (1194), Stratford upon Avon (1196), Liverpool (1207).

– Walesben: Flint (1277), Overton (1292), Beaumaris (1295), Conway (1283), New Montgomery (1223).

– Gascogneban: Monflanquin (1256), Marmande (1182), Fluerance (1274), Cadillac (1280).¹⁷

A grid-pattern tervrajzú város alapvetően egy terjeszkedő város, melynek célja a város határainak az örökíthető telkeken túlra való kiterjesztése. A viszonylag nagy számú városi lakosságot a régi településről telepítették át az újba, így kerültek például Old Winchelsea lakosai New Winchelseába vagy Old Salisbury polgárai New Salisburybe. Itt is megtalálható a piactér, amely távolabb helyezkedett el az örökíthető telkektől.¹⁸

Ezzel szemben a market-based, a tervezetnek megfelelően készült város alapvetően összpontosító város volt. A központjában állt a piactér, amelyet két oldalról az örökíthető telkek

bérleti díjakból, vámokból, piaci illetékekből, valamint a kereskedelmi ügyekkel foglalkozó bíróságokból. A borough alapítása bizonyos esetekben (pl.: a meghódított Walesben) a helyi társadalom civilizálása és átstrukturálásaként is értelmezhető, amelyre a legjobb példa I. Edwardnak (1272–1307) az Észak-walesi boroughk alapítása.

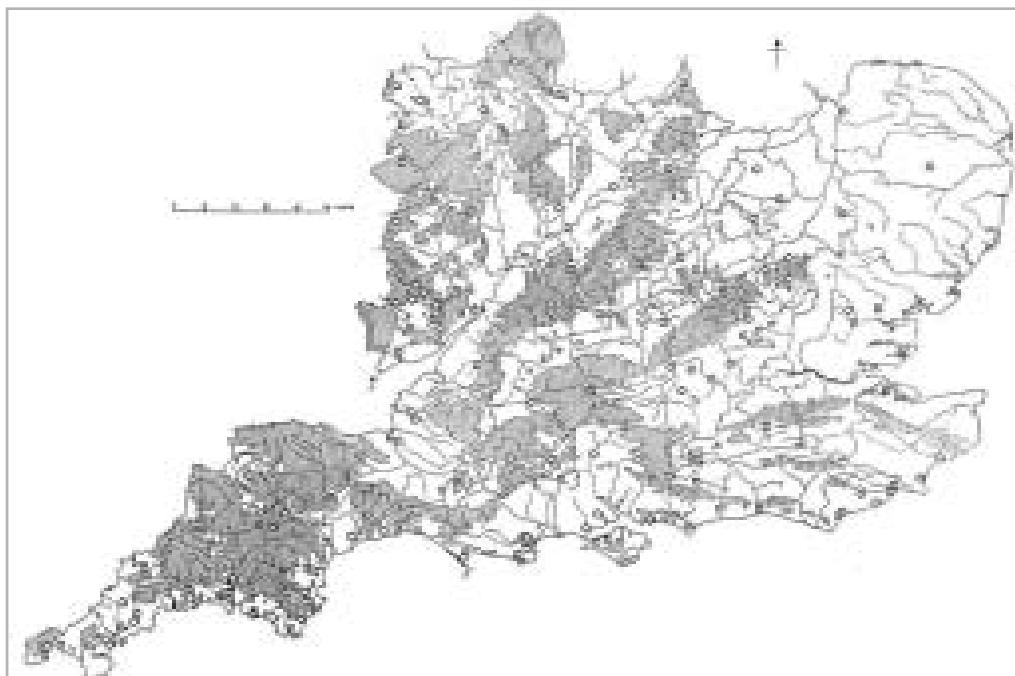
Anglia területén a boroughk elég egyenlőtlenül oszlottak meg. A legtöbb borough az ország déli részén található, szemben az északi résszel, ahol csak szórványosan voltak városok. Ennek az oka legfőképpen az, hogy az ország déli részén nagyobb volt a városok népessége, és gazdaságilag is fejlettebb volt az ország északi részénél.¹³

I. Edward Bury St. Edmundsban (1296) és Salisburyben (1297) tartott parlamentjében az ország legjobb szakemberei kidolgozták az alapítandó városok tervszerű elrendezését.¹⁴ Ennek értelmében meghatározták az alapítandó városok területének elhelyezkedését, ezek a határok lehettek mesterségesek, fal

vettek körül. A hosszú, széles piactér közepén helyezkedett el a városháza és a templom. Ezek a városok formájukat tekintve nagyon változatos képet mutatnak, amelynek alakulásában nagy szerepet játszott a piac terület formája.¹⁹ Ha a piacközpontú városok rendelkeztek városfalal, akkor a falon kívüli területekre (*suburb*) is kiterjedt a város fennhatósága, de itt a város alapítója nem növelte a város méreteit, mint ahogyan rácsos szerkezetű városnál láthattuk. Az ilyen típusú városok még megtalálhatók Nyugat- és Közép-Európában is.²⁰ Az új városok alapítása a XIV. század közepén a pestis járvány miatt nagyon lecsökkent.

A XIV. századi Angliában sokféle város létezett, amelynek azaz oka, hogy a városok a falvakból kifejlődve emelkedtek városi rangra. Korábban a történészek jogi alapon határozták meg a várost. Ennek értelmében a várost a polgári földbirtok és annak birtoklása (*burgage tenure*) különböztette meg a falutól. A burgage tenure jogot adott a polgárnak a háza és földje szokásjog szerinti birtoklására és szabad elajándékozására vagy eladására. A polgárok jogait oklevélbe foglalták, akik bizonyos fokú önkormányzattal rendelkeztek. A polgár joga alapján választotta meg saját kormányzótanácsát, szabályozta mindennapi életét és kereskedelmi ügyeit a város bíróságán (*court borough*). A városnak joga volt össze gyűjteni a polgárokról kivetett adókat, vámokat, bérleti díjakat, ezért a borough urának évi fizetéssel (*fee-farm*) tartozott.²¹ Azok a kutatók (pl. Hilton professzor), akik gazdaságtörténeti szempontból vizsgálták a városi polgárok gazdasági tevékenységeit, a szabályos vásártartás jogát tartják a város legfontosabb jellemzőjének.

A nagyobb városok gildéi a késő középkorban, arra törekedtek, hogy szabályokban határozzák meg a munkaidőt, az árakat és béreket, ezzel szemben a kisebb boroughokban ilyen kööttségekkel nem akadályozták a termelést. A városok gazdag és előkelő polgárai vállalták,



V. ÁBRA DÉL-ANGLIA TELEPÍTETT VÁROSAINAK TÉRKÉPE (BERESFORD)

előfordult, hogy a nagy falvak népesebbek voltak a kisebb városoknál. A XV. század közepén a 40 000 fős London az egyetlen angol város, amely népessége alapján összemérhető Flandria vagy Itália nagyobb városaival. London után valószínűleg Norwich volt az egyetlen város, amelynek népessége meghaladta a 10000 főt. Bristol, York, Salisbury, Canterbury, Coventry lakossága több volt 6000 főnél. Lincoln, Oxford, Cambridge, Hereford, Worcester lakóinak száma 4–5000-re tehető. Továbbá még 40 város népessége haladta meg a 2000 főt²⁹, maximálisan 6–700 városnak volt 1500 főnél alacsonyabb a lélekszáma.³⁰ Ezeket a városokat nem a méretük, hanem a gazdasági tevékenységük és aktív életritmusuk különböztette meg a falvaktól. Angliában 200 borough küldött képviselőt a parlamentbe, mivel csak 200 város rendelkezett képviseleti joggal. A városi polgárok a földbirtok mellett rendelkeztek állatokkal. A kisvárosok lakói általában terményekkel és állatokkal kereskedtek.³¹ Az angliai városokban nagyobb arányú népességvesztést idézett elő a pestisjárvány, mint a vidéki településeken. 1350 körül a városok népességének harmad vagy negyed része kihalt.³² A következképpen fellépő munkaerőhiány súlyos gondot okozott, ennek megoldásában fontos szerepet játszott a manufaktúrák gyors terjedése. A pestis utáni időszakban a nagyvárosok hanyatlásnak indultak, mivel a *city* vagy borough adóját (*fee-farm*) kevesebb polgártól tudták beszédni, amelynek nagysága azonos volt a pestisjárvány előtti összeggel.³³ A városok gazdasági erejének hanyatlása figyelhető meg – Anglia keleti partmentén lévő városokban (pl.: Boston, Hull, Stamford), a déli parton a Cinque Ports³⁴ és Midlands területén (pl.: Warwick, Gloucester, Ludlow), – mivel a bérleti díjak a kisebb, vidéki városokban alacsonyabbak voltak, mint a nagyobbakban, emiatt sok fiatal mester költözött a kisebb vidéki városokba (pl.: Wakefield, Leeds).³⁵

A XIV–XV. században a városok fejlődése szorosan összekapcsolódott a textiliparral, amely a városok virágzását eredményezte.³⁶ Keen példának hozza az egyik legjelentősebb várost, Bristolt, amely jó kapcsolatban volt a kisebb szomszédos városokkal, ahol jó minőségű gyapjút termeltek (pl.: Costwolds) vagy hatékony textil manufaktúrával rendelkeztek (pl.: Somerset). Bristol, mint kikötőváros a külkereskedelem központja volt, élénk kereskedelmi kapcsolatban állt Délnyugat-Franciaországgal és Gascogneval. Az angol kikötőváros posztót szállított a már említett franciaországi területekre, ahonnan jelentős mennyiségű bor érkezett a szigetországba. Az 1450-es években nagy csapás volt az angol posztóexportra nézve Anglia délnyugat-franciaországi területeinek elvesztése. A másik virágzó textilipari központ volt York, a posztó által kapcsolódott be a tengeren túli kereskedelembé, így került kapcsolatba a Hanza-városokkal.³⁷ Green is hangsúlyozza hogy, a XV. században volt a külkereskedelmet folytató kikötővárosok (pl.: Lynn, Sandwich, Southampton), a kereskedővárosok (pl.: Not-

10 000 fő feletti	5 000 fő feletti	4-5 000 fő között
York	Coventry	Boston
Bristol	Norwich	Beverly
	Lincoln	Newcastle-on-Tyne
	Salisbury	Canterbury
	Lynn	Bury St. Edmunds
	Colchester	Oxford
		Gloucester
		Leicester
		Shrewsbury
3-4 000 fő között	2 000 fő feletti	2 000 fő között
Vermouth	Northampton	Wells
Hereford	Nottingham	Briggasth
Cambridge	Winchester	Cirencester
Ely	Scarborough	
Plymouth	Stamford	
Exeter	Newark	
Hull	Ludlow	
Worcester	Southampton	
Ipswich	Peterfract	
	Reading	
	Derby	
	Lichfield	
	Newbury	

VII. ÁBRA ANGLIA VÁROSAINAK NÉPESSÉGE AZ 1377. ÉVI POLL-TEX SZERINT. (IN KEEN MAURICE: ENGLISH SOCIETY IN THE LATER MIDDLE AGES, 1348–1500. HARDMONDS-WORTH, 1990.)

tingham, Leicester, Readig), és a textilmanufaktúrával foglalkozó városok (pl.: Norwich, Worcester, York) virágkora. A városok gazdagságát tanúsítja a városi hivatalnokok fizetésének emelkedése, az új városnegyedek építése, templomok gazdag díszítése. A gazdasági jólét általánossá vált a kisebb kikötő- és piactartó városokban (pl.: Bridport, Colchester) is.³⁸

I.2. A borough-k kiváltságai

A boroughk általában rendelkeztek piactartás, (illetve néhány város esetében vásártartás) valamint hídvámok és helypénzek szedésének jogával.³⁹

A középkori városokat a vidéktől a privilégiumai különböztették meg, a privilégiumok kiterjedése boroughnként változott, de általában mindegyik rendelkezett a már említett piac- és vásártartás jogával és szabad bírósággal. A szabad városi polgárok megkapták a *burgage tenure* jogát és mentesültek a munkajáradéktól, amiért uruknak bérleti díjat fizetettek. 1428-ban Canterburyben kiadott oklevél szerint, az ott élő szabad embereket megillette például a vámmentesesség, valamint szabadon vadászathattak és halászhattak Canterbury környékén. A szabad polgár, ha fizetett 2 shillinget vehetett magához tanoncot, akit hivatalosan bejegyzett és hét évig tanított, a tanulóidő lejártával a tanonc, ha megfelelt az elvárásoknak és fizetett 4 shilling, 8 dénárt szabad lett. Ha egy ember feleségül vett egy szabad polgár lányát és a városi pénztárba befizette az adót szabad polgárrá vált.⁴⁰

A boroughk XII. századi kiváltságait Poole így foglalja össze: a polgárok szabadon végrendelkeztek földbirtokukkal, és vámmenteseséget kaptak, a borough saját bírósága intézte a peres ügyeket és szentesítette a különböző mesterségek szabályait.⁴¹ Angliában boroughk nagyon különböző kiváltságokkal rendelkeztek, elterjedt, hogy bizonyos borough kiváltságait másik borough is megszerezte, például II. Henrik (1154–1189) 1155-ben, oklevél kíséretében adományozta Oxford polgárainak London kiváltságait. 1204-ben ilyen módon kapta meg Bredford és Lynn városa Oxford kiváltságait.⁴² Az oklevelekben egyik gyakran előforduló formula a fentebb már említett Lynn városánál jelent meg először 1204-ben: *we have granted that the town of Lynn a free borough (liber burgus) for ever*.⁴³ I. Edvárdnak a XIII. század végén keltezett oklevele például így garantálja Kingston on Hull városának szabadságát: *„for the betterment of our town of Kingston on Hull and for the use and convenience of our subjects there, we concede that it shall be a free borough”*⁴⁴ Beresford is hangsúlyozza, hogy a boroughk szabadsága nagyon különbözött egymástól, hiszen más privilégiumok vonatkoztak például Londonra és mások Winchesterre.⁴⁵

Egy kiváltságos város polgárai, míg megkapták a királytól vagy a földúrtól a vámmenteseséget, addig a városban megforduló idegenek, a város szegényebb lakói és a parasztok vámot fizettek a piacon, vásáron, országutakon és hidakon.⁴⁶

A középkori városok következő fontos privilégiumát képezte vásár- és piactartás joga, amelyek a borough kereskedelmi helyszínei voltak. A vásárok és a piacok az a különbség, hogy a vásárok általában nagy vagy nemzetközi méretűek és ritka, de hosszú ideig tartó események voltak, szemben a piacokkal, amelyek kis méretűek, csak a helyi igényeket elégítették ki és gyakran, de rövid ideig tartottak. Maryanne Kowaleski szerint a piac- és vásártartás jogát a királyi kiváltságlevél szavatolta, bírsággal sújtották azokat, akik megvámolták a vásárlókat vagy az árusokat. A kereskedelem biztonságát, a vitás kérdések tisztázását (pl.: áruszállítás, kiszolgálás) a kereskedelmi törvények garantálták. A XII. század végén és a XIII. század elején volt a vásártartások virágkora. A vásárokat általában évente három napig tartották a helyi

egyház szentjének ünnepnapján,⁴⁷ ahol a áruforgalom összekapcsolódott az ünnepséggel és fesztivállal.⁴⁸ A távolsági kereskedelem helyszínei a nemzetközi vásárok voltak, közülük a legfontosabbakat Stamfordban, Winchesterben, Smithfildben és Bostonban rendezték, amelyek többnyire négy hétig tartottak és vonzották az észak-európai nagykereskedőket.

Az ilyen vásárok egyik legkeresettebb árucikke volt az angol gyapjú. A XIII. század végén a vásárok elvesztették jelentőségüket, – amelynek okai a textiliparban történt technikai fejlődésben, Flandria és Franciaország közötti gazdasági rivalizálásában, valamint London kereskedelmi szerepének növekedésében kereshető – így a hangsúly áthelyeződött a helyi kereskedelemre.⁴⁹ A város piaca a helyi lakosságot látta el élelmiszerekkel és különböző háztartási cikkekkel. A piacokat általában hetente tartották, de a nagyobb városokban előfordult a heti három, sőt Londonban a hét hat napján volt piac. A város gondoskodott a kereskedők és árucikkeik megóvásáról, amelynek érdekében piaccsarnokot épített, valamint kibérelte a piactérrel határos üzleteket és raktárakat.⁵⁰

JEGYZETEK

¹ RUMBLE, ALEXANDER R.: Boroughs. In Paul E. Szarmach – M. Teresa Tavorina – Joel T. Rosenthal. (ed.): *Medieval England an Encyclopedia*. New York & London, 1998. (A továbbiakban: Rumble 1998.) 138.

² Rumble 1998, 138.

³ Anglia első országos földbirtokkönyve, amelyet 1086-ban készítettek.

⁴ Rumble 1998, 138.

⁵ HARDING, VANESSA A.: Boroughs. In Paul E. Szarmach – M. Teresa Tavorina – Joel T. Rosenthal. (ed.): *Medieval England an Encyclopedia*. New York & London, 1998. (továbbiakban: Harding 1998, *Boroughs*.) 138–139.

⁶ Harding 1998, *Boroughs*, 139.

⁷ HOLDSWORTH, WILLIAM: *A History of English Law*. Vol. III. London, 1966. (A továbbiakban: Holdsworth 1966, III.) 269.

⁸ TITTLER ROBERT: Towns and Urban Life. In Paul E. Szarmach – M. Teresa Tavorina – Joel T. Rosenthal. (ed.): *Medieval England an Encyclopedia*. New York & London, 1998. (A továbbiakban: Tittler 1998.) 736.

⁹ Harding 1998, *Boroughs*, 139.

¹⁰ Tittler 1998, 737.

¹¹ BERESFORD, MAURICE: *New Towns of the Middle Ages*. New York-Washington, 1967. (továbbiakban: Beresford 1967.) 335.

¹² Harding 1998, *Boroughs*, 139.

¹³ Harding 1998, *Boroughs*, 139.

¹⁴ Beresford 1967, 11.

¹⁵ Beresford 1967, 142–143.

¹⁶ Beresford 1967, 150. Franciaország délnyugati területén található Gascogne (1154–1453) ebben az időszakban angol koronabirtok volt.

¹⁷ Beresford 1967, 150–152.

¹⁸ Beresford 1967, 153–155.

¹⁹ A piacterület formája alapján beszélhetünk piacteres (pl.: Monflanquin) vagy piacutcs (pl.: New Woodstock) városszerkezetről.

²⁰ Beresford 1967, 155–162.

²¹ KEEN, MAURICE: *English Society in the Later Middle Ages 1348–1500*. Hardmondsworth,

1990. (A továbbiakban: Keen 1990.) 77–78.
- ²² Keen 1990, 93–94.
- ²³ Keen 1990, 95.
- ²⁴ Az angol parlament által megszavazott első fejadó.
- ²⁵ BENTON, JOHN F. (Edited): *Town Origins. The Evidence from Medieval England*. Lexington-Massachusetts, 1968. (A továbbiakban: Benton 1968.) 67.
- ²⁶ Benton 1968, 68–71.
- ²⁷ Benton 1968, 68–73.
- ²⁸ GREEN, JOHN RICHARD: *Town Life in the Fifteenth Century*. Vol. I. London & New York, 1894. (A továbbiakban: Green 1894, I). 12–13.
- ²⁹ Keen 1990, 78–79.
- ³⁰ Tittler 1998, 736.
- ³¹ Keen 1990, 79.
- ³² Tittler 1998, 737.
- ³³ Keen 1990, 85.
- ³⁴ Öt kiváltságos kikötőváros: Hastings, Sandwich, Dover, Romney és Hythe.
- ³⁵ Keen 1990, 89.
- ³⁶ Keen 1990, 88–89.
- ³⁷ Keen 1990, 80.
- ³⁸ Green 1894, I. 13–15.
- ³⁹ Harding, *Boroughs*, 1998. 139.
- ⁴⁰ A. R. MYERS (edited by): *English Historical Documents 1327–1485*. Vol. IV. London & New York, 1996, 569–570.
- ⁴¹ POOLE, L. AUSTIN: *From Domesday Book to Magna Carta 1087–1216*. In Sir George Clark (edited by): *The Oxford History of England*. Vol. III. Oxford, 1964. (A továbbiakban: Poole 1964.) 67.
- ⁴² Poole 1964, 67.
- ⁴³ Beresford 1967, 206. 'garantáljuk, hogy Lynn városa mindörökké szabad borough'.
- ⁴⁴ Beresford 1967, 206. 'a mi városunk Kingston on Hull értékének növekedése érdekében és az ott élő emberek hasznára és kényelmére elrendeljük, hogy szabad borough legyen'
- ⁴⁵ Beresford 1967, 206.
- ⁴⁶ Poole 1964, 75–76.
- ⁴⁷ KOWALESKI MARYANNE: Fairs and Markets. In Paul E. Szarmach–M. Teresa Tavormina–Joel T. Rosenthal (editors): *Medieval England an Encyclopedia*. New York & London, 1998. (A továbbiakban: Kowaleski 1998.) 289–290.
- ⁴⁸ Poole 1964, 77.
- ⁴⁹ Kowaleski 1998, 290.
- ⁵⁰ Kowaleski 1998, 290.

SZABÓ BÉLA

Vázlatok a lengyel „aranyévszázadról”

Lengyelország a XVI. században

I. Bevezetés

Jelen tanulmányomban a XVI. századi Nyugat-Európa és Lengyelország kapcsolatát, annak főbb vonásait mutatom be, amely egyben Lengyelország „arany százada” is volt. Lengyelország felemelkedésének egyik fontos történelmi alakja a lengyel királlyá választott erdélyi fejedelem, Báthory István. Célom felvázolni azt a folyamatot, amely a Jagelló-kori Lengyelország felemelkedéséhez vezetett, Báthory lengyel királlyá választásáig. Külön kívánok foglalkozni olyan eseményekkel (például a gazdasági életben), amelyek lehetővé tették erdélyi fejedelmünk európai jelentőségű szerepvállalását, katonai tevékenységét.

II. Változások Európa gazdasági életében

Európa gazdasági fejlődésének trendje magában hordozta a fellendülés lehetőségét. A piac növekedése a XV. században elsősorban a luxusigények kielégítésének akadályozottsága és az ipari nyersanyaghiány miatt korlátokba ütközött. Nyilvánvaló megoldásnak tűnt az expanzió, azaz mindenáron új kereskedelmi partnerek keresése, új nyersanyaglelőhelyek felkutatása. A távolsági kereskedelemre utalt Európa legnagyobb kereskedelmi központjai éppen ezért az újabb válság elkerülése végett folyamatos kutatásokat végeztek a hajózás technikájának fejlesztése érdekében. A XVI. századra Nyugat-Európa expanziós gazdasági törekvéseit siker koronázta, és ez az eseménysorozat felborította Európa eddigi képét. A középkorban a gazdaságilag legfejlettebb területnek számító Észak-Itália és az Észak-Rajna vidéki területek alkották a gazdasági centrumot. 1492 után azonban a centrum nyugatra tolódott: néhány évtizedre Spanyolország, majd a „nagy felfedezőket” kiszorítva elsősorban Németalföld, Anglia és Franciaország jelenti az európai gazdasági központot. A változás okai elsősorban az új lehetőségek kihasználásából eredtek.

Az újonnan felfedezett területekkel kialakult gazdasági kapcsolatok és a kezdeti gyarmatosítások korábban elképzelhetetlen mennyiségű erőforráshoz juttatták birtokosaikat. Az Újvilág „több Európányi” területének már kezdeti kihasználásából származó haszon többszörösen meghaladta a földközi-tengeri kereskedelemről származó hasznot.

A centrum gazdasági fejlődésének üteme hihetetlen mértékben növekedett, mely elsősorban az ipari termelésben mutatkozott meg. Az itt bekövetkezett változásokat a kínálati oldal generálta. A mezőgazdaságban viszont éppen a keresleti oldalon ütközött a termelés a középkori feudális korlátokba. Az ellátás akadozottsága a népességszám csökkenésével sem szűnt meg, ugyanis az élelmiszertermelés még mindig ugyanolyan alacsony színvonalú volt, mint néhány évszázaddal ezelőtt. A legnagyobb problémát a gabonaföldek alacsony hozama

okozta, mely a korban még mindig csak 4-5-szörös volt, ami azt jelentette, hogy a népesség 80-90%-ának elsősorban még mindig a mezőgazdasággal kellett foglalkoznia.

Közép-Kelet-Európában viszont más volt a helyzet. Nyugat-Európa megnövekedett gabonaszükségletének és a mezőgazdasági cikkek iránti általános keresletnövekedés hatására az élelmiszerárak megnövekedtek, minek következtében a hagyományosan jó agrártermeléssel rendelkező országok (például Lengyelország és Magyarország) exportteljesítménye nőni kezdett. Ennek a termelés szerkezetére is nagy hatása volt. A XV. századtól kezdve a nemesség, de elsősorban a főnemesség szerepe megnőtt ezekben az országokban. Amikor az agrárárak növekedését tapasztalták, nagyobb jövedelem reményében jobbágyaik terményjáradékát növelték, hogy azt külföldi kereskedőknél értékesíthessék. Később a földesúr saját kezelési birtokait, a majorság területét terjesztette ki, és azt jobbágyai segítségével robotban műveltette meg. Ezért is volt olcsóbb a kelet-közép-európai gabona. Ez a jobbágyok ellenállásába ütközött, hiszen a robotkötelezettség jelentősen korlátozta őket személyi szabadságukban, sokkal inkább a „szolgai” köteleességek közé tartozott, mint a termény- vagy pénzáradék fizetése. A változások következtében ezen a területen a középkori gazdálkodás és a társadalom intézményei konzerválódtak, és a XVI. században a legtöbb helyen a parasztok elvesztették szabad költözési jogukat, így tovább nőtt kiszolgáltatottságuk.

Mindezekből az adódik, hogy a „második jobbágyság” azért következhetett be Közép-Kelet-Európában, mert ez a térség a nyugati gazdaság integráns része volt, de annak vitathatatlanul gyengébb gazdaságszerkezetű perifériájaként.¹

III. Lengyelország „aranyévszázada”

A XV. század vége és a XVI. század Lengyelország „aranykorának” számít. Szorosabbá vált a viszony Nyugat-Európával. Ehhez hozzájárultak a nagy „földrajzi” és „szellemi” felfedezések, a világ gazdasági és kulturális kitágulása. A Hanza-város Gdansk (Danzig) rendkívüli jelentőséggel bírt. A nyugati kereskedelmi hajók nemcsak a luxustermékeket hozták el a lengyel piacokra, de lengyel gabonát is elvitték a nagyobb igényű Nyugat-Európa részére. Szükségessé vált a gabonatermelés növelése, különösen a kereskedelmi utakhoz közel eső területeken. A Jagelló-ház a XVI. századi Európa legtekintélyesebbjei közé tartozott. A Jagellók és a Habsburgok versengése a Közép-Európa feletti uralomért közismert. Ez tükröződik a magyarországi és a csehországi belharcokban is. A korszak első jelentős lengyel uralkodója I. (Óreg) Zsigmond (1506–1548), aki a tatár igát lerázó Moszkva egyesítő törekvéseivel került szembe, amelyek a Litván Nagyfejedelemség orosz birtokait, illetve a balti területeket veszélyeztették. A váltakozó szerencsés orosz–lengyel konfliktusokból némi veszteséggel került ki a lengyel uralkodó (például Szmolenszk elvesztése), de a Livóniáért folyó további küzdelem a század egyik külpolitikai tényezőjévé vált, amelyet majd Báthory István oldott meg sikeresen. A lengyelek hatalmi státusukat diplomáciai módszerekkel is tovább erősítették. 1533-ban „örök békét” és barátságot kötöttek a szultánnal, ami közel egy évszázadra biztosította a Lengyelország és Törökország közötti viszonylagos nyugalmat.

A török veszélytől megszabadulva, a régi ellenséggel, az orosz cárral újult ki a fegyveres konfliktus Livónia birtoklásáért. Ekkor vette kezdetét a több évtizedig elhúzódó livóniai háború.

Lengyelország további megerősödését a lengyel–litván unió (1385) felújítása is ered-

ményezte. A lublini unió szerint, 1569-ben Lengyelország és Litvánia egy államtestté kapcsolódott össze. Ebben az unióban a közösen megválasztott király egyúttal Litvánia nagyfejedelme is volt; közös szejm, közös pénz jelezte az állam egységét. Az államalakulat nemesei korlátozás nélkül birtokolhattak vagyont vagy hivatalt mindkét területen. Az unió eredményeképpen az államalakulat 825 000 km²-en terült el, lakossága a század végére elérte a 10 milliót.² Korszakunk idejére Lengyelország gazdaságilag, politikailag, katonailag megerősödött, és – mint látni fogjuk – Közép-Kelet-Európa vezető hatalmává lett.

IV. A nemesi köztársaság kialakulása és szerepe

A két utolsó Jagelló (I. Zsigmond és II. Zsigmond Ágost) uralkodása alatt erősödött meg az a forma, amely a nemesi köztársaság jogrendjében valósult meg. Ez sokban hasonlított a Magyarországon, illetve Csehországban kialakult korabeli jogrendhez.

A nemesség az ország lakosságának a 10%-át tette ki. Ez a lovagokból földbirtokossá átalakuló réteg már viszonylag korán önkormányzattal rendelkezett, és igen eredményes küzdelmet folytatott a földbirtokossággal együtt járó kiváltságokért, illetve a főurakéival azonos jogok birtoklásáért. Sor került az első országos nemesi gyűlés összehívására. A megválasztott országgyűlések két házról álltak, a szenátusból és a képviselőházból. A képviselőházban területenként, vajdaságokként 2-2 küldött foglalt helyet. A szenátus kialakítása bonyolultabb folyamat volt, végeredményben a korábbi királyi tanács átalakulását jelentette az évtizedek során. A képviselők jóváhagyása nélkül a továbbiakban nem lehetett hadba hívni, a nemességre vonatkozó törvényeket hozni, rendkívüli adót kivetni. Ez a nemesség fontos győzelmét jelentette.

A középnemesség politikai pozícióit a XVI. században elért gazdasági sikerek támasztották alá. A gabonatermesztés fellendülése, illetve a fokozódó kereslet következtében érdekeltté vált majorsági birtokai bővítésében. Nagyrészt a még szabadon lévő területek megszerzése útján gyarapították tulajdonukat, de sor került a parasztság jogainak korlátozására is. A gabonatermesztés magas átlagokat ért el. Ennek igazi haszonélvezője a több gazdasággal rendelkező birtokos nemesség és a főúri birtok volt, ami nem jelenti azt, hogy egyes parasztgazdaságoknak nem sikerült bekapcsolódniuk a gabonakereskedelembé. A majorsági gazdálkodás gyors növekedése következtében azonban mindinkább kiszorultak a versenyből, viszont annak terheit mindinkább nekik kellett viselniük.

A politikai sikerek fokozták a nemesség aktivitását. Egzekúciós mozgalom néven vált ismertté az a nemesi reformirányzat, amely minden korábbi sikertelenséget a törvények végrehajtásának elmaradásával magyarázott. Programjukban az államapparátus megreformálását tervezték a pénzügyek, a hadsereg, a bíraskodás és a közigazgatás terén. Elképzeléseiket a reneszánsz kor eszméi hatották át. A népfelkelés helyett hivatásos hadsereget szerettek volna. Ez a fontos felismerés szakítást jelentett egy elavult gyakorlattal, főként megsemmisítette volna azt az érvet, hogy a nemesség előjogainak alapja a nemesi felkelés, azaz a haza védelmének ingyen szolgálata. Támogatták a végrehajtó hatalom megerősítésének gondolatát egy nemesekből álló ellenőrző bizottság segítségével. Ugyanakkor elleneztek mindenfajta abszolutista törekvést.

Külpolitikai követeléseik között első helyen Szilézia visszaszerzése állt, de Nyugat-Pomeránia visszacsatolása is szerepelt elképzeléseikben. Az egzekúciós mozgalom nem nevezhető

politikai pártnak, ekkoriban ilyesmiről még nem beszélhetünk, de Andrzej Wyczanski ismert lengyel történész szerint, programját, tevékenységét szemlélve mégis ilyesminek kell tekintelnünk.³ A már említett lublini unió a nemesi köztársaság számára is jelentős volt. A lengyel állam rögzített alkotmánya megerősítette a nemesség politikai pozícióit.⁴

1572-ben meghalt az utolsó Jagelló uralkodó, II. Zsigmond Ágost. Az egzekúciós mozgalom nem volt felkészülve a Jagelló-ház kihalására. Jan Zamoyski javaslatára, aki királyi titkár volt, az egész nemesség részvételével királyválasztásra került sor. A nemesség erőskezű uralkodót kívánt, aki nem tör abszolút hatalomra. A kétévnyi interregnum idején számos trónigénylő jelentkezett, többek között a Habsburg-, a Valois-, a Rurik-dinasztia képviselői. A nemesség véleménye megoszlott, végül az alkudozásból a francia Valois-dinasztiából való Henrik került ki győztesen. Az új király azonban pár hónap után visszatért Franciaországba, ahol testvére halálát követően elfoglalta a francia trónt. Uralkodása nemcsak azért emlékezetes, mert örök bizalmatlanságot táplált a lengyel nemsekben az idegen uralkodók iránt, hanem azért is, mert a nemesség nyomására olyan törvényeket volt kénytelen szentesíteni, amelyek meghatározóak maradtak a lengyel politikában. Megválasztásának az volt ára (az „articuli Henriciani”-nak, az ún. Henryk-törvényeknek), hogy súlyosan megkötötték ezután minden újonnan választott király kezét és leszűkítették működési területét. A paktum kimondta a királyválasztás szabadságát, a király háborút, népfelkelést csak a szenátus engedélyével kezdeményezhet, adót a szejm engedélye nélkül nem vethetett ki, az országgyűlést legalább kétfévente kellett összehívni. A Henryk-törvények végrehajtása felett 4-4 szenátor őrködött, és a király általi megszegésük azt jelentette, hogy a nemesi nemzet mentesül a hűség alól, és jogot nyer akár fegyveres felkelésre is az uralkodó ellen.

V. Báthory István királlyá választásának előzményei

Valois Henrik lengyel király gyakorlatilag Franciaországba való 1574-es szökése után az üres trónért komoly harc indult meg I. Miksa császár és magyar király, valamint a hatalmát megszilárdító Báthory István erdélyi fejedelem között. Itt megjegyezendő, hogy más jelöltek is pályáztak a lengyel királyi címre. Kevés forrás és szakirodalom említi, de eléggé jelentősnek számít az oroszok trónigénye. Az orosz történetkutatás szerint komoly esélye volt Rettegett Ivánnak, vagy fiának, Fjodornak a lengyel királyi cím megszerzésére. Viszont 1575-ben Rettegett Iván maga is lemondott a lengyel trónról, amelynek két hatása is lett: az egyik az, hogy újra fellángolt a Livóniai háború (amelyben majd Báthorynak eseményeket megfordító szerepe lesz) és a lengyel-litván unió más jelöltek után nézett mivel a lengyel nemesség külföldről választott uralkodóval kívánta megoldani súlyos gondjait.⁵

Fontos hangsúlyozni azt, hogy Lengyelországnak külpolitikailag és az állam fennmaradásának érdekében rendkívül fontos volt, hogy 1575/76-ban ki kerül a megüresedett trónra. Elmondhatjuk, ami a forrásokból is kiderül, hogy Erdély fejedelmének a lengyel trónra való kerülése nem kis mértékben a véletlenek egybeesésén múlt. Az összes trónra jelentkező közül talán ő látszott a legesélytelenebbnek és megválasztását hívei is az isteni gondviselés páratlan kegyének nevezték. Megválasztásának körülményeiben az is szerepet játszott, hogy az első időben a katolikus Báthory támaszai a lengyel protestánsok voltak (ebben jelentősége lehetett az erdélyi vallási türelemnek), de fontos szerepe lehetett a külpolitikai tényezőknek is. Ez azt jelentette: a lengyelek úgy gondolhatták, hogy a töröktől támogatott

erdélyi fejedelem lengyel trónra való kerülése semlegesítheti a feltételezett török fenyegetést. A királyválasztó gyűlésen a követmeghallgatások Ferrara hercegének írásban beadott mondandójának felolvasásával kezdődött, amelyben kifejtette, hogy a vele rokonságban álló francia király, azaz Valois Henrik uralkodjék továbbra is Lengyelországban, de az osztrák hercegek közül is ajánlott a trónra. A Habsburgok nevében többek között felajánlotta, hogy Moszkva és más ellenség megfékezésére évente négyezer lövést fog fenntartani és ezen kívül a Királyságot fenyegető minden veszélyt visszaver. Megígérte még, hogy a háborúban mindig a megválasztásra kerülő Habsburg herceg fogja vezetni a hadsereget, és minden jövedelme Lengyelországnak adja, csak a saját hercegsége fenntartásához szükséges összeget tartja meg. Ekkor érkezett meg Báthory István küldöttsége, amely írásban küldte el a szenátushoz a követi feltételeket. Ebben először a fejedelem Lengyelország iránti jó szándékát emlegette, majd olyan érveket hozott fel, amelyek szerint elsőbbséget biztosítanak neki más jelöltekkel szemben. Sokaknak talán az nem tetszett, hogy Báthory a töröknek adót fizet, és a törökök is ajánlották őt a rendeknek. Mások viszont kijelentették, hogy ezt nem lehet akadálnak tekinteni, mert Istvánra mindezt Ágost húga, Jagelló Izabella királyné (Szapolyai I. János felesége) és annak fia, János Zsigmond hagyta örökölni.⁶

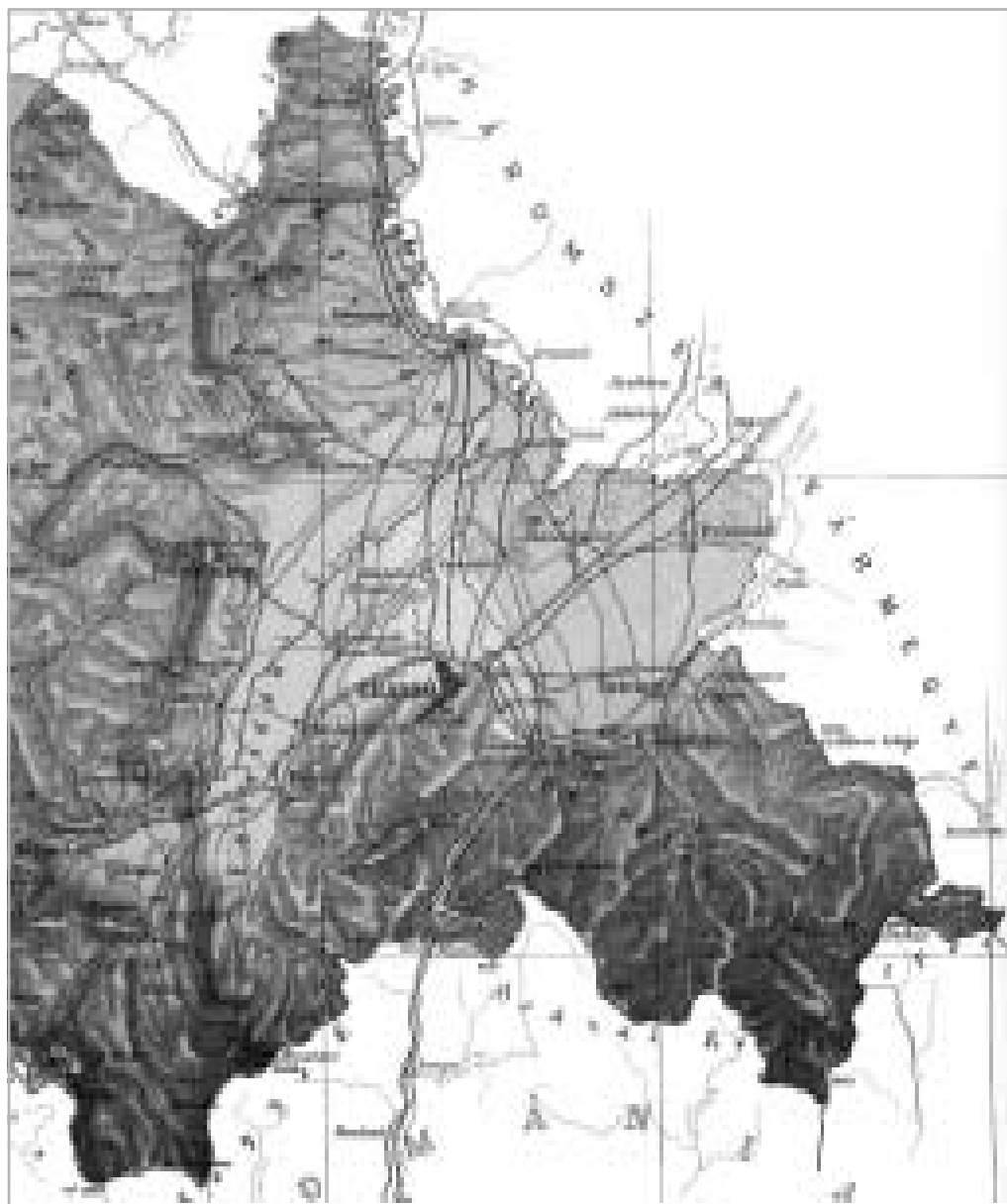
Az ajánlás más volt, mint a többi, mivel Báthory nem szállt szembe a királyválasztás szabadságával és ráadásul teljes szabadságot adott a rendeknek abban, hogy róla és a többi jelentkezőről határozott ítéletet mondjanak. Kivételnek tekinti ez alól a cárt és a császárt, mivel ezek neki az ellenségei. Az összes feltétel vállalása mellett a törökökkel állandó békét, a tatárokkal szemben pedig védelmet ígért. Saját személyében hajlandó háborút vezetni, és amit Moszkva elvett, azt erővel visszaszerzi. Ezen felül a határokat megerősíti, a hadifoglyokat kiváltja és az ország szükségleteinek fedezésére 200 000 aranyat küld.

A külföldi követek meghallgatása után a hazai jelöltek képviselői is szóhoz jutottak, többek közt a Piastok érdekében is. Hosszas vita alakult ki, majd szavazásokra is sor került. Nagy szerepe volt a köznemességnek, amely néha szinte a fegyvere után nyúlt. A döntés végül is úgy született meg, hogy a Habsburgok hívei a gyűlés helyszínét elhagyták, és az érsek a körülötte maradt emberek rábeszélésére Miksa császár kiáltotta ki Lengyelország királyának. Az ellenpárt hírtelen azt se tudta, hogy mit tegyen. Olyan megoldást kerestek, amely megfelel a köznemességnek is. Zamojski közbenjárására és a Zborowskiak segítségével Jagelló Annát (a Jagelló-ház utolsó élő tagját) kiáltották ki királynőnek, és hogy a korona semmiképpen se juthasson osztrák jelöltnak, a köznemesség Báthory István erdélyi fejedelmet választotta Anna férjéül, és társuralkodóként Lengyelország királyává.

Mindezek után, a feltételekről kezdtek tárgyalni Báthory követeivel, Blandrata Györggyel és Berzeviczy Mártonnal. Ők a következő ajánlatot tették a tárgyalásokon Báthory nevében: bármit is fognak a rendek kívánni, arra az uralkodó esküt fog tenni. Az ország adóságát kifizeti, amit Moszkva háborúval elvett, azt visszaszerzi; ha a rendek úgy döntenek, akkor erre a háborúra tapasztalt seregeit is magával hozza. A törökkel megújítja a békét, a tatárokkal és más ellenséggel szemben pedig biztosítja azt. Előlegként 200 000 zlotyot küld, és a háborút személyesen fogja vezetni. A lengyelek elfogadták ezeket az ajánlatokat, és a következő feltételeket csatolták még hozzájuk: a király feleségül veszi Anna királylányt, de ha Anna a házasságba nem egyezne bele, vagy pedig a királyi rangról lemondani nem akarna, akkor a királyi méltóság teljes egészében és sértetlenül Báthoryé maradjon.⁷ Így került Báthory István a trónra, hogy megerősítse az országot gazdaságilag, politikailag, katonailag, és teljesebbé tegye Lengyelország – Jagellók alatt megalapozott – „arany évszázadát”.

JEGYZETEK

- ¹ SZÚCS JENŐ: *Európa régiói a történelemben*. Budapest, 1986, MTA Kiadó. 11.
- ² SZOKOLAY KATALIN: *Lengyelország története*. Budapest, 1997, Balassi Kiadó. (A továbbiakban: Szokolay 46.
- ³ Szokolay 47.
- ⁴ J. M. ZSUKOV (szerk.): *Világtörténet*. 4. kötet. Budapest, 1963, Kossuth Kiadó, 418.
- ⁵ Ocserku isztórii SzSzsZR. Periód feodalizma XV–XVII. V Moszkva, 1955, 386–387.
- ⁶ Reinhold Heidestein a királyválasztó gyűlésről. In NAGY LÁSZLÓ: *Báthory István emlékezete*. Budapest, é. n., Zrínyi Kiadó, 124.
- ⁷ Reinhold Heidestein a királyválasztó gyűlésről. In NAGY LÁSZLÓ: *Báthory István emlékezete*. Budapest, é. n., Zrínyi Kiadó, 134.



Brassó rövid története



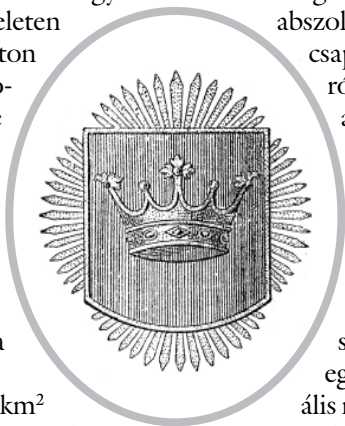
A királyi Magyarország Királyhágón túli részének egyik megyéje. Északon Nagy-Küküllő és Háromszék, Keleten szintén Háromszék, Nyugaton Fogaras vármegye, Délen Románia határolta. A vármegye határait többnyire természeti választóvonalak mentén húzták meg. Északon a Persányi-hegység és az Olt-folyó, keleten a Tatarang vize, dél felől pedig a Brassói- és a Bodzai-hegység foglalja keretbe a vármegyét.

Brassó vármegye 1499 km² területű, ezzel kisebb megyéink közé sorolhatjuk. A terület szíve a Barcaság termékeny rónája, melyet nyugatról és délről a fent említett hegységek határolnak. A Brassói-medencét körülölelő hegységek között dominálnak az 1000 méter tengerszintfölötti magasságba törő csúccsal rendelkezők: Kribizai várhegy (1106 méter), a feketehalmi Nagy-Fekete-hegy (1294 méter), Bucsecs (2508 méter), a Brassói-havasokban magasodó Keresztély-havas (1804 méter). A fent említetteken kívül még számos hasonló magasságú csúcs gondoskodik a tipikus kárpáti fauna uralmáról. Nagyobb tavak nincsenek a vármegyében, csupán néhány apró tengerszem bújik meg a hegyek között.

Éghajlata fekvésénél fogva meglehetősen zord, különösen a vármegye déli részében. A megye évi középhőmérséklete 7,6 °C, január hónapban -4,8 °C, júliusban, pedig 18,4 °C a jellemző. (Megjegyzésképpen a jelenlegi Magyarország területén a leghidegebb január

a Kékes-tetőn van: -4 °C). A hőmérséklet szélsőségei: -27,3 °C és 34,8 °C, tehát az abszolút ingadozás 62,1 °C. Az évi csapadék mennyisége a Barcza rónáján 690 mm, a hegyekben az oro-grafikus hatások miatt az 1000 mm-t is meghaladhatja. A legmagasabb csúcsokon egész nyáron megmaradhat a hó, az alacsonyabbakon is több mint fél évig a hó az úr. A XIX. század végén Brassó vármegye híres volt „felette egészséges levegőjéről”. A speciális román szabványokkal működő ipari létesítmények azonban a XX. század folyamán alaposan erodálták a jó brassói levegő legendáját.

Ásványkincsei közül csupán a kőszén és az agyag nyert ipari alkalmazást. A vármegye talajai nem túl kedvezőek a mezőgazdasági termeléshez. A Barcza rónáján folyt kielégítő mezőgazdasági termelés, a hegyeken uralkodó barna talajok nem megfelelőek az intenzív művelésre. Az árpa, búza, rozs és zab továbbá kukorica, burgonya, cukorrépa, köles, len és kender termesztése volt a legjellemzőbb. A termelés azonban a birtokok felaprózottsága és az ugarkényszer miatt is nem fedezte a szükségleteket teljes mértékben. A megye képét a tölgyesek és főleg a bükkösök határozták meg. Az erdőirtás a XIX. század második felében kezdett elharapódzni, a kiirtott erdők helyét uraik birkáit terelgető mókók vették át. Az erdőgazdálkodás mindenesetre igen fontos eleme volt a vármegye magyar és szász birtokosai számára. Az állattenyésztés



főként a kisbirtokosok kezében volt, a szarvasmarha, sertés tartása dominált. Emellett jelentős volt a ló- és a juhtartás is. Jelentékeny a vadászat is. A leggyakoribb a barna és a fekete medve (mócul ursus), valamint a farkas. Nagyszámban élt itt róka, borz, vadmacska, nyest, vidra és vadkecske is. Előfordult még hiúz is a XX. század elején. A biodiverzitás azonban igencsak megsínylette a múlt századot, hasonlóan a vármegye hagyományos lakosságához. A halászat az Oltban és a Feketeügyben zajlott. Ezekben harcsa, ponty, kárászmenyhal, cigányhal, csuka és márna, a havasi patakokban pisztráng, menyhal, zsemlyehal, serine tenyésztett. Mindez persze még a dák bányatechnológia reneszánsza előtti időkben volt jellemző.

A vármegye lakóinak száma a XIX. század vége felé fokozatosan emelkedett: 1880-ban 83 ezren, 1890-ben 90 ezren, 1900-ban 95,5 ezren és 1910-ben 100 ezren éltek itt. A királyi Magyarország viszonyait tekintve közepes népsűrűségű vármegyének tekinthetjük Brassót: 67,1 fő/km²-el. A lakosok 1900-as adatok szerinti nemzetiségi megoszlása a következő 31 191 magyar, 29415 német és 33886 oláh. A lakosság vegyesen lakott, a magyarság a Hétfaluban van többségben, a németek az oláhokkal keverten éltek, abszolút többségben, egyetlen járásban sem voltak. Leszármazottaik ma főként Németországban élnek, miután Ceaușescu valútáért túlradott rajtuk. Hétfalu magyar lakói a csángók. Az idegen ajkú népességből 18 ezren kiválóan beszéltek magyarul. A vármegyében a lakosság 11,2%-a római katolikus, 35,5%-a görögkeleti, 44%-a evangélikus, a fenn maradó mintegy 9% pedig hozzávetőleg egyenletesen oszlott meg a zsidó, görög katolikus és unitárius hitfelekezetek között.

Figyelemreméltó, hogy Brassó vármegyében volt a legkevesebb a mezőgazdaságból élő a XX. század elején egész Magyarországot tekintve (44,9%). Ellenben az iparról elmondható, hogy igen magas arányban

(21,9%) részesedett a munkavállalói kapacitásból. Kijelenthetjük, hogy a századforduló Magyarországnak iparilag legfejlettebb megyéi között állt Brassó vármegye. Az ipar főként Brassóban központosult, de jelentős iparteletet találhattunk Botfalun (cukorgyár), Prámázson (papírgyár), Deresztyén (gyufagyár), Keresztélyfalván (agvagárgyár), a megyeszékhelyen pedig a posztó-, bőr-, köteles-, fa-, papír-, szesz-, sör-, malom-, cement-, cukor-, gép-, téglá-, vegyi-, és kőolajipar volt képviselve a szekunder szektorban.

A vármegye országos vérkeringésbe kapcsolódását a jól kiépített vasúthálózat biztosította, kiváló minőségű közúthálózattal is rendelkezett a megye. Az összeköttetés a pólyás korú Romániával a Tömösi- és az Ósánci-szoroson keresztül volt lehetséges. Összeségében elmondható, hogy Magyarország egyik legfejlettebb megyéje volt a XX. század elején Brassó vármegye, így aztán érthető, hogy a megye lakosságának harmadát kitevő oláhok igencsak megőrültek, amikor érett almaként – állítólag a népszuverenitást figyelembe véve – a felcseperedett Románia ölébe hullott Szent István király Magyarországnak ezen darabkája is abban a 102 181 km²-es ajándéksomagban, amivel fiatal keleti szomszédunkat az antant hatalmak lepték meg.

A vármegye története

Brassó vármegye története a XIII. század elején kezdődött. A rómaiak barcasági tartózkodása nemigen hagyott nyomot. A honfoglaláskor megtelepedett magyarokat a kun-besenyő támadások kiszorították. Azonban volt magyar lakossága a Barcaságnak, erre bizonyítéka a számos magyar helynéven (pl. terra Borsa, Magyarkő, Rakodó) kívül a Salamon-monda, ami szerint Salamon lovának a patkónyoma ma is látható a brasói Salamon-sziklán. II. András királyunk

1211-ben a német lovagrendnek adományozta a Barcaságot, mely akkor jószerint lakatlan volt, hogy védelmezzék meg a kunok betörései ellen. A lovagrend Salza Henrik vezetésével birtokba is vette a Barcaságot és benépesítette, de nem szászokkal, hanem külföldi német telepeseikkel. Emellett magyarok, székelyek is bevándoroltak. A lovagrend hamar megerősödött: pénzt veretett, határát kiterjesztette, kővárakat építtetett. Ezt a király még elnézte, de amikor a nagymester a lovagrend birtokát közvetlenül III. Honorius pápa hatalma alá helyezte – 1225-ben kiűzte a rendet az országból. A lovagrend kiűzése után a Barcaság a székelyek grófjának fennhatósága alá került, akit alispánja képviselt. Az alispán állandóan Brassóban székel. Így alakult meg a XIV. században *Brassó vidéke*. 1442-től fogva Brassó vidéke kivonja magát a székely ispán hatásköréből, a szebeni szász ispánság kiváltságait élvezi ettől fogva, és oda fellebezhet. Ekkor már Töröcsváron székel Brassó vidékének várhatósága. Brassó mint határvidék sokat szenvedett a külső ellenségtől. 1241, 1283 és 1333-ban a tatárok betörték a Barcaságba és nagy pusztítást vittek végbe. Ezért építik Töröcsvárat és minden barcasági faluban a megerősített templomkastélyt. 1421-ben II. Murád szultán tört be a Barcaságba. Ez az incidens arra készítette Zsigmondot, hogy visszahívja a német lovagrendet. A lovagok útnak is indultak, de a Barcaságba nem jutottak el.

1529-ben Péter moldvai vajda Földvárnál leveri Ferdinánd pártját. Ugyanakkor pestis pusztítja a Barcaság lakosságát. 1603-ban Radul oláh vajda Rozsnyó és Volkány közt leveri Székely Mózes, aki maga is elesik. Radul ezután hordájával négy hónapon keresztül fosztogatta a Barcaságot. 1611- és 1612-ben Báthory Gábor tört be és irtózatosságlást, gyűjtögetést végzett. A Brassó vidékek előbb Radul vajdát fogadták ellene, majd Weis Mihály brassói bírót. 1612. október 16-án a Földvárnál vívott csatában Báthory

seregei győztek, maga Weis Mihály is elesett. 1658-ban II. Rákóczi György hadjárata miatt a török százezres sereget zúdíttott a Barcaságra. Az 1848–1849-es szabadságharcban a Barcaság mint szászok által is jelentős mértékben lakott föld, fontos szerepet játszott a nemzeti ügy rovására zajló eseményekben. 1848 decemberében a szászok és az oláhok kifosztották Hétfalut. 1849. március 18-án Bem tábornok előhada Czetz tábornokkal az élén Feketehalomnál megveri az egyesült orosz–osztrák–szász hadakat. Az ellenséget Oláhországba űzték ki. Bem a hétfalusiakból honvédszászlóaljat szervezett. 1849. június 19-20-ig Kiss Sándor ezredes hősi ellenállást fejtett ki a Tömösi-szorosban Lüders orosz tábornaggal szemben, de a sokszoros túlerő elsöpörte. Az 1876. évi törvényhozás megszüntette Brassó vidékét, és 1877-ben megalakult Brassó vármegye.

A megye főbb települései

BRASSÓ ■ (románul Braşov, németül Kron-stadt): Város, amely előbb a Barcaság központja, majd Brassó vármegye székhelye volt, Sepsiszentgyörgytől délnyugatra, jelenleg Románia területén található. 1235-ben említik először az oklevelek, amikor a kun püspökség területén állt a premontrei kolostorral. 1252-től lett a barcasági szász föld központja. A XIV. század elején már vásáros helyként funkcionált, 1353-ban I. Lajos király megerősítette régebbi kiváltságait. 1395-ben Mircea elűzött havasalföldi vajda itt esküdött hűséget Zsigmondnak. 1421-ben a portyázó török csapatok felégették, ezért a század későbbi éveiben átépítették a városvédő falakat, új bástyákat is emeltek. 1427-ben itt békült ki Zsigmond második feleségével, Borbálával. 1431-ben és 1438-ban a törökök ismét megostromolták a várost. 1468-ban I. Mátyás is árumegállító jogot adományozott a városnak. 1477 körül fejeződött

be a brassói Fekete-templom építése, amely a középkori magyar csarnoktemplomok egyik legszebbike. (nevét az 1689-es nagy tűzvész után kapta.) 1489-ben Mátyás elrendelte, hogy Erdélyben Brassó városának mértékeit kell egyetemlegesen használni. 1496–1549 között itt élt Honterus János, aki bevezette a városban az evangélikus vallást. Brassói származású volt Bakfark Bálint lantművész is. 1544-ben jelent meg Honterus könyve, a „Conpedium iuris civilis...” 1544-től a szászoknak gimnáziumuk is volt a városban. 1600–1601-ben Mihály vajda, majd Báthory Zsigmond fejedelem birtokolta a várost. 1603-ban Radul havasalföldi vajda a székelység támogatásával a város határában megverte Székely Mózes nemesekből álló fejedelmi seregét. 1611. július 8-án, hosszú huzavona után Báthory Gábor Brassó mellett súlyos vereséget szenvedett Serban Radu vajdától. 1612-ben Brassóban gyűltek össze a Báthory Gábor fejedelemségét ellenzők, akik ellen az országgyűlés népfölkelést hirdetett. Az 1612. október 14-i csatában Weiss Mihály brassói főbíró is elesett, a város azonban nem hódolt meg. A Rákóczi-szabadságharc idején a város szembe fordult a kurucokkal. 1717-ben a jezsuiták rendházat alapítottak Brassóban. A XVIII. században a pestis több ízben tizedelte a város lakosságát. A XVIII–XIX. században gazdasága elsősorban a kereskedelme alapján nőtt. 1849-ben Bem elfoglalta a brassói Fellegetvárát. 1873-ban nyitották meg a Segesvár–Brassó vasútvonalat. 1881 júliusában a Szász Néppárt kongresszust tartott itt. Az 1916. október 7–9. között lezajlott Brassói

csatában a Monarchia seregei kiszorították a román csapatokat Erdélyből.

FEKETEHALOM ■ (románul Codlea, németül Zeiden): Város Brassótól nyugatra Brassó vármegyében, jelenleg Romániában. Nevezték Feketehegynek is. Vára már a XIII. században állott, 1264 augusztusában István ifjabb királyt és kíséretét ide szorította be Lőrinc országbíró, míg a felmentő sereg le nem verte az ostromlókat. A várat a Német Lovagrend építette. 1335-ben I. Károly leromboltatta. Ugyancsak XIII. századi erődített temploma is. 1595. szeptember 15-én országgyűlés színhelye volt, ekkor hagyták jóvá a közsékelyek szabadságát. 1704. április 13-án a Rákóczi mellé álló székelyek itt szenvedtek vereséget Ferdinand Graven császári ezredes csapatától.

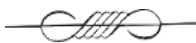
FÖLDVÁR ■ (románul Feldioara, németül Marienburg): Település és vár Brassó vármegyében, Brassótól északra, jelenleg Romániában. A Barcaságba behívott Német Lovagrend építette fel a várat. 1427-ben mezővárosként említik. 1529. június 22-én Szapolyai János serege török és moldvai segítséggel a Földvár melletti csatában verte meg a Ferdinánd-párt vezérét, Török Bálintot. 1612-ben Báthory Gábor itt vívta csatáját az ellene lázadókkal.

MÉSZÁROS TAMÁS

ENGI JÓZSEF

A szegedi kényszerpályás tömegközlekedés története

7. rész A villamosvasút üzeme az első világháborúig



A Szegedi Közúti Vaspálya Részvénytársaság 1909. március 31-én Szegeden tartotta XXIV. rendes közgyűlését. (1. ábra) Az igazgatóság jelentésében az előző év legfontosabb eseményeként szerepel, hogy „az anyagbeszerzés és a munkakivitel, valamint a helyi okokban rejlő soknemű nehézség dacára sikerült hálózatunk átalakítását és kibővítését annyira eszközölni, hogy a fővonalat október 1-jén, a köztemetői vonalat november 1-jén és a gedó–közvágóhídi vonalat november 4-én átadtuk a forgalomnak... Az év végével a 14,5 km-rel engedélyezett villamos közúti vonalak közül 13,3 km hosszú vonal forgalomban van és már csak az aránylag rövid újszegedi vonal kiépítése és lényegtelen pályamunkák végrehajtása maradt hátra... A személyforgalom január 1-től szeptember 30-ig a 4,1 km hosszú fővonalon lóerővel láttuk el. Ezen időszakban tizenegy egyfogatú kocsik közlekedett, 698 102 utast szállítottak és a bevétel 100044,70 korona volt. A forgalom alakulására kedvezőtlenül hatott az általános politikai és gazdasági okokon kívül az a körülmény is, hogy a villamos vonal kiépítése közben a régi sínpáron a forgalmat fokozatosan korlátozni, végül teljesen megszüntetni kellett, ami a legélénkebb személyforgalmi hónapokban, júliusban, augusztusban és szeptemberben a forgalmi eredményeket igen érzékenyen befolyásolta... A teherforgalomra kedvezőtlenül hatott a múlt évi rossz termés, ami a fogyasztást korlátozta és a jólétet ér-

zékenyen érintette... A teheráruforgalmat a politikai zavarok által okozott üzleti pangás lényegesen korlátozta, és ez a mi forgalmunk fejlődésére is kedvezőtlenül hatott... A te-



1. ÁBRA A XXIV. RENDES KÖZGYŰLÉSRE KÉSZÍTETT ELŐTERJESZTÉS ELSŐ OLDALA

heráru forgalmat lényegesen csökkentette az építési munkálatok következtében egyes vonalak megszakítása, az üzem átmeneti szünetelése...”

A lóvasút üzemi kiadásai január 1-től szeptember 30-ig az alábbiak voltak:

Személyforgalmi költségek	66 596,66 korona
Teherforgalmi költségek	13 879,61 korona
Központi igazgatási költség	13 415,24 korona
Pályafenntartási és felügyeleti költség	7 682,60 korona
Összesen	95 574,11 korona

A villamos üzem kiadásai október 1-től december 31-ig:

Központi igazgatási költségek	11 068,57 korona
Forgalmi szolgálati költségek	131 844,82 korona
Erőállomási költségek	8 160,56 korona
Forgalmi eszközök szolgálati költsége	3 111,12 korona
Pálya és épületek fenntartási költsége	323 926,26 korona
Felsővezeték fenntartási költsége	561,44 korona
Teherforgalmi költségek	21 117,72 korona
Összesen	414 377,49 korona

A villamos üzemben 17 motorkocsi közlekedett, amelyekhez különösen az induló és érkező vonatokhoz csatlakozó járatoknál mellékkocsit kapcsoltak.

Az 1908. évi összes bevétel:

Személyforgalom	181 631,78 korona
Teherforgalom	24 010,42 korona
Összesen	205 642,20 korona

Az 1908. évi tiszta jövedelem az előző évi többlettel együtt: 63 104,08 korona volt. A szegedi közúti vaspálya rt. az újszegedi vonalat 1909. július 1-jén adta át a közforgalomnak. (2-3. ábra)

A következő hónapokban a villamosvasút menetrendje került az érdeklődés közepontjába. Többször foglalkozott már ezzel a sajtó, hangsúlyozta, hogy sokszor a közlekedés igényeit sem elégíti ki. Sok bírálat érte

a Kálvária úti kocsik közlekedését, mivel a kocsik rendszerint nem a Tisza Szálló elől indultak, hanem a Dugonics térről. A város tanácsa 1910 januárjában felszólította a villamosvasút igazgatóságát, hogy célszerűbb menetrendet állítson össze. Ebben az ügyben január 27-én Somogyi Szilveszter dr. főkapitány hivatalos helyiségében értekezletet tartottak, amin részt vett Balogh Károly tanácsnok és Tóth Mihály városi főmérnök és a vasúti és hajózási felügyelőség képviselője is. Tekintettel arra, hogy az újszegedi és a Kálvária utcai vonalon a legkisebb az utasforgalom, abban állapodtak meg, hogy a két vonalat összekötik. A hídról jövő kocsik a Kállay Albert utcán, Kelemen-, Kőlcsey- és Kárász utcán át haladnak a vasúti töltésig. Itt a kocsik a vonatok miatt sokat ácsorognak, ezért az utasok gyalog mennek át a vasúti töltésen és egy másik kocsiba átszállva jutnak el a temetőig.¹

A január 10-én 43726/1909.sz. alatt felterjesztett menetrendi javaslatot a vasúti és hajózási főfelügyelőség jóváhagyta és egyben értesítette a tanácsot, hogy a temetői és az újszegedi vonal egyesítése céljából szükséges vágányösszeköttetés tervét sürgősen terjeszse fel, és az egyesített vonal menetrendjét a műtanrendőri bejárásnál állapítják meg. A temetői vonalon az átszállás helyén megfelelő gyalogjárót kell építeni és az újszegedi vonalon a nyári hónapokban egy kocsi helyett kettő közlekedése indokolt.²

A Szegedi Napló február 13-án arról számolt be, hogy „a szegedi közúti villamostelepen egy új óriási dinamógépet helyeztek üzembe, ami éppen kétszer akkora fokozta a központi telep erő kifejtését, mint eddig volt... Ennek eredményeként a kocsik sűrűbben járatása és a szárnyvonalak meghosszabbítása könnyen eszközölhető. A szegedi közúti villamostelep úgy építkezés, mint felszerelés tekintetében, mint modern alkotmány, eddig páratlan az országban.”

A villamosvasút igazgatósága február



2–3. ÁBRA AZ ÚJSZEGEDI VILLAMOS A HÍDON ÉS AZ ERZSÉBET-LIGETBEN. A HÁT-TÉRBEN AZ 1883. AUGUSZTUS 1-JÉN MEGNYITOTT VIGADÓ DÍSZES TORNYA LÁTHATÓ (DEÁK ENDRE GYŰJTEMÉNYÉBŐL)

végén beadványban kérte a hatóságot, hogy a Petőfi Sándor sugárút 64. számú ház előtt feltételes megállóhely létesítését engedélyezze.³

A hálózat műszaki felülvizsgálatára 1910. március 16–17-én került sor. A minden részletre kiterjedő vizsgálat jegyzőkönyvében a hibajegyzék is megtalálható. (4. ábra)

A Magyar királyi Államvasutak képviselői azt kérték jegyzőkönyvbe venni, hogy „a villamosvasút közigazgatási bejárása alkalmával a bejárás alapjául szolgáló tervben feltüntetett vágányeltolás nem volt oly mérvű, hogy ez által az üzletvezetőségi épület előtt lebonyolítandó kocsiforgalom akadályoztassék... Az 1:2880 arányban készített terv nem volt alkalmas arra, hogy a csekély eltolást jól meg lehessen ítélni... mikor pedig kivitel közben arról győződünk meg, hogy a villamos vágánya oly közel jön épületünkhöz, hogy kocsijaink az út közepére szorulnak ki, tiltakoztunk s a városi hatóságnál is felszólaltunk, kívántuk egyben a vágánynak 1.0 méterrel kijebbi helyezését. Mivel tiltakozásunk hiába való volt, a műszakrendőri bejárás pedig e kérdést felülvizsgálatra utalta, újból kérjük a vágányok közbiztonsági szempontból

való kijebbi helyezését. E kívánságunk indoklásául még a gyalogjáró szűk voltára is rámutatunk. Az üzletvezetőségi épülettel egy vonalba eső Zsótér-ház sarkán levő megállóhelynél a villamosvasútra váró utasok a gyalogjárót a nap legforgalmasabb szakában annyira ellepik, hogy a gyalogjárók a kocsútra szorulnak ki. Mivel pedig itt a kocsut a Gedóba menő kocsik is keresztezik, a gyalogjáróknak a kocsútra való kiszorítása életveszélyes...

A Kálvária úti átjárónál tapasztalt hiányosságok

az alábbiak:

1. A feljáró téglalépcső támfala szétomlott.
2. A földszintes őrháznál a feljáró téglalépcső szétomlott, a konyhaajtó sarokpántjai lazák, a bejárati ajtó két betétje elrepedt.
3. A melléképületnél a tető cserepezése nem megfelelő.
4. A sütőkemencénél a tetőzet hiányos.
5. A sodronyvezeték csatorna és aknáinál a sorompó csatorna aknafedele hiányzik, a csatorna aknafalazatának vakolása kifagyott.
6. Az őrház melletti feltöltés hiányos.
7. Az őrház leltári felszerelési tárgyai hiányoznak.”



Május elején a tanács átírt a villamos társaságnak és Dorozsma község előljáróságához, amiben értesítette őket, hogy hajlandó a dorozsmai villamosvasút építésével kapcsolatos tárgyalásokat elkezdni. Egyben kérte őket, hogy e célból kiküldött képviselőiket nevezzék meg. A tanács arról is intézkedett, hogy a villamos kiépítéséhez szükséges ada-



tok rendelkezésre álljanak.⁴

Június 15-én olvasható a Szegedi Naplóban, hogy „Menjünk villamossal minden szerdán, pénteken és vasárnap az újszegedi moziba. Minden előadászon katonazene és új műsor. Kedvezményes jegyek kaphatók a Békei hírlapirodában.” Június 18-án már arról írt a lap, hogy a rendőrkapitányi hivatal jelentette a tanácsnak, átírt a mérnöki hivatalhoz és felhívta a villamosvasút igazgatóságát, hogy a villamos sínek mentén a burkolat több helyen besüllyedt. Ilyen süllyedések vannak a Jókai utcában, a Dugonics téren, a Kárász utcában, a Kölcsy utcában és a Petőfi Sándor sugárút torkolatánál. A közlekedési akadály miatt a rendőrség sürgős intézkedést kért. Június végén a villamos-társaság engedélyt kért a kereskedelmi minisztertől arra, hogy a Kálvária utca és Újszeged között összeköttetést létesítsen, továbbá arra, hogy a MÁRER-malomhoz, Bokor János malmához és a Keramit-téglagyárhoz iparvágányt létesítsen. Az első kérést a tanács a júniusi közgyűlés elé terjesztette, a második kérésre pedig azt javasolta, hogy az engedélyt adja meg a közgyűlés, de külön kedvezményre a kövezetvám és az illetékek kiadásánál az iparvasutat használó vállalatok ne számítsanak és a bruttó jövedelem öt százalékában részesedjen a város a kezdetektől fogva.⁵ Július 6-án arról írt a Szegedi Napló, hogy

„a villamosvasút síneinek öblei között rendkívül sok por, szemét gyülemlik fel különösen olyan helyeken, ahol építkezések folynak. Így a Batthyány-utcában a gyermekjátszó-hely mentén húzódó sínek öbleiben gyülemlik fel a sok malter-törmelék, homok. Azelőtt a villamos vasúttársaság alkalmazott olyan embereket, akik a sínek között felhalmozódott piszkot onnan

kitisztították. Ma ezeknek se híre, se hamva, de annál több nyoma van a szemétnek. Mikor a villamos végigszáguld az ilyen helyeken, egész szemét és por zuhany ömlik a járókelők arcába. Jól tenné a villamos vasúttársaság, ha a síneket ezután is tisztogatná. Vagy pedig locsoló kocsikkal kellene az ilyen helyeken napjában többször öntöztetni.”

Július közepén a városi mérnökség megkereste a tanácsot azzal, hogy a Széchenyi tér keleti oldalán a gyalogjáró mentén elhelyezett villamossíneket helyeztesse át a mérnökség által kijelölt végleges helyére, az úttest közepére. Megkereste még a tanácsot azzal is, hogy a Vörösmarty- és Deák utcában a villamos sínjeit emeltesse fel a járda magasságáig, ami az aszfaltozási munkával van összefüggésben.⁶

A mérnökség javaslata alapján a közgyűlés úgy intézkedett, hogy a Tisza Szálló előtt a gyalogjáró mentén elhelyezett síneket az úttest közepére kell áthelyezni. A villa-mostársaság megfellebbezte ezt a közgyűlési határozatot. Indoklásul felhozta, hogy a sínek az úttest szélén nem képeznek forgalmi akadályt, de az út közepén akadályozzák a forgalmat. Más vélemény szerint ez első hallásra lehet, hogy így van, de ha meggondoljuk, hogy a kifelé menő kocsik a bal, a befelé jövők a jobb oldalon haladnak, akkor a sínek az út közepén nem akadályoz-

zák a forgalmat.⁷

Azt is hangsúlyozták, hogy a villamostársaságot a szerződés minden kétséget kizáróan kötelezi arra, hogy az útü rendezéseknél bármikor szükségessé váló sínát-helyezéseket és az ezzel járó egyéb munkákat a saját költségén elvégeztesse.⁸

A villamostársaság fellebbezését a tanács elutasította és a határozatot mindenben jóváhagyta.⁹

1910. augusztus elején, havi búcsú napján történt, hogy a zsúfolt villamoscocik egyikében az ide zárandokoltak között ült egy bánáti ember a fiával. A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot. Történt azonban, hogy elálmélkodtak, és a Széchenyi téren nem vették észre a határvonalat és túl mentek egy állomással, és a Dercsényi-ház sarkán szálltak le. Azaz csak szálltak volna, ha a kalauz egy újabb szakaszjeggyel útjukat nem állja és a félpercnnyi útért 12 krajcárt vagy 24 fillért nem fizettet velük. A kalauz sapkáján a 34-es szám ékeskedett. Lehet, hogy megjutalmazza ezért a társaság, írta 9-én a Szegedi Napló.

Baj volt egyes megállóhelyekkel is. A Kelemen utcában például két villamos-megállóhely volt. Az egyiknél a rókusi, a másiknál a szegedi pályaudvar felé közlekedő kocik álltak meg. Az volt a baj, hogy a két megállóhely távol volt egymástól, és a vidékiek nem tudták, hogy melyik megálló mellett várják a kocsijukat. A Kelemen utcaiak akciót

Hiba megnevezése	Hibás szöveg	Hiba megnevezése	Hibás szöveg
1. A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	11. A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.
2. A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	12. A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.
3. A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	13. A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.
4. A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	14. A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.
5. A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	15. A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.
6. A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	16. A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.
7. A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	17. A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.
8. A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	18. A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.
9. A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	19. A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.
10. A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	20. A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.	A szegedi állomásról jöttek és szakaszjegyet váltottak, amely a szabály szerint a korzó végéig adja meg az utazási élvezethez való jogot.

4. ÁBRA A 24 PONTBÓL ÁLLÓ HIBAJEGYZÉKBEN A PÓTLÁS MÓDJÁT IS ELŐÍRTÁK

indítottak, hogy az Európa szálló melletti megállóhelyet helyezték át a Kelemen és Oroszlán utcák sarkára, és akkor szemben lesz egymással a két megállóhely.¹⁰ A villamossínek mentén levő állapotokról július 28-án az olvasható a Szegedi Naplóban, hogy „a napról napra érkező panaszok azt igazolják, hogy a villamostársaság figyelmen kívül hagyja a köz érdeket. A villamoscocik vígan szaladgálnak, de a szekerek és a fogatok keservesen zörögnek végig az utcákon. Egy-egy megrakott szekér úgy halad, mintha a tenger hullámain hanykolódó hajó volna. Hegyre föl, völgybe le, pedig csak az utcát keresztező villamossíneken ment keresztül a

kocsi. Annak idején, amikor a síneket lerakták a mérnökség javaslatára nem aszfaltozták körül a síneket, mert azt hitték, hogy az aszfalt nem bírja majd el a villamoskocsi által okozott rázkódást és tönkre megy. Ezért a sínek mentét trachit kövekkel rakták ki.¹¹ Azóta bebizonyosodott, hogy ez az intézkedés hibás volt, a kőkockákhoz fűződő remény nem vált be. A nagy súly és a rázkódás ezeket a köveket eltávolítja egymástól és azok a sarkukkal fölfelé meredve úgy a lovasjárművek, mint a gyalogjárók közlekedését hátráltatják, sok esetben veszélyeztetik. A villamostársaságnak kötelessége lenne a megrongálódott kövezetet kijavítani, de nem teszi, mert a mérnökség javaslatára szegélyezték azokkal a síneket. Bebizonyosodott, hogy a kőkockákkal való szegélyezés rossz, a városnak az újra burkoláshoz csak az anyagot kell biztosítani, a tanács pedig kötelezze a villamostársaságot, hogy a sínek mentén a kockakövet szedesse fel, és a helyüket aszfalttal öntesse ki.”

Bírálat érte a villamosvasút kalauzait is, akik körében „újabbán ízléstelen, bántó szokás kezd lábrakapni. Az egyes megállóknál pokoli kiabálást visznek véghez. Szép szavakkal, de ordítva csalogatják magukhoz az utasokat. Ezt eleinte csak neveletlenségnek tekintettük, de később kiderült, hogy a pótkocsival ellátott villamosoknál a pót- és főkocsi kalauza egymással elkeseredett küzdelmet vívnak a borraivalos utasokért. Felhívjuk az igazgatóság figyelmét erre az ízléstelenségre. Utóvégre is a villamos nem sós kifli, amit ordítva kell vételre ajánlani!”¹²

Időközben a dorozsmai villamos ügye is napirendre került. Augusztus 3-án Szeged, Dorozsma és a villamostársaság képviselői tanácskozásra ültek össze. Az augusztus 17-én tartott értekezleten Weiner Miksa, Rosenfeld Nándor, a szegedi villamostársaság igazgatója, Lázár György dr. szegedi polgármester és Dorozsma elöljárósága vett részt. Az értekezleten elhangzott, hogy a dorozsmai villamosvasút terv szerint 700 000 ezer koro-

nába kerül. Ebből 300 000 koronával Szeged város és Dorozsma járul a költségvetéshez. A terveket és a költségvetést kiadták Dorozsma községnek tanulmányozás végett. Dorozsma arra a kérdésre, hogy elvállalja-e a villamosvasút költségeihez való arányos hozzájárulást, azt felelte, hogy: nem! Pedig Dorozsma elsőrendű érdeke az lenne, ha a villamost minél előbb megépítenék, mindegyik fél hajlandó a reá eső kötelezettségeknek megfelelni, azt az újságíró sem tudta kikutatni, hogy ezzel kinek az akaratát tolmácsolták a kiküldöttek, de a dorozsmaiakét biztos nem. Feltételezték, hogy a Dorozsmán keresztül tervezett halas-szegedi vicinális keveredett ebbe az ügybe. A fejlődőképes községnek nagy lökést adna, ha egy húsz perces villamosvasút kötné össze Szegeddel, az pedig teljesen irreális, hogy vicinális közlekedés is lesz. Augusztus végén Kiskunhalas polgármestere átiratban kérdezte meg Lázár György dr. polgármestert, hogy milyen segítséget nyújt Szeged a halas-dorozsma-szegedi helyi érdekű vasút építéséhez? A polgármester válasza az volt, hogy a kérdéses vasút Szeged város érdekeibe ütközik, és így a város sem földterülettel, sem pénzzel nem járul hozzá a vasútépítéshez.

Szeptember 15-én a Szegedi Napló azt közölte, hogy „hónapok óta foglalkozik már a szegedi és a dorozsmai érdekelttség a villamos ügyével, ami rengeteg tárgyalás és összejövetel, értekezés és iratváltás után rosszabbul áll, mint valaha. Nem Szegeden múlik a dolog elhúzódása, nem is a dorozsmaiakon, de van Dorozsmán egy érdekcsoport, amely zátonyra akarja juttatni az eddigi eredményeket. A szeptember 16-ára kitűzött ülés elmarad, mert Dorozsma elöljárósága átiratot intézett Szeged város polgármestéréhez, amelyben nagy sajnálattal kijelentik, hogy bokros teendőik miatt nem jelenhetnek meg 16-án Szegeden. De az is benne van az átiratban, hogy „Dorozsma község a halas-mérges-dorozsma-szegedi vicinális

tervét akarja letárgyalni a halasi érdekelt-séggel.” Ez az ok már többet mond. Tehát Dorozsma már komolyan veszti a vicinális tervét. A villamossal minden 15 percben be lehet jutni Szegedre, a vicinális vonattal legfeljebb két-három alkalommal naponta. A villamosvasúttal együtt villanyvilágítást is kapna a község, amire így külön áldozhat, akár kétszer annyit is.” És ezzel egy darabig lekerült a téma a napirendről.¹³

1910. szeptember elején a városi tanács elhatározta, hogy a Hattyú utcai villamosvasúti megállóhelyet megszünteti és három új megállót létesít a gedói vonalon: a Szent György, Rózsa és Gyevi utcák sarkán.¹⁴

Szeptember végén a főkapitány előterjesztést tett a tanácsnak, hogy tűz esetén a villamossínek mellett elhelyezett vízcsapokat nem lehet használni, mert ha a tömlőket lefektetik a sínekre, a villamosközlekedést akadályozzák meg. A kérdést úgy lehetne megoldani, ha az ilyen helyeken felkapcsolható tömlőhidat alkalmaznának. Ilyenek beszerzését kéri. A tanács a villamostársaság hozzájárulásával fogja csak a tömlők beszerzését elrendelni, írta szeptember 30-án a Szegedi Napló.

1911. január közepén a Gizella téri villamosmegállót áthelyezték a Jókai utca végére, a Kálvária úton pedig a Bokor-malomhoz közelebb helyezték az ottani megállóhelyet.¹⁵

Január második felében történt egy hevívásáros napon, hogy egy tanyai asszony bejött a városba, és a tejfölt, túrót meg az egyéb eladni valót hamarosan eladta. Hazafele indult, és a Tisza Lajos körúton odasietett két úrhoz, és megkérdezte:

– Ugyan kérem, ez a tekintetes Tisza Lajos körút?

– Ez bizony, szülém.

– No, akkor jó helyön járok, mondta az asszony, és a garabolyát letette a földre. Ugye erre gyön a villamos is? – kérdezte.

Pedig a villamos éppen akkor állt meg mellettük, s a két úr már szállt is föl rá. Úgy

szóltak vissza nevetve: – Hát ez a villamos, szülém!

Az asszony örömmel kapta fel a garabolyát:

– Az ám, nini! No nézzék, én nem is láttam! – Írta ezt a kis történetet a Szegedi Napló január 19-én.

Január 28-án arról számolt be a lap, hogy a kereskedelemügyi miniszter február 14-én 9 órára Dubsky Alfréd dr. műszaki tanácsos felügyelete alatt elrendelte a szegedi közúti vaspálya Kálvária-temetői vonalának az újszegedi vonallal való összekötése céljából tervezett vágányának, valamint a temetői vonalból való kiágazással a Bokor János féle gőzmalomhoz, az Erzsébet rakparti vonalból való kiágazással Pick és Tóbiás szegedi építési vállalkozók telepére,¹⁶ a temetői vonalból való kiágazással a szegedi keramit- és műtéglagyár részvénytársaság telepére, a vágóhídi vonalból való kiágazással a katonatelepre, innét a Kertész és Kővári, valamint a Wolf és Társa cégek téglagyártelepére vezető iparvágányok közigazgatási bejárását.

A XXVI. rendes közgyűlésen, 1911. március 19-én, a tervezett bővítésről az alábbiak hangzottak el:

„A közgyűlés az igazgatóság indítványához képest egyhangúlag hozzájárul a Dugonics tér–temetői vonal és a Széchenyi-tér–újszegedi vonalnak szerves összekapcsolása céljából előállítandó összekötő ív, valamint a teherforgalmi célokra szolgáló öt iparvágány, nevezetesen:

I. A Márer-féle gőzmalomhoz,

II. A cserepesi téglagyárhoz és ciroktelephöz,

III. A keramit- és műtéglagyárhoz,

IV. A Bokor-féle gőzmalomhoz és

V. A Pick- és Tóbiás-féle raktári telephez vezető iparvágányok létesítéséhez, és felhatalmazza az igazgatóságot a tervezett vágánykapcsolat, valamint a felsorolt iparvágányoknak az 1911. február hó 14-én tartott közigazgatási bejárás alapján eszközözlendő

kiepítésére oly módon, hogy a fent említett vágánykapcsolatot, valamint az iparvágányok létesítése által felmerülendő kiadásokat, amennyiben ezek a rendes tartalékalapból fedezést nem nyerhetnek, egyelőre egy függő adósság alakjában fedezze...”

Március végén Goldschmidt György dr. törvényhatósági bizottsági tag indítványozta, hogy a Tisza Lajos körút aszfaltozásával egyidejűleg helyezték át a közúti villamos sínjeit a járda mellől az úttest közepére a Károlyi utcától a Dugonics térig. Jelenleg a sínek csak pár centire vannak a piactól és a személybiztonságot nagyon veszélyeztetik. Mint mondta: később a sínek áthelyezése sok költséggel járna.¹⁷ (5. ábra)

Április 28-án közölte a Szegedi Napló, hogy a közúti villamos vasúttársaság értesítette a város tanácsát, hogy a fővonalon ezentúl a kocsikat öt perc helyett négy percenként indítják.

1911 júniusában a polgármester érintkezésbe lépett a villamostársasággal a villamoskocsik tisztántartása és befestése ügyében. A társaság igazgatósága megígérte, hogy a kívánságot teljesíti.¹⁸

Június végén a közúti villamostársaság ártírt a város tanácsához, hogy a Széchenyi tér északi részén a MÁV üzletvezetőségétől a kir. Törvényszékig a villamossíneket áthelyezi az úttest közepére. A sínek a mostani elhelyezésükben akadályozzák a közlekedést. A sínek áthelyezésével kapcsolatban a mérnöki hivatal azt javasolta, hogy a sínek melletti útvonalat aszfalttal búrkolják, hogy az egész búrkolat a Széchenyi térivel azonos legyen.¹⁹

Szeptember 3-án arról számolt be a lap, hogy „a közúti villamostársaság szeptember 5-ére ígérte az újszegedi-temetői vonal összekötését. A Kelemen utcai kanyarodónál éjjel-nappal folyik a munka, hogy határidőkre elkészüljenek.



5. ÁBRA A MÁV ÜZLETVEZETŐSÉG DOLGOZÓI A PIAC ÁTHELYEZÉSÉRT KÉRTÉK, MERT A LÁRMA ZAVARTA A HIVATALNOKOK MUNKÁJÁT

1911. október 4-én megszökött a „Pálfi” nevű mozdony. A jó öreg, sok viszontagságon keresztül ment mozdony gondolt egy nagyot és merészet, vénhedt izmainak minden erejét összeszedve kidobta zárószelepét és ötven kilométeres sebességgel nekiindult a városnak. Karcsú öreg teste recsegett és ropogott, amint nagy sebességgel száguldott a síneken. Szerencsére Takács Kálmán szerelő ott volt rajta és nem veszítette el lélekjelenlétét s minthogy másként nem tudta megállítani a gépet, kinyitotta a gőzcsapot, és az összes gőzt kiengedte a megvadult masinából. Az öreg mozdony erejét veszítve a vámház előtt megállott. Éppen ideje volt, mert ha még pár métert bírja szusszal és gőzzel, neki szaladt volna a rókusi állomás felé közeledő, utasokkal teli villamosnak, amiből nagy szerencsétlenség származott volna. A rendőrség a városi mérnöki hivatallal megvizsgáltatja a gépet, és ha a mérnökség hibát talál a szerkezetben, minthogy a mozdonyt nem lehet megbüntetni, a tulajdonosát büntetik meg.²⁰

Október 14-én közölte a Szegedi Napló, hogy „az éjjel a Dugonics téren leszakadt a telefonvezeték és ráesett a villamosvasút vezetékére. A két drót érintkezése következtében hatalmas láng csapott elő. A rendőrőrszem egy fadarabbal lepiszkálta a telefondrótot a villamos vezetékeről és egy fához kötötte, nehogy valami szerencsétlenséget idézzon elő. A vezetéket ma délelőtt rendbehozták.”

November elején a tanács felhívta a villamostársaságot, hogy 24 óra alatt teljesítse a Kossuth Lajos sugárút és a Tisza Lajos körút keresztezésénél és a vízműtelep előtt szükségessé vált sínáthelyezést. A társaság ezt eddig nem teljesítette, ezért 50 koronára megbüntették. A késedelem minden további napjára utólag fogják a bírságok kiszabni.²¹

November elsején olvasható a lapban, hogy régen beszéltek, hogy holnaptól kezdve a belvárosi temetőbe menő villamosok Újszegedről indulnak. A hírből eddig csak az valósult meg, hogy az újszegedi vonalat be-

kapcsolták a temetői vonalra. A közigazgatási bejárás is megtörtént, de a kocsikat még nem újszegedről indítják, hanem továbbra is a Dugonics térről. A társaság csak a jövő tavasszal akarja az újszeged-temetői vonalat átadni a forgalomnak. Indoklásul azt hozták fel, hogy télen az újszegedi vonalon nincs forgalom és ezért nem szükséges a kocsik közlekedtetése. Más probléma is volt a villamossal. A száguldó villamosok olyan rettenetes porfelhőt kavartak, hogy az percekig beborította a látóhatárt. De a posta- és magánautobusok is a sínek között választották száguldásra legalkalmasabb területnek, így sűrűn keletkezett újabb porfelhő. Egy kis vizet kértek az adófizető polgárok ezekre az utakra.²² Más helyen csikorgott a villamos. Nem a fagytól, nem a hidegtől, hanem azért mert igen gyatra a vágányoknak a kövezethez való illesztése. Van olyan hely, ahol a villamuskocsi súrolja a köveket, miközben éktelen csikorgással bosszantja a járókelőket. Ilyen hely a Kelemen utcában Cserzy Mihály fodrászterme és Paral Pál hentesüzeme előtti vonalon is van néhány méteren. Hónapok óta csikorog ott a villamos és a kocsik is rongálódnak. Csoda, hogy a társaság ha már a közönséget nem, legalább saját vagyonát megkímélné, írta a Szegedi Napló november 18-án.

December elején új villamos megállóhelyet kértek a móravárosiak a temetői vonalon a Katona utca sarkán.²³

December 22-én arról írt a Szegedi Napló, hogy „a jövő év tavaszán nagy átalakítások történnek a szegedi villamostársaság vágóhid-felsővárosi népliget vonalán. A kocsik rövidebb időközben indulnak és több kitérőre lesz szükség. A gedői vonalon eddig 12 percenként indultak a kocsik. A megnövekedett forgalom miatt 1912 márciusától hat percenként közlekednek. Négy új kitérőt terveznek a gedői vonalra. Új kitérő lesz a Közvágóhid és a Petőfi Sándor sugárúti kitérő között, a Petőfi Sándor sugárúti és a Tisza Lajos körúti, a Tisza Lajos körúti és a

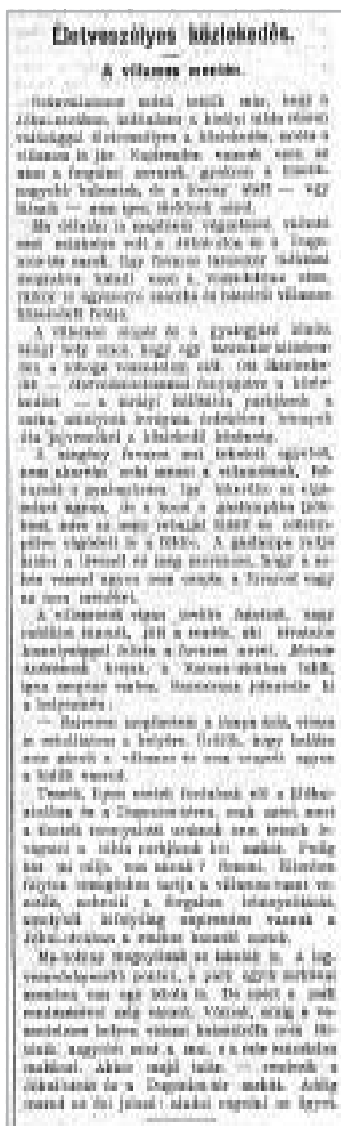
Szent György utcai kitérő, valamint a Szent György utcai és a Gedői mulató között. Ekkor közölte azt is a lap, hogy a társaság ezentúl a színháztól az előadások befejezésekor a város minden irányába kocsikat indít. A ko-csik oldalán reflektor mutatja a közlekedés irányát.

A Szegedi Napló a villamosvasút baleseteiről azzal a nem titkolt céllal is részletesen beszámolt, hogy felhívja a lóvasúthoz szokott közönség figyelmét az új veszélyforrásra. Az alábbiakban kivonatosan ezekből az írásokból válogattunk. (Zárójelbe a megjelenés napját tettük, 6-7. ábra.)

• Ma reggel hat óra után a vágóhídnál a város felé haladó 8-as számú villamos a Petőfi Sándor sugárút és a Rákóczi utca sarkán elgázolta Makra Ferenc Paprika utcai lakos kocsiját. A kocsi felborult, Makrát a mentők kórházba szállították. Sérülése nem életveszélyes. A villamos vezetője csengetett, fékezett. Az elgázolás idején még erősen sötét volt. (1910. I. 20.)

• Szeged állomás előtt ma délután egy órakor a villamos összeütközött a 36-os számú egyfogatú bérkocsival. A bérkocsi felfordult és a benne ülő Popper Mór szegedi bőrkereskedő és felesége, valamint a kocsis lezuhant a földre. Szerencsére az ijedtségen kívül nem történt nagyobb bajuk, de a kocsi nagyon megrongálódott. A rendőrség vizsgálatot indított

A közúti személyszállítás története



6-7. ÁBRA A LÓVASÚTHOZ SZOKOTT LAKOSSÁG NEHEZEN ALKALMAZKODOTT A „ROBOGÓ VESZEDELEMHEZ”

annak kiderítésére, hogy kit terhel a felelősség. (1910. II. 3.)

• A 18. számú villamos, aminek a vezetője Klein János volt, a rókusi állomás felé haladva a Kosuth Lajos sugárút végén elütötte Dudás Györgyné 60 éves asszonyt, akit életveszélyes sérülésekkel szállítottak kórházba. A szemtanúk szerint a villamos vezetőjét nem terheli felelősség. Az öregasszony ugyanis ittas volt, amikor a villamos a közelébe ért, a csengetés ellenére akart átmenni a síneken. (1910. II. 24.)

• A 21. számú villamoskocsi, melyet Németh Kálmán vezetett, teljes sebességgel haladt a városból Újszeged felé. Rendes körülmények között ennek a kocsinak a híd végénél meg kell várni az újszegedi felől jövő kocsit, mert Újszegeden csak egy vágány van. Németh azonban figyelmen kívül hagyta az előírást és tovább vezette a villamost. Alig fordult be a villamos a népliget felé, ahol a kanyarulat miatt nem lehet előre látni, szembe jött vele a 16. számú kocsi, melyet Fekete Károly vezetett. Amikor a vezető a bajt észrevette, teljes erejűvel fékeztek, de

hiába. Hat óra 27 perckor hatalmas robajjal összeütközött a két kocsi, a 16. számú kisiklott, és mind a két kocsi ablaka, berendezése összetört. Az utasok rémülten ugráltak ki és iszonyatos pánik keletkezett. Többen köny-

nyebb sérülést szenvedtek, a társaság kára mintegy ezer korona. Németh Kálmán ellen, aki a balesetet okozta, megindították az eljárást. (1910. V. 7.)

• Szombaton este a Híd utca torkolatánál Velesztin Száva szőregi földműves kocsijával neki hajtott a 12. számú villamosnak. A kocsi-rúd betört egy ablakot, más baj nem történt. Az összeütközés azért történt, mert Velesztin sebesen hajtott. Ellene kihágás miatt eljárást indítottak. (1910. V. 24.)

• Vasárnap délután a 14. számú villamoskocsi nekiment az előtte menő 6-os számú kocsinak, mert a kocsivezető későn fékezett. Az összeütközés nagy rémületet keltett az utasok között, baleset azonban nem történt. A hátsó kocsi ablakai betörték. A kocsivezető ellen büntető eljárást indítottak. (1910. VI. 28.)

• Egy cserepekkel megterakott kocsi haladt a királyi tábla sarkán a Jókai utca felé és jött közvetlenül utána a villamos. A terhes kocsi nem tudott kitérni a villamos elől és a kétségbeesett kocsis felhajtott a járdaszigetre, ahol a kerék összeroppan, ő pedig fejfel bukott alá s a lovat a villamoskocsi elütötte. Ez nem történt volna meg, ha az Eötvös utca megnyitása megtörtént volna. (1910. VII. 2.)

• A villamos mentén több olyan hely van, melyen a kocsiközlekedés a besüppedt



kövezet miatt igen nehéz. A mérnökség figyelmébe ajánljuk. (1910. VII. 3.)

• A bérkocsi és a villamos. A 24. számú villamos a posta előtt elütött egy bérkocsit. Az összeütközésnek az volt az oka, hogy a kocsis későn vette észre a közeledő villamost és így nem térhetett ki előle. A kocsis kiugrott a kocsiból, kissé megütötte magát, de nagyobb baj nem történt. A kocsi viszont alaposan megrongálódott. (1910. VIII. 4.)

• A Petőfi Sándor sugárútra hét óra tájban egy üres fuvaros kocsi fordult vágatva a Földvári utcából. Éppen akkor jött a 8-as számú villamoskocsi, melynek az örült vágóban haladó fuvaros kocsi nekiment és az ablakát betörtte. Szerencsére az utasok nem sérültek meg. Mihelyt azonban a kocsi kiszabadult, a fuvaros a büntetéstől való félelmében a Petőfi Sándor sugárúton kifelé elvágatott. Éppen a villamoskocsin volt két polgári rendőr, akik közül az egyik elkérte a közönség közt levő egyik fiútól a biciklijét és utána eredt a menekülő kocsinak. A kocsi az utcákban tekervényes utak után a lóversenyteri

itató kútnál állt meg. Gazdája, Papdi Ádám, Pásztor utca 13. szám alatti fuvaros be volt rugva, de azért annyi esze volt, hogy rögtön tagadta azt, hogy ő lett volna a tettes, és a polgári rendőrré bicskát fogott. Hatóság elleni

erőszak büntette és kihágás miatt felelősségre fogja vonni a rendőrség. (1910. IX. 21.)

- Tegnap reggel a Batthyány utcában a 15. számú villamoskocsi elütötte Boldizsár Mihálynét, aki az est folyamán a kórházban meghalt. A rendőrség erélyes vizsgálatot folytat a szerencsétlenség okának kiderítésére. (1910. X. 30.)

- Ma délután fél kettő órakor a Széchenyi téren dolgozott Juhász Péter 21 éves napszámos az aszfaltozási munkán, amikor a 12. számú villamoskocsi jött Újszegedről. Ez elől az utolsó pillanatban hátralepett, de éppen a Rókus felől jött a 20. számú villamoskocsi, amelynek a lépcsője a 12. számú kocsira lépett. Szerencse a szerencsétlenségben, hogy mind a két kocsira lassan haladt, és azonnal megállt, mert így Juhász csak a fejét ütötte meg és a jobb keze három ujját sérült meg. A mentők a kórházba szállították. A balesetet a sérült vigyázatlansága okozta. (1910. XI. 17., 8. ábra)

- Ma délelőtt a 14. számú villamosnak neki ment a Tisza Lajos körúton a leányiskolánál Patyi Lajos fuvaros. A kocsira rúdja két

ablakot betört, egyéb baj nem történt. Patyi ellen kihágási eljárás indult. (1910. XI. 26.)

- Ma reggel hat órakor a Kossuth Lajos sugárúton a rókusai iskola előtt elgázolta a villamos Gyulai György 75 éves napszámost, aki a templomból jövet akart a síneken átmenni. A rókusai állomás felé ment a 9-es számú villamoskocsi, amely meglökte az öregot, mire elesett és kisebb zúzódásokat szenvedett. A vezető csengetett és azonnal megállt, ennek köszönhető, hogy nagyobb baj nem történt. (1910. XI. 27., 9. ábra)

- Ma reggel fél nyolc előtt a Kálvária úton kifelé haladt 2-es számú villamoskocsi, amelyet Klubiczka Mátyás vezetett, és befelé jöttek a városba a tanyai szekerek, amelyek hetivásáros napokon egészen megtöltik a Kálvária utcát. A Katona utca kereszteződésénél egy kisfiú szaladt gyorsan a villamos felé. A vezető észrevette, hogy a fiú a síneken akar áthaladni, csengetett, fékezett, de már késő volt. Telefonoztak a mentőkért, azok azonnal a helyszínen teremték, de csak a halál beálltát tudták megállapítani. A 11 éves fiút Csóti Lajosnak hívták, a rendőrség pedig szigorú vizsgálatot indított.

Délután 5-6 óra között a 10. számú villamoskocsi, amelyet Benke Pál vezetett, a Petőfi Sándor sugárúton haladt kifelé. A Rákóczi utca kereszteződésénél neki hajtott a villamoskocsinak Kovács Károly kocsis, aki a fűrésztelepről hozott fát. A kocsira a villamos három ablakát betörte. A nyomban megjelenő rendőr megállapította, hogy mind a két kocsis hibás, mert a villamosvezető elmulasztotta a csengetést, Kovács Károly pedig sebesen hajtott. Mindkettőjük ellen kihágási eljárást indítottak. (1910.



8. ÁBRA A SZÉCHENYI TÉRI VILLAMOSVÁGÁNYOK A VÁRÓHELYISÉGGEL ÉS AZ 54. SZÁMÚ VILLAMOSKOCSSAL. AZ SZKV AZ EREDETILEG ZÁRT SZEKRENYŰ PÓTKOCSI A KKM 87886/1910. SZ. ENGEDÉLYE ALAPJÁN MOTORKOCSIVÁ ÉPÍTETTE ÁT



9. ÁBRA A RÓKUSI TEMPLOM KÖRNYÉKÉN AKKOR SEM VOLT MINDIG ILYEN GYÉR A FORGALOM

XII. 11.)

• A Tisza Lajos körúton a Petőfi Sándor sugárút felé haladt a 9. számú villamos. A Polgár utcából jött ki Nákó Sándor gróf automobilja, melyben vendégek ültek. Mindkét jármű teljes sebességgel jött és a kocsivezetők éberségén múlt, hogy az összeütközés előtti pillanatban mind a két járművet sikerült megállítani. Így a nagyobb ijedtségen kívül más baj nem történt. (1911. I. 11.)

• A Kossuth Lajos sugárúton a villamosvasút 9. számú kocsija tegnap elütött egy holtrészeg embert. Az illető csak ma tért magához, hogy a rendőrség a kihallgatást foganatosíthassa. A sérült Gévai Károly, adonyi henteslegény, akit saját vigyázatlansága miatt ért baleset. Délután két órakor meghalt a kórházban. (1911. II. 4.)

• A 7. számú villamoskocsi a közúti hídon felborította Ziffer Alfréd dr. kocsiját. A rendőrség megállapította, hogy a balesetet Tari István kocsivezető vigyázatlansága idézte elő és megindította ellene az eljárást. (1911. II. 12.)

• A Kelemen utcában a postakocsi kereké a villamosínek közé szorult. Közben jött a villamos, csöngetett, a lovak megijedtek, nagyot rántottak a kocsin, aminek a kereké eltört, a kocsi pedig nagy ívben a földre repült. A villamos vezetője, Bari Antal gyorsan fékezett, nem is történt nagyobb baj, minthogy a villamosnak is betört az ablaka. A sebesült kocsist a mentők a kórházba szállították. (1911. III. 11.)

• Ma délután négy órakor a 2. számú villamoskocsi a Klauzál téren neki ment egy söröshordókkal megrakott kocsinak. A villamoson utazók nagy ijedtségén kívül szerencsére más baj nem történt. A söröskocsi és a villamos nyugodtan tovább haladt. (1911. III. 25.)

• Ma délelőtt a Kossuth Lajos sugárúton borzalmas villamos elgázolás történt. A rókusai állomás felé haladó 7. számú villamoskocsi a rókusai rendőrlaktanya előtt elütött egy öreg földműves asszonyt. A kocsit Szekeres Ferenc vezette. Az elgázolt öregasszony az iskola felől jött át a kocsúton, a karján egy kosár, megrakva mindenfélével, melynek súlya alatt görnyedezett. Az asszony nem figyelt a villamosra, a sín pár közé lépett, a kocsivezető csengetett, majd kiabálni kezdett. Az asszony, aki bizonyára nagyothalló volt, ügyet sem vetett semmire. A villamos elütötte az öregasszonyt, a kocsi a fején és a gyomrán ment keresztül, bal lábát visszacsavarta a fejéhez, jobb lába pedig a hátsó motorra csavarodott. A borzalmas halált halt asszony tetemét csak úgy tudták összeszedni, hogy a villamoskocsit emelőgéppel a levegőbe emelték. A rendőrség szigorú vizsgálatot indított, hogy a borzalmas szerencsétlenségért kit terhel a felelősség. (1911. IV. 2.)

• Tegnap délután könnyen végzetessé válható villamos összeütközés történt Újszegeden. Két villamoskocsi ütközött össze a templom előtt. A két kocsi súlyosan megrongálódott. Csak a vezetőknek köszönhető, hogy emberéletben nem esett kár. (1911. VI. 25.)²⁴

• Vasárnap délelőtt majdnem végzetes baleset történt a Kossuth Lajos sugárúton. A Petres utcából jött a Kossuth Lajos sugárútra Dékány András hentes és mézsáros kocsija, amelyen csak egy 12 éves fiú ült, ő hajtotta a lovat. Amikor befordult a sugárútra, akkor jött a rókusi állomás felől a 2-es számú villamos. A fiú azt gondolta, hogy még keresztül tud hajtani a síneken a villamos előtt, rávágott a lovára. A villamos azonban elkapta a koci hátulját és felborította. A gyerek kiesett a kocsiból, szerencsére nem történt komolyabb baja. A rendőrség megállapította, hogy a balesetnek a fiú az oka. (1911. IX. 26.)

• Ma délután öt órakor megakadt a villamosforgalom a rókusi pályaudvar felé. A forgalom megszűnését az okozta, hogy a Mayer-Ungar palota előtt Perl szállítónak egyik kocsijából kiesett az első kerék és a koci ott leesett a földre. Jó fél óra telt el, amíg a hosszú stráfkocsit üzemképesé tudták tenni és a villamosok folytathatták útjukat a türelmetlen utasokkal. (1911. X. 17.)

• Ma délután nagy csődületet okozott a Kárász utca és a Kölcsény utca keresztezésénél egy villamoskocsi és a Royal szálloda automobiljának összeütközése. Az automobil a szálloda előtt jött ki a Kölcsény utcából, amikor az utca másik végén befordult a villamoskocsi, amivel az automobil összeütközött. Szerencsére nagyobb baj nem történt. (1911. XI. 30.)

• Nagy riadalmat keltett vasárnap délelőtt a rókusi pályaudvar előtt egy villamoskocsi kisiklása. A Szeged pályaudvar felől jövő 19. számú villamoskocsi közvetlenül a rókusi végállomás előtt kiugrott a vágányokból. A kocsivezető teljes erővel fékezett és

megállította a kocsit, amelyen ötven ültek. Az utasoknak az ijedségen kívül semmi bajuk nem történt. A kisiklásért senkit nem terhel felelősség. (1911. XII. 27.)



A Szegedi Naplóban 1912-ben a villamosvasúttal kapcsolatos első hír egy baleset. A Csongrádi Takarékpénztár előtt levő megállónál Molnár Mária leugrott a mozgásban levő kocsiról, a síkos járdán elcsúszott és a jobb lába a villamos alá került. A 6-os számú villamoshoz kapcsolt 52-es számú pótkocsi kereke a lába fejét levágta. Súlyos sérüléseivel a kórházba szállították. A rendőrség megállapította, hogy senkit nem terhel felelősség. (1910. I. 3.)

A következő hír is baleset. Vasárnap délelőtt a Dugonics téren a 20-as számú villamos összeütközött egy bérkocsival. A bérkocsi rúdja a villamos három ablakát kitörte. Vizsgálják, hogy kit terhel a felelősség. (1912. I. 16.)

Januárban elkezdték a Tisza Lajos körút 46. számú telken a Gazdasági és Iparkamara palotáját építeni. Az itt levő villamosmegállót a sok építkezési anyag miatt a villamosállomás ideiglenesen áthelyezte a legközelebbi dróttartó oszlophoz. (1912. I. 19.)

Szintén januárban történt, hogy egy vidéki csősz jól felöntött a garatra és amikor hazafelé ballagott, a Petőfi Sándor sugárút végén hanyatt feküdt a villamos síneken azzal az elhatározással, hogy ott elgázoltatja magát. Szerencsére este tizenegy óra tájban már nem közlekedett a villamos, éjfél felé pedig egy rendőr megtalálta és bekísérte a városhozára, ahol kialudta magát és kijózanodva hazament. (1912. I. 26.)

Februárban arról is lehetett hallani, hogy Szentmihályteleknek villamosvasúti összeköttetést ígértek Szegeddel, de ezt többen nem látták megvalósíthatónak. (1912. II. 11.)

Február 12-én reggel az újszegedi hídon

a 12. számú villamосkocsi összeütközött Jeromov Brankó gazdálkodó kocsiával. A parasztkocsi hátsó tengelye eltört. Ember nem sérült meg. Jeromov ellen vigyázatlan hajtás miatt a rendőrség megindította az eljárást. (1912. II. 13.)

Február közepén a közgyűlés úgy határozott, hogy a Széchenyi tér északi részén, a törvényszéktől a Máv üzletvezetőségig húzódó villamосsíneket áthelyeztetni az út közepére. Mielőtt a munkához kezdenének, a kereskedelemügyi miniszter át akarja nézni a terveket. A tanács felküldte az iratokat, de valószínű, hogy a miniszter a szegedi üzletvezetőség érdekében akar az ügybe beleszólni. Az üzletvezetőség épülete előtt megálló bérkocsik vagy a kocsiúton, vagy a villamосsínen álltak meg, ezért kérték a villamосsínnek középre helyezését. (1912. II. 17.)

Február végén a Lőwy-féle fűrészgár kocsisa a közúti hídon leszállt a kocsijáról, hogy a hídvámot kifizesse. A kocsival a villamосsínnek között állt meg és éppen akkor ment arra a 9-es számú villamосkocsi, amit a vezető már nem tudott lefékezni, nekiütött és erősen megrongálta a kocsit. A lovaknak nem esett bajuk. (1912. II. 27.)

A tanács már régebben felhívta a villamостársaság figyelmét arra, hogy a sínek mellett az utat hozza rendbe. A társaság a többszöri sürgetés ellenére sem tett még eleget ennek a kötelezettségének. Március elején a mérnökség jelentést tett a tanácsnak arról, hogy a Széchenyi téren és a Bástya utcától egészen a Gizella térig a villamосsínnek mellett süppedések, gödrök és esős időben vízállások vannak. Ezek a közlekedést botrányossá teszik. A tanács szigorúan felhívta a villamостársaságot, hogy ezeket a mizériákat szüntesse meg, a munkához nyolc napon belül fogjon hozzá és harminc napon belül fejezze be. Ellenkező esetben megkezdődik a szerződésileg előírt bírság. (1912. III. 5.) Ezekben a napokban érkezett

meg a kereskedelemügyi miniszter leirata is, amelyben jóváhagyta az Újszeged–Kálvária utcai villamосvonal összekötésére vonatkozó közgyűlési határozatot és engedélyezte a tervezett iparvágányokat is. Szomorú hír volt, hogy az 53. számú villamосkocsi a Tisza Lajos körúton halálra gázolt egy felügyelet nélkül hagyott gyermeket.

Március 11-én este zavar keletkezett a villamосközlekedésben. Félóráig nem jártak a kocsik a Dugonics tértől a rókusi állomásig, mert leszakadt a posta távirdavezetékének védőhálózata, és ráesett a villamос vezetékére. (1912. III. 12.)

A Szegedi Közúti Vaspálya Részvénytársaság 1912. március 16-án tartotta XXVII. rendes közgyűlését, ahol a többiek között elhangzott, hogy „Az önök által jóváhagyott, a temetői és újszegedi vonalak szerves összekapcsolását célzó összeköttetést a kormányhatalom hozzájárulásával eszközöltük és a műszakrendőri bejárás után az 1912. év tavaszán a forgalomnak átadjuk. Ezen vágány-összeköttetésből eredő költségek a rendes beruházási tartalékalapból nyerneк fedezetet...”

A teherforgalom kiterjesztését célzó iparvágányok előállítási költségeinek fedezése tekintetében sem a város, sem a kormány nem járult hozzá ahhoz, hogy ezeknek a tartalékalapból nyerjenek fedezést, úgy, hogy ezek egyelőre mint pótoberuházások, egy külön rövidlejáratú, függő kölcsön alakjában szereplő alap terhére nyerneк fedezést.

A Közvágóhíd–Felsővárosi vonalon a növekvő szükségletek miatt négy új kitérőt kell építeni, és akkor a 12 percnyi menetidőköz 6 percre lesz leszállítható... A jelenleg 29 motorkocsiból és tíz pótkocsiból álló járműparkunkat 8 motor és 6 pótkocsival szándékozunk felemelni... A kocsilétszám szaporítása miatt bővíteni kell a kocsiszínt, valamit a fokozott áramfogyasztásnak megfelelően a gőz- és áramfejlesztési berendezést is...

A közgyűlés egyhangúlag elfogadta az igazgatóság ajánlatát a Tisza Lajos körúti vonal kiépítésére és villamos üzemre való berendezésére, a Gedó-közvágóhíd vonalon négy kiterő beiktatására, a kocsilétszám fel-emelésére 8 motor és 6 pótkocsi beszerzésével, és az áramfejlesztő telep nagybővítésére. Meghatalmazza az igazgatóságot, hogy a tárgyalásokat kezdeményezze és a munkálakat végezze oly képp, hogy 60 000 korona keretén belül a felmerülő költségek, melyek egyelőre függő adósságból nyerne fedezetet, annak idején végleges fedezet céljából egy későbbi közgyűlés elé terjesztessenek...”

A közgyűlésen az is elhangzott, hogy „minden öndícséret nélkül rámutathatunk azon erős impulzusra, melyet villamos üzemünk a város építésére, kulturális és gazdasági fejlődésére gyakorol... A város építése és rendezése terén mutatkozó stagnálás után az utóbbi három évben élénk építési kedv fejlődött úgy a város központjában, mint az addig különösen elhanyagolt külvárosi részekben, amelyek a villamos üzem által nyíltak meg a közforgalomnak...”²⁵

A fejlődés a villamosvasút forgalmában is megfigyelhető:

Év	Utasszám/fő
1907	1051214
1908	1298504
1909	2958359
1910	3459891
1911	4009574
1912	4328247

Az utasforgalom nagysága a bevétel alapján például 1911-ben az alábbi volt: Az összes bevétel 544 543,42 korona, ami vónalanként %-ban a következőképpen oszlott meg:

Fővonal	66,9%
Gedó-közvágóhídi vonal	22,5%
Temetői vonal	6,0%
Újszegedi vonal	4,6%

A villamoskocsik ebben az évben 1 208 526 kocskilométert teljesítettek.

A teherforgalom lényegesen nem emelkedett. 1907-ben 35565, 1911-ben 39594 tonna volt, ami az utóbbi évben 41643,60 korona bevételt eredményezett.

Az 1911. évi üzemköltségek az alábbiak voltak:

Központi igazgatási költségek	63 582,24korona
Menetszolgálati költségek	78 761,93korona
Áramfejlesztési költségek	66 953,92korona
Járművek fenntartási költsége	51 180,68korona
Pálya és épületek fenntartási költsége	36 590,52korona
Légvezeték fenntartási költsége	8 450,88korona
Teherforgalmi költségek	22 534,99korona
Adó	27 743,78korona
Összesen	355 798,94korona

Az összes bevétel

Személyforgalom	544 543,42korona
Áruforgalom	41 643,60korona
kamatok	3 150,36korona
Összes bevétel	589 337,38korona

Az összes kiadás 355 798,94 korona

1911. évi nyereség 233 538,44korona



Március végén azt közölte a Szegedi Napló, hogy több irányból érkezett kérést tesz szavá, amit igen ajánlatos volna, ha a villamostársaság megvalósítana. Az a kérés, hogy felsővárosról indítsanak közvetlen kocsikat egyelőre Szeged állomásra, később talán a rókusai állomásra is. A megnövekedett forgalom és a közönség érdeke ezt megkíváná, és kétségtelen, hogy a villamostársaságnak sem jelentene terhet a közvetlen kocsik járatása. (1912.III.29.)

Április elején a tanács felhívta a villamostársaságot, hogy az éves forgalma elérte azt a szintet, amelynél a szerződés szerint

kötelezve van a hálózat bővítésére. A tanács előírása az volt, hogy a társaság a Tisza Lajos körúti vonalat teljes hosszában építse ki és a munkát június elsején kezdje meg. (1912. IV. 6.)

Április közepén Szécsi Márton törvényhatósági bizottsági tag panaszos beadványt intézett a város tanácsához, melyben elmondta, hogy március 30-án a Boldogasszony sugárúton a Galamb utca sarkán fel akart szállni a leányával egy villamosra, de a kalauz durván rátámadt és nem engedte, hogy a kocsira felszálljon. Szécsi azt állította, hogy a „Megtelt” jelzőtábla nem volt lebecsátva, így a kalauznak nem volt joga őt megakadályozni a kocsira való felszállásban. A kalauz és a kocsivezető ellenben azt vallották, hogy a kocsi tele volt utassal, ezért nem engedték fel Szécsi Mártont és leányát. A tanács kiadta az ügyet a rendőrségnek, hogy tüzetesen vizsgálja ki az esetet, és az eredményről tegyen jelentést. (1912. IV. 16.)

Szintén április közepén tárgyalta az ügyesség két villamosvasúti alkalmazott bűnügyét. Két évvel ezelőtti karambol miatt kellett felelniök Lázár István villamosvezetőnek és Dupák János kalauznak, akiket az ügyesség gondatlanságból okozott súlyos testi sértéssel vádolt. 1910. november 1-jén a Kálvária utcán a Pálfi-féle vasgár előtt a 14. számú villamoskocsi összeütközött az 54-es számú kocsival, miáltal Szabó Józsefné 66 éves németországi lakos nyolc napon túl gyógyuló sérülést szenvedett. A vád szerint a kocsivezető nem fékezett kellő időben, a kalauz pedig a kábelfék tetejét kellőképp nem csukta le. Lázár István azt vallotta, hogy nem érzi magát bűnösnek, kellő időben fékezett, és nem tehet arról, hogy a fék rossz volt. A tanúk között volt olyan, aki látta, hogy a kocsivezető fékezni akart, de a fék nem működött. A törvényszék mindkét vádlottat felmentette, mert nem látta megcáfolva azt a védekezést, hogy a kocsivezető kellő időben fékezett, de a fék nem működött.

(1912. IV. 17.)

A kereskedelemügyi miniszter május elején értesítette a várost, megengedi hogy a Széchenyi tér északi részén a törvényszéki palotától a MÁV Üzletvezetőség a vágányokat az úttest közepére helyezték át, és így az utca egyéb forgalma két oldalra terelődik. (1912. V. 5.) Ezt követően a tanács felszólította a villamostársaságot, hogy a munkát haladéktalanul kezdje meg. A társaság a munkát azért nem kezdte meg, mert azt kéri, hogy az áthelyezés költségeit a város fedezze. Az áthelyezés a köz érdeke és a tartalékalapot ilyen irányú beruházásokra létesítette a város. A tanács a kérelmet azzal utasította el, hogy az ilyen munka a társaság szerződészerű kötelessége. A tanács felhívta a társaságot, hogy a Széchenyi téri sínek áthelyezését sürgősen kezdje el, mert ellenkező esetben a legszigorúbb bírságot rója ki. (1912. V. 7.) A társaság kérelmének a teljesítését méltányossági szempontból a miniszter is ajánlotta, de a tanács elutasította, mert a társaságnak az elmúlt esztendőben is nagyobb tiszta hasznot hozott a vállalat. (1912. V. 10.)

Közben történt egy baleset is. A rókusi állomás közelében leugrott a villamosról egy iparossegéd, mert a szél lefújta a kalapját. Olyan szerencsétlenül ugrott le, hogy neki-esett egy oszlopnak, amibe beleütötte a fejét. A rókusi állomás rendőrsége elsősegélyben részesítette, azután kórházba vitték, ahol bekötötték a fejét. Sérülése nem volt súlyos. (1912. V. 18.) Ugyanekkor a jégghordó kocsi vigyázatlanul hajtott és összeütközött a 18. számú villamossal. A jégghordó kocsinak két kereke eltört.

A villamostársaság a Széchenyi téren a sínek áthelyezését még május 6-án elkezdte, 8-10 napon át 2-3 munkással dolgoztattott, és amikor látták, hogy nem haladnak, egyszerűen beszüntették a munkát. Ott állt az utca felbontott kövezettel, félig elhelyezett villamossínekkel, elzárva minden személy- és teherforgalmat. Az egész város közönsége

fel van háborodva a felbontott utca miatt. A tanács már erőiesen intézkedett ebben az ügyben. (1912. VI. 8.)

Június közepén a villamos részvénytársaság bejelentette a tanácsnak, a villamoshálózatot ki fogja bővíteni, és két önálló, új vonalat létesít. A két új vonal alkotja a kiskörúti vonalat. Az egyik vonal kiindulási pontja a Gedó, útiránya a törvényszéki palota, innen a Széchenyi téren át végig megy a Kölcsey és Kelemen utcán és a vágóhídi vonalba kapcsolódik. A másik vonal kiindulópontja az állami főgimnázium, és végig fog vezetni a kiskörúton, Gizella téren és a Boldogasszony sugárúton. Az új terveket a tanács felülvizsgálta, de a legfontosabb fórum a kereskedelemügyi minisztérium. (1912. VI. 21.)

Június második felében a villamostársaság igazgatósága értesítette a város tanácsát, hogy a Széchenyi tér északi oldalán a villamossínek áthelyezési munkáit a hét folyamán befejezi és az aszfaltozási munkákra a jövő héten kerül sor. (1912. VI. 21.)

Július 9-én jelent meg a Szegedi Naplóban, hogy a Széchenyi téren a villamossínek áthelyezését annyira-amennyire elvégezte a villamostársaság, de még földhányások láthatók és a kövezés sem teljes.

Ebben a hónapban a városi számvevőség átvizsgálta a szegedi közúti vasút múlt évi számadásait és rendben találta. Mivel a társaság üzleti eredménye már a múlt évben elérte a szerződésben kikötött maximumot, a városnak joga nyílt arra, hogy a Tisza Lajos körúti villamosvasút üzembe helyezését követelje. A vonal kiépítését már megkezdték, de a miniszter jóváhagyása még nem érkezett meg. (1912. VII. 23.)

Július 26-én délelőtt 11 óra tájban a Széchenyi tér és a Kállay Albert utca sarkán az Újszeged felé haladó 6-os számú villamos összeütközött Szegszárdi Imre 7-es számú egyfogatú bérkocsijával. A bérkocsinak a sárhányója tört össze, egyéb baj nem történt. Megindították a vizsgálatot, hogy kit terhel

a felelősség. (1912. VII. 26.)

Augusztus elején a Boldogasszony sugárút 17. számú ház előtt elütötte a város felé haladó 18. számú villamos Borka Mihály utcaseprőt. Borka jelentéktelenül sérült meg, de a szemeteskocsija teljesen összetört. Megindították a vizsgálatot a felelősség kiderítésére. (1912. VIII. 6.)

Szeptember közepén a kereskedelemügyi miniszter a Tisza Lajos körúton kiépítendő villamosvonal közigazgatási bejárását elrendelte és annak időpontját október 11-én 9 órára tűzte ki. (1912. IX. 15.)

Szeptember végén Bródóczy Izso címfestő kérte a város tanácsától, hogy engedje át neki a közúti hídon levő villamososzlopokat hirdetési célokra. A tanács a kérelmet elutasította. (1912. IX. 28.)

Október elején Balázs János szegedi női szabó Klinker Ferenc tizenhárom esztendő szabóinas felügyelete alatt küldte ki játszani tizenhat hónapos kis gyermekét a Tisza Lajos körúton. A kis Imre a villamossínekre került, a Közvágóhíd felől pedig jött az 53. sz. villamos, amit Hauk János vezetett és halálra gázolta a gyermeket. Az ügyészség a fiúcska apját és az inasgyereket tette felelőssé a szerencsétlenségért. A villamosvezetőt elbocsátották állásából, mert kellő elővigyázat nélkül vezette a villamost, nem fékezett idejében, bár látta a gyereket a síneken. Hauk azt állította, hogy rendes sebességgel haladt a Közvágóhíd felől. A Kölcsey utcánál fiaker jött a villamossal szembe, erőteljesen csengett, mire a fiaker megállt. A kocsi lekötötte a figyelmét, mire újra a pályatestre nézett, látta, hogy körülbelül nyolc lépényire egy kisgyerek áll a sínek között. Rögtön fékezett, de már késő volt. Esett az eső, csúszós volt a sín, a Dugonics tértől lejtős a pálya, és így nem sikerült megakadályozni a szerencsétlenséget. A törvényszék vétkesnek találta Haukot, ezért három hónapi fegyházra és hatvan korona pénzbüntetésre ítélte. Balázs Jánost felmentette a vád alól, Klinker Ferenc szabóinast

pedig dorgálásra ítélte. (1912. X. 5.)

Október 10-én délelőtt 11 óra tájban a Kossuth Lajos sugárút 29. számú ház előtt a villamos elütött egy fiatal nőt, aki súlyos sérüléseket szenvedett. A 15-ös számú kocsit a rókusi állomástól a szegedi állomás felé ment. A 29. számú ház előtt át akart menni a villamos előtt Bukszán Rozál 20 éves lány. A kocsivezető, Csernoch János, fékezett, csengetett, de nem tudta a balesetet megakadályozni. A rendőrség megállapította, hogy a balesetért a lány a felelős. (1912. X. 11.)

Október 11-én megtartották a Tisza Lajos körüti villamosvonal bővítésének közgazgatási bejárását. A bizottság nem emelt kifogást a terv ellen. A társaság engedélyt két még a Gedótól a körtöltésig vezető vonal kiépítésére is. (1912. X. 12.)

November elején Pick Jenő törvényhatósági bizottsági tag sürgősnek mondott interpellációjában azt mondta, hogy a szegedi villamoscocik nincsenek felszerelve azokkal a biztosító készülékekkel, amelyekkel a modern nyugati kocik el vannak látva. Rosenfeld Richárd okl. mérnök terjedelmes cikkben elemezte, hogy a szegedi villa-mostársaság azért nem szerelte fel kocijait különleges szerkezetű mentőkészülékkel, és csak azért alkalmaz egyszerű védődeszkát, mert eddig nem talált hatásosabbat. Igaz ugyan, hogy több mint 400 szabadalom létezik már, sőt Szegeden is mintegy tíz különféle találmánnyal ostromolják a társaságot, de ezek nem tudják a védődeszkát kiszorítani. (1912. XI. 3.)

A közgyűlésen elhangzott indítvánnyal kapcsolatban a tanács véleményt kért a kereskedelemügyi minisztertől. A miniszter értesítette a polgármestert, hogy éppen most próbálnak ki néhány mentőkészüléket. A város egyelőre várni fog addig, amíg a minisztériumban megszületik a döntés. (1912. XII. 31.)

A kocsi-park összetétele is változott. Az 53., 54., 55. és 56. számú zárt pótkocik

1911. október 11-től motorkocsinak átalakítva közlekedtek. Az 51. és 52 számú zárt és a 101–108-ig számozott „nyári” pótkocik megmaradtak. Az 1-25-ig számozott motorkocik darabszáma még tovább szaporodott az 1912-ben beszerzett 31-38-ig számozott nyolc darab motorkocsival.

A villamosvasút jelentőségével kapcsolatban 1909-ben a XXIV. rendes közgyűlésen az is elhangzott, hogy „túlzás nélkül állíthatjuk, hogy a várost továbbfejlődésére nézve fontos, sőt nélkülözhetetlen segédeszközzel gyarapítottuk.” Ez az előre tekintés az idők folyamán beigazolódott, de a mai fiatalok a mai városban élnek, ezt ismerik és innen néznek előre. A korabeli városkép azonban annyira más volt, hogy legalább vázlatosan megpróbáljuk felidézni.

A Szegedre vezető kiépítetlen, vagy hengerelt zúzottkővel burkolt utak mellett, a város szélén vámházak voltak, ahol az előírásoknak megfelelő vámot kellett fizetni. A szénával, szalmával stb. rakott kocikat a vámhivatal alkalmazottja egy hegyes végű rúddal megsúrkálta, hogy nincs-e elrejtve valami, például egy hordó bor. A hídon átmenők is fizettek. Itt a vám, az ún. „hídpénz” összege attól függött, hogy valaki gyalog, kerékpáron, talicskát tolva vagy kocsi húzva akart a hídon átmenni, a lovaskocik pedig üresen vagy rakottan közlekedtek. Ekkor még nem volt Hősök kapuja, a klinikák és a Dóm tér helyén pedig szűk sikátorok és düledező árvíz előtti házak voltak. A Fogadalmi Templomot már ekkor a mai Dóm tere, de egy magas dombra tervezték építeni. Ismeretlen volt az autóbusz-közlekedés is, csak néhány postautó és magánautó ijesztgette a városban a lovaskocik lovait.²⁶ Hetivásárok alkalmával a környékbeli tanyákról több ezer lovaskocsi érkezett Szegedre, ellepték a belvárost, még a Kárász utcában is közlekedhettek. (10. ábra) Ma már elképzelni is nehéz, hogy hol parkoltak, és mit hagytak a lovak maguk után. (11–13. ábra)

Népszerű közlekedési eszköz volt a bérkocsi, de azok hajtóit állandóan kritizálták és sok panasz volt a bérkocsiállomások állapota miatt is. Amikor például a Dugonics téren a villamosvágány építése miatt a bérkocsiállomást áthelyezték a tér másik oldalára, az ott lakók panasza az volt, hogy a bűz miatt nem tudják a lakást szellőztetni. Többször panasz tárgya volt, hogy az éjszakai vonatok utasait nem várta bérkocsi, és az is, hogy a kórház és a szállodák bejárata előtt szinte elállják az utat, hogy „elcsípjenek” egy-egy utast. A városban 1910-ben jelentek meg a „gumitalpas” kétfogatú bérkocsik, amelyek viteldíja alig volt több, mint a régi, ócska, döcögő kocsiké.

A napilapok állandó témái közé tartozott az utak állapota is. Ahol volt kövezet, azzal volt probléma, ahol nem volt, ott a sár és a por okozott gondot. Példaként említhető, hogy Móraváros 26 utcájából egy sem volt burkolva, de hasonlóak voltak az újszegedi utcák is. Ezeken a helyeken esős időben még a koporsót is vállon vitték a legközelebbi kövesútig. Újszegeden az is előfordult, hogy a sártengerben a gyerekek nem tudtak iskolába menni. A belvárosban sem volt arany az élet. A Széchenyi teret és a Kárász utcát 1905-ben aszfaltozták, és ekkor kérték a

Boldogasszony sugárút háztulajdonosai, hogy Szeged legforgalmasabb utcáját is lássák el aszfaltburkolattal. Az 1907-ben készült terv szerint a Nagykörutat makadám (hengerelt zúzottkő) burkolattal akarták ellátni és 160 gázlámpával megvilágítani. A belváros kiépített útjain esős időben hatalmas tócsákban állt a víz, ilyen helyen a villamos kerekei a hajólapáthoz hasonlítottak. A külvárosban nemcsak az utcákban állt a víz, hanem a földszintes házakat is elöntötte. Ha jött a jó idő, a kocsik és a villamosok által felvert portól nem lehetett látni. Az építkezéseknél eltorlaszolták a járdát, sokszor az egész kocsit, késedelmesen temették be a kábeleknek ásott gödröket, hetekig csak ringó pallókon lehetett az üzleteket megközelíteni.

1908-ban új, turbinás locsolókocsikat szerzett be a város, amelyek 12 méter szélesen locsolták az utat, néha a gyalogosokat is, ami miatt sok panasz volt. Somogyi Szilveszter főkapitány megbízta a rendőröket, hogy az utcák seprését és locsolását kísérjék figyelemmel és arról tegyenek jelentést. 1909-ben 200 korona bírságot szabtak ki a köztisztasági vállalatra. Azt is elrendelték, hogy a járdát seprés előtt fel kell locsolni. A Valéria (ma Bartók Béla) tér ekkor a belváros legforgalmasabb tere volt. Ott volt a paprikapiac, a húspiac, a gyógyszertár és sorra épültek a kétemeletes paloták. A tér nagy része darabos kővel volt burkolva, máshol nem volt semmi. A „nyári” úton ha esett az eső, lehetetlen volt a közlekedés, száraz időben pedig a portól nem lehetett látni. Felsőváros több utcájában a pangó vízből áradt a bűz, a Vásárhelyi sugárút végén nagy, lapos, mocsaras terület volt, tele hínárral és békalencsével.

A belvárosban az ut-



10. ÁBRA ÍGY NÉZETT KI LOVAS KOCSIVAL A KÁRÁSZ UTCA A MÚLT SZÁZAD ELEJÉN

cák aszfaltozása folyamatosan történt. 1911 őszén a Rudolf (ma Roosevelt) tér aszfaltozása és a közvilágítás szerelése befejezéshez közeledett. Ekkor történt a Gizella (ma Aradi vértanúk tere) tér rendezése is, ahol kifogásolták, hogy csak 8-10 ember dolgozik, pedig több is elérne. Gond volt az aszfaltozó gépekkel is. Mindig ott panaszkodtak a gépek füstje miatt, ahova telepítették. Az is előfordult, hogy a tüdőt és a szemet öló füst miatt a tantermek ablakait sem lehetett kinyitni. Több utcában felszakadozott a frissen öntött aszfalt, aminek az okát a tanács által kiküldött bizottság vette szemügyre.

Ebben az évben kikövezték a Vasas Szent Péter utcát, de olyan keskeny sávban, hogy két kocsi nem tudta elkerülni egymást. A legnagyobb gond mégsem ez volt, hanem az, hogy az út két oldalán vízelvezető árkot ástak, és így lehetetlenné vált a házakhoz történő közlekedés.

1908-ban már botrányosnak nevezték az utcák közvilágítását. A belvárosban 29 villamos ívlámpa volt felszerelve és 1403 légszesszlámpa világított. Ahol nem volt légszessz – a Nagykörúton belül és kívül – ott összesen 1111 petróleumlámpa „ontotta” a fényt, de több utcában még az sem volt. A petróleumlámpák 100-120 méterenként vagy még nagyobb távolságra voltak felállítva és azokat állandóan lopkodták. A mérnökség felmérése szerint 1911 telén 250 öblönyt, azaz petróleumtartót loptak el, 67 lámpa pedig használhatatlan volt. Az öblönyök pótlása a városnak 312 koronába került. A rendőrség nem akadt a tettesek nyomára.²⁷ Többször panaszkodtak a légszessz minőségére is. A hivatalokban és a lakásokban gyakran előfordult, hogy két-há-



11. ÁBRA A KÉP BAL OLDALÁN A BÉRKOCSIÁLLOMÁS ÉS A POSTA ÉPÜLETE, HÁTTÉRBEN A HÍDFŐBEN LEVŐ VÁMHÁZAK LÁTHATÓK

rom gázláng sem adott elegendő fényt. Újszegeden pedig azért volt kicsi a gáznyomás, mert a hídon szűk cső vezetett át.

A mérnöki hivatal 1907-ben foglalkozott azzal, hogy a sugárutakat ellátja magasnyomású vízzel. 1909-ben a Nagykörúton kívül 35 új közkifolyót létesítettek. 1911-ben a víztorony már nem tudta ellátni a várost a szükséges vízmennyiséggel, akadozott a vízellátás, a belváros emeleten levő lakásaiban többször nem volt víz. Hiába korlátozták a vízfogyasztást, hiába ellenőrizték és büntették annak megszegőit, nem érték el a kívánt eredményt. Javasolták, hogy a víztornyot több ártézi kútból lássák el vízzel, és azt, hogy minden fogyasztónak szereljenek fel vízmérőt. Ez év nyarán a nagyobb gyárakban és vendéglőkben már 114 vízmérő volt felszerelve. Az 1907. év eseménye volt még az is, hogy László Ferenc budapesti vállalkozó négy nagyobb és négy kisebb illemhelyet létesített Szegeden. A nagyobbak a Széchenyi téren, a Rudolf (ma Roosevelt) téren, a Valéria (ma Bartók Béla) téren és a Mars téren, a kisebbek a Gizella (ma Aradi vértanúk tere), a Dugonics téren, a Szent István téren és a Kossuth Lajos sugárúton, a körút sarkán voltak.

1909-ben a polgármester arra kérte

a tanácsot, hogy külföldi példák alapján a közterületeken, a sétányokon és az utcákon szeméthyűjtő tartályokat helyezzen el. 1912-ben pedig az volt a kérés, hogy ha a tanács elrendelte azt, hogy a szeméthyűjtő kocsiknak fedettnek kell lenni, akkor azt is rendelje el, hogy a sütődékből a kenyér széthordása is fedett kocsikkal történjen. A kenyeret szállító kocsik keresztül-kasul járnak a várost és a kenyeret ellepí az utcákon felvert portömeg a bacilusokkal együtt.

A korabeli lapok részletesen beszámoltak a közúti balesetekről is. Nagy feltűnést keltett például az, amikor a megijedt lovak elragadták a kocsit és feltartóztathatatlanul száguldoztak a városban. A gyalogjárókat pedig a járdán kerékpározó fiatalok ijesztgették. Sok baleset történt még a Kárász utcában is. A 30-40 kilométer sebességgel száguldozó,

virtuskodó legények ellen a rendőrség nem sok eredménnyel lépett fel.²⁸ 1911. szeptember közepén polgári ruhába öltözött rendőrök tartottak ellenőrzést és egyetlen napon csak Felsővároson 24 kerékpárost állítottak elő.



Szeged belterületén ekkor 4723 lakóház volt 17 háromemeletes palotával. Újszegeden 82 földszintes és kettő emeletes ház volt. A város lakóinak száma a külterületen élőkkel együtt 122 489 fő volt. Újszegedről többször elmondták, hogy valóságos gyöngyszeme lehetne Szegednek, de a városrészt fejlődésének fő akadálya a hídvárm. A magánemberek nem szívesen adják ki a napi 36, esetleg több fillért.

Ebben az évben adták át a Gizella



12. ÁBRA Ez a felvétel is a SZÉCHENYI TÉREN KÉSZÜLT A MARS TÉRRE VEZETŐ CSEKONICS, MA NAGY JENŐ UTCA LÁT-KÉPÉVEL. CSEKONICS ENDRE GRÓF (1846–1929) ZSOMBOLYAI NAGYBIRTOKOS A MAGYAR VÖRÖSKERESZT ELNÖKE VOLT, AKI AZ ÁRVÍZ UTÁN JELENTŐSEN SEGÍTEtte A SZEGEDI KÁROSULTAKAT

téren a Reichl-féle két-emeletes palotát, aminek a földszintjén rendezték be káprázatos pompával és világvárosi berendezéssel az Apolló mozgósínházat. A mozi vezetősége a közönség kényelmére díjmentes automobiljáratot indított a város különböző pontjáról. Szintén 1911-ben készült el Szeged legmodernebb palotája a Kárász és Somogyi utca sarkán. A ma is látható Mayer–Ungár-féle palotát Magyar Ede tervezte. Az átadáskor a földszinten kávéház és hat üzlethelyiség volt, az emeleten pedig 18 lakás. A harmadik emelet fölött, belül, az udvari részen, a negyedik emeleten mosókonyhák és szárító helyiségek voltak, az ötödik emeleten pedig a szőnyegek porolására alakítottak ki megfelelő helyiséget.

A város életének számtalan eseménye volt még, sok terv megvalósult, több nem. Ilyen volt például az is, hogy

- kórház építését tervezték a Gedóimulatón kívül, a körtöltés közelében. A terv azért nem valósult meg, mert többen azt javasolták, hogy ha Szegeden orvosi egyetem lesz, annak közelében kell az új kórházat építeni.

- 1910-ben tenispályát akartak építeni a Mars téren a Csillagbörtön elé a börtön dolgozói és családtagjai részére.

- 1911-ben a Rókusi-tó feltöltése már egészen biztosnak látszott. A munkát az árlejtés során legolcsóbban a Gál–Tyrnauer cég vállalta 286 020 koronáért. A kivitelezésre azonban nem került sor, mert a szerződés értelmezése során nem tudták eldönteni, hogy a tó lecsapolása a vállalkozó vagy a város feladata. A feltöltött tó területén 96 házhelyet értékesített volna a város.

- Évekig tartó vita után 1911-ben már



13. ÁBRA A KLAUZÁL TÉREN KENYÉRPIAC VOLT

jóváhagyott terve volt a Rákóczi téren épülő emeletes vásárcsarnoknak. A terv szerint a 97,5 méter hosszú és 43,5 méter széles épületben a földszinten 285, az első emeleten 180 elárúsító hely, a pincében pedig 44, egyenként 16 m² területű raktár lett volna.

Magyar földön, Szegeden 1905. november 22-én, vasárnap leplezték le az első mérnökszobrot, Vásárhelyi Pált. A Szegedi Naplóban olvasható, hogy „Vásárhelyi Pál vízi mérnök neve elválaszthatatlan a Tiszától s a Tisza vize Szegedtől. Ez a város a Tisza alkotása, a Tisza vize temette el, s az szülte újjá, melynek megfékezését Vásárhelyi kezdeményezte. Szegeden ezzel a második mérnöknek állítanak emléket. Az első Bertalan obeliszkje, amely az újszegedi parton hirdeti a kiváló miniszteri tanácsos emlékét. (14. ábra) Vásárhelyi a város legremekőbb helyére, a Széchenyi tér virágos kertjébe kerül. Széchenyi István fedezte fel, és „jobb kezének” nevezte a Tiszaszabályozót. A vasárnapi szobortelepítés arra van hivatva, hogy ne igazolódjék be rajta is Vajda János költeménye a

„Csillagokról
... Olykor-olykor le-lehull egy
Közülük nagy szegényébe.
De a csillag arra való,

*Hogy a nép bámulja, nézze,
Vezetője legyen a Föld
Eltévedt vándorának.
... S a magyar nép még nevét se'
Tudja sok nagy csillagának."*



A naponta megélt problémákkal együtt fejlődő város ezekben az években már a térség kulturális, közlekedési, gazdasági és kereskedelmi központja volt, de ez a fejlődés sem volt töretlen. A Szegedi Napló 1912. november 12-én *Készülődünk! Katonavonatok Szegeden keresztül* és 30-án *Katonák a hídnál* című cikkei már a villongásokra utalnak. A hírek szinte csak arról szólnak, hogy a közeli és távoli földrészekben milyen zavargások, tüntetések, felkelések, sztrájkok vannak. Hazánk sem maradt ki ebből, mert 1912. május 23-án Budapesten a rendőrség szétverte az általános választójog bevezetéséért tüntető tömeget (vérvörös csütörtök). Még ebben az évben és 1913-ban is határaink mellett zajlott le az első és második balkáni háború.



A Szegedi Közüti Vaspálya Rt. 1913. március 21-én tartotta XXVIII. rendes közgyűlését, ahol is elhangzott, hogy a „hálózat bővítése, a kocsilétszám szaporítása és a központi telep nagybővítése keresztülviteléhez szükséges tőke a magas kormány által még nem lett megállapítva; különösen pedig azon körülményekre, hogy a jelenleg kedvezőtlen pénzügyi viszonyok nem alkalmasak a szükséges tőkeemelés részvény kibocsátására, az igazgatóság utólagos jóváhagyás reményében a brüsszeli érekeltséggel abban állapodott meg, hogy brüsszeli érdekeltségünk az új befektetésekhez szükséges 96000 koronát meg nem haladó összeget nekünk kamatozó költsön formájában rendelkezésünkre bocsátja...” A Részvénytársaság 1912. évi tiszta jövedelme 217 483,56 korona volt.

A cég 1914. március 27-én tartotta XXIX. rendes közgyűlését. A közgyűlés elé terjesztett igazgatósági jelentésből hű képet kapunk az 1913. évi állapotról is (kivonat):

„A haderő tetemes részének mozgósítása, hadseregünk készenlétben tartása pénzügyi és gazdasági viszonyainkat annyira feldúlták, hogy Szegeden több hitelintézet és ipartelep tönkrement, a lakosság pénzereje kimerült, a kereskedelem és forgalom gyengült, az építkezés teljesen megszűnt, a munkások kereseti lehetőségei megapadtak, és ezek mind olyan körülmények, amelyek forgalmunkat lényegesen csökkentették. A magyar államvasutak személyforgalma is tetemesen csökkent, ami a mi vonalainkra is áthárult. Így a még kedvező forgalmi viszonyok között kezdeményezett hálózatbővítés, a kocsik számának szaporítása és egyéb üzemi intézkedések, a forgalom a július 1-jén életbe léptetett sűrítése messze elmaradt a táplált remények mögött és csak 2%-nyi bevétel-többletet eredményezett...”

Az építkezések teljes hiánya hátrányosan hatott a vonalak mellett lévő téglagyárakra, a kedvezőtlen termés kizárt minden hajóátrakási forgalmat, beszüntette üzemét a Márer- és Hofmann-malom, a sóház forgalma azért csökkent, mert a marosújári sóbányát elöntötte az árvíz, és más irányú lett a sómonopólium is. A Tisza kotrását lehetetlenné tette a normálisnál hat méterrel magasabb vízállás. A várossal kötött területhasználati szerződés értelmében az első 5 évi üzemidő után a kilométerenkénti személyszállítási tarifát 6 fillérről 5 fillérre kell csökkentenünk. Nyomasztóan hat ránk, hogy „városrendezés” cím alatt vonalainkat teljesen felforgatják, az irány- és lejtviszonyokat megváltoztatják. Az útburkolatok kicserélése egyik vonalunkat sem hagyja érintetlenül, az átépítés pedig elviselhetetlen anyagi áldozattal jár. 1913-ban a részvénytársaság tiszte nyeresége 195 431,34 korona volt.” A XXX. rendes közgyűlést 1915. június 3-án tartották. Az

igazgatósági jelentésben olvasható, hogy „az 1914. évi első félévi adatok alapján a tarifa januártól történt csökkentése a tervezett 16,6 %-nyi veszteséggel szemben csak minimális csökkenést eredményezett...”

Ezen helyzetben ért bennünket az augusztus hó elején kitört világháború, mely az eddig táplált reményeinket halomba döntötte, hatásaival forgalmunkra lesúlytónak hatott és melynek lefolyása és tartalma ma még át nem láthatóan befolyásolhatja forgalmunkat. A mozgósítás személyzetünknek 80 %-át vonta el váratlanul hivatásától, mely hiányt azóta új alkalmazottak felvétele és oktatása által némileg pótoltuk ugyan, de az újabb behívások miatt a forgalmi akadályokat nem bírtuk teljesen elhárítani... Megnehezítette a személyzetünkben beállott hiányt az a körülmény is, hogy a fegyverfogható emberanyag hadi célokra lett felhasználva, és mi nagy anyagi áldozatokat nem sajnálva csak gyengébb anyaggal, valamint csekélyebb munkaképességű női alkalmazottakkal voltunk kénytelenek beérni... Azon körülmény mellett, hogy a személyzethiány folytán csak korlátozott forgalmat tarthattunk fenn, hátrányosan befolyásolta még ezt a forgalmat is a háború kitörését követő néhány héten a vasúti személyforgalomban beálló időleges beszüntetés, illetve tetemes csökkenés... A hadi menetrend a személyforgalmunkat teljesen megbénította. A háború a teherforgalomra is visszaható volt. A hajóátrakás egész évben szünetelt. A Márer-féle malmot hosszabb szünet után a Back-malom újra üzemeltette, számottevő forgalom volt kilátásban, de ez a malom csakhamar tűzvész áldozata lett. Az év utolsó negyedében a hadsereg részére átvett szállítás – 6000 tonnányi mennyiségben – jelentett némi kártalanítást a kiesett polgári forgalomért...

A háború kitörésekor áldozatkészséggel ajánlottuk fel a helybeli két pályaudvaron érkező vagy induló katonai betegek és sebesülte ingyenes szállítását a hálózatunk mentén

fekvő kórházakba és viszont saját, e célra külön berendezett és fenntartott villamos kocsikon, mely intézkedésünket a kormány és a közönség hálásan méltányolják. A 1914. év végéig összesen 28000 beteget és sebesültet szállítottunk, azon felül igen értékes kedvezményekben és szolgálatokban részesítettük a Vörös-Kereszt Egyesületet is. Ugyancsak ily önzetlen szolgálat gyanánt díjtalanul rendelkezésre bocsátottuk a hadi kormányának a hadirepülőgép-műhely részére központi telepünk több helyiségét és meglepéssel utalhatunk arra, hogy áldozatkész és hazafias előzékenységünk az össze illetékes körök hálás elismerésével találkozott...”¹

A Részvénytársaság a m. kir. kormány által kibocsátott első 6%-os hadikölcsönre 20000 koronát, a másodszor kibocsátott 5,5%-os hadikölcsönre 63300 koronát jegyzett. Az 1914. évi tiszta jövedelem 74387,37 korona volt. A következő évben a villamosvasút üzemmenetét és teljesítményeit a világháború eseményei határozták meg. Az utasszám évről évre emelkedett, 1918-ban már meghaladta a 11 milliót, de ezt követően ennek felét sem érte el.

Vége

IRODALOM ÉS FORRÁSOK

Csongrád Megyei Levéltár iratai.
JATE Egyetemi Könyvtár és a Somogyi Könyvtár folyóirat-gyűjteménye.
Dr. Laky József: A lámpa története. Műszaki Könyvkiadó. Bp., 1988.
Péter László: Szeged utcanevei. Szeged, 1974.

JEGYZETEK

¹ Szegedi Napló, 1910. január 28.

² Sz. N., 1910. február 6.

³ Sz. N., 1910. február 20.

⁴ Sz. N., 1910. május 7.

⁵ Sz. N., 1910. július 1.

⁶ Sz. N., 1910. július 20.

14. ÁBRA ELŐTÉRBEN AZ ÚJ-SZEGEDI PARTFÜRDŐ EGY RÉSE, HÁTTÉRBEN A BERTALAN-EMLEKMŰ LÁTHATÓ. AZ EMLÉKMŰVET (ÉS A SZENT ISTVÁN TÉRI VÍZTORNYOT) ZIELINSZKY SZILÁRD (1860–1924) TERVEZTE A TISZA-SZABÁLYOZÁS JELES MÉRNÖKÉNEK, BERTALAN LAJOSNAK (1838. VI. 30–1902.VII. 31.) A TISZTELETÉRE ÉS AZ ÚJ-SZEGEDI TISZA-PARTON 1903-BAN ÁLLÍTOTTÁK FEL. AZ 1970-ES ÉVEK KÖZEPÉN MÁR ELKERÜLHETETLENNE VÁLT AZ AKKOR ÉSZAKI TISZA-HÍD, MA BERTALAN LAJOS HÍD ÉPÍTÉSE. A TERVEZŐKNEK



KOMOLY FEJTÖRÉST OKOZOTT, HOGY MI TÖRTÉNIEN A 25 MÉTER MAGAS EMLÉKMŰVEL, AMI ÉPPEN AZ ÚJ HÍDFŐ ÚTTESZTÉNEK A KÖZEPÉN ÁLLNA. TÖBB ELKÉPZELÉS IS SZÜLETETT, DE VÉGÜL AZ ELBONTÁS MELLETT DÖNTÖTTEK, AMIT 1976. JÚNIUS 29-ÉN ROBBANTÁSSAL AKARTAK VÉGREHAJTANI, DE NEM SIKERÜLT. HATALMAS DÖRRENÉS ÉS PORFELHŐ UTÁN AZ OBELISZK MEGDÖLT, ÉS SZINTE ÉRINTETLENÜL HAJOLT A TISZA FELÉ. MÉG AZNAP DÉLUTÁN LÁNCTALPAS VONTATÓVAL SIKERÜLT LEDÖNTENI A TÖBB MINT HETVEN ESZTENDŐS EMLÉKMŰVET, AMI A SZEGEI TISZA-PART JELKÉPE IS VOLT. SOKAN MONDTÁK ABBAN AZ IDŐBEN, HOGY SÉTÁLJUNK, EVEZZÜNK A BERTALANIG VAGY CSUROGJUNK LE A BERTALANTÓL...

⁷ Sz. N., 1910. július 23.

⁸ Sz. N., 1910. július 24.

⁹ Sz. N., 1910. július 27.

¹⁰ Sz. N., 1910. július 24.

¹¹ Trachit: fiatal harmad- vagy negyedkori vulkáni kőzet. Hazánkban a Zempléni-hegységben és a Mecsekben található.

¹² Sz. N., 1910. augusztus 16.

¹³ Sz. N., 1910. augusztus 3., 13., 18., 24., 27. és szeptember 15. A Halas–Dorozsma-szegedi helyi érdekű vasútvonal közigazgatási bejárása 1912. március 16-án megkezdődött, de a villamosvasúttal együtt az első világháború kitörése miatt lekerült a napirendről.

¹⁴ Sz. N., 1910. szeptember 10.

¹⁵ Sz. N., 1911. január 27.

¹⁶ Pick Móric és Tóbiás László építette 1909-ben a Korona (ma Hajnóczy és Kígyó) utcai Bokor-palotát, és 1911-ben a Tisza Lajos körüti Márer-házat.

¹⁷ Sz. N., 1911. március 25., május 12. és június 3. A tanácsa az indítványt megtárgyalta és azt javasolta, hogy a villamossíneket nem kell az úttest

közepére helyezni.

¹⁸ Sz. N., 1911. június 4.

¹⁹ Sz. N., 1911. június 23.

²⁰ Sz. N., 1911. október 5.

²¹ Sz. N., 1911. november 4.

²² Sz. N., 1911. november 15.

²³ Sz. N., 1911. december 7. és 29. A villa-mos-társaságtól december végén az a válasz érkezett, hogy 40 méterrel távolabb, a Korda sor végén, a katonai kórház mellett lehetne az új feltételes megállóhelyet kijelölni.

²⁴ Az újszegedi vonalon az összeköttetések elkerülése érdekében staféta-rendszert vezettek be. Az újszegedi hídfőtől a ligeti végállomás felé csak akkor indulhatott el a villamos, ha a Szegedre menő kocsik vezetőjétől átvette a stafétabotot.

²⁵ A palotás városban folyó építkezésekről a Szegedi Napló 1911. december 28-án részletesen beszámolt. Az adatok alapján 1883-ban 2779 házból állt a város és ezek közül 45 volt kétemeletes, 324 pedig egyemeletes. A villamosvasút megnyitása után lényegesen megemelkedett az építkezések száma:

A közúti személyszállítás története

Év	Építkezések száma
1900	40
1901	55
1902	51
1903	65
1904	78
1905	72
1906	80
1907	50
1908	30
1909	121
1910	237
1911	271

²⁶ A Szegedi Napló 1907. november 3-án közölte, hogy 2-án délelőtt a Tisza szálló előtt nagy riadalmat okozott két megvadult ló. A lovakat Pósa Mihály tápéi lakos hajtotta és egy arra vágatató automobilból ijedtek meg. Az apró falusi lovacsák úgy megbokrosodta, hogy a szekeret néhány pillanat alatt szétszórták és Pósa Mihály fejfel a kövezetre esett. A sérülései jelentéktelenek voltak, de kórházba szállították. A lap ezekről az eseményekről is rendszeresen beszámolt. 1911. március 29-én például az olvasható, hogy „Pöfög az automobil. Tegnap délután a Szeged állomás gyorsáru pénztára előtt állt Rosenfeld szállító kocsija. A lovak a postaautomobil pöfögésétől megriadtak és vad vágatással rohantak végig a Boldogasszony sugárúton. A vágatató lovak elől rémülten menekültek az emberek, senki nem mert vállalkozni a lovak megfékezésére. Kószó rendőr az állomásépületből látta a vágatató lovakat, kiszaladt és halált megvető bátorsággal megragadta a kantárszárat, de a megvadult lovak őt is magukkal ragadták és csak a vasúti internátus előtt sikerült lecsendesíteni a lovakat. A bátor rendőrt a közönség megéljenezte.” (A rendőr azért láthatta a száguldo lovakat, mert a gyorsáru pénztárhoz és raktárhoz felvezető út akkor az állomásépülettel párhuzamosan vezetett. Ma a vasúti üzemi épülethez vezető széles lépcső van a helyén, a közúti forgalom pedig a Borbás utcán át bonyolódik le.)

²⁷ Az utcák világításának is terjedelmes története van. Külföldön a 17. században a jobb módú házak kapujánál a falon égett lámpa, vagy az ablakokban mécs világított. Hazai viszonyaink között a pesti tanács 1715. szeptember 9-én elrendelte, hogy az esti harangszó után nyáron kilenc,

télien nyolc órától az utcákon és a vendéglőkben senki nem tartózkodhat, mert akit ott találunk, bekísérik. Aki éjszaka kényszerül hazamenni, az csak égő gyertyával vagy lámpával közlekedhet, aminek imbolygó fénye jelzi a jószándékát. Akinek szolgálja volt, az is világíthatott, akinek nem volt szolgálja igénybe vehette az 1790. március 7-én alakult lámpásos embereket, illetve lámpahordó fiúk intézményét. Ők egy-két krajcárért hazakísérték a késői járókelőt a sötét zezugos utcákon. Mária Terézia 1772-ben elrendelte Pest-Budán az utcai közvilágítás bevezetését. A rendeletnek köszönhetően 1777. november 9-én kigyulladt Budán az első olajmécslámpa, akkori nevén laterna. Ekkor Budán 75 pislákoló olajmécslámpa „on-totta” a fényt. 1790. január 1-jén Pesten 300 olajmécslámpa volt. 1794-ben már 1804 lámpa égett a főváros területén, de még voltak lámpahordó fiúk is. A lámpák kezelése a lámpagyújtogató feladata volt, aki este meggyújtotta a lámpákat, hajnalban eloltotta, nappal pedig tisztogatta őket. A városháza toronyerkélyén levő ór szürkületkor kürtjelet adott a gyülekező helyeken levő lámpagyújtogatóknak a munka megkezdésére. Pest-Budán 1838 júniusától Tekusch Vilmos vállalkozó szerződés szerinti kötelessége lett az éjszakai közvilágítás. 1838. november 1-től március 31-ig minden éjszaka, a többi napon holdtőltén kívüli éjszakákon szürkülettől napkelteig volt köteles világítani. Ha nem gyújtott meg egy lámpát, vagy azt a szél eloltotta, büntetést fizetett. A lámpagyújtogatók részére a Városháza alagsorában havi 80 forintért szállást béreltek. Itt történt a lámpák tisztítása is. A körzetekben a lámpagyújtogatók a rendőrség szobáiban kaptak éjjeli szállást. A szegedi lámpagyújtogatók munkaköri leírása még nem került elő.

²⁸ A Szegedi Naplóban 1909. október 13-án jelent meg hogy „bajok vannak Szegeden a közbiztonsággal. Szeged különösen az utóbbi időben rohamosan fejlődött és százhuszezernyi lakosú városnak csak minden ezer lakosára jut egy rendőr... Kétszer annyi számú rendőrségnek kellene lenni, mint ma van:

- A belterületen van:
- 1 főkapitány
- 1 főkapitány-helyettes
- 1 első kapitány,
- 3 alkapitány,
- 1 osztályvezető,

5 rendőrbiztos,
2 segédrendőrbiztos,
7 őrsparancsnok,
44 első osztályú rendőr,
44 másodosztályú rendőr,
22 harmadosztályú rendőr,
1 lovas őrsparancsnok,
9 lovas rendőr.

Van öt rendőrbiztosítási kerület és tíz laktanya.

A külterületen van:

1 központi rendőrbiztos,
2 vezető rendőrbiztos,
2 lovas őrsparancsnok,
16 lovas rendőr.”

A ZÉKÁNY-MÁTHÉ KIADÓ KÖZLEKEDÉSTÖRTÉNETI KIADVÁNYA



JÁN M ÁTHÉ ZOLTÁN M ÁTHÉ ZOLTÁN M
NTELEK ISTVÁNTELEKIS

A FOTÓALBUM MAGYARORSZÁG ELSŐ ÉS UTOLSÓ GŐZMOZDONYJAVÍTÓ-MŰHELYÉNEK, AZ ISTVÁNTELKI JÁRMŰJAVÍTÓNAK A MINDENNAJÁBA NYÚJT BEPILLANTÁST. A MŰVÉSZI KÉPEKET MAGYAR ÉS ANGOL NYELVŰ KÍSÉRŐ-SZÖVEG EGÉSZÍTI KI.

MEGRENDELHETŐ: STIL NUOVO Bt. 2800 TATABÁNYA, VADÁSZ UTCA 111/A. TEL.: 06 30/201-49-89, 06 34/302-919 VISZONTELADÓKAT JELENTŐS KEDVEZMÉNNYEL SZOLGÁLUNK KI!

PUSZTAI JÁNOS

Fejezetek a szentesi repülés történetéből

VIII. rész Azúr égen kondenzcsíkok (1943–1944)



**FRONTVONAL A KERTEK ALATT ■ TISZA
A VÉDVONAL ■ MENEKÜLÉS, MENEKÍ-
TÉS ■ 1944. OKTÓBER 8-ÁN A VÁROS
ELESETT**

A szovjet hadsereg ellentámadásával bekövetkezett, és a nemzeti katasztrófát hozó stratégiai folyamat, a doni áttöréssel indult. E nemzeti gyászhelytől folyamatosan hátráló német–magyar arcvonaltól „rugalmas elszakadásával”, az 1944-es év elejére elérte a Keleti-Kárpátokat. Amint Erdélyt megközelítette a támadó szovjet ármádia, a kormányzat különleges közigazgatást vezetett be, de előtte hadműveleti területté nyilvánította Erdélyt, majd április 1-jétől a Tiszántúlt és néhány

héttel később a Duna-Tisza között is. Március 19-én a német hadsereg – a támogató hazai erők segítségével, a kormányzó és a kormány kijátszásával, – megszállta hazánkat és az kikényszerítette az ország vezetésétől a zsidó felekezeti és származásúak internálását, az április 1-vel megjelent rendelettel. Március 30.-tól utazási és távbeszélő korlátozás lépett életbe, ugyanakkor rögtönítélő (statáriális) bíróságok kezdtek meg működésüket. A megszállástól kezdve hol nyíltan, hol a politika színpalái mögül a Gestapó szabta meg a lakosság mozgási szabadságát, majd április 17.-től fokozatosan betiltatta azokat a lapokat amelyekre akár csak a németellenesség gyanújának leghalványabb árnyéka is vetült.



MESSERSCHMITT ME–109 A ME–323 GIGANT TÁRSASÁGÁBAN A SZENTESI REPÜLŐTÉREN (PAP L.-ARCHIVUM, 1944. AUGUSZTUS)

Részleges (sport)repülési tilalom lépett életbe március 19. és június 25. között. A katonai előképzést végző repülő keretek néhány napos kényszerpihenő után már folytathatták működésüket.

Az angolszász és az amerikai szövetséges légierő bombázta az ország nagyvárosait, fontos hadiipari centrumait, katonai bázisait. A repülőerődöket kísérő vadászok korlátozták és kockázatosá tették a sportrepülést. Az iskolákban április végéig be kellett fejezni a tanítást. Békés és Csongrád vármegye korábbi főispánját, június 24-től, dr. vitéz Ricsóy-Uhlarik Béla miniszteri tanácsost – a korábbi erdélyi hadművelleti kormánybiztost – nevezte ki a kormányzó most már a Tiszántúl (a Bodrog és a Tisza vonalától keletre eső valamennyi vármegye és város törvényhatósági főispánjai fölé) hadművelleti kormánybiztosának is, a különleges, katonai közigazgatás rendelkezéseinek szükség szerinti bevezetésére és végrehajtása érdekében az 1500/1944. sz. kormányrendelettel. Elsődleges feladata a magyar és a megszálló német csapatok, illetve a kormány és a lakosság közötti kapcsolat egyensúlyának megtartása volt. A parancs egyértelműen „A kelet-magyarországi hadművelleti terület német parancsnoka mellé...” rendelésről szólt. Szeptember 1-jétől Csongrád megye, 3-tól a Duna-Tisza köze is a különleges katonai közigazgatás része lett, és felfüggesztették a helyi önkormányzatok, képviselő testületek működését. A folyón a jobb partra átkelni is csak engedéllyel lehetett. Szeptember 16-tól a keleti országrészbe tartó utazás szigorúan tilos volt, illetve csak különleges engedéllyel lehetett a folyón átjutni. Ezen a napon plakátok jelentek meg az utcákon *a város önkéntes kiűritésére*, de csak a Tisza jobb partjára. Mindez a Szent László évének nyilvánított esztendőben. Mégis nyugodt szívvel mondhatjuk, hogy Szentes város szerencsés csillagzat alatt született annak ellenére, hogy fontos tiszai átkelőhely, mert a borzalmas világégés

pusztító viharából a szélsendesebb szakasz vonult át felette.

A szentesi repülők újabb gyarapodásról adnak számot a Csongrád megyei lapok. *Sportrepülőgépet vásárolnak a vármegyei cserkészrepülők* – írja a Csongrádi Hírlap a 1944. január 25-i száma. Tulajdonképpen miről is szól ez az írás, illetve ezek a rövid hírek, információk? Dr. Kunszeri Béla, a szentesi sportrepülő egyesület titkára egy hónapon belül több alkalommal is tájékoztatta az érdeklődő lakosságot és az adományozókat. A klubtitkár lapokon keresztül arról adott számot, hogy tárgyalásokat kezdett az egyesület a hallei repülőgépgyárral egy kétüléses motoros repülőgép vásárlása érdekében. A fedett kabinú gép – tudhatjuk meg a sajtótudósításból – utazósebessége 150 km/óra és 21 000 pengőbe fog kerülni. A típust ugyan nem említi az egyesületi elnök, de kutatásaim közben sikerült megtudni, hogy Siebel 202 Si Hummel iskola- és túragépről van szó. Négy héttel később, a Szentesi Napló hasábjain újabb hír jelent meg, miszerint már két gép vásárlása kerül szóba, és a Hummelt még az év tavaszán dr. Kunszeri Béla fogja szárnyon hazahozni Szentesre. Az előre jelzett időben az valóban megjelent a város légterében, és sokáig viselte származási helyének nemzeti szimbólumát, a német repülők felségjelét. A második gép típusát sem közölte a lapokkal az Egyesület, de Pap László az akkor már tizenhetedik éves repülő növendék emlékezetében megőrződött az. A Prágában gyártott Zlin Z-12 típusú gép volt, ami „csomagban”, vagyis szétszerelt állapotban került a szentesi hangárba, nem sokkal a repülőtér kiűritése előtt. Javaslom, hogy tartsuk emlékezetünkben ezt a két gépet, mert még ebben az évben találkozni fogunk azokkal.

Hatodik éves a Weiss család ajándéka, a „Manfréd” névre keresztelt Vöcsök. A szokatlanul nagy, intenzív terhelés, a sok kisebb-nagyobb sérülés szükséges javíthatása elvégezte azt, amire az idő önmagában

nem volt képes. Anyaga elfáradt, a gép repülési biztonsága minimumra csökkent, selejtezni kellett. A Szentesi Napló 1944. január 9-i számában bejelentette v. Bogay Kamill, hogy az Egyesület első Vöcsökjét a gimnázium modellezőinek ajándékozzák építőanyagként. Sok, kis, apró repülőgépben újul meg a kiszolgált veterán szerkezet, a vitorlázó repülőgép-matuzsálem.¹

Az év áprilisában ismét napirendre került a repülőtér, már 1943-ban pályára állított bővítési szándéka, a szelevényi út áthelyezése.² Egy félnyereg födélszékű 10 méter hosszú, 4 méter széles, a meglévő hangárhoz csatlakozó repülőgéptároló, egy fedett, pallincsalazatú üzemanyagtároló, majd egy 11 méter hosszú cserépfedésű, téglafalazatú gazdasági épület (mosókonyha, tüzelőtároló kamrák, ólak) létesítése érdekében nyújtottak be építési tervet és kérelmet a polgármesteri hivatalhoz. Az év végéig szóló terv megvalósíthatósága érdekében – a szigorú hadigazdálkodás miatt – a jóváhagyott terv alapján lehet csak anyagigénylést benyújtani az Államépítészeti Hivatalhoz. Amikor már látni lehetett azt, hogy a szigorú anyaggazdálkodás nem teszi lehetővé a téga (tűzbiztos) építőanyagot beszerzését, „faszerkezetű, feszítőművel fedélszékű, deszka burkolaton bőrlemeztetőfedésű, két szabályos méretű téglakéményű hangárt, műhelyt és irodát tartalmazó épület...” építésére módosították a korábbi engedély kérelmüket. Évs közben jön meg az étvág. Mindjárt megragadták az újabb változat lehetőségét, a kínálkozó alkalmat és egy 4×5 méteres fedett üzemanyagtároló megépítésének engedélyezését is kérték. Vitéz Bogay Kamill szinte hetente bombázta a gyorsabb jóváhagyást kérő beadványaival a polgármestert, így is csak augusztus közepén adta ki azt a hivatal, utalva annak tűzveszélyességére. A polgármesteri hivatal az engedélyben megjegyezte, hogy az jogszabály szerint nem volna kiadható, de a fontos nemzeti érdek miatt mégis kivételt

tett. A frontvonal gyors közeledése miatt már nem valósulhatott meg a tervezett bővítés. A város eleste után sem jöhetett létre, mert nemcsak a kezdéshez átutalt pénz tűnt el az Egyesület bankszámlájáról, hanem az építőanyagot is az ország újjáépítésére kellett fordítani. (A politikai élet palettáján is más szín lett a domináns, bár ez a politika is pártfogolta a repülőképzést, de az új feltételek és új lehetőségek megteremtésével annak csak 1947 júliusában jött el az ideje.) Megvásárolták a Lantos-örökösök tanyáját, amely a repülőtéri fejlesztés útjába állt. Kárpótlásul a Csongrádvár-megyei Repülő Egyesület – megyei segítséggel – a Széchenyi utca (ma Dózsa György utca,) és a Kiss Ernő sor (ma már utca) sarkán lévő 300 négyszögöl területű telken létesít helyette egy ONCSA típusú házat téglalappal, vályogból rakott felmenő falakkal, 2 utcai szobával, egy konyhával, 2 kamrával, cserép fedéssel és a hozzá tartozó melléképületekkel. Az 1945-ös gyámhatósági határozatból tudjuk, hogy a munkálatokat az év áprilisában a HMNRA rendelte meg az Egyesület javára, de előtte az április 15-i Kisgyűlés és Közigazgatási Bizottsági határozat a repülőtér beépített részének tulajdonjogát átadta a Repülőalapnak.



A repülést Szentesen tanuló Békés megyeiek közül nem mindenki hajózott vissza a hazai vizekre. Quint János hívószavára elsősorban a békéscsabaiak és a gyulaiak válaszoltak a helyben repülés – természetesen – kényelmesebb útját. Repülési hozzájárulást egyedül Orosháza fizetett Szentesnek, mivel az onnan átjáró repülő növendékek döntően Szentesen akarták befejezni a repülő kiképzésüket. A csabaiak közül – akiről biztos információnk van, – Gábor Mihályt, aki Szentesen „B” vizsgázott 1944 júniusában (az említett időben még „A” vizsgás) növendéktársaival, valamint a szentesi levante ejtőernyősökkel egy teherautón Csepelre vitték, ahol szoktató

repülésen vettek részt, ejtőernyőt hajtogat-tak, végül az újonnan épült ugrató toronyból néhányszor leereszkedtek. Ilyenné fejlődött a katonai előképzés, amikor a nemzetvédelmi érdek még tempósabb üteműre kényszerült gyorsítani az oktatást. Már februárban megjelentek vitéz Bély Alajos vezérezredes népszerűsítő plakátjai az utcákon, – v. Bogvay Kamill szlogenjét az ejtőernyőzésre alkalmazva hirdette: „Az ejtőernyőugrás – honvédelem!”

A magyar hadsereg Don-kanyarban kezdődött, és egyre gyorsuló, rugalmas elszakadásnak aposztrofált ámokfutássá lett hátrálása a keleti határainkhoz ért. Az április 16-i, vasárnapi lapok sorra hozták a címol-dalon Horthy Miklós kormányzó és Csataj Lajos vk. tiszt, honvédelmi miniszter aláírta *hadparancsot*, ami in medias res közli már a megszólításban, hogy a nemzet kiktől várja a bevezetőjében pedig azt, hogy mit remél a hadseregtől és bentebb a teljes nemzettől.

„Honvédek, magyar katonák!

A háború végső kifejlődéséhez közele-dik, és döntő szakaszához jutott. Elsősorban a magyar sors szempontjából, mert az ellen-ség itt áll, egészen határaink közelében. Most tehát ismét hazánk közvetlen megvédéséről van szó. ... E harchoz természetesen nincsen vissza, csak előre. ...

Elvárom, hogy mindenki megteszi köte-lességét és méltóak lesziünk a hős elődökhöz. ...

Mindent el kell követniünk, hogy ebből a szörnyű viharból, amelyben nemcsak ha-zánkat, hanem az egész emberiséget, kul-túráját és civilizációját védjük, győzelmesen kerüljünk ki.

Kelt, Budapesten 1944. évi április hó 15-én.

Horthy sk.

Csataj sk.”



Két nappal később látott napvilágot a M. kir. Szegedi V. Honvéd Hadtestparancs-nokság 9195 sz./Eln. 1.-1944. számú, a

fő-ispánoknak és a polgármestereknek kül-dött leirata, az „Ellenséges repülőgépekkel hozzánk került anyagok és felszerelések gyűjtéséről szóló intézkedés”-e. Sajtó, falra-gasz és a dobszó útján összegyűltéknek kellett kihirdetni. Ebben a leiratban a kényszerle-szállást végrehajtó, ellenséges repülőgépen tartózkodó állomány fogadtatásáról rendel-kezik a honvédelmi miniszter a hadtestpa-rancsno-kok útján.

Az utasítás lényege, hogy az elfogott repülőgép személyzetét, az ejtőernyősöket le kell fegyverezni, de azon túl semmit nem szabad elvenni sem a személyektől, sem a repülőgépből, esetleg annak roncsaiból. A foglyokat a róluk is szóló genfi egyezmény idevonatkozó passzusa értelmében őrizni kell, de bántalmazni nem szabad. Megbilin-cselni is csak szökési kísérlet után indokolt. A sebesülteknek azonnali orvosi ellátást kell biztosítani. Az intézkedés tételesen felsorol, az ejtőernyővel kezdődően, a fűthető, bélelt kesztyűn át a szerszámostáskáig minden lehetséges eszközt, ami a pilótánál vagy a repülőgépen található személyes tárgy. A had-testparancsnoksági intézkedés megszegőit a haditörvényszék statáriális ítéletével fenyege-ti meg és súlyos büntetést helyez kilátásba, ahogyan a hadművelleti területre vonatkozó jogszabály azt meghatározza. Külön hang-súlyt helyez az intézkedés az őrzésre, nevezetesen arra, hogy sem a magyar, sem a német katonák ne tulajdoníthassanak el semmit a kényszerleszállt ellenséges repülőgépekről, -gépekből és azok személyzetétől.

A városi lakosság fokozott védelme érdekében április 17-én megalakult a Légol-talmi Század dr. Tóth László rendőrtanácsos parancsnoksága alatt. Az első szakasz vitéz Mátéffy Dezső, a II. szakasz Szelényi Gábor, a III. szakasz id. Lakos József parancsnok-sága alatt állt. A vitorlázó repülőök gyakran panaszkodnak a rossz időre, amikor vagy az erős szél, vagy unos-untalan zuhogó esőt simfelik. Az 1944-es esztendő tavasza sem

volt különb az előzőeknél, sőt mostohább mint a korábbiak, ha rendre összehasonlítjuk az állandó repülési szándékot a lehetőséggel, legalábbis Kamill kapitány az év végi jelentéseiben mindig erről számol be. Ez természetes megnyilvánulás, ami egyenesen következik abból a régi – pilóta érületen alapuló, – (ki)szólásból, miszerint „sokat lehet repülni, de eleget soha.” A „vétkes” visszatartó erő legtöbbször az időjárás. Az elgondolt a szükség parancsolta képzési ütemet nemcsak a meteorológiai körülmények fékeztek, hanem a katonai érdekű tilalmak és az egyre gyakoribbá váló légiriadók is. Július 28.-tól pedig az elrendelt utazási korlátozás rendelkezése is nehezítette a más vidékről jelentkezett növendékek, a táborozók Szentestre jutását.

Júniusra megsokasodtak a város légterén átrepülő gépek. Egyre gyakoribbá váltak az ellenséges repülőök okozta „zavaró repülés”-ek, a „légiveszély”, a „riadó”, bejelentések a Budapest I. rádió hullámhosszán, amit ezt követően szirénajelzéssel tettek közhírré. Augusztus 13.-tól német nyelven is közölték a lehetséges repülő támadás veszélyét. A református Nagytemplom tornyában figyelőállomást telepített a Légó. Pillantsunk bele az egyik írott anyagba.

„Reggeli jelentés

1944. VI. 5-én 22 óra 15 perc: a Rádió megszakította műsorát.

22 óra 23 perc: a Rádió Szegednek zavarórepülést jelez.

22 óra 25 perc: a parancsjelző zavarórepülést jelez Szenteknek.

23 óra 26 perc: a parancsjelző Szenteknek, pihenj!-t jelez.

23 óra 31 perc : a parancsjelző Szenteknek zavarórepülést jelez.

23 óra 45 perc: a Rádió műsorát megkezdte.

23 óra 58 perc: Kiskunfélegyházának jelentve: a toronyőr jelentette, hogy tőlük északra, nyugatra húzó gépzúgást észlelnek.

Kiskunfélegyháza igazolja, hogy a Kecskeméten fölszállt vadászgépeink voltak azok.

Tornyainak (a szerző megjegyzése: megfigyelő a templomtornyban) elismerést napiparancsban engedélyezni szíveskedjék.

Szentés, 1944. június 6-án reggel 8 óra.

Szebb jövőt: Vassay Ferencz”

Félve a gyújtogatásoktól, a repülőgépekről ledobható gyújtólapoktól, benzineshordóktól, ejtőernyős szabotőröktől, a levették vigyázták gyakorló fapuskával az éppen erő új termést. A lakosság figyelmét többször is fel kellett hívni az éber vigyázásra, mert a levette fiatalok figyelme sem volt képes a város határának teljességét átfogni. Június végén, Szegvár külterületén, az osztorai őrház közelében két bombát dobtak le ellenséges repülőgépről a mezőgazdasági művelés alatt álló területre, szerencsére egyik sem robbant föl. Ekkor, 26-án Szentesen is riasztás volt, mert az áthaladó gépek érintették a város légterét. A határreszben szanaszét szóródva, repülőgépekből kidobált üzemanyag hordók hullottak. A megtalált tárgyakat a lakosság beszolgáltatta a rendőrségnek – közli olvasóival a Szentesi Napló.

Dr. Ember Sándor lemondása okán – 1944. május 1-jétől – a Magyar Aero Szövetség elnöke, vitéz Háy László ny. vezérőrnagy kapott megbízást a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap elnöki tisztére is. Vele óriási képzési tapasztalat, friss szellem költözött a haderőn kívüli előképzésbe. Az állandó zavarórepülések és a légiriadók miatt mind nehezebb lett a sportrepülés helyzete. A kora reggeli és a késő délutáni órák voltak csak a kiképzés céljára fordíthatók mind a vitorlázórepülésben, mind a motoros kiképzésben. A *Tata* fittyet hányva az angolok vagy az amerikaiak okozta légiveszélyre, május 24-én vitéz Rakitai Gyula, az Aero Szövetség főfelügyelőjének társaságában városunkba látogatott. Érkezését csak előző este jelentet-



A HORVÁTH MIHÁLY GIMNÁZIUM DÍSZTERMÉBEN RENDEZETT ZÁRTTÉRI MODELLEK VERSENYE. (PAP-ARCHÍVUM, 1940)

ték be. A kései bejelentés és a gyors érkezés között hagyott rövid idő azt a látszatot sugallta, hogy a tapasztalt katona, a nagyszerű parancsnok a valóságot akarta látni, mert egy rövid éjszaka kevés az eredmények szépre sminkeléséhez. „Felkeltette a kíváncsiságot a légügyi szakértők gyakori elismerése a szentesi sportrepülőkről, – közölte nemes egyszerűséggel a repülő tábornok. Személyesen is tájékozódni akartam az itteniekről. Uraim! – ezek az ellenőrzők engem úgy informáltak, hogy Önök és a városi sportrepülők már évek óta a legteljesebb sikerrel végzik munkájukat.”

A szemle során megtekintette a repteret, a gépállományt, az újonnan épült növendékkotthont és a városi irodát. Látva, hogy a hallottak megfelelnek a valóságnak, beírta nevét a vendégkönyvbe, gratulált vitéz Bogyay Kamill csendőrz alezredesnek, majd a déli órákban visszarepült a fővárosba kísérőjével a Focke-Wulf Fw 58-on.

A háború – már látható – végkime-

nete-lének lassítása érdekében, esetleges időnyerés céljából a katonai vezetés meghatározó jelentőséget tulajdonított a repülőknél, embernek, gépnek egyaránt. Csongrád vármegye helyi lapjai május végén jelentették meg azt a hírt, mely szerint az 1928–29-ben születettek (15–16 évesek), akik a középiskola 4. osztályát sikerrel elvégezték, jelentkezhetnek a szentesi cserkészrepülőknél repülőgépvezetést tanulni. Az „itthoni” levele kiképzés alól felmentést kapnak – írja például a Csongrádi Hírlap a május 26-i számában – mert a cserkészrepülőknél kapják meg a földi kiképzést is. Aggasztó pilótahiányra utal az újságokban megjelent újabb felhívás. Június közepén már arról írnak a lapok, hogy minden magyar állampolgár jelentkezhet repülőgép-vezetőnek, ha 17 éves elmúlt, de a 19 éves korhatárt még nem lépte túl, és legalább az elemi iskola 6. osztályát elvégezte. Jelentkezés a levele parancsnokoknál. A repülő és ejtőernyős alakulatok védettek voltak, oda csak őskeresztény vonulhatott be.

Még április 24-én az Alsóréten és a Tisza vonalán találtak nagy mennyiségű rölapot, majd május 28-i, vasárnapi újságok hozták a szigorú intelmet, „Vigyázzunk a röpcédulákra!”, mert a 27-i riadó után rölapok ezrei forogtak közkézen. Mind a terjesztőkkel, mind a rölapokat megismerőkkel szemben szigorú büntetést helyezett kilátásba a hatóság, merthogy az „fertőzőtt” is lehet. Egyébként azokban a hónapokban nem volt ritkaság a rölap. Hogy kik szórták azzal tele az országot, nem lehetett mindenkor pontosan nyomon követni. Legtöbbször az angol vagy az amerikai légierődők átrepülése után jelentek meg az égből jött üzenetek. A nyugati hatalmaknak állt érdekében, hogy tovább szítsák az egyébként sem felhőtlen magyar–román viszonyt. Voltak olyanok, – és nem is kevesen –, akik a németekre gyanakodtak, különösen Románia szembefordulását követően³ bár ezt megelőzően is gyakori volt az afféle politikai szórólap, amelynek az egyik oldalán a nagy román álom, a Tisza bal partjáig terjedő – az ie. 70 és 44 közötti, Burebista dák király által uralt – birodalom térképe volt látható, a másik oldalon a politikai fenyegetés szövege, melynek súlypont-

jában az állt, hogy a „szegedi gondolat”-ért meg kell fizetnünk.



Mind gyakrabban szólaltak meg a szírenák. Május 31-ről június 1-jére virradóan újabb riadó volt. A *Szentesi Napló* tudósítója ezt írta lapjában: „...a Tisza vonalára több bombát is dobtak, ezeknek nagy része befulladt, és csak néhány robbant fel, de azok kárt nem okoztak. Ezek a gépek röpcédulát is szórtak,” – ezen kívül még sztaniollapokat⁴ és több felé gyújtólapokat a termésre, de „a lakosság fegyelmezetten viselkedett”, ismerte tennivalóját és a lehetséges károkat időben sikerült elhárítaniok. A gyújtólapot földdel kell letakarni és azzal megszüntethető a káros hatása, ismétli meg a lap az ilyen esetre szóló tennivalót. Ellenpéldaként jegyzi meg, hogy sok megyében a lakosság nem vette komolyan a légiriadót, mert eddig nem tapasztalta meg a légítámadás borzalmait. Sok helységben elmulasztották a riasztást is. Az április 3-i légiriadó alkalmával a szentesi piacon az árusokat csak ismételt rendőri felszólítással lehetett szétoszlatni és biztonságos fedél alá kényszeríteni. A városban fegyelmezetlenkedők közül 75 személlyel szemben kellett eljárni és 10-től 100 pengőig terjedően szabálysértési bírságot kiszabni.

Június 2-a jeles nap a háborús légítámadások történetében. Ezen a napon indították el útjára a „*Frantic Joe*” hadműveletet (Operation Frantic Joe), az úgynevezett „ingabombázást”. Ez abból állt, hogy 600-700 B-17 bombázógép fölszállt a dél-olaszországi Foggia és Bari környékén frissen megépített támaszpontokról, majd magyarországi,



A SZENTESI REPÜLŐMODELLEZŐK EGYIKE, OLÁH IMRE (MASSÁNYI HILDA-ARCHIVUM)

romániai célok támadása után a Szovjetunióban Poltava, Mirgorod vagy Pirjatyn repülőtérén szálltak le. A bombatárak és az üzemanyagtartályok feltöltése után indultak vissza az olaszországi bázisukra, közben a magyarországi és román városokra, katonai célpontokra szórták ki újabb gyilkos terhüket. Ezt az első ingabombázó légierő csoportot a MAAF (Medi-terranean Allied Air Force – Földközi-tengeri Szövetséges Légierő) parancsnoka, Clarence Eaker tábornok irányította. A tábornok közvetlen irányításával történt Debrecen támadása is. A kötelékek – megtévesztésül – átrepültek Szeged fölött, majd Szentés város és a Körös-torkolat térségében kivált a BG-ből (Bomber Group), a nagy csoportból egy 24-36 gépből (nincs pontos adat, csak becslés) álló egység, visszafordult, majd Szeged fölé érve a városra szórt gyilkos terhét. Még áprilisban létrehozta rendeletileg a kormány a Légó szervezetek mellett a (légitámadások okozta) Kármegállapító Bizottságot. A budapesti bombakárosultak javára a vidéki városok közadakozást szerveztek, ebből június első hetéig Szentesen 36 170, Csongrádon 29900 pengő adomány gyűlt össze. Szeptember 14-én a Csongrád–Szentés összekötő vasúti híd is kapott az égi áldásból a terrorbombázóktól, szerencsére sikertelenül. Bár egy bomba a híd szerkezetén áthatolva a mederláb üregébe hatolt, de szerencsére nem robbant fel. Ebben az időszakban már csak ez és a tiszazugi híd maradt épen ezen a folyószakaszon. (Mind a szegedi, mind a szolnoki hidat használhatatlanná tette a bombázás. A szentesi híd helyreállítása során emelték ki a tűzszerészek a befulladt bombát, és azt a Tisza-parton semmisítették meg.)

A június 3-án repülőgépről a Tiszába dobott úszó aknára futott, majd elsüllyedt a Szeged–Szentés–Csongrád között közlekedő *Lukács Béla* személyszállító hajó a szegvári folyószelvényben. Az aknaveszély miatt a révkapitányság betiltotta a tiszai hajózást, a

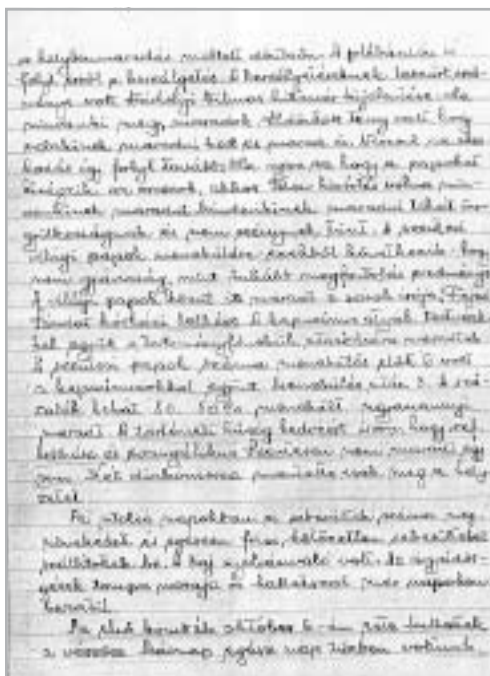
megyei közigazgatás kompforgalmi, csónakázási, fürdési és halászati tiltással bővítette azt. Ez a tilalom tovább is élt, mert a „Gardening” (kertész) légi hadművelettel, a RAF 205. bombázócsoportha végrehajtásában a folyó felsőbb szakaszának újabb elaknásítása folytatódott július 2. és 9. között. Ezt megelőzően június 17-én földerítő repülést végzett a RAF mind a Tisza, mind a Maros völgyében. A terrorbombázók „színes dobozokat, piros-kék ládákat és méreggel telt üvegeket” is dobtak a folyóba, melyek nagy tömegben úsznak le a Tiszán és ütésre robbannak – közlik a napilapok. Ha az üveg összetörik, a mérgező folyadék szétterül a vízben, és bőrrrel érintkezve súlyos sebeket okoz – állítják a megfigyelők. Ezzel egy időben a Csongrád–Szentés Tisza-hídon is forgalomkorlátozást rendeltek el a hatóságok. A legközelebbi átkelési lehetőség ekkor még Szegednél és a tiszazugi hídon volt.

Június 13-án a Mindszenti kompátkelő közelében egy úszó akna robbant. A május 3-án elrendelt hajózási zárlat még június 6-án is fennmaradt, mert a Szentés és Mindszenti közötti folyószakaszon az angolok által ledobott úszóaknák még mindig veszélyeztették a víziút forgalmát. Július 3-án a délnyugatról érkező kötelékek elérve a Szentés légtérét, a Körös folyó előtt irányt változtattak és bombázták Fábianszabást, Derek-egyházát, valamint Csanádpalota külterületét, Szeged belvárosát, majd Aradot, végezetül Belgrádot. Még ebben a hónapban, 16-án Mágocsoldalon amerikai vadászgépek lőtték a mezőn dolgozó aratókat.

Még június 20-án ismét bombázó repülőgép csoportok, nagy morajlással, 6-8 ezer méter magasságban, fehér kondenzcsíkkal rajzolták tele az azúrkék eget, így érkeztek a város fölé. A délnyugatról közeledő légierődöket alacsonyabban, de még mindig nagy magasságban kísérték az amerikai kéttörzsű vadász repülőgépek a P-38-ok, a Lightningek, majd a csoportból

két gép kivált, és a géppár kétszer megke-
rülte Szentest, végül a város fölött irányt
változtatva Kiskunfélegyháza felé fordulva
elhagyta a légeret. Augusztus 20-án táma-
dás érte Magyartést, Mentettrétet és a vasúti
híd környékét, ahol egy tanya, valamint a
vasúti berendezések sérültek, majd Csong-
rádot is támadták, ahol a korábbi károkat
helyreállító hódmezővásárhelyiek dolgoztak,
valamint Csanytelek külterületére hullott né-
hány bomba, ahogyan Bokros közelébe is. A
csanytelek külterületére 20-án, valószínűleg
kényszerzetésből hulló bomba megölt egy 10
éves libapásztor kislányt.

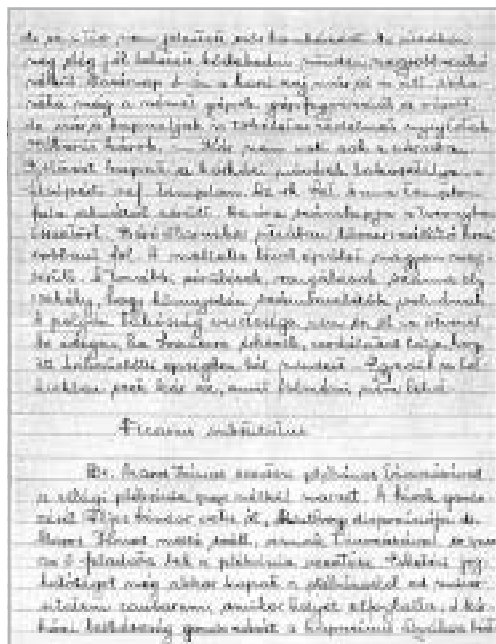
A kecskeméti repülőtérre június 14-én
érte alacsonytámadás, amikor is P-38 Light-
ningok lecsaptak a földön várakozó német
és magyar katonai gépekre és sokat meg-
semmisítettek. A német szállítógépek közül
hármat a szentesi sportrepülőtérré vezényelt
a német frontparancsnokság, vélük tudni a
helyi és kecskeméti tanúk. A másik változatra
elsősorban szegedi kortársak emlékeznek,



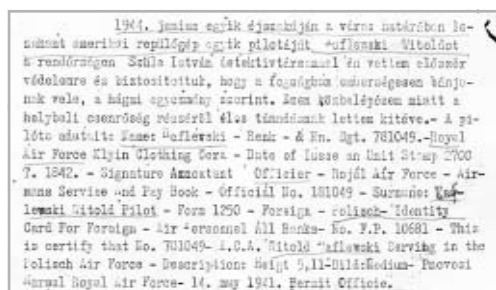
akik az ottani katonai repülőtéren állomá-
sozó három Messerschmitt Me-323 Gi-
gant Szentésre településéről tudnak. Mindkét
helyszínről azonos napon szálltak fel a hat-
motoros szállítógépek és oda már többé nem
tértek vissza. Az viszont tény, hogy ezen a
napon, június 17-én Szentesen leszállt három
Gigant, amelyek ott állomásoztak szeptem-
ber végéig. Az emlékezők szerint hetenként
több alkalommal hol csak egy, másszor két,
ritkábban mind a három gép is fölszállt és
sebesültekkel megrakottan tért vissza.



A délkelet-magyarországi német pa-
rancsnokság hadművelleti naplója nem említ
olyan parancsot, amely a Gigantok Szen-
tesre történő áttelepülésére utalna. Június
közepén – tehát a Gigantok szentesi megje-
lenésével egyidőben – rendezték be a város
Mezőgazdasági Szakiskoláját német katonai
kórháznak, ahol többek között a harctéri se-
besülése után a híres német író, Heinrich Böll



A KOR ESEMÉNYEI A HISTORIA DOMUSBAN



LAKOS JÓSEF RENDŐRKAPITÁNY JELENTÉSE A LEZUHANT HALIFAX BOMBÁZÓRÓL

is lábadozott. Az áttelepülés során az egyik Gigant szárnyát kisebb sérülés érte, mert az a vasút melletti sürgőnypóznak egyikét érintette, ami felszakította a borítást. A repülőtér hétkédi csücskében hetekig vesztegelt a három Gigant a következő fölszállásra várva. A német őrkatonák és a gép személyzete szívesen mutatta meg a gép belső terét is. Egy alkalommal elvitték a vitorlázó repülőtábor növendékeit is egy körre, megmutatva a „légi mamut”-ból a repülőtér tágabb környezetét is. A hatalmas szállítógép akkora érdeklődést váltott ki a környék lakosaiban, hogy a repülőtér szinte zárandokhellyé vált. A repülőtéren keresztül-kasul, járművel és gyalogosan, folyamatosan érkeztek a kíváncsiszkodók a Giganthoz. A Szentesi Napló június 25-i számában a repülőtér-parancsnokság és a rendőrhatalóság érélyes fölszólítást tett közzé. Civil- és egyenruhás rendőrök vigyázzák a repülőket és a szabálytalanul közlekedő személyek biztonságát. A le- és felszálló mezőben oktan belépő, kíváncsiszkodó polgári személyeknek szigorú büntetést helyeztek kilátásba, mert cselekményükkel katasztrófát okozhatnak, nemcsak saját életüket, de a pilótákét is veszélyeztetik. A repülőtér-parancsnokság indokolt esetben ad belépési engedélyt a repülőtérre, – közli a hatóság. Súlyosbította a helyzetet, hogy a kíváncsi közlekedők, nézelődők a június 19-től itt gyakorlatozó debreceni, haderőnkívüli motorosrepülő keret működését is zavarták. A leszálló gép

nem tud kitérni! – hangoztatták a sajtóban megjelent felhívás végén.

Június 2-ával Debrecen is célpontja lett a szövetségesek légierejének. A bombatámadás után a nyulási reptérről Szentese kényszerült települni a HMNRA, az akkor ott működő három csoport egyike. A repülés biztonságát is veszélyeztette mind az epreskerti, mind a nyulási sportrepülőtér zsúfoltsága. Kitelepítés nélkül zsúfolásig „terített asztalt” kínáltak volna egy esetleges ellenséges légitámadáshoz.

Menekülés, a menekítés előkészítése

Júniusban a Tisza-híd szentesi hídfőjének védelmére két Bofors típusú légvédelmi ágyút és hat gyorstüzelő gépagyút telepítettek. Az egység szeptember végéig Szentesen állomásozott.

A debreceni kiképzőkeret június 19-től Szentese vendégszeretettel élvezhette. A kőszegi, pécsi, veszprémi és soproni cögegerekből (katonai középiskolások) toborzódott tiszti iskolai előképzésben résztvevő csoport – katonai parancsra – Balogh István hadnagy parancsnokságával, Sikorszky zászlós pk. helyettes vezetésével települt át. Ez volt a földi csoport, majd Petres István őrmester oktató vezérletével repülték át a hat Bücker Bü-131-et Szentésre. A 2 vitorlázó gépet, az 1 csörlőautót és egy autót – gyakorlatilag a DRC teljes vagyonát – a földi különítmény hozta magával. Az intézkedés élet- és vagyonmentési célt szolgált. A kiképzés végeztével a keret elhagyta Szentest a magával hozott felszereléssel együtt, és ismeretlen helyre távozott. Amit az emlékezet megőrzött az az, hogy a távozókat következő állomásuknak Kecskemétet jelölték meg. Míg a debreceni keret Szentesen képezte a cögegereket, addig a megyei, a vitorlázó cserkészrepülőket a szelevényi út – a városból kivezető – bal oldalán,

a katonai gyakorlótéren repültek.

Élet költözött a város légtérébe. Kora hajnaltól, a kora délelőtti órákban jelentkező amerikai kötelékek berepülésig, az élénk légi-programtól és a Bückerek zümmögésétől volt hangos a város fölötti légtér igazolva a régi pilóta szólast, miszerint „repülőgép nélkül az égbolt »csak« üres levegő.” A keret növekedékei az elsőfokú képzést Szentesen kapták meg. Közben a vezető francia és belga lapok újságírói, a magyar sportrepülés tanulmányozására hazánkba jöttek. Körútjuk során városunkba, az alföldi repülés fellegrárába is ellátogattak, mert meg kívánták megtekinteni az 5-6 év alatt híressé lett szentesi sportrepülőteret. 25-én érkeztek és másnap délben utaztak tovább.

A megyében is megsokasodott a repülőgéproncsok száma. A Btk 33. és a 36.§ 5. pontja értelmében büntetendő cselekmény, ha valaki akár a saját, akár az ellenséges repülőgépek roncsaihoz hozzányúl vagy abból bármit is eltulajdonít – ismétlik egyre gyakrabban a napilapok.

A városi templomok harangjaitól július

15-én búcsúzott a lakosság. A harangok a frontra „mentek”, így már remény sem lehetett arra, hogy a korábbi szerepüket betölthessék, nevezetesen azt, hogy az „élőket hívják, a holtakat megsirassák és a villámokat megtörjék.” A harangok eddig a tüzet jelezték, a perifériákon, a tanyavilágban az olykor alig hallható sziréna jelzést is közvetítették. Ezek a területek voltak azok, ahol a rádió is csak nagyon ritkán fordult elő. Ahol több harang is volt a toronyban, onnan a legkisebb méretűek közül egyet meghagytak, így a katolikus templomban is. A riadót a gőzmozdonyok jajongó síphangja is jelezte.

Augusztus 1-jén indította a RAF a varsói fölkelők utánpótlásának szállítását hazánkon keresztül. A No. 1586 repülőegység 6 Halifax gépéből egy elveszett, valószínűleg Magyarország felett.” A Csanádi-Nagyvárad-Winkler-féle *A magyar repülés története* és Pataki I.–Rozsos L.–Sárhidai Gy.: *Légiháború Magyarország felett* című könyve a RAF jelentésre hivatkozva közli ugyanezt a hírt, miszerint a gép sorsáról nem tudnak pontos adatot csak annyit, hogy nagy



A KECSKEMÉTRŐL VAGY SZEGEDRŐL ÁTTELEPÜLT 3 DARAB NÉMET SZÁLLÍTÓGÉP EGYIKE, A ME-323 GIGANT A SZENTESI REPÜLŐTÉREN (PAP L.-ARCHIVUM, 1944. AUGUSZTUS)

valószínűséggel Magyarország területe fölött tűnt el. Az időpont egybeesése sugallja azt, hogy ez a Halifax⁵ lehetett az eltűnt bombázó-szállító, amely 1-jéről 2-ra virradó éjszaka Szentés külterületén, a Tisza és a huszárlaktanya közötti területre zuhant.

Az újsághírek a rendőrség közleményére hivatkozva arról számolnak be, hogy az angol bombázót a Tisza-hidat védő légvédelmi tűzerek lőtték le. A tények arra utalnak, hogy a RAF bombázója már korábban megsérült, és a jugoszláv partizánok felszabadította terület felé próbált menekülni, amikor Szentés légtérében már olyan alacsonyra került, hogy kényszerleszállást kellett megkísérelnie a pilótának, ami végül katasztrófához vezetett. Még a tűzérési találat előtt a gép navigátorának, – aki egyben a bombázó parancsnoka is – sikerült elhagyni a gépet, és szerencsésen földet érni. A pilóta már a légvédelmi találatkor szörnyethalt. Az egyik lövész a gépben rekedt, és életét veszítette. Már korábban elhagyta a bombázót a személyzet további négy tagja, de az ő sorsukról nincs információnk.

A *Szegedi Új Nemzedék* augusztus 3-i számában jelent meg egy írás, amely szerint a Szentés határában lelőtt ellenséges gép megmenekült pilótáját Szeged környékén keresik. Végül a szentesi csendőrök fogták el a Brit Királyi Légierő megmenekült, lengyel származású repülőtisztjét, a gép másodpilótáját – aki egyben navigátor és bombavető tiszt is volt – Witold Raflewskit, az azonossági száma: 781049.

A rendőri jelentésből tudhatjuk, hogy a csendőrök durván bántalmazták a gépparancsnokot. Az elfogott és a csendőrök kísérté repülőtisztet a német propagandától felbőszített lakosok néhány hangadó hatására majdnem meglincselték, hivatkozva a terrorbombázásokra, a gépekből ledobált robbanó gyermekjátékokra stb. Lakos József⁶ és Sziüle István detektívnek kellett védelmébe venni a fenyegetett hadifoglyot, hogy a hágai, illetve a genfi egyezménynek megfelelő, emberséges

bánásmódban részesíthessék az önvédelemre képtelen katonát.

A repülőgép személyzetéből áldozatul esett, – ugyancsak Lengyelország 1939-es összeomlásakor – Nagy-Britániába menekült két lengyel katona. A kiképzést hazájukban kapták, az emigrációban a RAF kötelékében vállaltak szolgálatot. Halálukkor az 1586. Flighthoz voltak beosztva. Névszerint Paul Szejnowszki 31 éves pilóta, halotti anyakönyvi kivonat száma: 371 és Jan Lewendowsky 24 éves őrmester, a halotti száma: 370. A szentesi kórház halotti anyakönyvi kivonata szerint mindketten augusztus 2-án veszítették életüket. A lezuhanást követő 10. napon temették el őket végső nyugalomhelyükre – bár lengyelként voltak angol katonák, – teljes joggal a brit nemzetközösség solymári katonái temetőjébe. Augusztus 20-át követő időszakban a szövetségesek hadászati légierejének hazánk ellen folytatott bombázása – az angolszász deklaráció szerint – a háborúból kilépésünk kikényszerítését szolgálta (volna).

Augusztus 20-án a M. Kir. „Horthy István” Honvéd Repülő Akadémia végzős évfolyamának újonnan felavatott hivatásos tisztjei között volt Gullay Mihály, Szabó János és Mátyás Andor, akik Szentésen tanulták a repülés tudományát. A Szentési Napló 23-i száma is közli a hírt és gratulál a fiatal hadnagyoknak.

Augusztus 29-e nemcsak a szegedi polgároknak rosszmemlékű nap, de a szentesiek is érezhették a háború, a bombázások következményeinek megrendítő hatását. Ezen a napon – a kései riasztás miatt – az állomás parancsnokságnak nem volt már ideje nyílt pályára vontatni azt a német katonai szerelvényt, amely zsúfolásig telve volt sorozatvető lövedékkel, aknával, gránáttal és gyalogsági lőszerrel. A rendező pályaudvar – ahol ez a szerelvény is várakozott – a szőnyegbombázás egyik célpontja volt. Az első becsapódások pillanatában az óriási robbanásokat hatalmas

tűz követte. A fentről jött pusztító erő nemcsak a szerelvény, hanem a környező kertváros több utcáinak pusztulásához is vezetett. A detonációsorozat akkora erővel hatott, hogy Szentesen is remegett a föld, rezegtek az ablaküvegek, a csukott ajtók kinyíltak, a csillárok lengtek és egy enyhe fuvallat formájában, de a légnyomást is érezni lehetett. A robbanások zaja Szentesen is hallható volt, de már gyenge morajlássá szelídült hangerővel. Mindez ötven kilométer távolságból! Ez a hatás már jelezte, hogy közelebb a veszedelem, mint gondolnánk. Megrendítő erejű volt azoknak is, akik átérték az első világháború borzalmaival. Félelem lopakodott a szívekbe, másként mint a korábbi riadóknál, másként mint a megelőző alkalmakkor.

A hadművelleti kormánybiztos plakáton figyelmeztette a lakosságot.

Hírdetmény

Közlöm a város közönségével, hogy a bekövetkezett rendkívüli események következtében indokoltnak látszik *a város önkéntes kiűritése*. Járműveket és szállítási eszközöket nem tud a hatóság biztosítani, miért is aki távozni kíván, saját fogatán, vagy gyalog távozzék Csongrád megyének a Tisza jobb partján elterülő részére.

Az intézkedő hatóság vezetői és a szükséges tisztviselői kar további intézkedésig helyben marad.

Még augusztus elején tették közzé a rendőrkapitányságok, hogy ellenséges „ejtőernyős partizánokat dobtak le” és nem sikerült valamennyit elfogni. Szentes mezőgazdasági területén is láttak közülük.

Dr. Molnár Imre

hadműveletikormánybiztos

Az utolsó repülési nap 1944. szeptember 6-án lehetett, mert ekkorra szolt az intézkedő MAeSz és HMNRA utasítás, „műszereket és a járműveket Budapestre kell szállítani és leadni.”

Szeptember végén települt Szentesre

az 1. magyar hadsereg futárja két Fieseler Fi 156 Storch és egy Arado 96-os géppel, négy pilótával Ronkay Béla, Ákos Lajos, Szabady Tibor hadnagy, Baross főhadnagy parancsnoksága alatt. Főként Erdélybe repültek, parancsokat és futárokat szállítottak. Az Aradóra a „Sípláda” felirat volt felfestve. Az egységet október 6-án vezényelték vissza Kiskunfélegyházára, a 3. magyar hadsereg-parancsnokság körzetébe.

1944. október 8.: a város elesett

A repülőtér gépállományát – a hadbiztos főispán hírdetményének megfelelően „önkéntes kiűritéssel” – a Tisza jobb partjára szállították. A rejtést dr. Kunszeri Béla segítségével, (aki csongrádi lakos volt és az ottani gimnázium egykori tanulója) Vass Mihály hangármester és Massányi Sándor főoktató irányításával a csongrádi Szent Imre Gimnázium pincéjében (ma Batsányi János Gimnázium) egyik vélemény szerint a tornaszerek tárolására használt udvari barakkban befalazva, más emlékezetében a befalazás nélküli állapot őrződött meg. A szentesi egyesületi és a HMNRA gépei közül 1 Cimbora, 1 M22, 3 Vöcsök, 1 tört szárnyú Pilis és 1 R-08c Pilis, 2 Tücsök tartozott a mentendő gépállományhoz.) Lényeg az, a nagy értékű repülőgéppark hiánytalanul, sérülés nélkül vésztele át a háborút úgy, hogy sem a pusztító teuton szellemnek, sem a mindent elsöpörni képes keleti fergetegnek nem esett áldozatául. Ez azért is meglepő, mert mind a német, mind a szovjet katonák huzamosabb ideig tartózkodtak az iskolában, és nyilvánvalóan tüzetes katonai alapossgal átvizsgálták annak minden zegét-zugát, mielőtt beszállásolták oda magukat. A meglepetést fokozza még, hogy a vitorlázó gépek között volt egy motoros repülő is, a kis Zlin – amiről korábban már szó esett, – és az is sértetlen maradt.

A repülőtéri irodában a berendezés és az iratok, a műhelyben a szerszámok, a javító anyag, a felszerelési tárgyak mind ott maradtak. Egyrészt a kiürítési parancs csak a repülő eszközökre és a járművekre vonatkozott, másrészt elszállítani sem lett volna mivel és hová. A berendezési tárgyak és az épület eltűnése, rombolása, bontása a szovjet repülők távozása után kezdődött el polgári közreműködéssel.

Október 6-án 23 óra körüli órákban, alacsony támadást intézett a 2. Ukrán Front 58. hadsereggel együttműködő, Gorjunov tábornok vezette 5. légi hadsereg néhány kétfedelű PO-2-s típusú gépe a szentesi MÁV motorgarázs és a vasútállomás ellen, de a bombák célt tévesztve lakott területre hullottak. A riasztás ekkor már nem működött. A támadás teljesen váratlanul érte a polgári lakosságot. Az első bomba a Nagyvölgybe hullott, mintegy 50–60 méterre a motorgarázstól nyugatra. A következő kisméretű légibomba a Honvéd utcában (ma dr. Berényi Imre utca), egy nádfedelű ház konyhájába csapódott, ahol az éppen ott tartózkodó 15-16 éves leányt ölte meg. Róla, a halotti anyakönyvben nem találni adatot. A pályaudvart kereső repülőgép nagyobb célt tévesztett. Az első légiakna a mai Dózsa György u. 48. sz. (akkor Széchenyi utca,) alatti ház udvarába esett. A szilánkok, éppen az udvaron tartózkodó 37 éves Béltői János lakatos mestert érték, aki azonnal életét vesztette. Hetedikén a délelőtti órákban Cseh Lajos hentesmester lovasfogatán tartott a város felé, amikor egy hármass repülő kötelékből kivált gép megtámadta a védtelen hentesmestert. Lőtt és szilánk sérüléseibe belehalt. A támadó gép nemzeti hovatartozását nem



1944 OKTÓBER ELEJÉN A SZENTESI REPÜLŐTÉRREL SZOMSZÉDOS ÁLCÁZÓ SZÉRÜSKERTBEN, AZ ARADO 96 SÍPLÁDA* ELŐTT SZABADY HADNAGY A MŰSZAKI ÉS ŐRSZEMÉLYZET KÖZÖTT

lehetett megállapítani, mert közel azonos időben mind szovjet, mind német gépek is tartózkodtak a légtérben. Rajtuk kívül a 6-a és 9-e közötti időben, repülőtérmegbombázás következtében még nyolc polgári személy vesztette életét, legalábbis ennyiről tudunk.

A nagyhegyi szőlőkben már 5-én a kora esti órákban megjelentek a szovjet ejtőernyős felderítők. Szentesnek sem volt légvédelme. Friessner vezérezredes a Tisza Szeged–Szolnok közötti szakaszának védelmét a 3. magyar hadseregre bízta azzal, hogy törjék meg, lassítsák a szovjet 53. hds. lendületét. A harmadik magyar hadsereg egy gyalogezreddel, 10 harckocsival és rohamlővegek és a 2. huszárezred egy századának bevonásával kísérelte megvédeni a várost. Ezen az éjszaka támadta a szovjet légierő Mindszent térségét. Október 1-je és 8-a közötti időszakban a Nagyváradon felszálló, a magyar területeket támadó román repülőegységeket az Orosháza határában állomásozó német vadászok hártották el, majd a repülőegység távozta után a nagyváradi román repülő csapat települt a helyükre a háborús repülőtérré. Október közepére 12 vadász, 24 csatarepülőgép, 12 zuhanóbombázó és 17 felderítő gép volt a

román csapatok orosházi repülőterén, Ionescu őrnagy parancsnoksága alatt. A város polgármestere október 6-án, pénteken kiadta a 2807/1944. számú kiürítési utasítását. Az október 6-ról 7-ére virradó éjszaka történt szovjet bombázás előtt azért nem volt riasztás, mert a légósoknak is el kellett hagyni a várost. Ezzel a parancssal az intézkedő hatóság vezetői és a szükséges tisztviselői kar meghatározó többsége családostól eltávozott a városból, magára hagyva a lakosságot a kritikus helyzetben. A légószolgálatosok, a tűzoltás segítésére és a légítámadások okozta romok eltakarítására létrehozott munkás század maradt csak az állomáshelyén, a felsőpárti Református Otthon helyiségeiben, a Deák Ferenc utca 53 sz. alatt.

A „Magyarok Nagyasszonyának ünnepén Szentes orosz kézre került.” Október 8-án, vasárnap országos imnapot, könyörgő ájtatosságot hirdetett meg az orszáért, az igazságos békéért és a magyar honvédekért a katolikus társadalom. „Szentesen az akna és az ágyúlövedékek becsapódása teszi félelmetessé a napot.” Dél tájékán, amikor a

harci zaj már elült „Néha-néha még a német gépek gépfegyverezték a várost, de már a kapualjak is tökéletes védelmet nyújtottak.” – idézem Fejes Sándor kórházi lelkésztől a História Domosból. A gépek, többségében Messer-schmitt Me-109-esek oly alacsonyan repültek, hogy a repülőgép vezetők láthatóak voltak a pilótaülésben. Szentesen a „Debreceni (átkaroló) hadművelet” északkeletről érkező szárnya foglalta el.



Egy hatalmas átkaroló hadművelettel került a Tiszántúl középső és északi része a szovjet csapatok birtokába. Ez az átölelő hadművelet két ága Hódmezővásárhely–Mindszent között találkozott a Tiszánál. Október 8-án a 2. Ukrán Front csapatai Csongrád alatt 8 km-re és Szeged fölött Mindszentnél lépték át a Tisza vonalát. Az itt menetből kialakított hídfőállást, folyamatos harc közben szélesítették, amiben már a román királyi csapatok is résztvettek. Az szovjet 5. légi hadsereg Szentes-Hékéd és a cserebökényi ősgyep melletti Terehalom-nál

rendezett be repülőteret, többnyire PO-2-ek, La-5-s és Il-2 vadászgépekkel. Ezt megelőzően a szeptember végén, október első napjaiban a Luftwaffe – az 1959-ben létrehozott cserebökényi⁸ katonai hadifegyver lőtér területén, – ott rendezte be egyik tábori repülőterét. Október 9-én, Veszprémben ezredde szerveződtek a 101. honi vadászpilóták. A híres „Pumasok” 3. százada gyakran kapott bevetési parancsot a szovjet 5. légi hadsereg gépei ellen. Feladatuk volt a Szeged–Csongrád térségében harcoló 3. magyar



A SZENTESI PÍLÓTAOTTHON ELŐTT A FIESELER FI-156 STORCH (GÓLYA) FUTÁRGÉP RE-TÁMASZKODÓ PÍLÓTÁK: RONKAY BÉLA, ÁKOS LAJOS, SZABADY TIBOR HADNAGY ÉS BAROSS FŐHADNAGY. (SZABADY TIBOR VIA PUNKA-ARCHIVUM)

hadsereg légvédelme, és a Vörös Hadsereg szárazföldi erőinek támadása, az utánpótlás szállításának akadályozása. A Szentese–Orosz-háza vonalon szinte naponta jelentek meg a Me-109G vadászok alacsonytámadásban, az utánpótlást szállító gépkocsikonvojok támadására és a szentesi Tisza szakaszon megkezdett átkelés és a vasúti híd építésének zavarására. Az átkelési pont létesítését akadályozni igyekeztek a 102/2. század Me-110-es és Me-210-s gyorsbombázói is. A a szűkebb pátriánkat eddig támadó ellenséges repülőgépek listájára feliratkoztak – most már – a magyar és a német repülők is. A Súdost hadseregcsoport hadinaplójában így ír a Szentese körüli harcokba bevetett repülőkről:

„1944. október 8.

A 3. magyar hadsereg.

Légi helyzet: Az ellenséges felderítés és a csatarepülő tevékenység nagy nehézséggel, betöréssel járt. Az egyesült és a magyar csapatok légierője 4 páncélost semmisített meg. Az elmúlt éjszaka Békéscsaba északi részén folyt ellenséges berepülés.”

1944. október 9-én.

A 2. magyar hadsereg.

Légi helyzet: „Nehéz ellenséges légicsata tevékenység. Tömeges bevetés az egyesített légierőknél – támadják Debrecen és Szentese térségében az ellenséges csapatvonulatokat, a Tiszán átjutott ellenséges erőket.”

A délkeleti országrész visszafoglalására tervezett „Cigánybáró hadművelet” (Zigeunerbaron) megvalósításához már október 5-én megkezdődtek a felderítő repülések. Október 8-án Erdélyben még óriási összecsapások voltak a német–magyar és a szovjet–román csapatok között. Ezen a napon volt a híressé lett, számunkra szomorú végű Tordai-csata. Az október 23-án, az orosházi pályaudvart támadó magyar gyorsbombázók elhárítására, zavarására a terehalmi tábori repülőtérről és a szarvasi tábori bázisról szálltak föl a La-5 szovjet vadászok.



A hangárban maradt repülhető állapotban a Siebel Si 202 Hummelt, amivel még – alig több mint egy hónapja – utoljára Massányi Sándor repült, a szovjet katonák kivitték a szabadba, szétzúzták és a roncsokat a hangár mellé dobták. Amíg a front Szenteseig ért, a Hummel átfestése még nem fejeződött be, így a szárnyain még ott maradt a német felségjel. Ez is irritálhatta a géptörőket, meg az is, hogy a gép feltankolva, üzemképes állapotában alkalmas volt a szökésre. A hangár bejáratí ajtaja alacsonyabb volt a Po-2-sek magasságánál, ezért a kerekek nyomtáv szélességében feltörték a bejáratí betont, azt a kellő mélységig kivájták, így a gép befért a védőfedél alá. Az orosz Po dva szavakból értelmes magyar kifejezést a podva-t alkototta a népnyelv. A motorhangja után még a varrógép, a szecskadaráló és a Marinéni nevet is kapta. Ezen a típuson kívül voltak JAK-1, -7 és -9-es típusok is itt.

Gyakori égi látogatók, futóvendégek voltak ezen a vidéken is a veszprémi 101/3. „Retek” nevet viselő szd. Me-109-i. Mint a század pilótája 1944. október 8-a után gyakran megfordult Szentese légterében Krascsenics Lajos szakaszvezető is, aki 1948–49-ban volt az itteni Bücker iskola parancsnoka. November 15-én a Szentese és a Szentese II. (ez valószínűleg a terehalmi) repülőteret magyar és német légiegyeségek támadták. A most következő históriáról nincsenek jól dokumentált, írott adatok, csak többoldalúan hitelesített szubjektív emlékek.

A történetben részt vevő öt személy közül az értelmi szerző és két segítő barátja már régen átszállt az égi járatra, meghaltak, de a közöttünk lévők (Pap László, Szilaj Varga Gyula) egymástól függetlenül ugyanúgy mondták el emlékeiket a hihetetlennek tűnő esetről. Ez a história is azok számát szaporítja, amelyek jórészt a szerencse kifürkészhetetlen akaratából történhet meg. Az

élet realitásaihoz, a balsorshoz, a nyilvánvaló kudarcokhoz, a tiltásokhoz és megtorlásokhoz szokott elménk alig képes elfogadni azt, hogy a sors olykor kegyes játékkal is megajándékozhat bennünket. Mindaddig a kételkedés marad az elme bizonyossága, amíg a tények sora nem képes legyűrni azt.

Alig telt el egy hét attól a jeles naptól, ahogy a honvédó magyar katonák elhagyni kényszerültek városunkat, a repülőfiókák máris megrázták szárnyaikat, pedig még a csendes őszi esteiken, ha a széljárás is kedvező volt, hallani lehetett a háború moráját, és látni a robbanások felvillanó fényeit. Szentkirályi Endre (18-19 éves) „B” vizsgás növendéknek jutott eszébe, hogy a szentesi cserkészrepülőknak a csongrádi gimnáziumban van egy új motoros repülőgépe, amit csak össze kell szerelni és „le lehet vele lépni”, magyarul utána lehet repülni a „mieinknek,” a „szabad magyar országba.” Szentkirályi Endre határozott egyéniség lévén Szentesen bement a szovjet katonai parancsnokságra, és engedélyt kért arra, hogy Pap László középiskolás tanulóval átmelessen Csongrádra. Meglepően gyorsan sikerült megszerezni az úti okmányt, amivel az időközben elkészült Szent János-komp átkelőhelyén épült (a mostani strandlejáró folytatása a folyóig) pontonhídon átengedték őket. Fiataloknak az apostolok lován sem nagy távolság a két város közötti 12 kilométer. Szabó János az „A” vizsgás (Sonáj, a későbbi Hangár Jani), ugyancsak szentesi cserkészrepülő és egy Darida István nevű csongrádi ismerős fiatal segítségével darabonként kivitték a Zlin 12-t a bökényi rétre és szakszerűen összeszerelték azt. Kellemetlen volt, hogy a törzsön és a szárnyakon még mindig ott volt a német felségjel, ami nem jelentett elhanyagolható veszély, mert ott húztak el fölöttük alacsony repülésben a frontra induló szovjet sturmovikok. Közülük az egyik pilóta még vörös rakétát is kilőtt az irányukba, nyilvánvalóan figyelmeztetni akarta őket. Festéket szereztek

és egy sárga körbe nagy vöröscsillagot festett Pap László, de csak a felső szárnyfelületet tudta befejezni, mert a festék állandóan végigfolyt a karján, ami fölöttébb zavarta. Az alsó szárnyon Szilaj Varga Gyula m. kir. pilóta szakaszvezető festette az Op art jeleket, de mielőtt befejezhették volna a művet, elfogyott a festék. Három nap alatt hozták repülésre kész állapotba a repülőgépet. A motoros gépet vezetni tudó egyetlen ember Szilaj Varga Gyula volt, aki betegszabadságát töltötte otthon, miközben áthaladt a feje fölött a front.

Nos, eddig a történet minden feltétel nélkül hihető, mindeztidáig nem egyéb, mint az ilyen esetekben lehetséges veszélyt nem ismerők bátorsága, amit egy jól elkapott szerencsesorozat formált valósággá. Ami ezután következett, az azt igazolja, hogy Fortuna istenasszony továbbra sem hagyta cserben őket. A kész repülőgépet, még mindig hadművelleti területen, a katonai szabályozás alatt álló, a megszállók ellenőrizte oldalon, október 15-én (6-7 nappal a két város eleste után, 30-50 km-re a front mögött) Szilaj Varga Gyula m. kir. pilóta szakaszvezető csupa légvédelmi ágyúkkal, gyorsüzelő fegyverekkel telepített, telített terület fölött, ejtőernyő nélkül repülte be a Zlint. Kiváló munkát végeztek a vitorlázórepülők, mert a gép kifogástalanul működött. Harmadik napon akart Szentkirályi Endre és Szabó János átrepülni a frontvonalon a Dunántúlra – ahogyan ők állították Szentesre, hogy megindítsák a sportrepülést, – de a sors könyvében más volt megírva. A vitorlázó gépet vezetni is csak elemi fokon tudó fiatal emberek nem számoltak a légcsavar forgatónyomatékával, a gép kifli ívben elfordult az kiválasztott egyenes felszállási iránytól és egy útjukat álló almafának sodródtak, ami a Csongrád vármegyei Cserkészrepülő Egyesület vadonatúj Zlin 12 típusú repülőgépét javíthatatlanná roncsolta. Egyikőjük sem sérült meg. Amit ezzel a történettel kapcsolatban még meg kell említenem

az az, hogy csaknem teljes bizonyossággal kijelenthető, 1944 októberében ez volt az első motoros fölszállás sportrepülőgéppel Magyarországon a Vörös Hadsereg megszálta terület fölött.

1944. decembere és 1945 márciusa között a MÁV motorgarázshoz tartozó pályaszakaszon egy gördülő műhelyszerelvényben repülőgép-motorjavító műhelyt helyeztek el a szovjet légierő. A felújított motorok próbajáratását a szabadban végezték, többnyire egyszerre 4-5-öt is túrúztattak teljes gázon, ami azt jelentette, hogy a 200-300 méteres körzetben nem lehetett a szabadban szót érteni. A motorokat nem Szentesen szerelték vissza a repülőgép sárkány részébe.

IRODALOM

BARTHA LÁSZLÓ-PÁHI FERENC: *Szentés utcanévei*. Szeged, 1980.

BARTHA-VIRÁGOS: *A Lakos-gyilkosság*. Szentés, 1992.

BATTA-PUSZTAI: A szentesi sportrepülés rövid

története 1909-1959. In *Magyar Szárnyak Évkönyve*. 2002.

BILL GUNSTON: *A második világháború repülőgépei*. Budapest, 1955, Kossuth.

CSANÁDI-NAGYVÁRADY-WINKLER: *A magyar repülés története*. Budapest, 1974; Műszaki Könyvkiadó.

FARKAS JENŐ: *A m. kir. vitéz nagybányai Horthy István Repülő Akadémia Évkönyve*. Tatabánya, 1994, Alfadat-Press.

GAÁL GYULA: Hadszintér a felhők között. In *Magyar Szárnyak Évkönyv*. 1984, Oshawa.

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

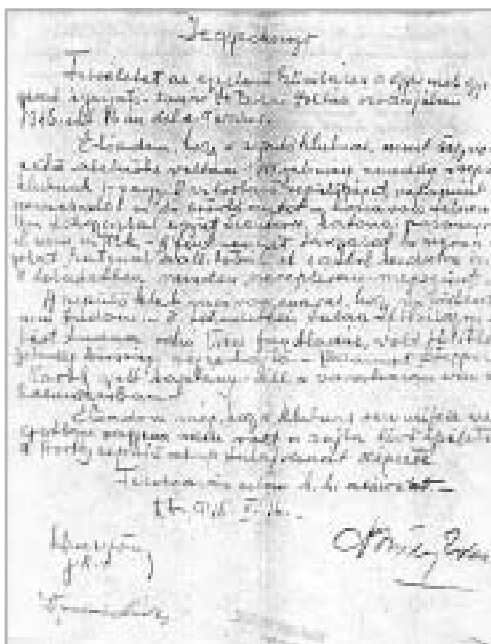
KASZA JÓZSEF: *A homok atyja*. Budapest, 1995, MRT.

M. SZABÓ MIKLÓS: *A Magyar Királyi Honvéd Légierő*. Budapest, 1999, Zrínyi Kiadó.

MACHALEK ISTVÁN: *Békés kék egén*. 1992, MHSZ Békés M-i Rep. és Eje. Klub.

PATAKI-ROZSOS-SÁRHIDAI: *Légiháború Magyarországon felett*. I-II. Budapest, 1992, Zrínyi.

ParthiScum



A DEBRECENI KIHALLGATÁS JEGYZŐKÖNYVE

PUSZTAI JÁNOS: *A szegedi repülés története*. Szeged, 2002, Belvedere Meridionale.

PUSZTAI JÁNOS: *Az MHSZ Szentés Városi Vezetőség és klubjainak története*. 1984, MHSZ Szentés Vár. Vez.

SZABÓ JÓZSEF: *Repülési lexikon*. I-II. Budapest, 1988, Akadémia Kk.

SZÁVA PÉTER: *Magyarország felszabadítása*.

Szentési Szt. Anna Plébánia Historia Domusa. III. kötet, Fejes Sándor kórházi lelkész bejegyzései 1944. október 8-ról. (Kézirat.)

TAKÁCS EDIT: Adatok Szentés második világháború alatti gazdasági, társadalmi és politikai viszonyaihoz. In *Tanulmányok Csongrád megye történetéből*. Szeged, 1979.

TAKÁCS EDIT: Szentés felszabadulása és a népi demokratikus forradalom kibontakozása. In Dr. Gaál Endre (szerk.): *Fejezetek Szentés forradalmi múltjából*. Szentés, 1984.

TOBAK TIBOR: *Pumák égen, földön*.

JEGYZETEK

¹ Meg kell jegyeznem, hogy az esemény után hatvan évvel, a kétéves adatgyűjtés során a szentesi modellezéssel kapcsolatos konkrét írásos emlékre sem találtam. Ladányi Béla a helyi cserkészrepülők akkori műszaki vezetője még 1936-ban kért magyarul írt modellépítő leírást, könyvet Rubik Ernő mérnöktől. Bogay Kamill szervezési elveiben hangsúlyozza – 1938-ban – „hogy a repülőterhez tartozó középiskolákban az előképzés megteremtése érdekében repülőmodellező csoportokat fognak szervezni úgy, mint a szentesi Horváth Mihály Gimnáziumban is tette azt. Néhány, csak valószínűnek minősített, 60–65 éves kép idéződik Pap László emlékezetébe a gimnáziumi modellépítő műhelyéről, ami feltehetően az első emeleten volt a természetrajzi szertár melletti helyiségben. Talán – mondja, amint a '39-'40-es évekre emlékezik – Mészáros (Ferenc?) lehetett a modellezők vezetője, mert „Mészinek” szólítottuk. Ott építettük az „Uborkát”, a CF-15-t, a CF-16-t. Valószínűleg a megyeháza dísztermében lehetett az a zárttéri modell verseny (?), bemutató (?) is, amiről fényképfelvétel is készült és itt bemutatunk. Massányi Hilda (Massányi Sándor főoktató leánya) családi albumában van édesanyja, Massányi Sándorné Oláh Mária és öccsének (Hilda nagybátyja) a felvétele a saját építész szabadonrepülő vitorlázó repülőmodell(ek)kel a kezükben, a harmincas évek végéről, a negyvenes évek elejéről. Varga Károly ny. mérnök-tanár – volt repülőmodellező, egykori válogatott kerettag – emlékezetében az él, hogy egy modellépítő műhely a gimnázium főbejáratával szemközt épületben, a katolikus iskola korábbi szolgálati épületében volt. (Időközben lebontották). Újsághírből tudható, hogy az iparos fiatalok 595. sz. Bethlen Gábor Cserkész Csapatának modellépítő műhelye a Szűrszabó u. 3. sz. alatt működött, ahol Vass Mihály műbútorasztalos –1935-ben – megépítette Rotter Lajos bajnok repülőgépeinek 1:10-hez méretre kicsinyített, repülőképes modelljét, a Karakánt. A Bethlen G. Cserkész Csapat '33-ban kérte a presbiteri testületől, hogy a műhelyét áthelyezhesse az új iskola – ma Kiss Bálint Református Iskola – pinchehelyiségébe. A műhely kialakítása nyilván megtörtént, mert a cserkész csapat a kapott 20,- pengő támogatással hiánytalanul elszámolt. Tehát volt szentesen repülőmodellezés, de annak nem maradtak kézzelfogható bizonyítékai, és ma már azok is csak közvetett adatokkal hitelesíthetők,

ráadásul a hat-hét évtizedes emlékezés szűrőjén át jelenhetnek meg.

² Az 1943-ban kialakított Huba–III. hadrend tartalmazott három olyan repülőteret és három egységet, amelynek az elhelyezése a későbbi időpontban lett volna kijelölve, aminek során Szentes is komolyan szóba jött. Horthy kormányzó 1943. június 3-án írta alá az 1943-1944. évre az újabb a Huba–III. hadrend szervezeti intézkedéseit.

³ Románia 1944. augusztus 23-i pálfordulását, átállását követően a hónap 25-én hadat üzent a Harmadik Birodalomnak és 27-én szembefordult hazánkkal is, amikor is támadást indított ellenünk. Az ország további csonkításával a „trianoni büntetés súlyosbítását” jelentő gondolkodás az igazság egy sajátos felfogására mutat. Az „ország megmentésére és a bolsevizmus (tovább) terjedésének megakadályozására” született a „szegedi gondolat”. Magyarország „háborús büneiért” már többszörösen súlyos árat fizetett az elcsatolt területekkel, másodszer az 1919–20-ban – továbbra sem önkéntesen – a megszálló román királyi csapatok által Romániába hurcolt nemzeti javakkal. Ezen túlmenően jóvátétel címén 200 millió aranykorona értéket kényszerült leróni hazánk jóvátételben azoknak a környező államoknak, amelyek az elcsatolt lakossággal, területekkel egyszer már a rovásunkra gazdagodtak, plusz a rajta lévő korszerű gazdasági- és termelői egységekkel, út- és vasúthálózzal is. A hágai és a párizsi egyezmény értelmében „egyéb címen” 1944 és 1966 között még, további 13,5 millió pengőt kellett volna fizetnünk a rovásunkra gyarapodó nemzeteknek. Tudnivaló, hogy a bécsi döntésekkel sem került vissza az óhazához az elcsatolt területek teljessége.

⁴ Szentes, a német hadsereg 8. Jagddivision-t segítő 2. rendszerű, a Békéscsabára telepített *lo-kátor*telep figyelő zónájának nyugati határán, illetve a kecskeméti 1. sz. *lokátorrendszer* [álló-más] hatósugarában volt. A keleti repülésirányítás rádióközpontja is Békéscsabára települt. A sztaniolcsíkokat a lokátorok megtevesztésére, a repülőgépek álcázása érdekében dobálták ki a nagytömegben, amit a hatóság mérgezőnek, robbanóknak (?) minősített.

⁵ A H.P. 59 Halifax MK II., 4 motoros, 7 fős személyzettel repülő nehézbombázó, különleges szállítógép.

⁶ Lakos József, az 1946-ban meggyilkolt városi rendőrkapitány.

⁷ Terehalom Szentestől, a város központjától északkeletre, légvonalban 20 km-re lévő legelő terület facsoportokkal, mintegy 4-5 km-re Békés megye határától. A közeli szentesi és szarvasi, a pitvarosi és a körösladányi (az utóbbi három tábori) repülőterek a szovjet 5. légihadsereg. egységei voltak.

⁸ A cserebökényi területet a természetvédők mind botanikai, mind ornitológiai szempontból – dr. Rakonczay László szavait idézve – az ázsiai puszták (sztyeppék) legnyugatibb nyúlványa, szigete. Erről a területről terjedt el az a népi hiedelem, hogy a németek ott földalatti hangárokat építettek, csak mielőtt el kellett hagyniok a repülőtérré lett legelőt, némelyeket berobbantották, míg más géptároló(k) bejáratát befedték, majd betemették. Azokban – ahogyan a szájhagyomány megőrizte, – ma is ott vannak a németek gépei és, hogyha majd visszajönnek azonnal használatba tudják azokat venni.

LEVÉLTÁRI DOKUMENTUMOK

Csongrád Megyei Levéltár Szentesi Levéltára

– 210.099/1943/VII.b. sz. belügyminisztériumi levél a szentesi cserkészrepülők alapszabályának kiegészítéséről.

– *Presbitériumi ülések jegyzőkönyvei. 1932–1933.* (mikrofilm).

– Südost hds. csop. hadművelési naplója – kiemelés 1944. okt. 8–9-c.

– Az 1944. aug. 2.-án lelőtt Halifax típusú repülőgép áldozatainak kórházi halotti jelentése.

– Lakos József rendőrnagy jelentése az elfogott angol (lengyel) pilóta védelméről.

Polgármesteri iratok:

– 3/1944. Csongrádvármegyei Cserkészrepülő Egyesület kérelme a Lakos-tanya áthelyezése tárgyában;

– 3/16/1944. Megyei Cserkészrepülők kérelme a gazdasági melléképületek építésének engedélyezésére;

– 1379/1944. sz. a HMNRA-nak a Széchenyi

u. és a Kiss Ernő sor sarkán megvásárolt telekre építési engedély kiadása;

– 2/1944 – Csongrádvármegyei Cserkészrepülők kérelme repülőgép raktár építésére;

– 1379/4 1944. sz. határozat a cserkészrepülőknek, a hangárhoz építendő repülőgép tároló engedélyezése;

– 2807/1944. okt. 6-án, a város kiürítésére kiadott intézkedés;

– 2006/2-1945. Jelentés a Légó 1944. évi működéséről;

– Légó szd. – 1/1945. (jan. 5-én) sz. – A Légó század leszerelése;

– Légó szd. – Az 1944. május 22-i szolgálatra behívott ejtőernyős leventékről;

– Légó szd. – Vassay Ferenc I. alk. P. 1944. VI. 5-én írt „Reggeli jelentés”-e.

– Képviselőtestületi jkv. – 6/kgy./1944–3944/kigy/1943. – A hékédi vasúti megálló névváltoztatásának kérése.

Főispáni iratok

– 1944. április 18.-án kelt körlevél az ellenséges gépekkel hozzánk került anyagok, felszerelések gyűjtése;

– 461/1944. sz. 3/1944. biz. Egységes vezetés az ellenséges ejtőernyős ügynökök és partizánok ellen;

– Az erdélyi hadművelési terület m. kir. kormánybiztosának 1944. június 24-én kelt levele;

– Plakát: Hirdetmény a város önkéntes kiürítésére, a főispán hadművelési kormánybiztostól;

– 563/1944. Ejtőernyős partizánok kézre keítése;

– 252/1944. Ellenséges repülőgépekkel hozzánk került anyagok, felszerelések gyűjtésére intézkedés.

Hajdú-Bihar Megyei Levéltár

– Dr. Bokay János professzor, volt DRC-elnök kihallgatási jegyzőkönyve a klub elhurcolt vagyónáról. 1946.

FOLYÓIRATOK, PERIODIKÁK

A *Magyar Szárnyak* 1944. 02. 15-i sz., 05. 15-i száma.

JAKUS JÁNOS: A magyar 3. hadsereg harcai 1944. 09. 22-től nov. 3-ig. *Hadtörténelmi Közlemények*, 1995. március.

PAPP JÁNOS: Az amerikai ingabombázások nyitánya. *Hadtörténelmi Közlemények*, 1987/3.

CSATÁRI DÁNIEL: Román csapatok részvétele Magyarország felszabadításáért lefolyt harcokban. *Hadtörténelmi Közlemények*, 1958/1.

PUNKA GYÖRGY: A Magyar Királyi Légierő harctevékenysége a II. világháború utolsó szakaszában. *Mezőgazdasági repülés*, 1985.

NAPILAPOK

A *Szentesi Hírlap*. 1932. 07. 08. száma.

A *Szentesi Napló* 1944. évfolyamábónak számai.

Csongrádi Hírlap, 1944. 01. 25-i sz., 04. 07.,

06. 03., 09. 23., 10. 01., 10. 08. szám.

Délmagyarország, 1944. 04. 02-i szám.

Szegedi Napló, 1944. 02. 20-i sz., 04. 16., 06. 22., 06. 24., 06. 25., 06. 28. szám.

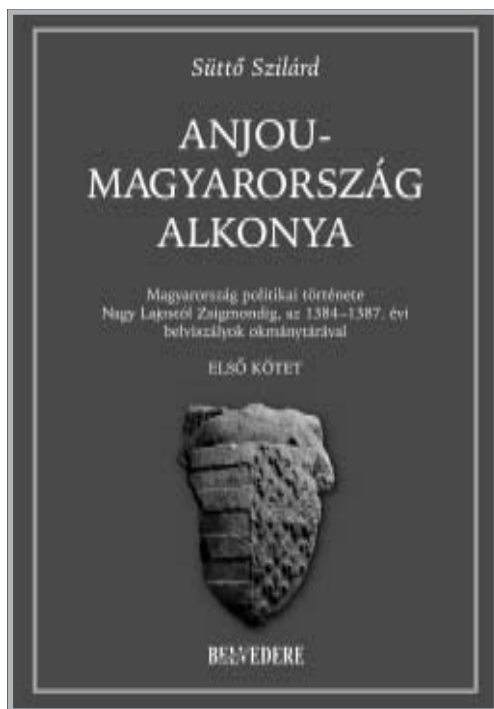
Szegedi Új Nemzedék, 1944. 07. 01-i sz., 08. 03. szám.

Csongrád Megyei Hírlap, 1984. 09. 04., 09. 12. szám.

INTERJÚK

Pap László ny. középisk. tanár, repülő oktató Siófok;

Szilaj Varga Gyula m. kir. pilóta szkv.



SÜTTŐ SZILÁRD

Anjou-Magyarország alkonya

Süttő Szilárd évtizedes kutatásainak eredményét adja közre kétkötetes monográfiájában. Az első kötet első része Magyarország I. (Nagy) Lajos és I. Károly (Róbert) uralkodása közötti időszakának eseménytörténetét nyújtja az eddigi legnagyobb részletességgel. Munkájához a magyar és külföldi kódexirodalom mellett a Magyar Országos Levéltár vonatkozó középkori forrásanyagának teljes egészét fölhasználta. A kötet második részében ennek a forrásjegyzéknek a pontos mutatóit közli, a második kötet okleveles függelékében pedig azok betűhív latin szövegét és magyar fordítását.

A páratlan munkát nemcsak a medievisztika iránt érdeklődőknek ajánljuk, hanem széles értelemben mindenkinek, akik segítséget keresnek egy európai jelentőségű rendi állam összeomlása rejtélyének megértéséhez.

Gondolatok a második világháború légitámadásainak irodalmához

Hatvan évvel a második világháború után megérett a történeti távlat a hadműveleteken és a pusztításokon kívül néhány korábban elhallgatott, mellőzött, vagy egyenesen kikerült téma és tényező feltárására. Ennek jegyében írta meg Jörg Friedrich német publicista *Der Brand* címmel megrázó kötetét, mely a rangos Propyläen kiadónál jelent meg (2002), s két év alatt három kiadást ért meg. Úgymond „bestseller”-nek minősül. A szerző 1944-ben született és így maga nem emlékeztethet még az utolsó háborús évek a témát illető legborzalmasabb időszakára sem. A kötet címének szolgái fordítása „A tűz” lenne, de ehelyett találóbbr a „tűzhalál” vagy a „tüzes vihar”, mert ez jobban kifejezi, hogy itt arról van szó, mennyit és hogyan szenvedett egy ország polgári lakossága az egyre fokozódó légitámadások során. Németország 158 városának bombázása és kegyetlen módon történt felperzselése során a háború utolsó éveiben Németország lakosságának 0,7 %-a, a városi lakosságnak 1,5 %-a vesztette életét. Ez egy 75 milliós népességnél tekintélyes visszaütés volt egy a németek által London ellen 1940-ben kezdeményezett légi háborúban. Válasz vagy bosszú, vagy csak a harcias németiségtől a háború utolsó percéig még fennálló félelemtől vezérelve. Ezerszeres visszaütés.

A könyv kétségtelenül kidomborít két tényezőt: az első, hogy az angol királyi légierő (RAF) éjszakai támadásai elsősorban nem katonai célpontok ellen irányultak, szándékuk a lakosság harci elszántságának megtörése volt demoralizációval. Erre a parancsot a legfőbb hadvezetőségnek maga Churchill adta ki, s fenntartotta még akkor is, amikor a canterburyi érsek az angol alsóházban felvetette ennek erkölcsi tarthatatlanságát. A másik tényező, amelyet a szerző újból felvet

de már korábban is sokszor elhangzott, hogy a háború utolsó hónapjaiban a támadásokat még akkor is folytatták, sőt fokozták, amikor a szövetségesek győzelme már biztos volt, és ezért újabb polgári áldozatokat szedni nemcsak értelmetlen és történeti távlatból érthetetlen volt, de erkölcsileg is legalább megkérdőjelezhető. Szerző szerint vannak, akik ma ezt már közönséges gyilkosságnak minősítik.

Elsőnek 1943 nyarán Hamburgot gyújtották fel, az áldozatok számát itt 40 ezerre becsülik. A RAF ekkor Köln, Lübeck és Rostock korábbi bombázásával (1942) már kellő tapasztalatokkal rendelkezett. A taktika az volt, hogy a belvárosra olyan gyújtóbombákat dobtak, amelyek az öreg házak tetőhéjalását átütötték, a tetőszéket meggyújtották, majd késedelmes élesítéssel repesz- és további gyújtóbombák a pusztítást folyamatossá tették. A belvárosok favázak épületi könnyen égtek. A belvárosok tűz-magva felett kürtő képződött, mely magasra lobbantotta a lángot. A tűz mértéke néhány városnál akkora volt, hogy a hazatérő pilóták azt még több száz kilométer távolságból is megfigyelhették. Volt olyan támadás, amikor egyetlen bevetéssel 300 ezer gyújtóbombát dobtak le. A köztudatban Drezda 1945. február 16-i felgyújtása a legismertebb, szerző itt is 40 ezer áldozattal számol, de vannak vélemények, amelyek ennek a többszöröséről szólnak. Kevésbé ismert, hogy ezzel szinte egyidejűleg a sokkal kisebb Pforzheim tűzvihara 20 ezer áldozatot szedett, amely ott a lakosságnak szinte a felét jelentette, Drezdában „csak” 5 %-át. Még 1945 márciusában felperzseltek Würzburgot, és még április 14-én bombázták Potsdamot.

A bombázók pilótái sem voltak éppen biztonságban. A Nürnberg ellen 1943 tavasz-

szal vezetett támadásnál a meteorológia által előzetesen ígért felhőtakaró helyett holdfényben jó célpontot nyújtottak a brit Lancasterok, 93 négymotoros géppel 500 angol pilóta veszett el. A háború utolsó két évében a légierők vesztesége jelentősen csökkent, a lakosságé nőtt. Az áldozatok nagy hányada idős ember, asszony, gyermek volt, hiszen a férfiak a fronton voltak. Jörg Friedrich szerint 75 ezer 14 éven aluli német gyermek és ifjú halt meg a bombatámadásokban, további 116 ezren megsérültek, nagy részük egy életre nyomorék maradt.

A légitámadások nagy veszélyének láttán nagy iramban építettek a veszélyeztetettnek

minősített városokban bombabiztos betonbunkereket, ezek azonban a lakosoknak csak egy hányadát tudták befogadni. A kötet beszámol a bunkerekbe költöző lakosság életéről, lélektanáról, a bezártságról, a félelemről. Drezdában például nem állt ilyen bunker, távol volt Angliától, s nem volt jelentős hadiipara, kevésbé féltették. Inkább féltették Berlint, amelyet ha több száz támadás ért is, felgyújtani mégsem sikerült.

A könyv e tűzszítás különös kegyetlenségével az angol légierőt vádolja, az amerikaiakról megállapítja, hogy az inkább katonai célpontokra koncentrált. Az amerikai légierő főként nappal támadott. A célpontokat időnként



AMERIKAI FELDERÍTŐ LÉGI FELVÉTEL SOPRONRÓL 1944. OKTÓBER 13-ÁN (A SZERZŐ GYŰJTEMÉNYE)

aktualizálva egy angol–amerikai felső bizottság határozta meg. Először a hadianyagipart, főként a repülőgép-, a páncélos- és a tenger-alattjáró-gyártás bázisait jelölték ki. A másik kiválasztott célpont az üzem-anyagellátást sújtotta: főként az olajfinomítókat. Majd csak 1944 elején kerültek a támadási célpontok élvonalába a vasútvonalak gócpontjai, a pályaudvarok. Erről egy 1993-ban megjelent másik német könyv szolgáltat értékes adatokat (FRIEDHELM GO-LÜCKE: *Zusammenbruch Deutschlands, eine Transportfrage?* Paderborner Historische Forschungen, SH-Verlag).

A légiháborúnak kulturális emlékek, történeti értékű épületek, levéltárak, képtárak, könyvtárak ugyan célpontjai nem voltak, de mégis erősen károsodtak. Egy példa: Németország tudományos könyveinek állománya mintegy 40 millió kötet volt, ebből 30 milliót a háború alatt ide-oda menekítettek. Végül is „csak” 8 millió kötet veszett el, vagyis 20%. A műemléképületeknél rosszabb volt a helyzet, nem voltak mozdíthatók és sok a gyűlékony belvárosokban állt. A veszély láttán már 1942-ben megkezdtek Németországban valamennyi műemlék dokumentálását az akkor még kezdeti lehetőségekkel rendelkező színes fotózással, beleértve az értékes falfestményeket is. Ez a háborút követő helyreállításnál nagy segítséget jelentett. Megkezdtek az értékek menekítését is. Bunkerokba, barlangokba, pincékbe.

A vasutaknak bombázási célpontokká való kijelölése időben nagyjából egybeesik Magyarország 1944. március 19-én bekövetkezett német megszállásával, és így a hazánk elleni bombatámadások megindításával: már alig két héttel később a hazai olajfinomítókon kívül a ferencvárosi rendező pályaudvart érte az első légitámadás- (április 3.) A magyar pályaudvarokat ért támadásoknak a történetéhez LOVAS GYULA: *Magyar vasutak a II. világháború éveiben* (Vasúthistoria Könyvek, Budapest, 1996) terjedelmes és jól illusztrált kötete szolgál elsőrendű anyaggal, mert

szerző hosszú évek fáradságos munkájával gyűjtötte össze öreg vasutasok visszaemlékezéseit.

Az 1944 június 2-i amerikai bombatámadás egy napon érte Debrecen, Miskolc és Kolozsvár vágányhálózatát – és annak ellenére, hogy itt nem a polgári lakosság volt a célpont, mint az éjszakai angol támadásoknál, melyektől szerencsére megkímélte hazánkat a sors, de még inkább az a körülmény, hogy angliai támaszpontokról a RAF nem ért el minket – mégis voltak polgári áldozatok, éppen a pályaudvarokhoz közel lakó vasutas családok körében. Lovasnál éppen olyan megrázó emlékek vannak leírva, mint Jörg Friedrich *Der Brand* kötetében.

Másutt említik, hogy az amerikai légierő a veszteség még elviselhető mértékének 5%-ot tartotta, a bevetett négymotoros B-17 Flying Fortress és B-24 Liberator gépek védelme az őket támadó vadászpilótákkal szemben bizonyára hatékonyabb volt, mint az angol Lancastereké. A német és magyar vadászpilóta-fegyvernem egyébként is mind kevesebb ellenállást tudott tanúsítani. A témának ez a része a hadtörténetben sokkal inkább feldolgozott és ismert, mint az okozott károknak és szenvedéseknek a feldolgozása.

A felsorolt könyvek bennem emlékeket is támasztottak, aki 17 éves koromban átéltem az 1944. december 6-án, 18-án és 1945. február 21-én valamint március 4-én Sopron ellen intézett amerikai légitámadásokat. Mindegyik kétségtelenül a pályaudvarok ellen irányult. Bizonyítja ezt nem csupán a rombolás helyének feltérképezése, még akkor is, ha a szóródás jelentős kárt okozott a pályaudvaroktól akár 500 méter távolságra is, de tanúsírja még inkább azok a felderítő légi felvételek, melyeket az amerikai légierő már 1944 október 13-án készített a városról és amelyeken a pályaudvarok helyzete külön is meg van jelölve. (Az amerikai hadügyi sajtószolgálat kívánságra költségtérítés ellenében megküldi a korabeli felvételek máso-

latát, elsőnek a Soproni Szemle élt ezzel a lehetőséggel, majd a kutató azt is megtudta, hogy név szerint ki volt – őrnagyi rangban – a bombázás parancsnoka, aki e felvételek alapján a támadást végrehajtotta). Ugyancsak készült felvétel a március 4-i bombatámadást követően, magam emlékszem, hogy 1 órával a támadás után egyetlen kéttörzsű P-38 Lightning körözött mintegy 3000 méter magasságban a város felett, nyilván ez fényképezett. A légelhárító és a vadászpilótáktól ekkor már nem kellett félniük, sem a december 6-i bombatámadásnál, melyet mintegy 85 Liberator hajtott végre, sem a március 4-i támadásnál, melyet Sopron, Hegyeshalom és Szombathely pályaudvarai ellen egyszerre követett el 140 gép, nagyjából légierődöklökkel, veszteségük nem volt. Ebből az alkalomból érte találat a szombathelyi székesegyház, mintegy 600 méterre a pá-

lyaudvartól (közel 60 évig tartott, amíg a 2003. évben befejeződött a helyreállítása). Sopron helyzetét a légitámadások sorában egyébként Lovas Gyula másik kötete tárgyalja, amely *Légoltalom, vigyázz!* címmel jelent meg 2003-ban a szerző kiadásában. A cím a rádióban oly sokszor elhangzott és a polgári légoltalmat irányító utasítások felszólító mondatát örökíti meg.

Visszatérve a Der Brand című megrázó kötetre, végül rá szeretnék térni írásom céljára. Fel szeretném hívni a figyelmet arra, hogy a magyar városok ellen 1944 és 1945 évben intézett támadások átfogó története érdemben feldolgozatlan, még ha vannak is, Lovas Gyula említett hézagpótló munkáin kívül írások. 1944 előtt is érte Magyarországot támadás: 1942. szeptember 2-án és 10-én orosz támadás Budapestet, majd Veszprémet, de a kár zöme a háború utolsó 11 hónapjában kö-



DREZDA, A PIRNAI TÉR 1943-BAN (NAGY TAMÁS GYŰJTEMÉNYE)

vetkezett be. Úgy tudom, hogy nincs adatunk az áldozatok számáról, kivált a polgári áldozatokról, pedig ezt anyakönyvi kutatásokkal összegezni lehetne. Itt ismét hivatkozom a szakirodalom Sopron helyzetét feltáró egyik kötetére: dr. Németh Alajos r. kat. lelkész a Sopront ért légitámadásokat követően nemcsak sebesülteket ápolott és vigaszt nyújtott, de azonosította is az áldozatok nagy részét, majd később ezt dokumentálta: *Sopron könnyes-véres dátumai* címmel 1993-ban megjelent saját kiadású könyvében. Budapest ostroma elvállik a bombázásoktól, az ostrom bizonyára több áldozatot követelt, több anyagi kárt okozott, több történeti emléket pusztított, mégis jobban ismert. Éppen a légi támadások elleni védekezés készítette 1944-ben a hatóságokat bizonyos értékek menekítésére, ezt is átfogóan fel kellene dolgozni. Fialat kutatókat szeretnék a téma feldolgozására készíteni, hi-

szen ma még él e szomorú korszak jó néhány tanúja, ne hagyjuk emlékeiket veszendőbe menni. Erre is felhívta figyelmemet Jörg Friedrich megrázó, de történeti dokumentatív erejénél fogva monumentális munkája. Végül egy személyes megjegyzés: Londonban járva csodáltam az angol hadtörténet kultuszát a városképben: szobrok, táblák emlékeztetnek még kisebb – akár gyarmati – harci eseményekre, győztes parancsnokaikra, alakulataikra. Az 1940. évi angolai légi csata vadászpilótáinak még múzeum is jutott. De az Arthur Harris légi-tábornagy parancsnokságához kötődő bombázóknak emlékét nem láttam. Talán eldugottabb helyen áll. Vagy talán szégyenlik?

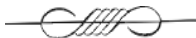
KUBINSZKY MIHÁLY



DREZDA, A PIRNAI TÉR 1946-BAN (NAGY TAMÁS GYŰJTEMÉNYE)

TERJÉK MIKLÓS

A „Harcosok Útjának” vándorai – a szamurájok



„Egy szamurájnak mindenekelőtt azt a tényt kell észben tartania – éjjel és nappal, újév reggelétől, amikor felemeli evőpálcikáját, hogy elfogyassza reggelijét, egészen az év utolsó éjszakájáig, amikor elkészíti éves elszámolását –, hogy meg kell halnia. Ez a legfőbb feladata. Hogy ha ezt mindig észben tartja, akkor képes lesz a hűség és a gyermeki kötelesség útja szerint élni, számtalan veszélyt és csapást el fog kerülni, távol tudja tartani magát a betegségektől és a balsorsától, sőt mi több: hosszan élvezheti az életet. Nagyszerű személyiséggé fog válni, aki sok csodálatra méltó tulajdonsággal rendelkezik.”¹

A mai kor emberének

meglehetősen furcsának, talán ne-vetségesnek tűnhetnek a fenti sorok. Készüljek a halálra és boldog leszek?! Köszö-

nöm, ebből nem kérek! – mondhatnánk joggal. Természetesen a fenti sorok nem nekünk, hanem a középkor japán szamurájainak íródtak. Ettől függetlenül nyugodtan mondhatjuk, hogy napjainkra is érvényesek ezek a szavak. Ahhoz azonban, hogy ezen felül megértsünk még számtalan kérdést és tanítást – pl.: mi az a zen, honnan ered a kamikaze szó, miből fakad a japánokra jellemző kötelességtudat és hűség – egészen a középkorig kell visszamennünk, hogy megtaláljuk mindezek gyökerét.

Történeti kitekintés

Miközben Európában tombolt a sötét középkor és különböző birodalmak születtek és tűntek el, keleten egy új civilizáció bontogatta szárnyait. A kínai kultúra, az ország méreteiből és népességszámából adódóan meglehetősen gyorsan terjedt. Így került sor arra, hogy VI. században Japánban hivatalosan is bevezették ezt a kultúrát. Ekkoriban Japánban minden a földterületek körül forrott, mert a föld jelentette a hatalmat és a befolyást. Ebből adódóan a legerősebb földesúrnak volt a legnagyobb befolyása. Ez a földesúr azonban nem mindig a király volt, és nem általános az sem, hogy csupán egy ilyen erős birtokos volt. A helyzetből adódóan azonban el kellett döntenie, hogy ki a legerősebb. Ez természetesen há-



SZAMURÁJ HARCOS
TELJES PÁNCÉLZATBAN
ÉS FEGYVERZETBEN

borúhoz vezetett. Ha ezen tények mellé tesszük, hogy egyszer a legerősebbnél is lesz erősebb, könnyen beláthatjuk, hogy Japán egész középkori történelme gyakorlatilag polgárháborúk sokaságából állt. Természetesen voltak békés időszakok is, de mindig jött egy erősebb... Ezt a zűrzavart használta ki egy pár földesúr, és oligarchaként kezdett tevékenykedni a saját területén. A császár persze mindig igyekezett magánál tartani a hatalmat, s formálisan fenn is állt ez az intézmény a XVIII–XIX. századig. Folyamatosan új címeket osztott ki. Ilyen cím volt a sógun is, mely leegyszerűsítve a legfőbb katonai vezető volt. A nemesi családok természetesen ezen címért is harcoltak. A XII. században a polgárháború miatt gyakorlatilag két család harcolt egymással a sóguni címért. Ezekben az időkben tűntek fel a szamurájok. A szamuráj szó kialakulása azonban ennél korábbi időkre nyúlik vissza. A IX–X. században a paraszt harcosok főnökeit szaburainak nevezték. A parasztkon kívüli harcosok a busik voltak. A XIV. századtól kezdődően csak a vezéreket illették szaburai megnevezéssel. A császári ház szolgálatában álló nemesi harcosokat pedig gosozamurai-nak hívták. Ennek a szónak a fonetikus átírásából ered a szamuráj szó. Ezek a harcosok megjelenésük után a XVIII. századig uralmuk alatt tartották e területet, kialakítva egzotikus és csodálatra méltó életmódjukat és kultúrájukat.

A társadalmi hierarchia a szamurájok

elterjedését követően a következőképp nézett ki: Japán élén a császár császár uralkodott. A tényleges hatalom azonban a sógunok kezében összpontosult. A sógunok a daimjóknak parancsoltak akik a nagy klánok, családok fejei, voltak. A daimjók alatt álltak az alacsonyabb rendű földesurak, és azok hűbéresei. Szamuráj volt úgy a daimjó, mint egy kisebb földesúr, de a hierarchia ugyanúgy megmaradt közöttük. A japán földesuraknak a Magyarországon is egy ideig gyakorlatban lévő telekkatonasághoz hasonlóan kellett a szamurájokat és az alacsonyabb rendű, nem szamuráj gyalogságot kiállítani.

A katonáskodásra, és a harcmodorra azonban később térnénk ki. Legelőször ugyanis a kor vallását kell megérteni, mivel abból fakad a szamurájok gondolkodásmódja, életvitele, öltözködése, harcmodora, virtusa egy szóval minden.

A vallás

A Japánban kialakult vallás(ok) gyökerét Kínában kell keresnünk. Innen érkezett ugyanis a szigetországba a konfucianizmus, és a buddhizmus. Mielőtt azonban a kínai kultúra érvényesült volna Japánban, az ottani emberek természetet tisztelték. Ez érthető, hiszen a legtöbb japán földműves volt. Ez a természettisztelet fokozódott tulajdonképpen vallássá. Ezt hívták sintoizmusnak. Ezt

BOKEN

fa gyakorlókard, amivel a gyermekeket tanították a kard művészetére, és egymás ellen is ezzel gyakoroltak a szamurájok. Teljesen úgy néz ki, mint a katana, vagy a tacsí, csak rendkívül kemény, nehezen törő fából készült.

DAIMJÓ

a nagy családok családfeje, a legnagyobb földesurak, kik alá számtalan ember és terület tartozott.

HAKAMA

a japán férfi ruházatának fontos része. Hosszú, a lábfejet is elfedő nadrágszoknya, melyet főleg békeidőben használtak. Harc közben ugyanis nehéz lett volna a testhez illeszkedő páncél alá ezt felhúzni. A hétköznapiakban a vékony ez alá felvett nadrág felett bordták.

KI

a világmindenséget átható erő, mely mindenben megtalálható, amit csak szavakba tudunk önteni. Mindenben ott van, így az emberben is. Központ-

ja a harc, magyarul a hasunk. Innen árad szét bennünk. A ki azonban nem csupán fizikális erő, sokkal több annál. Csupán érezhetjük, ahogy áramlik bennünk, áthatja egész testünket. Ha pedig megtanuljuk irányítani, akkor ha nem is teljesen, de függetlenedünk izmaink erejétől. Ehhez egyetlen egy dolog kell, amit a mai ember általában nem képes megtenni, ez pedig a hit. Hinni pedig a fejünkkel, az eszünkkel nem lehet!

KAMI

isten.

KATANA

a békeidőben hordott fegyver. Az európai hosszúkardnak felel meg, pengéje azonban enyhén ívelt. Tetszés szerint lehetett két kézzel, vagy egy kézzel forgatni, a markolatának nagysága ugyanis lehetővé tette ezt. Elkészítése hónapokig tartott, de nem elképzelhetetlen az sem, hogy egy évig is eltartson. Rengeteg apró részből állt úgy a markolat, mint a penge. Fogalmazhatnánk, úgy is, hogy a kardnak is meg volt a maga anatómiája. A katana tokjának nem volt felfüggesztése, mint a tacsinak, csak az obiba tűzve hordták.

SÓGUN

a vallást – ha lehet így mondani – azonban nem úgy kell elképzelni, mint az őskorban a természetimádó eleink hitét. Sokkal több annál, nincsenek benne tánccal, vagy egyéb dolgokkal összekötött rituálék. Sokkal inkább hű társként kezelték a természetet, amit tiszteltek és imádtak. Összhangban, harmóniában éltek vele, és közösen alkották környezetüket. Sohasem lettek volna képesek ezt a harmóniát megbontani, bármiféle átalakításával a természetnek. Csak szemlélődtek és segítették a természet törekvéseit. A sintó az istenek (kamik) útja. Ez az idők során számtalan változáson ment keresztül, az alapja azonban ugyanaz maradt. E vallásban rengeteg kamit tiszteltek, hogy úgy mondjam mindennek meg volt a kamija. Ebben a vallásban nem határolták el élesen a jót és a rosszat. A körülményektől tették függővé, hogy melyik melyik. Állításuk szerint az emberi lélek jó, és az ember csak azért követ el rosszat, mert pillanatnyilag nincs összhangban a természettel, a kamikkal. Erre az ősi vallásra épült Japánban a másik legnagyobb vallás, mely együtt élt a sintoizmussal, s talán túl is nőtt rajta. Ez a zen buddhizmus.

A buddhizmusnak rengeteg, szinte megszámlálhatatlan iskolája, irányzata terjedt el szerte egész keleten. Azonban mindegyik iskola tanításának alapja, fő vezérvonala a vágyakról való lemondás, hiszen azok irányítanak minket. Egy hasonlattal élve: képzeljük el, hogy egy labirintusban vagyunk.

Több irányba mehetünk, dönthetünk, hogy melyik utat választjuk, de vannak falak, amelyek irányítanak minket. Irányítanak és egyben akadályoznak bennünket, hogy a lehető legkönnyebben, legrövidebben érjük el „célunkat” (adott esetben a nirvánát). A vágyak a falak, s ha ezeket leromboljuk, akkor légvonalban is eljuthatunk „oda”, nem kell a falak által diktált utat követnünk, ha egyáltalán nem zsákutcába visznek bennünket. A vágyainkat nem szabad azonban összekeverni a céljainkkal. Ez nagyon fontos, s sokan félre is értelmezik. A vágytalan élet csodálatos, könnyeddé tesz, békével, boldogsággal tölt el. A gond csak az, hogy ezt a mai modern világban nagyon nehéz, ha nem lehetetlen megvalósítani.

A japán iskolát, irányzatot – hívjuk úgy, ahogy tetszik –, nevezik zennek. A zen buddhizmus az egyik legegyszerűbb, és egyben a legnehezebb buddhista irányzat, nem lehet egyszerűen szavakkal leírni. A zent nehéz megmagyarázni, csupán átélni, érezni lehet, ösztönösen kitalálni. A zen buddhizmusban nincsenek leírt törvények, meghatározott, szigorú doktrínák. Szinte minden egyedi, de a lényege ugyanaz. Az út nehéz, míg megértjük a lényegét, de az élmény, miközben az úton járunk, leírhatatlan, s mikor elkezdünk végre látni csak nevetünk, hogy mennyire ostobák voltunk és milyen kézzel fogható a lényeg. Így amikor felnyílik a szemünk, szellemünk, a szívünk és az eszünk harmó-

niában lesz. Békességbe kerülnek egymással, s így önmagunkkal is megbékélünk. A személyiségünk így végtelenül tisztává, igazzá, őszintévé válik.

Ez a két vallási irányzat – bár lehetne filozófiai irányzatnak is nevezni –, volt a legelterjedtebb a középkori Japánban, s ezek befolyásolták a szamurájok életvitelét.

A busidó

Ha le akarnánk fordítani ezt a szót, akkor a legjobb fordítás a Harcos Lovagok útja, vagy a Harcosok útja lenne. Ez a szamurájok erkölcsi normáit foglalja össze mindenre kihatóan. A busidó szerepe az 1700-as években, a Tokugava sógunátus alatt vált igazán fontossá. Ez az időszak ugyanis békét, és belső modernizációt, átalakulást hozott Japán számára. A Tokugavák igen szilárd, stabil belső rendet építettek ki. A belső viszályok megszűntek, az ország belső megújuláson ment keresztül. A hadakozó daimjóik csupán otthon ülő földesurakká váltak, ami az eltunyulásukhoz vezetett. A régi, dicső szamuráj erkölcs megromlani látszott. Elfelejtették ugyanis, hogy kik is ők valójában, s hencegő, nagyszájú, ám szerény erényű nagyurakká váltak. A régi kor nagy busijainak hőstetteit dicsőítették, de maguk nem tettek semmit, hogy elődeikhez méltóak legyenek. Volt azonban néhány hagyomány-

hoz hű, romlatlan erkölcsű ember, akik úgy gondolták, hogy az ősök emlékét igenis fel lehet élesztetni, hozzájuk méltóvá kell válni. Ekkor születtek a busidó irodalom remekei. A legjelentősebb művek: a Haga-kure és a Daidódzsi Júzan által alkotott A busidó alapjai című mű. Az e korban alkotó szerzők és a hagyományokat ápoló szamurájok fő gondolata volt, hogy a külső helytállást a belsőnek kellett felváltania.

A szamuráj erkölcs egyik alapja a gyermeki kötelességtudat és hűség. Egy szamurájnak helyes rálátással kell lennie a dolgokra. Így be kell látnia, hogy a szülei húsából és véreből való, hozzájuk tartozik, egy részük. Van amikor azonban túlságosan is nagy hajlandóságot mutatunk arra, hogy ezen részünket túl nagyra tartjuk, szüleink szerepét, befolyását felettünk csökkentjük. Ez pedig a helyes rálátás hiánya. Szüleink iránt kétféle szeretet létezik, ami természetesen szülőtől függ. Alapesetben a szülő óvja, gyermekét, gondoskodik róla, idős korában rá hagyja dolgait, szereti gyermekét, nem zsarnokoskodik. Az ilyen szülőt könnyű tisztelni. A másik esetben viszont, meglehetősen nehéz a gyermek sorsa. Ekkor a szülő visszaél hatalmával, befolyásával, zsarnokoskodik, idős korában pedig fukar, nem gondolja örökségét, fiára nem hagy semmit. Az ilyen szülővel már nehezebb a helyzet. Azonban meg kell tanulnunk vele szemben is hűnek, engedelmesnek, tisztelettudónak lenni, zsem-

a 11–12. században kialakult katonai rang. Később a tényleges hatalom birtokosa, a legfőbb családi vezető. Székhelye az idő folyamán változott, mindegyik sógunátusnak meg volt a saját fővárosa.

SÓGUNÁTUS

az adott sógun uralma alá tartozó intézmények, személyek melyek a család uralmának végével megszűntek.

TACSI

a háborúban használatos kard. Méreteiben és részeiben teljesen megegyezik a katanáéval, csu-

pán a abban különbözik tőle, hogy a tokján két felfüggesztés van, hogy harc közben könnyebb legyen használni.

WAKIZASI

a szamuráj rövid kardja. Pengéje szintén ívelt, csupán abban különbözik a katanától vagy a tacsitól, hogy lényegesen rövidebb náluk. Ezt a kardot nevezik a szamuráj lelkének. Ebből kifolyólag sokkal nagyobb becsben tartották, mint a hosszabbik testvérét.

bességük ellenére segítőkésznek lenni, hibáit kijavítani, elfogadni azokat. Segíteni nekik hiányosságaikban, elfogadni döntéseit. Hogy miért? Ha nem ezt tesszük, dacolunk velük, akadályozzuk őket, akkor vajon miben különbözünk tőlük? Az ilyen szülőnél mutatkozik meg igazán a gyermeki tisztelet. Ha pedig a szüleihez is hű egy samuráj, akkor természetes, hogy urához is az marad. Hiszen az a samuráj hogyan tudna hű, tisztelettudó lenni urához, aki a szüleiével szemben sem képes ezeket az erényeket gyakorolni. Tudom, ez meglehetősen utópikusan hangzik, de akkoriban és ott ezt meg tudták valósítani, ha nem is mindenhol makulátlanul.

Szintén fontos volt, hogy mindig szem előtt kellett tartaniuk a harci szellemet. Mind a belső, mind a külső harc szellemét. Ez nem azt jelenti, hogy folyamatosan félve kellett közlekedni az utcán, hogy nehogy megtámadják őket, és amikor kiléptek a házukból az életük rettegés és félelem volt. Nem. Sokkal inkább felkészültekké váltak, készek mindenre, hogy ne érje őket meglepetés, hisz tudták, hogy ha egy kicsit is kihagynak, az könnyen az életükbe kerülhet. Inkább úgy mondhatnánk, hogy nyitott szemmel jártak.

A rágalmat különösen megvetették. Soha senki háta mögött nem beszélték ki az adott személyt. A rossz hírekről pedig úgy vélekedtek, hogy sose tudni, hogy az, aki meséli vagy akinek mesélik az adott kellemetlen történetet egy személyről, mit és hogyan értelmezett, s hogy azt helyesen értelmezte e.

A szegény a samurájok számára sem volt ismeretlen, de ezt rangjukból adódó méltóságukkal ütötték ki. Ez nem gőg, vagy arrogancia volt. Ezt a méltóságtudatot nehéz megértenünk mert korunkból sajnos kiveszőben van. Egy japán mondás szerint: „Lehet, hogy egy embernek görbe az orra, de ha tud rajta levegőt venni, akkor nincsen semmi baj.” A samurájok híresei voltak bátorságukról. Ezt harc közben nem volt nehéz kimutatni nyilvánvaló okokból. Az

igaz bátorság azonban békeidőben is megmutatkozik, nem csak a csatában. Az ilyen emberek küzdenek a lustaság, a tétlenség a felesleges pénzpazarlás, és az elpuhulás ellen. A harcművészetek mindegyikében járatosak, folyamatosan gyakorolják azokat, s ápolják úgy testüket, mint lelküket. Bátrak harcosnak maradni, amikor nincs harc.

A halálig való hűség is szorosan hozzátartozott a samurájok életéhez. Ha ugyanis valamelyik samuráj úgy érzi, hogy annyi mindennel adósa urának, hogy azt visszafizetni soha nem fogja tudni, követhet el dzsensut, ami azt jelenti, hogy urát, annak halálakor önkéntesen a sírba követi. Ekkor szep pukut, más néven harakirit követ el. Ez rituális szertartás keretében zajlik. A szep pukut elkövető személy fehér ruhába öltözik (a gyász színe Japánban), miután megtisztálkodott, és haját a feje tetején gondosan leborotválta. Seiza-pózbá leül (sarkára ül) és kiteszi maga elé a rituális kést, amelyet tantónak neveznek. Helyzettől függően lehet a wakisija (rövidkard) is. Ezek után baloldalon a harájába (hasfal) szúrja a tantót markolatig, majd egyenletes mozdulattal jobbra kezdi el húzni. Így keresztbe vágja a hasfalát. Miután végzett, kiveszi a tantót, és maga elé rakja. Eközben a szertartást végző másik személy a háta mögé megy a harakirit elkövető személynek, és levágja a fejét. Meglehetősen kegyetlen formája az öngyilkosságnak, de ezzel tiszteletet vív ki magának az illető. Miért pont a hasát metszi fel? A harát tartották a kí központjának (lásd később). Innen ered az ember életereje. Ha tehát ezt sértik meg, sokkal kifejezőbb, mintha szíven szúrná magát. A szep puku egyébként végtelenül kegyes módja volt a halálnak. Nem mindenki részesülhetett azonban ebben a kegyben, voltak akiket egyszerűen, szegyenbe burkolva kivégeztek. Ez hatalmas büntetést, megaláztatást, szégyent jelentett a samuráj számára. Ha már a szegyenről beszélünk, akkor feltétlenül meg kell említenünk a roninokat. Ezek urukat

vesztett, magányos szamurájok voltak, kiknek nem adatott meg az a kegy, hogy harakirit kövessenek el, de nem is végezték ki őket. Így bujdosásra, vándorlásra adták a fejüket. Volt, aki szerzetesnek vonult be az egyik buddhista kolostorba, voltak azonban olyanok is, akikből banditák, útonállók lettek. Könnyen fel lehetett ismerni őket, mivel fekete kimonót hordtak, és a fejükre kaptár szerű fonott sisakot húztak.

Visszatérve, busidó nem mindig tartja szükségesnek a szeppukut. Ha valaki a háborúban elesett ura halála után elhatározza, hogy kimagasló tetteket fog végrehajtani, és minta életet fog élni, az többet ér, mintha szeppukut követne el. Ezt vallja a busidó a 17. században lejegyző személy.

A fentiekén kívül az élet számos területén határozta meg a busidó a szamurájok mindennapjait, úgymint a lovaglást, a kölcsön visszafizetését, az érzések kimutatását, a rokonnokkal való kapcsolatot, a barátságot, a költekezést, az utazást, az építkezést és még sorolhatnám. Ezek mind irányadóak egy szamuráj számára, de a fent részletesebben kifejtettek a fő vonalak.

A harcosoknak előírt szabályzat nem volt ismeretlen a középkor Európájában sem, hisz a lovagok életét is szigorú erkölcsi kódex szabályozta. Sokan ezért a szamurájokat – sablonosan – a távol-kelet lovagjainak is szokták becézni, szerintem helytelenül. Némi hasonlóság valóban akad a két társadalmi rend között, de véleményem szerint egyiket sem lehet hasonlítani a másikhoz. Vitatkozni is lehet róla, hogy melyik volt a hitelesebb, kevésbé képmutatóbb, de felesleges. Két külön világról van szó, melyekben a hasonlóság csupán az, hogy mindkettőt gyarló emberek építették fel, hol jó, hol rossz tulajdonságaikból, így mindkettőben előfordultak kihágások, hogy úgy mondjam, fekete bárányok.

Visszatérve a busidó igen szigorú elvárásokat állított a szamurájok számára, de a

legkisebb mentegetés nélkül kell mondanom, hogy ők is emberek voltak, de a jóra, erényes életre törekvő emberek.

Harcművészet

Könnyen gondolhatnánk, hogy a főként karddal (katana, más néven tacs) harcoló szamurájok harci tudása a kardművészetben ki is merül. Ez azonban meglehetősen naiv feltételezés. A harcművészeteket a szamurájok már gyermekkorukban el kezdték tanulni, hiszen a japán nagykorúság elérésekor (az illető 15. életéve) a szamurájnak már a harc széles körű tudásával kellett rendelkeznie. Így a fiatal fiúgyermeket már 7 évesen el kezdték tanítani. Ekkor egy ünnepséget rendeztek számukra, mert ezt tekintették a gyermekkor végének. Náluk ez a 7 év azonban 8-nak felel meg, mivel a gyermekek születésekor a csecsemőt már egy évesnek tekintették. Ekkor öltötték fel a fiúk a kimonójuk alsó része fölé vett nadrágot, a hakamát. Ezt egy nadrágszoknyához tudnám hasonlítani, minek nagyon bő a szára, és a lábfejet is elfedi. Ez később lényeges lesz a harcban. Ezek után el kezdték tanítani őket írni, olvasni. Ezt követően olyan tanulmányokat végeztek, melyek az ifjú szamuráj elméjének csiszolására szolgáltak. Időközben pedig megtanulták a bonyolult etikettet, ami akkoriban ott szokás volt.

Visszatérve a harcművészetekre. Rengősen irányzat hódított Japánban. A legismertebb a karate, annak minden fajta irányzatával. Ezt a szamurájok azonban nem gyakorolták. A harcművészetek filozófiai alapokon nyugodnak. Természetesen támadó mozgulatsorok is találhatóak repertoárjukban, de a lényeg a támadás elhárítása, visszaverése, ha kell az ellenfél megsemmisítésével. Ezért békés módszernek tekinthetjük, bármennyire is furcsának hangzik. Ha az ellenfél nem sérti meg az én személyes akaratomat, akkor én sem bántom az övét. Ez az akarat lehet az,

hogy békésen végigmenjek az utcán, vagy az, hogy elfoglaljam a területét. Rendkívül őszinte és tisztá módja ez a harcnak.

A harcművészek szerint az ember a *ki* mozgatja. Ez egy hatalmas erő, mely mindent áthat, s megtalálható az emberekben is. Ennek az erőnek a kezelését, irányítását tanulják tulajdonképpen a harcművészek. A ki az emberben mindenhol jelen van, a testben azonban van egy központja, ahol a legerősebb. Ez a harc. Ezért ordítanak, nyögnek olyan hatalmasakat egy-egy mozdulat végrehajtásakor, vagy ütéskor, hogy felszabadítsák a bennük lévő erőt, s így nagyobb erő kifejtésre lesznek képesek.

A szamuráj harcművészetekre jellemző még, hogy nincsenek benne merev mozdulatok, ütések, hiszen az nem hatásos, nem természetes. Sokkal inkább könnyed, bonyolult, kecses, hajlékony, gömbölyű mozdulatsorokkal fejt ki hatását. Ha jobban megnézzük két ilyen stílusban harcoló harcművészt, akik az adott irányzatot mélységeiben is ismerik, könnyen hihetjük, hogy kecses táncmozdulatokat látunk. Gondoljunk csak a vízre. Mennyire lágy, és könnyed mozgása van, és milyen pusztító erőt fejt ki a sziklákon, vagy a folyópartokon. A harcművészetekre jellemző még, hogy talán sohasem lehet tökéletesen végrehajtani a gyakorlatokat. Mindig, folyamatosan tanulni kell őket, s csak hosszú idő után (kb. 10 év) juthat oda az ember, hogy meg tudja védeni magát az utcán. És ekkor még semmiféleképpen sem mestere az adott irányzatnak. Az ekkoriban hódító irányzat főleg az aiki-jutsu (ejtsd: ájki-dzsucu), a kendo, a jiu-jitsu, és az iaido volt. Később (a XIX. században) alakult ki egy másik irányzat, mely véleményem szerint a leghatásosabb, az ai-kido. Ezt Ueshiba Morihei alapította, akit nyugodt szívvel nevezhetünk az utolsó, igaz szamurájnak.² Mint már említettem először pusztá kézzel kellett a szamurájoknak megtanulni megvédeni magukat. Utána következett a fegyveres tanulás. Ezt a tatamin

(ezeken a speciális szőnyegekben zajlanak az edzések) ún. bokennel (rendkívül keményre kiképzett fakard, mely a katanára hasonlít), és jo-val (seprűnyélhez hasonlító kemény, fűrű) végezték. A mozdulatok során itt is a harmonikus, kerek mozgások vannak. Mint fentebb említettem számít a ruházat is. A hakamának fontos, hogy a lábfejet is takarja, mert a harcban fontos a beállítás. Ez alapján meg lehet állapítani, hogy milyen irányból fog támadni az adott személy. Ha pedig nem látják a láb állását, akkor kiszámíthatatlanná válunk. Ugyan így fontos a kard, vagy a kezek tartása, az alapján is könnyen rájöhettünk, hogy milyen módszerrel fognak nekünk támadni. Hatalmas gyakorlatot és tudást igényel azonban, hogy ezt egyből meglássuk, és tudjuk, hogy mit fogunk az illető személlyel csinálni. Fontos még, hogy nem merev, frontális blokkolásokkal állítjuk meg az ellenfelet akár karddal, akár kézzel. Sokkal inkább elvezetjük a támadás erejét annak eredeti irányába, és mi mozdulunk el, hogy onnan mozdítsuk tovább az ellenfelünket. Így tulajdonképpen a saját erejét fordítjuk kárára az ellenfelünknek. Egy másik fontos dolog, hogy ha edzésen vagy bárhol megsérül valaki, azt magának köszönheti. A saját tudatlanságának, és nem az ellenfél, edzésen a támadó fél hibája, ha „véletlenül” fejbe vernek a bokennel, vagy kicsavarják a vállunkat. Nem tudtunk kellőképpen alkalmazkodni a helyzethez, és csak magunkat hibáztathatjuk. A pusztakezes mozdulatoknál, mint már említettem, nincsenek ütések, hanem csavarásokkal, feszítésekkel esetleg rejtett elterelő, zavaró mozdulatokkal, idegpontokra történő ütésekkel tesszük harcképtelenné az ellenfelet. A nagykorúság elérésekor a fiatal szamurájok egy ünnepélyes szertatáson vettek részt. Ez a gempuku. Ez után már nyilvánosan is viselhettek igazi kardot, és a hajukat a szamurájoknak megfelelően nyírták le. A karddal való vívás legfelsőbb fogának a két karddal történő harcot tekintették. Ez a

harcmodor volt a niten. Tudomásom szerint az idők során csupán egy embernek sikerült elsajátítani ezt a harcmodort tökéletesen. Ő volt Muszasi Minamoto, vagy a kard szentje, ahogy az utókor elnevezte. Számtalan szobrot és emlékművet emeltek neki halála után tisztelegve élete és munkássága előtt.

Fegyverzet és öltözködés

A szamurájok fegyvere és öltözködése meglehetősen bonyolult volt. A hétköznapi viselet a hagyományos kimonó volt. Amikor harcba indultak, több rétegű alsó ruházatot hordtak. Erre vettek fel még egy kimonót, majd arra egy páncélt. A páncél bambuszból, fémből, lakkozott fából vagy bőrből készült. Különböző lemezekből állt, nem alkotott összefüggő védelmet, mint Európában a lovagoknál. A páncél egy felsőtestet védő mellvértből, karvédőkből, melyek a kart a válltól könyökig védték és alkarvédőkből állt. Ehhez tartoztak még a combokat védő lemezek, melyek, habár különállóak voltak egy szoknyához hasonlítottak. Ezen felül volt még egy lábszárvédő és egy saru, vagy csizma. Szintén a páncélhoz tartozott még a sisak, melynek nem csupán védelmi szerepe volt, hanem státusz szimbólumként is funkcionált. Díszítettségük az adott szamuráj tekintélyét jelölte. Általában ijesztő ábrák ékesítették.

A legfőbb fegyvereik a tacsí és a wakizasi volt. Ezek európai viszonylatban egy másfél kezes és egy rövid kardnak feleltek meg. A szamurájoknak azonban hétköznapi is obijukba tűzve kellett viselniük fegyvereiket. A nevük és kinézetük azonban más volt. A tacsinak megfelelő hétköznapi is hordott fegyver a katana volt, a wakizasinak nem volt külön neve. Ezt a rövid kardot nem sűrűn használták, szerepe azonban nem díszítő volt. Ez a kard volt a szamuráj lelke. Akkor forgatták csak, amikor a katanát nem tudták. Mind a

wakizasinak, mind a katanának hatalmas értéke volt egy szamuráj szemében, különösen, ha családi fegyverről volt szó. Ezért gyakran adtak neveket kardjaiknak.

A csatákban természetesen nem csak ezt a két fegyvert használták. Maguknál hordtak még egy rendkívül hosszú, de ehhez képest nem arányosan erős íjat. Ahhoz, hogy el tudjuk képzelni, milyen volt, szolgáljon hasonlítás alapként az angol hosszúíj. A hasonlóság azonban a méretben ki is merült. A japánok íja ugyanis asszimmetrikus volt, hiszen a húrra ráillesztett nyílvevő az íjat nem két egyenlő részre osztotta, hanem egy rövidebb alsó és egy kétszer akkora felső részre. Gondolom ez meglehetősen furcsán hangzik, de ha arra gondolunk, hogy lovaglás közben is igen aktívan íjaztak, akkor megérthetjük, hogy a rövidebb alsó rész kényelmesebb és zavaratlanabb célzást biztosított, mint egy szimmetrikus íjnál a nagy, a felsővel szimmetrikus, zavaró alsó rész.

A fenti fegyvereken kívül még minden szamurájnál volt egy tantó, egy legyező, melynek egyik oldalára vörös alapon aranszínű napot festettek. Ezzel adtak jelet a hadvezérek a csapatok mozgásának. Ezen felül volt még egy zászló és egy dárvas vagy szarvasbőr. A zászlón az adott daimjó monja szerepelt. Azt gondolhatnánk, hogy ez egy címer, mint Európában, de valójában nem volt akkora szerepe. A mon alakjára vonatkozó íratlan törvény itt az volt, hogy kör alapon legyen az adott ábra. Szinte bármilyen színű lehetett. Az ábrákon egy állat képe szerepelt, melynek jelentése jelképes volt, de előfordulhatott, hogy egy természeti tájat ábrázoltak rajta. Az elsőnek említett bőrről ültek, vagy jelezték helyüket az íjászversenyeken, és ha egy napon meghaltak, akkor ez volt a halottas párnájuk. A szamurájok fegyverzete a fentiekén kívül nem volt egységes. Volt aki hatalmas naginatát (kétkézes kard) vagy lándzsát forgatott. A zúzó fegyvereket nem részesítették előnyben, mivel nem tartották rangos, méltó

fegyvernek egy szamurájhoz. Aki netán mégis ilyet forgatott, azt lenézték, megvetették. Itt ragadnám meg az alkalmat, hogy felhívjam olvasóim figyelmét, hogy a szamurájok nem kifejezetten gyalogos harcosok voltak. Igen nagy szerep jutott ugyanis a lovasságnak is, sőt, a rangosabb szamurájoknak szinte kötelességük volt lovon harcba vonulni.

A hadviselés, háborúk

Mint a fentiekben említettem, a korabeli japán hadsereg nem csupán gyalogságból állt, sőt a gyalogság is több részre tagolódott. A legalsóbb szinten a zusa-k álltak. Ők mezítláb jártak, könnyebb felszereléssel és inkább csak csatlósai, szolgálai, segítői voltak a szamurájoknak a háborúban. A következő réteg, mely szintén a legalantasabbak közé tartoztak, az asigaruk (fürgő lábúak) voltak. Ezek a 14. századtól kezdve töltöttek be szerepet a hadseregben. Ezek csupán a zsákmányért vetélkedtek, nem a gazdájuk dicsőségért. A történelem ironiája azonban, hogy amikor a lőfegyverek ismertté váltak Japánban is, ennek az osztálynak a jelentősége nagyon megnőtt, nélkülözhetetlenné váltak a hadseregben, mivel ők használták ezeket a fegyvereket. A következő réteg az igazi harcosoké volt, akik maguk is szamurájok voltak, csak nem magas rangúak. Ezek a gokeninek voltak. A gyalogsághoz tartoztak az íjászok, melyek azonban nem feltétlenül alkottak külön osztályt, hiszen a kardot forgató szamurájoknak – mint már említettem – nem csak a karddal kellett jól bánniuk. A lovaság különösebben nem volt fegyvernemekre osztva, csupán a kézi lándzsákkal és karddal harcoló szamurájokból állt. A lovasok azonban egy, mondhatni külön utat követtek. A X. században, amikor még a szamurájok nem jelentek meg Japánban, a keleti tartományok barbár, lovas harcosait az íj és a Ló útjának harcosainak tartották. Később ezek a harco-

sok szamurájokká váltak, és a Kjüba-no Micsi harcászati irányzat képviselői lettek. Ez az út megtiltott mindenféle összejátszást a főváros (Kiotó) arisztokrataival, és egy kódex alakult ki, mely szentesítette a korban gyakorlatban lévő szokásjogot.

Kezdetben a szamurájok meglehetősen barbár szokásnak hódolva levágták ellenségeik fejét. Ettől függött ugyanis dicsőségük. A levágott fejeket rizsborral teli kerámiaedényekben tárolták.

A hadseregek közötti összecsapás számunkra meglehetősen furcsán zajlott. Amikor két japán szamurájhadsereg felsorakozott egymással szemben, először az íjászok lőtték ki ellenfeleikre a fűtyülő nyílveszőiket. Eközben egy magas rangú szamuráj harcos kilovagolt az egyik seregből a másik sereg elé. Ekkor az íjászok abba hagyták a lövöldözést. A kilovagoló szamuráj, amikor hallótávolságba ért, akkor végiglovagolt az ellenséges sereg vonalai előtt, s egy nevet ordított, hogy párbajra hívja az adott személyt. Eközben – tekintetbe véve a japán nevek milyenségét – végig is ért az ellenséges sereg sorainak hosszúságán. A személy, akit párbajra hívtak, ekkor kilovagolt. Először a lóról szedték le egymást olyan módon, hogy egymással szembe lovagoltak, majd amikor egymás mellé értek, a másik páncéljába kapaszkodtak, és lerántották egymást a földre. Ekkor kezdődött a tulajdonképpeni párbaj. Ezt mindkét sereg végignézte, majd, ha nem lovagolt elő új kihívó, akkor elkezdődött a csata.

Ez volt a bevett szokás Japánban, s gondolhatjuk, hogy milyen néztek az egyesített japán csapatok, amikor 1274-ben a mongolok partra szálltak Kjúsú szigetének északi partjainál, a Hakata-öbölben, és megütköztek a szigetország csapataival. A Japánok a náluk megszokott módon, hallótávolságból elkezdték kiabálni ellenfeleik nevét, hogy párbajra hívják ki őket, a mongolok pedig tömegestől rohanták le az egyesével kilovagló, megszeppent szamurájokat. A mongolok-

nak a vezéreken kívül nem voltak lovaik, de íjaik messzemenően jobbak voltak. Ezen felül még magukkal hozták a dobjaikat, amelyek hatalmas robaja összezavarta a japánokat, mivel nem voltak ilyen zajhoz szokva. Más szempontból sem lett volna sok esélye a japánoknak a mongolok ellen. Noha előre tudták, hogy közeleg a külső támadás, nem sok mindent tettek meg annak elhárítása érdekében. A mongolok hatalmas túlerővel és lényegesen fejlettebb fegyverekkel érkeztek a szigetre. 1274 januárjában a mongol uralkodó parancsot adott a koreai hajóácsoknak, hogy minél gyorsabban dobjanak össze egy flottát. A flotta a korhoz képest hatalmas lett: 300 nagy dzsunka, 300 gyors bárka, 300 kis csónak indult Japán ellen rajtuk kb. 30 000 mongol, kínai, koreai katona. Ez a kor hadseregei közt nagyon nagyinak számított. A japánok egyetlen szerencséje az időjárás volt. A koreai hajóácsok gyors hajóépítésének azonban meg volt a hátulütője. A hajók pocsek minőségűek lettek, meglehetősen hanyag munkát végeztek. Így egy nagyobb vihar az egész flottát összetörte a Hakata-

öböl szikláin. Persze nem az egész hajóhad veszett oda, mert volt, aki el tudott hajózni, de a hadsereg jó nagy része ott maradt a sziklákon.

A japánok azonban tudták, hogy a mongolok a vereség miatt vissza fognak térni. Ezért a sógun elrendelte, hogy egy falat építsenek ide a Hakata öbölbe, hogy a második támadást könnyebben tudják hárítani. A fal azonban csak 1332-ben lett kész. A következő mongol támadás azonban nem várt eddig. 1280-ban 900 hajó és 40000 katona indult el Koreából, majd ezek csatlakoztak a Kínából érkező 3500 hajóból álló flottához, amin 100000 mongol és kínai katona utazott. A sereg így kb. 140000 főre rúgott. Ez iszonyatosan nagy sereg, hiszen Európában csak jóval később, a 18. század körül vált lehetővé ekkora sereg fenntartása. A hatalmas túlerő mellett óriási előny volt még a mongolok kezében, ez pedig a lőfegyver volt. Ekkor már ugyanis ők ismerték a lőfegyvereket. Ezeknek természetesen nem volt olyan nagy hatása, mint a későbbi fejlettebb leszármazottaiknak, de meglehetősen megrémisztette a japánokat a nagy pufogás. A japánoknak azonban hét hétig (!) sikerült a lényegesen fejlettebb fegyverekkel (bombák, követők, pusokák, nyílpusokák) felszerelt hatalmas túlerőt visszatartani. Ekkor azonban ismét egy tájfun szétverte a még tengeren lévő hajókat, s a megmaradt mongolok pedig gyarapították néhány évvel az előtt elesett bajtársaik számát a sziklákon. Ezt a tájfun a japánok természetesen a kamiknak tulajdonították, hogy megvédte őket. Szerintük a kamik nem engedik meg, hogy Japánba idegenek tegyék be a lábukat. A tájfun Amateraszunak, a nap kamijának tulajdonították főleg, hisz ő volt a legnagyobb kami. A vihart ezért kamikádzsénak, isteni szélnek nevezték el.

Később a japánok is használtak már lőfegyvereket, és hadseregük számát is megnövelték. (Pl.: 1600-ban már tudunk 230 ezer fős japán seregről, ami korántsem az



JÓL LÁTHATÓ A SZAMURÁJOK JELLEGZETES HAJVISELETE EZEN
A 19. SZÁZADBÓL SZÁRMAZÓ FÉNYKÉPEN

egyesített japán sereg volt.) Később azonban már nem tudtak ellenállni a növekvő gyarmatosítók erőinek, és a fejlett haditechnikának. A szamurájok világa a XIX. században egy belső császári reform miatt megszűnt. Egy középkori japán szerzetes mondása szerint „Végül a harcosok is elhullanak, mert hasonlók ők a szélbe kitett lámpáshoz...”

A szamurájok és a technika

A legnagyobb elszigeteltség mellett is elkerülhetlenné vált, hogy a lőfegyverek Japánba is megérkezzenek. Először a mongolok ellenében tapasztalták meg a tűzfegyverek előnyeit és hátrányait. Ez után elrendelték, hogy a japán kovácsok tanulmányozzák a csatatereken hagyott fegyvereket, s csináljanak olyanokat. Ez meg is történt, de a japán hadseregben csak igen későn jutott szerep a puskáknak. A muskétákat csak a XVI. század végétől kezdték el használni, de a XVIII. század vége, XIX. század eleje körül már igen nagy szerep jutott a puskáknak és az azokat használó asígaruknak. Egy igazi szamuráj azonban lealacsonyítónak tartotta, hogy tűzfegyvert használjon, s ettől a nézetüktől akkor sem tértek el, amikor a gyarmatosítás idejében kivont karddal néztek szembe a több száz puskacsővel. Ebből is látszik, hogy meglehetősen elszigetelték magukat a technikától, s csak igen későn ismerték fel annak előnyeit. Mégis úgy tűnik, hogy a technika nélkül is igen jól meg tudták magukat védeni első sorban az idegenektől, másfelől maguktól.

A szamuráj szellemiség továbbélése, napjaink szamurájai

1876-ban, amikor a szamuráj rendet végleg feloszlatták, a szamuráj erkölcs és virtus még jó ideig nem halt ki az emberekből.



A KÖZÉPKORI JAPÁN TÉRKÉPE

Ilyen ember volt Ueshiba Morihei is, aki napjainkra igen nagy tiszteletet vívott ki magának szerte az egész világon. A XIX. század. végén született egy földműves családban, s élete végéig az is maradt. Az utókornak hátra hagyott alkotása azonban felejthetetlen. Ő alapította meg ugyanis az aikidot, mely egy, a zen buddhizmusra és a szamuráj mentalitásra épülő harcművészet. Már életében is legendák keringet róla. Hihetetlen uralomra tett szert a teste felett, s olyan éles, valós rálátása volt a világban jelen lévő dolgokra, hogy nyugodtan kijelenthetem, hogy természet feletti képességekre tett szert. Természetesen nem Uri Gellerre kell most gondolnunk, hogy hozzá hasonlítana. Azon boldog emberek közé tartozott, akik megvilágosodásukkal minden téren példát mutathattak embertársaiknak. Még halála előtt pár nappal is, mikor két kedvenc tanítványa kísérette, kényelmesen eldobta őket magától, mikor úgy gondolta,

hogy egyedül is el tud menni oda, ahová ő akar. Ha az senseire gondolunk, akkor azonban ne egy kétméteres izomkolosszus jusson eszünkbe, hanem egy alig 160 cm magas vékony öregember, aki élete során sohasem emelkedett ki társai közül nyers erejével, vagy nagyságával. Ő tehát az élő példa rá, hogy az igazi erő nem az izmokban létezik. Az izmok csak mellékes segédeszközök.

Napjainkban már alig hihető, hogy élnek még szamurájok, pedig nem így van. Meglepő módon a japánokban még mindig meg van a szamuráj szellem (lásd második világháborúban a kamikázék). Legyen az ember egyetemista, utcai zenész, vállalkozó, vagy egy kamasz. Gondolták volna, hogy napjaink egyik legnagyobb multinacionális cégét a Mitsubishi egy szamuráj alapította? Akármennyire hihetetlen, így van. Természetes azonban a mai ember mentalitásából kifolyóan, hogy ebből is üzletet csinál, hisz ma, ha Japánban valaki szamuráj akar lenni, akkor fizet száz dollárt egy illetékesnek, és ceremónia szerűen (mint anno a gem-pu-kuban) szamurájává avatják az illetőt. A lényeg azonban, hogy a busik nyomai, amit a történelem folyamán maguk után hagytak, kiveszőben vannak a mai japán társadalomból. Mégis, elgondolkodva a fenti sorokon, talán megérthetjük, hogy honnan ered a japánokban még ma is annyira élő kötelességtudat, megbízhatóság, s felfogjuk, hogy hogyan kerülhetett az a gyönyörű kultúrájú, de a nyugatiak szemében akkor elmaradottnak mondott ország ilyen magasra a mai világunkban.

Tudom, hogy a fenti fejezetekben vannak meghökkentő, talán hihetetlenek tűnő dolgok, amiket sok mai gondolkodású ember elvethet, kinevet. Mégis azonban kérem önöket, hogy ha megértenei, magukévá tenni

nem is tudják ezeket az eszméket, fogadják el, hogy vannak, s hogy hosszú évszázadokon keresztül léteztek, és napjainkban is tovább élnek. De nem csak ezért írtam erről a témáról, hisz mi is harcolunk. Az élet hánykolódás, küzdelem, nincs megnyugvás. Ez a legnagyobb békesség, ha belátjuk.

Akár a cseresznyefa virága. Kibontja szirmai, s őszinte szépséggel virágzik. Így tesz minden lélegzetvételen, mert nem tudja, hogy mikor múlik el. S a szél egyszer, váratlanul leszakítja a fa ágáról. Ennyi volt számára élet, s halál. S nem hagy hátra semmi mást, csak a helyén egy gyümölcsöt. Ez így tökéletes.

Az élet a fa, a virág mi vagyunk, a gyümölcs az emlékünks...

JEGYZETEK

¹ Daidódzsi Júzan (1639–1730) művének kezdő sorai. Ő foglalta össze élete során a Busidót a szamurájok erkölcsi kódexét. Könyve és a Haga-kure a Busido irodalom alapművének tekinthető.

² Ez az irányzat itt Szegeden is képviselteti magát. Melegen ajánlhatom az érdeklődőknek a rendőrségen tanító mestert és edzéseit.

SZEGER LÁSZLÓ

Miscellaneae



Folyóiratunk új rovata címének megfelelően vegyes tartalmú apróbb cikkeket kíván közreadni, nem az a feladata tehát, hogy „világrengető igazságokat” állapítsanak meg és tegyenek közzé benne, hanem, hogy egy-egy bizonyításra váró tételnek, lehetséges hipotézis variációnak, csak nehezen verifikálható (pl. egy adattal igazolható eseménynek, cselekménynek) adattal kapcsolatos felvételeknek, kombinációknak teret adjon, ismert események történetéből epizódokat kiragadva e részleteket értelmezni próbálja, a közoktatásban figyelemfelkeltően használható motívumokra hívja fel a figyelmet, és más hasonló, inkább ismeretterjesztő, semmint nagytudományú elvárásoknak tegyen eleget.

Itemus ispán, a nagy – comes Itemus magnus

Amikor 1998 táján Öttömös község monográfiájának középkori fejezetét próbáltam megfogalmazni, felmerült annak lehetősége, hogy neve személynévi eredetű, de bizonyíthatóan hiteles névadó megnevezését nem kockáztattam meg.

A település XIII-XIV. századi történetére nincs írásos forrásunk, bár köztudott, hogy ezt a területet a kunok betelepülése után az ő Csertán nemzetségük szállta meg, a szóban forgó területen a névanyag legkorábbi rétegét a kipszak típusú török nyelvek körébe tartozó toponymák képezik, amelyek részint a természetföldrajzi viszonyokat tükröztetik, részint személynévi eredetűek; a következő században épült templomuk maradványait és a körülötte elterülő (már keresztény)

temetőjüket Móra Ferenc tárta fel. Nem lehetetlen tehát, hogy a névadót a XIII. század jeles kunjai körében kereshetjük.

Ezzel a személynévvel találkozunk már a XII. században: Besenyődi helység kenyéradó szolgálói között szerepel Öttömös (Iuto-muz). De az egyiptomi szultán mamelukjai körében is akad hasonló nevű férfiú. A név, mint általában a korai elnevezések, beszélő név. Az 'Öta' szótőből származtatható, melynek jelentésköre „visszafizetni, megadni, teljesíteni” valamit. Itt valószínűleg mégsem a „jó adós”, „jó visszafizető” a szó igazi értelme.

Joinville, Szent Lajos udvari történetírója meséli el egy gazdag kun főnök temetését, akit elkísért a túlvilági útra legjobb vitéze (sergant) is. Ennek, mielőtt élve a sírba szállt, az előkelők sok aranyat és ezüstöt aggattak a nyakába e szavakkal: „Amikor majd én is megérkezem a másvilágra, te visszaadod nekem, amit adok.” Ezt, a szakrális rítusban rejlő „visszafizetést” fémjelzi tehát az Itemes, Öttömös név. Az ilyen, hűségét az életével is megpecsételő harcost szerfelett, szinte szentként tisztelték, nem csoda tehát, ha emléke még ivadékai megnevezésében is vissza-visszatért. Árnyalati finomság, hogy esetünkben éppen egy (keresztény) templom körül temetkező népesség települését illették e névvel. Számunkra ez akár bizonyosság is lehet arra, hogy a névadás még a kereszténységre való áttérés előtt történt, azaz legkésőbb a XIII-XIV. század fordulója körüli időben. Ennek a kornak pedig van egy hason nevű, jelentős személyisége.

Egy birtokadomány megerősítéséről van szó III. Endre oklevelében, amellyel elődje, IV. László egy birtokadományát erősíti meg az alábbiak szerint:

„András, Isten kegyelméből Magyarország, Dalmácia, Horvátország, Ráma, Szerbia, Galícia, Lodomeria, Kunország és Bulgária királya minden Krisztus-hívőnek, mind a mostaniaknak, mind a majdaniaknak, akik a jelen írást olvasni fogják, üdvösséget abban, aki mindenki üdvössége.

A királyi felségnek illik meghallgatnia alattvalói kéréseit, főként pedig azok óhajait, akikről közismert, hogy megfelelő időben kitartó hűséggel dicséretes szolgálatot tettek.

Ezért jelen írásunk tartalmával mindenki előtt kinyilvánítjuk, hogy híveink: Nagy Itemus ispán (comes Itemus magnus) és fivérei: Kwsa és Demeter színünk elé járultak, és alázatosan kérve előadták, hogy szeretett fivérünk, a kegyes emlékü László király (Ladislau rex pie recordationis carissimus frater) egy kiváltságlevéllel (suo privilegio) egykor nekik adományozta a Maros folyó melletti Hódosmonostora nevű földet (terram Hudusmonostura vocatam, iuxta fluvium Morus existentem), s kitartóan azt kéri, hogy méltóztassuk meg hagyni nekik azt a földet, és a mondott László király ama földdel kapcsolatos, nekik tett adományát méltóztassunk helyben hagyni és királyi kegyből kiváltságlevelünkkel megerősíteni.

Megfontolván tehát az előbb említett híveink hűség és kedves szolgálatait, amelyeket írántunk mindig és mindenhol hűségesen és fáradhatatlanul tanúsítottak, különösképpen akkor, amikor koronázásunk után általános hadjáratban (exercitu nostro generali) és felemelt zászlóval (elevato vexillo) Albert úr, Ausztria és Stájerország hercege, királyságunk és a mi akkori fő ellenségünk ellen, az országunkkal szemben elkövetett jogtalanság elhárításáért vonultunk, és hatalommal a herceg földjére léptünk, a mondott Itemus ispán (comes Itemus) említett fivéreivel együtt a Göncöl nevű vár alatt (sub castro Gunchel vocato) dicséretesen küzdve szemünk láttára a karján súlyosan megsebesült.

Továbbá, amikor egy szombati napon

Bécs városa előtt (ante civitatem Wyennensem) néhány bárókat harcba küldtük, az említett Itemus ispán (comes Itemus) fivéreivel együtt a városból kiküldött hercegi sereggel más híveink között férfiasan küzdve – mint arról báróink jelentéséből értesültünk – súlyosan megsebesült, és a harc jeleként egy derék német férfit, akit fegyverestől saját paripáján ülve foglyul ejtett, élénk vezetve átadott felségünknek.

Rádásul, amikor a tatárok hitszegő népe (perfida gens Tartarorum) a koronázásunk utáni második évben, télvíz idején országunk egy Macsónak (Macho) nevezett vidékére jött fosztogatni, és Csetének nevezett Lőrinc mestert (magistrum Laurencium dictum Cetha), hívünket küldtük a tatárok ellen, Itemus ispán (comes I[temus]) és előbb említett fivérei erényt erényre halmozva Lőrinc mesterhez csatlakoztak, sok keresztény foglyot saját vérük ontásával kiszabadítván a tatárok kezéből hazavezettek, amiként azt nekünk az említett báró báróink jelenlétében elmondta.

Mi pedig oly sok és nagy szolgálataikért, bár többet is érdemeltek volna, a Hódosmonostora nevű földet összes tartozékaival és minden haszonvételével együtt, mindentől megszabadítva és kivéve, mint az elismerten az adományunkhoz tartozik, a már mondott Itemus ispánnak (dicto comiti Itemus) s fivéreinek Kwsának és Demeternek különleges kegyből, továbbá örökösöknek s az ő örökösök utódainak a László király által nekik tett földadományt elismerve és jelen oklevél hatályával megerősítve adtuk, adományoztuk és juttattuk örökös birtokul, tulajdonul és megtartásra. Ennek a ténynek az emlékeztére és örökös hatállyal bocsátottuk ki jelen oklevelünket kettős pecsétünk oltalmával megerősítve.

Kelt az igen tisztelt Tivadar mester, a fehérvári egyház prépostja, udvari alkancellárunk, kedvelt hívünk kezei által az Úr ezerkettőszáz-kilencvenharmadik esztende-

jében, uralkodásunknak pedig negyedik évében, november tizenharmadika előtt a negyedik napon (quarto Ydus Novembris).”

Az oklevél első említésében „comes Ithemus magnus” szerepel, amelyben a „magnus” szót a dokumentum kiváló fordítója (Érszegi Géza) nagy kezdőbetűvel adja vissza. Valószínű azonban, hogy nem vezetőnévként értelmezte, amely ekkoriban még nem volt szokásban. Ha nem fordította volna le, még azt is feltételezhattük volna, hogy Ithemus keresztény nevről van szó, mint I. Géza esetében, aki pl. a garam-szentbenedeki alapítólevél intituliájában így szerepel: „Ego Magnus, qui et Geisa”. A „nagy” (magnus) azonban kis kezdőbetűvel van az eredetiben írva, ezért talán megengedhető, hogy jelzőnek tekintsük, amely Ithemus (a neve által is sugallt) kiválóságára utal. Nemcsak ispáni pozíciója mutatja előkelőségét, hanem amikor a Bécsből kitörő harcosok ellen a király harcba küldte „némely báróit” (quosdam barones nostros), közülük csak őt említi név szerint.

A monostor és tartozékai eladományozása IV. (Kun) László (1272–1290) nevéhez kötődik. Mikor kerülhetett erre sor? Hódosmonostora a Hódos nemzetség ősi fészke volt, amelyet Szent Péter apostol tiszteletére szenteltek, s 1177-ben fordul elő első említése. A beregi egyezmény értelmében 1233-tól évi 1000 zuan kósót kapott, 1278-ban pedig még Pál bán számos unokaöccsére hagyományozza azt. A monostort tehát Ithemesnek és testvéreinek 1278 és 1290 között valamikor adományozta László király, amely azonban ekkor már le lehetett rombolva (valószínűleg a kunok 1278–1282 közötti zavargásai során), mert a fenti oklevél már csupán „Hódosmonostora földről” (terra) beszél.

Az oklevélben említett hóstettek közül a Győr nemzetségbeli Óvári Konrád kezén lévő Göncöl várának elfoglalására 1290-ben kerülhetett sor, Az I. Albert herceg (1283–1298) elleni hadjárat 1291-ben esett,

melynek során elérték augusztus elején Bécset is a magyar csapatok: ekkor eshetett meg az a kirohanás, melynek visszaverésében Ithemus is érdemeket szerzett. Az ország déli területeire, Macsóba, betörő tatárok inváziójáról alig tudunk valamit, de az oklevél szerint III. Endre (1290–1301) uralkodásának második évében esett, s a fosztogató csapatok ellen kiküldött Igmándi Csete Lőrinc mester is ismert szereplője az 1291–1293 közötti éveknél.

Mind ezek alapján nem zárható ki, hogy a szóban forgó jeles férfiú eredeti szállásterületét nevezték Öttömösnek. Két dolog teszi ezt a hipotézist bizonytalanná: nem tudjuk, hogy Ithemus a Csertán nemzetség tagja lett volna, másrészt az adományozott birtok – bár a kun-törvények a Maros vidékét is kun szállásterületként jelölik meg – Arad megyében fekszik (ma: Hodoș, Románia). A közelmúltban azonban Kristó Gyula bebizonyította és számos példával illusztrálta, hogy Rogerius tudósítása a kőmonostori gyűlés azon határozatáról, „hogy a kun nemeseket cselédeikkel együtt osszák szét Magyarország egyes tartományai” (quod nobiles Comanorum cum suis famulis divisum per singulas Hungariae provincias mitterentur) nemcsak 1239 után, hanem a kunok visszatelepülése (1246) után is gyakorlati megvalósításra került. A kun előkelőknek szállásterületeiken kívül adományoztak birtokokat, hogy elszakítsák őket a köznéptől. Az így megadományozottak közül egyesek további birtokok megszerzésére törekedtek (pl. vidékünkön Parabuch ispán kifejezett birtokhalmazó), mások megültek új birtokukon, megint mások nem tudtak mit kezdeni szerzeményeikkel, s eladva azokat visszatelepültek népeik közé, néhányan pedig hűtlenségük (infidelitas) miatt veszítették el új szerzeményüket. Az így megadományozottak körében arra is találunk példát, hogy – valószínűleg szintén lerombolt – monostort földjeivel adományoztak (Szerémben Bocskold kun férfiú nyeri el így Aranylábú-

bács birtokot).

Azt hiszem a fentiek ismeretében, ha nem is állíthatjuk bizonyosan, hogy az említett „nagy Öttömös (Ithemus) ispán” lehetett a Csongrád megyei település névadója, ki sem zárhatjuk ennek valószínűségét.

[Az oklevél kiadása: Szentpétery Imre–Borsa Iván (ed.): *Az Árpád-házi királyok okleveleinek kritikai jegyzéke*. II./4 (1290–1301) Budapest, 1987, 124–125. (3951. sz.); ford.: BLAZOVICH LÁSZLÓ–ÉRSZEGI GÉ-ZA–TURBULY ÉVA (szerk.): *Levéltárak – Kincstárak*. Források Magyarország levéltáraiból. 1000–1686. Budapest–Szeged, 1998, 218–220. Lásd még: GYÖRFFY GYÖRGY: *Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza*. I. Budapest, 1963. 178.; KRISTÓ GYULA: *Nem magyar népek a középkori Magyarországon*. Budapest, 2003. 220–226.; SZEGFÜ LÁSZLÓ: A kezdetektől a 18. század végéig. In Juhász Antal (szerk.): *Öttömös*. A település földje és népe. Öttömös, 1998, 37–56.]



Gondolatok a biológiai hadviselés hajdanáról

Az atombombák bevetését nem tekintve a 20. század legbrutálisabb fegyvereit a vegyi és biológiai fegyverek jelentik. Bennünket most ez utóbbi érdek.

A biológiai fegyverek voltaképpen kórokozó mikrobák (baktériumok vagy vírusok) nagy tömegben való kitenyészését és az ellenséges hadművelleti területre és/vagy a hátszágába való eljuttatását célozzák. Ezeket valamilyen zárt eszköz segítségével (pl. erre a célra kifejlesztett bomba) vagy fertőzött állatok, rovarok, élelmiszerek, tárgyak stb. révén juttatják az ellenséges területre, hogy ott tömeges megbetegedést, járványokat idézzenek elő, legtöbb esetben súlyos, halállal végződő nyavalyákat váltsanak

ki. Már 1925-ben népszövetségi állásfoglalás tiltja háborús alkalmazását. A II. világháborúban japán mégis bevetett Kínában ilyen fegyvereket, a leglátványosabb propagandát pedig az USA koreai háborúban alkalmazott hasonló fegyverei kapták. A közelmúltban pedig az iraki Szaddam-rendszer megdöntésének ürügye volt, hogy biológiai harcanyagokkal is rendelkezik.

Ám, amint ezt Zoroaszter, a nagy perzsa bölcs megfogalmazta: „nincs új a Nap alatt”. Erről tüstént meggyőződhetünk, ha kicsit részletezzük az 1051. év magyarországi hadi eseményeit.

Mint ez közsímet, III. Henrik császár haddal támadt hazánkra. A sereg utánpótlást szállító hajói kíséretében a Duna vonalában halad előre, de a magyar határnál a nagy esőzések miatt fokozottan erős védelmi vonalat a szárazföldi haderőnek meg kellett kerülnie dél felé. Így elszakadtak az élelmiszereket szállító hajóhadtól. Betörve az országba sanyarú helyzetbe jutottak. A magyar hadvezetés ugyanis a németek várható vonulási útján elpusztított minden élelmet, takarmányt, a lakosságot pedig állataival együtt kitelepítette. E sereg tehát éhezett, mindenféle élelemben hiányt szenvedett. A Győrbe érkező hajóhad által a császárhoz menesztett futárt a magyarok elfogták, s a császár nevében Miklós püspök – akivel a tihanyi alapítólevélben találkozunk ismét – parancslevelet hamisított, amelyben az utánpótlás megsemmisítésére és gyors visszavonulásra szólítja fel a parancsnokot, nagybátyját, Geb-hardt püspököt, aki eleget is tesz a levélben foglaltaknak.

„A császár tehát az ellátás reményétől, amelyet a hajókról várt, megfosztva közel volt az éhhalálhoz – írja a krónika –, egész hadserege lovaikkal és málhásállataikkal együtt hasonlóképpen az éhínség nyomorúságos veszedelmében forgott.” A magyarok csatát nem álltak, de a vonuló és táborozó sereget nyilaikkal éjjel-nappal zaklatták, pányvakkal ragadták ki őreiket s így lehetetlenné tették,

hogy rekviráló különítményeket küldjenek ki távolabbi helyekre élelemszerzés végett. Az így támadt súlyos éhínség tényét a német források sem tagadják. A császár kényszerűen békét, szabad elvonulást és éhező seregének pedig élelmiszersegélyt (*exercitui suo fame oppresso subsidia vite*) kért. Ez utóbbi okozta aztán vesztüket. A magyar vezérek – I. Endre és Béla herceg – elfogadták a császár ajánlatait, s seregének – ahogyan Kézai Simon írja – az első szálláshelyen, Bársonyos hegyén, „igen nagy mennyiségben szállítottak italt és ételt”. A Sam-bucus-kódex részletezi is ezt a szállítmányt, a felsorolás így kezdődik: küldött Endre „negyven óriási testű vizát és kétezzer tábla szalonnát és kenyérből többet, mint amennyit magukkal vihettek (*quinguaginta corpora inmensorum usonum et duo milia lardonum et de panibu plus quam secum ferre po-terant*)” stb. Úgy gondoljuk itt van az eb sírhantja (azaz a kutya elásva).

A viza (*huso huso*) a tokfélék családjába tartozó óriási testű hal, 3-4 méter hosszú és súlya elérheti a 800-1000 kg-ot [Fogtak már ki 9 méteres, 1300 kg-os példányt is.] Tehát az a halhústömeg, amit – a krónika szerint, amely kiemeli a halak nagyságát – a magyar király küldött, kb. 20-25 tonnát nyomhatott. A nagy őszi vízfogás hagyományos ideje szeptember 13-a és 27-e közé esett, a császár vert seregének maradványaival október 25-én érkezett Hainburgba, tehát valószínűleg jóval később kapták a vizákat, mint ahogy kifogásuk történt. Bár a komáromi vízfogónál, Ekecs faluban konzerválták e halakat (sózták és füstölték), igen kevés a valószínűsége, hogy az ajándék halakat tisztességesen előkészítették volna a fogyasztásra. Az ökrös szekerekkel a Vértesig vonszolt halak friss mivoltához tehát kétség férhet. Nem alaptalan az a feltevésünk, hogy bizony a német sereget eleink megmérgezték, pontosabban egy ételmérgezés szintjéig eljuttatták.

A nyavalya, amelyet húsmérgezésnek (Botulizmus) nevezhetünk, hatásáról így ír

egy modern szakkönyv: „Általános gyengeség, levertség, étvágytalanság. Hányás, hasi fájdalmak, nyálzás: torok, száj kiszáradása. Homályos látás, kettős látás, szemgolyók mozdulatlansága. Hurutos tüdőgyulladás. A súlyosságtól függően a halál már az első napon bekövetkezhet. Szemizombénulás hónapokig fennmarad. Halálozása eléri a 80 %-ot.”

Az elkövetkező események igazolni látszanak ezt a hipotézist. A Bécsi Képes Krónika szerint a hatalmas zabálást és a mértéktelen vedelést követően sokan azonnal elpusztultak. Kézai a németeknél jelentkező látászavarról is tudósít, ugyancsak – bár csata nem volt – állítja, hogy sokakat a betegségtől elgyötörve saroglyákon vagy taligákkal kellett vinni, akiket ugyan egy zavaros helyzetben megpróbáltak lóra ültetni, de végül is rekvirált (vagy bérelt?) kocsikra téve kellett őket tovább menekíteni. Ezekről a betegekről megjegyzi, hogy bíbortakarókba voltak csavarva (nyilván a tüdőgyulladással járó hidegrázás miatt). A Képes Krónika szerint vértjeiket [= pajzsait], sátraikat, egyéb felszereléseiket hátrahagyva pánikszerűen menekültek. Kézai azonban azt is elmondja, hogy az útról elkóborolva a mocsaras gyepűvidéken át kísérelték meg a hazajutást cserben hagyva kocsijaikon a betegségtől teljesen legyengült uraikat is, akiket aztán a környék parasztjai vertek agyon és hajigáltak a mocsár vizébe. Az itt zsákmányolt bíbortakarókról kapta aztán a hegy a Bársonyos nevet. Így pusztultak a közkatonák, grófok, sőt őrgrófok is. Úgy gondoljuk, hogy a mérgezés szándékos volt, hiszen korábban is „mérgezett nyilakkal” (*toxicatis sagittis*) lövöldöztek a teutonokat, most pedig nyilván attól tartottak, hogy a feltáplált sereg megszegi a békét, tehát tettek róla, hogy a hányástól, szédüléstől, látászavartól elcsigázva húzzák hazáig a kondenzcsíkot azon kevesek, akiknek sikerült túlélni ezt a hadjáratot.

[= SZENTPÉTERY, EMERICUS (ed.): *Scrip-*

tores rerum Hungaricarum tempore ducum regumque stirpis Arpadianae gestarum. I.. Budapest, 1937. 178–180, 347–351.; GOMBOS, ALBINUS FRANCISCUS (ed.): *Catalogus fontium historiae Hungaricae aeo ducum et regum ex stirpe Arpad descenduntium ab anno Christi DCCC usque ad annum MCCC.* I—III. Budapest, 1937–1938. 100, 1145 etc.; OLÁH MIKLÓS: *Hungária.* (ford. Németh Béla) Budapest, 1985. 75–76; Mórincz Lajos (főszerk.): *Tisztek kézikönyve.* Budapest, 1968. mell. II.]



Krizsafán, a királyi társzekerek mestere (magister plaustorum)

A középkorban számos, ha nem számtalan zárandokhely létezett. Ezek egyik nagyhírű helyszíne volt „Szent Patrik Purgatóriuma”, egy mérges gőzökkel és gázokkal teli barlang, ahol – aki képes volt túlélni a betérést – betekintést nyerhetett az ideig tartó büntetést elszenvető lelkek bűnhődésébe és instrukciókat nyerhetett a jövőt illetően. Ezt a zárandoklatot két magyar vitéz is túlélte a XIV–XV. században. Az egyik jól ismert, Tar Lőrinc, Zsigmond király pohárnoka volt, a másik pedig, a kevésbé (el)ismert György lovag, Károly Róbert Itáliát is megjárt vitéze. Ez utóbbi nevét azonban, többek között az is beárnyékolja, hogy apja azonosíthatatlannak tűnik a magyar történetkutatás számára. A különféle redakciókban ugyanis különféle alakban maradt fenn a neve: Criss-pohan, Crissófan, Grifanus, Grofanus, Kri-saphon nem lelhető fel más forrásokban. Valamikor, 1986-ban, magam is kísérleteztem a pokoljáró hős kilétének meghatározásával, s több oldalról is megpróbáltam megközelíteni e görögösen hangzó, vagy inkább elgörögösített nevet, de – a szakmai reflexiók tükrében – egyik elképzelésem sem aratott osztatlan sikert. Én ugyanis Becsei Vesszős Györgyöt próbáltam azonosítani a hőssel, akinek apja

azonban Becsei Imre névre hallgatott, s barsi főispán és lévai várnagyként szolgált a királyt, így nehezen jöhetett számításba György apjaként. Egy dolog azonban elkerülte figyelmemet, bár a kulcsszó kezemben volt. Már akkor felsoroltam Imre mester pozícióit: elmondtam, hogy 1320–1327 között a királyi udvarban, a király mellett betöltött egyik igen magas tisztsége „a királyi társzekerek mestere” (maior plaustorum domini regis) volt. Azaz a királyi udvar vándorlásakor az ő feladata volt a málhák és más egyéb szállítandó dolgok költöztetésének felügyelete, ami – ismervén az udvarral vonuló óriási kiszolgáló-sereget és léhűtőket – szerfelett komoly megbízatás lehetett. Kérdés most már, hogyan nevezhették magyarul ezt a pozíciót?

Számtalan forrással rendelkezünk a korabeli szállítóeszközökről. A György vitézkedésével kb. azonos időben megfogalmazott „Nagyobb Gellért-legenda” pl. három félét is említ: a nehéz szállítószekert (plastrum), a könnyű kocsit (currus), és a kétkerekűt (biga), ez utóbbit a legenda „taliga” értelemben használja. Magyarul azonban csak egy 1267-re datált levélben (missilis) fordul elő, amelyben István ifjabb király [a későbbi V. István] segítséget kér Hunyad várának várnagyától imígyen:

„István, Isten kegyelméből Magyarországon ifjabb király (junior rex), erdélyi herceg, a kunok ura. Leustachiusnak, Hunyadi várunk hűségeseinek mondott várnagyának. Mivel midőn annyi probléma és elnyomatás szorongatásában, amelyet szüleinktől, minden vétségünk híján, az üldözések súlyos ostorával most magunkra vállalni kényszerültünk, híveinkkel együtt ezen Feketehalom várát megszállnunk, és kevés kézzel a Győri Kelemen fia, Lőrinc és más hűtelenek és ellenségeink ostroma ellen a váratlan támadást férfiasan ki kellett védenünk, melyből végül is az isteni közreműködés és híveink segítségével révén reméljük, hamarosan felszabadulunk.

Mégis mindazonáltal hozzánk és a mieinkhez a védelemhez szükséges eszközökkel és idevezényelt segítségetekkel ide kell érkezni, hűségednek tehát erősen megparancsoljuk a veszedelmek közepette, és nemkülönben kegyelmünk elvesztése és gyalázatának terhe alatt, hogy a megfelelő felszerelésekkel és Zalard, Rhuba, Rohozd és ugyanezen hunyadi várunk más tartozékainak népeivel, gyors ütemben, gondolkodás nélkül a határvidékeken át siess, elegendő járomba fogott és jól megvasalt szekéren a harci felszerelésekkel (apparatus bellicis super totidem *Cochy* jugalibus vehendis et *bebe vasatis impositis*). Vigyázz végül arra is, nehogy mindez ellenségeink zsákmánya legyen Kelt Feketehalmon, az ostrom második napján az Úr 1267. évében.”

Meglenne tehát az első „kocsi (Cochy)” említésünk. De csak azért csak feltételeSEN, mert az oklevél szembeütően kései hamisítvány. Amint ezt már Pauler Gyula meggyőzően kimutatta, az említett ostrom nem 1267-ben, hanem 1264 őszén történt, az ostromot vezető baranyai Kemény fia Lőrincet az író összehavarja Győrvári Keményfia Lőrincel, a kocsik jelzője (vasatis) ellatinosított magyar szó, ráadásul a citált dokumentum a megjelölt őrzési helyén nem volt feltalálható.

Két dolog azonban biztos: ekkor is használtak (többféle típusú) szállító alkalmatosságot, s aligha nevezték azt latinul az egyszerűbb (latinul nem tudó) emberek. Azt mondja a népi bölcsesség: „nem zörög a hasraszt, ha nem fújja a szél.” Nem kizárt tehát, hogy a Kocs községről, ahol a Bécs—Buda közötti járat kocsiállomása volt s a róla elnevezett szállítóeszközökkel (1493: *curri-feris kochiensibus*) közlekedtek, az első említés 1237–1240 között esett, jelentős település volt, 1325-ben már állt Szent Mihály arannyal tiszteletére szentelt egyháza és vámot is szedtek itt. Több földesurát is ismerjük, s valószínű nem először építettek 1493-ban

a helyi bognárok itt szekeret, hanem hosszú hagyományra tekintett vissza működésük, mikor is az Európa szerte (elnevezésében is) átvett újításukkal előrukkoltak Véleményem szerint akár évszázadokkal is korábbi lehet a település és a szállítóeszköz nevének összekapcsolódása.

A „vasas” jelző megjelenésére 1138-ból már van adatunk: egy Bata faluban élő szolgálga neve „Wasas”, eszköz jelzőjéül pedig az O-magyar Mária-siralom szolgáltat adatot „uos scegegkel werethul” kifejezésében. A „jól vasalt” kocsi sem lehet tehát képtelenség a 14. századba.

A királyi szekérnagyi tisztség 1273-tól adatolható, amikor is IV. László bizonyos „comes Dominicus”-ról tesz említést oklevelében, aki egyben „maior plaustrorum nosterorum” is. E két cím szerepel Becsei Imre neve mellett is 1320-ban. Nem tartom elképzelhetetlennek, hogy a két címet a magyar alattvalók összevonták, s így „kocsi ispánnak” vagy „kocs’ ispánnak” titulálták főnöküket. Ebből pedig már vidáman torzulhatott a név egy görög-latin műveltségű, magyarul mint sem értő szerzetes etimologizálása révén Krizsafánná.

Ha mindez verifikálható lenne, újabb adattal erősíthetnénk meg, hogy György nevű pokoljáró hősiünk „Csatha fia Imre (de Blina)” azaz Becsei Imre, a királyi társzekerek parancsnokának fia, Becsei Vesszős György lehetett.

[= FEJÉR, GEORGIUS (ed.): *Codex diplomaticus Hungariae, ecclesiasticus et civilis*. Tom VII. Vol. IV. Budae, 1837. 133–134.; PAULER GYULA: *A magyar nemzet története az Árpádházi királyok alatt*. II. Budapest, 1899. 260–262, 597.; GYÖRFFY GYÖRGY: *Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza*. III. Budapest, 1987. 426.; SZENTPÉTERY IMRE – BORSA IVÁN (ed.): *Az Árpád-házi királyok okleveleinek kritikai jegyzéke*. II/3–4 füzet (1272–1290). Budapest, 1961. (2350., 2415., 3267. sz.); KRISTÓ GYULA (főszerk.):

Anjou-kori Oklevéltár. V. Budapest–Szeged, 1998. (971. sz.), VI. Budapest–Szeged, 2000. (320. sz.), VIII. Budapest–Szeged, 1993. (31. és 194. sz.), IX. Budapest–Szeged, 1997. (381. sz.), XI. Budapest–Szeged, 1996. (32. sz.); NAGY GYULA: Nyelvtörténeti adatok. *Magyar Nyelvőr*, 8(1897) 551.; SZEGFÜ LÁSZLÓ: György, Crissafán fia, aki megjárta a túlvilágot. *Irodalomtörténeti Közlemények*, 90(1986). 1–21.]

Történészeknek egy íróról

„Üzenem az otthoni hegyeknek:
a csillagok állása változó.
És törvényei vannak a szeleknek,
Esőnek, hónak, fellegeknek
és nincsen ború, örökkévaló.
A víz szalad, a kő marad,
a kő marad.”

(Wass Albert: *Üzenet haza*)



A következőkben Wass Albertről szeretnék néhány gondolatot papírra vetni. Miért is fontos ez egy történészlapon? Ki is Ő? Egyáltalán miért pont Wass Albertről? Ha valaki figyelemmel követi a nekünk szánt sajtótermékek különböző írásait, akkor az elmúlt években sokat hallhatott Wass Albertről. Igen, ott az utolsó oldalak egyikén (sajnos ma ez a sorrend) ha éppen a kulturális rovatban írtak róla, mint író, költő. Vagy megtalálhatuk a külpolitikai rovatban is, mint fasiszta népellenesség vagy magyarbarát hazafi. Nos, ezen gondolatok jegyében próbálom meg kedves olvasóimnak bemutatni az általam sokat olvasott Szentgyeydi és Gróf Czegei Wass Albertet.

Wass Albert erdélyi főnemesi család sar-



ja. Nemesi címét a család őse Szent László királyunktól kapta. Az író 1908-ban született. Azon gyönyörű kastély melyben meglátta világot és később ihletet adott, ma már nem létezik. Az ilyen és az ehhez hasonló törté-

nelmi múlttal rendelkező építmények gyakran estek áldozatul a vérszegény szocialista (szociális?) rezsimeknek itthon és külföldön egyaránt. Ám ezen kastélyokkal eltűnt az erdélyi arisztokrácia, mely társadalmi kötelezettségének tekintette rangját, sorsát, beépülve az ezeréves magyar történelembe. A máig ható trianoni „békék” megpecsételték a kisebbségben rekedt magyarok, így Wass Albert sorsát is. Kolozsvárott kálvinista gimnáziumba járt, majd az érettségi után 1926-ban Magyarországra jött tanulni a Debreceni Gazdasági Akadémiára. Ezen időkre gyakran talál vissza regényeiben és oly sokszor hallhatunk kedves barátairól, Ferkóról vagy Miklósról. A friss diploma után besorozzák a román hadseregbe, ahol olyan ismerősökre tesz szert a román arisztokráciában, akik később segíteni tudják őt és társait. Tanulmányai befejezése után visszatér a szülői és nagyszülői birtokra. Talpraesettségének, tudásának, összeköttetéseinek köszönhetően az otthoni gazdaságot is átszervezi, megtalálja a lehetőséget, hogy egy mintagazdaságot rendezzen be. Ezen időkből jelenik meg első regénye, a Farkasverem mely osztatlan sikert arat. A 40-es években jelenik meg Jönnek! című regénye mely ambivalens érzéseken alapul: a felszabadult magyar Erdély ellenében a Romániában élni kényszerülők tehetetlensége. A fiatal író Baum-gartendíjjal tüntetik ki melyet Babits Mihály ad át neki. A 43-as év az író-gazdálkodó Wass Albertre újabb feladatokat ró, pontosabban egészen más típusú elvárások elé állítja. A keleti frontra kerül zászlósként. A Honvédelmi Minisztérium Hadtörténeti Intézetének irattára nem rendelkezik Wass Albert személyi okmánygyűjtőjével, de a nyilvántartásukban lévő adatok alapján megerősítették, hogy az író tartalékos zászlóssá nevezték ki. Más forrásból egészítve ki, Wasst a keleti fronton I. és II. osztályú német vaskereszttel tüntetik ki, itthon tovább harcol az utolsó pillanatig,

Kolozsvártól a Szi-lágyságon át a Szamosig küzd az előnyomuló szovjet csapatok ellen. 1944 októberében dálnoki Veress Lajos vezérezredestől leszerelését kéri. Veress az író félve nem járul hozzá a leszereléshez. Így Wass Albert 1945 húsvétján Sopronnál hagyta el az országot katonai alakulattal. Ezután Németországban tölti éveit. Sok mendemonda járta körül, hogy nyomorban élt, de ezt ő cáfolta. Eljött az 1951-es év, mely óriási mérföldkő az író életében. Az emigrációs éveit földrajzilag és lelkileg meghatározó Amerikába vándorol. Az amerikai emigránsok egyik sarkpontjává válik, melyre alkalmassá tette kiváló szervezőképessége és emberismerete. Sorra jelennek meg munkái az USA területén angol és magyar nyelven, mindemellett folytatja kultúrszervező tevékenységét is.¹

Ámde tudni kell, hogy az író – bár külföldön, emigrációban dolgozik – hazájában nem hagyják nyugodni. A román hatóságok megtesznek mindent, hogy személyét semmissé tegyék. Háborús bűnösnek halálra ítélik, soha nem térhet vissza a szülőföldre, a Mezőségbe. Vajon mi is történhetett? Milyen iratok hitelesíthették Wass Albert elnémitását a sunyi kommunizmusban? Milyen irodalompolitikai okmányokkal próbálta elvéreztetni a román rezsim a szabad világ egyik szócsövét?

Négy hivatalos irat kerül most nyilvánosságra: 1. a Kolozsvári Népbíróság Bírósági Ítéltanácsa 1946. évi 1. számú iratcsomójának Wass Albertet és édesapját, Wass Endrét érintő anyaga, 2. Wass Évának, az író volt feleségének 1979-ben tett tanúvallomása, 3. James C. Mansberger Jr. nyilatkozata, azé a semleges vizsgálóé, aki az Egyesült Államok Wentorfi, Hamburgi Hontalan Személyek Bizottságának átvilágító tisztjeként 1950-ben leellenőrizte az Egyesült Államokba kívándorolni szándékozó író és családját, és 4. Wass Albert 1979-ben írt Rövid önéletrajza,

melyet az Egyesült Államok Igazságügyi Minisztériuma számára készített, hogy tisztázza magát a vád alól.

A perre 1946-ban a háború után került sor. Az író édesapját azzal vádolták, hogy gyilkolásra buzdította a magyar honvédtiszteket, akik az ő kastélyukban voltak elszállásolva. Két ügyben is elmarasztalták őket. A vádiratban az áll, hogy Wass Endre és Wass Albert bujtotta fel a község katonai parancsnokát, Pakucs hadnagyot négy vasasszentgotthárdi román személy meggyilkolására. Ezen kívül Wass Albert bűnösnek találtatott tizenegy omboztelkei román lakos erőszakos halálával kapcsolatban is: a népbíróság szerint ugyanis Csordás Gergely hadnagy, az Omboztelkén beszállásolt honvédek vezetője a fiatal gróf utasítására lövette le az áldozatokat. Mindkét esemény 1940. szeptember 23-án, hétfőn történt, néhány kilométernyire a Wass család kastélyától. Az első a Cege-tó partján reggel, a második az omboztelkei román pap házában este. A leírtak szerint a vádlottak „engesztelhetetlenül gyűlölték” a románokat. Mindkettőjüket halálra ítélték. Az ekkor szokássá vált pereknek különös szaga van az utókor számára. A nagy sietésben a hatóságok rekordidő alatt ítélték el több mint 60 embert. Hogyan vizsgálhatták ki az ügyet? A koncepciók perek szokása

szerint. Igen, ezt mi ismerjük hisz tanultunk történelmet. A jelleget az is tanúsítja, hogy csupán tanúvallomások alapján történt meg a döntés. A vádlottak ott sem voltak!!! Egy ilyen dokumentumban fontos a belcsíny amire embereink nem vigyáztak. Többször és következetlenül írták helytelenül a vádlottak neveit.²

A per utóélete is rendkívül tanulságos. A Ceaușescu-rendszer offenzívát indított a másként gondolkodók ellen. Wass Albert próbálta tisztázni önmagát, mint mondta, élete nyitott könyv. De ezen feladat már nem a mi dolgunk. Ezt csak a teljes anyag áttanulmányozása után ismertethetik szakemberek, tehát jogászok és talán lehetséges egy objektív és igazságos ítélet.

Én ajánlom mindenkinek az olvasást és a Wass Albert regények olvasását, ami feledhetetlen pillanatok okozhat megismerve egy letűnt kor embertípusát, életét és annak apró mozzanatait.

JEGYZETEK

¹ SZÜCSNÉ HARKÓ ENIKÓ: „Ismertessétek az igazságot, / s az igazság szabadokká téssen” *Argus*, 2001/2. szám. Székesfehérvár.

² <http://www.krater.hu> Dr. Szakács István Péter tanár, író és Fosztó Áron Zoltán beszélgetése.

Bálint László

A MEGTORLÁS SZEGEDEN