

Közlekedés-történeti „mini” konferencia a VII. Levéltári Pikniken

A Nemzetközi Levéltári Naphoz (június 9.) kötődő, immáron hetedik alkalommal megszervezett Levéltári Piknik 2024. június 8-án Budapest Főváros Levéltára épületében (1139 Bp., Teve u. 3–5.) és külső terein, parkolójában (udvarán) és „előkertjében” került megrendezésre. Egyben ezzel kezdődött a 2012-ben útjára indított Nyitott Levéltárak idei rendezvénysorozata is. A megnyitó beszédeket Kenyeres István, a BFL főigazgatója, valamint az MLE elnöke és Bósz Anett kultúráért felelős főpolgármester-helyettes asszony tartották.

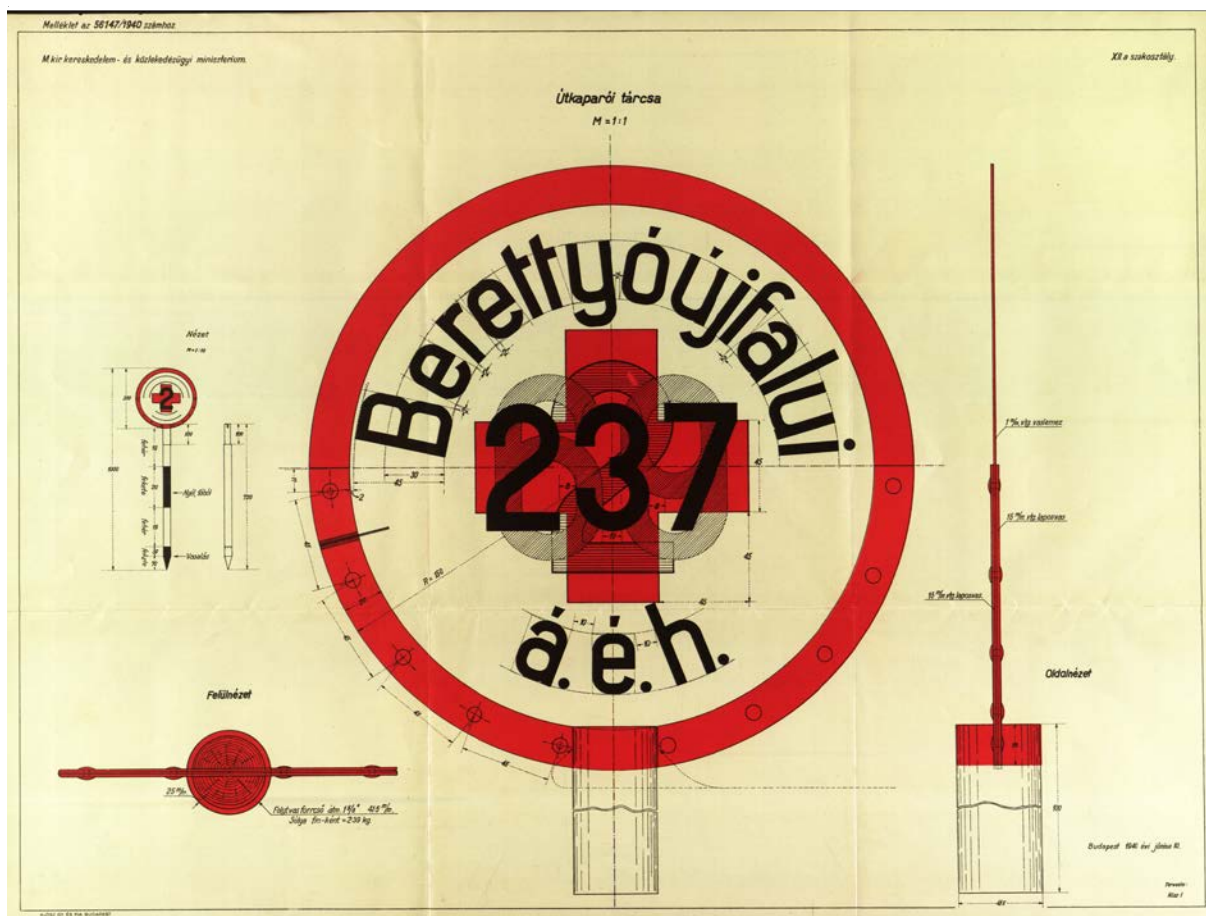
A színes „levéltári kavalkád” mellett – 16 levéltári kiállító (!) – a színpadon gyerekprogramok (bábjáték és zenekari fellépés) várták a legfiatalabb látogatóinkat a délelőtti folyamán, majd kora délután a közlekedés történetéhez kapcsolódó témákról hallhattunk előadásokat. A közel kétórás „mini” konferencia és beszélgetés során öt kiváló előadás hangzott el. Az előadások a 19–20. század közlekedési formáihoz kapcsolódóan adtak ízelítőt.

Elsőként Szálkai Tamás az MNL Hajdú-Bihar Vármegyei Levéltára levéltárosa beszélt szűkebb pátriája, a vármegye közlekedésének fejlődéséről *Közlekedéstörténeti források az MNL Hajdú-Bihar Vármegyei Levéltárában* címmel elhangzott előadásában. Siptár Dániel a Jézus Társasága Magyarországi Rendtartományának Levéltára igazgatója a jezsuita misszionáriusok utazási lehetőségeit villantotta fel az 1920-as és 1930-as időszakot tárgyalva *Tiencsu vs. Tiencsö* című előadásában. Őt követte Göncz Balázs az ÁBTL osztályvezetője, aki az 1950-es években megtörtént rendkívüli eseményekről, a korszakban nagy port felvert, repülőgép-eltérítésekről számolt be. Solymosi József főlevéltáros, levéltárvezető a Hadtörténelmi Levéltárból az 1968. évi „Zala” hadgyakorlat kapcsán a Csehszlovákia lerohanásában résztvevő magyar csapatok szállításáról, a közlekedési útvonalakról beszélt. Végül Homor Péter a Széchenyi István Egyetem levéltárának vezetője a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola kialakulásának körülményeit ismertette. Az alábbiakban részletesebben ismertetem a konferencián elhangzottakat.

Szálkai Tamás előadásában a vármegyei levéltárban előforduló közlekedés történetéhez kapcsolódó forrástípusokból szemezgetett. Megtudhattuk, hogy a központi állami szabályozás, az útrendőrségi rendtartás (1852), a közúton való viselkedést miként határozta meg. Tilos volt akadályok képzése, kordonok kitétele, és az állatok etetése is az utakon. A közlekedő postakocsi minden körülmény között elsőbbséget élvezett, előle ki kellett térni. Az előadásban elhangzott, hogy milyenek voltak a sárga-fekete (osztrák birodalmi színek) útjelző oszlopok (1857), a Budapest–Debrecen vasútvonal töltésének építéséhez mely telkeket sajtátították ki (1858), hogyan képzeltek el a 4. számú út (Budapest–Kolozsvar–Sepsiszentgyörgy) átépítését a 2. bécsi döntést követően. Szálkai bemutatta az útkaparó tárcsát, amelyen a látható szám a fővárostól mért távolságot jelentette, a bemutatott példán, Berettyóújfalu esetén 237 km volt. Láthattuk az 1929-ben a helyi közigazgatás által beszerzett első Hajdú vármegyei útkaparó gépet és a Mercedes-Benz márkájú hivatali gépkocsit. Megtudhattuk, hogyan néztek ki a vasúti igazolványok a Magyar Királyi Államvasutak, később a Magyar Államvasutak korszakában, egészen az 1970-es évekig. Az előadó különböző utazások során küldött képeslapokkal, valamint egy kiscserkésznek az 1933-as gödöllői cserkész jamboree-ra való eljutása során keletkezett dokumentumaival zárta a színes előadást.



Szálkai Tamás. Fotó: Tólas Róbert, BFL



Útkapari tábla méretarányos rajza. HU MNL HBVL VI. 421. 1.cs.

Siptár Dániel a Távól-Keletre kalauzolta az érdeklődőket a jezsuita levéltár forrásai segítségével. Az önálló magyar rendtartomány 1909-ben jött létre. A kínai misszió gondolatát az 1919-es Tanácsköztársaság alatti szerencsés megmenekülés során tett fogadalom inspirálta. Szarvas Miklós volt az első jezsuita atya, aki 1922-ben eljutott kínai földre és kétéves felkészülést követően 1924-ben kezdte meg misszióját Támingban francia támogatással. Fennállása alatt 1954-ig a támingi misszióban összesen 40 magyar jezsuita fejtette ki tevékenységét. Az önálló magyar misszió 1936-ban állt saját lábára – addig a champagne-i francia rendtartomány része volt –, ekkortól Szarvas Miklós vezetésével, aki a terület apostoli prefektusi tisztségét is megkapta, a magyar rendtartományhoz tartozott. A Támingban létesült misszió területe Pekingtől több mint 500 km-re délre a Sárga-folyótól indulva észak-keletre a Vej és a Csang folyók által határolt háromszöget is magába foglalva helyezkedett el, nagysága Bács-Kiskun vármegye méretét tette ki kétmillió lakossal. Magyarországtól való nagy távolsága miatt a megközelítése is hosszú időbe telt óceánjáró hajón, amely megviselte az atyák egészségét, de a szárazföldi közlekedés – ha lehet így mondani – a középkori út és közlekedési viszonyok között még inkább próbára tették őket. Az előadó részletesen elmesélte a jezsuita atyák által átélt viszontagságokat és a felolvasott idézetekkel festette alá mondanivalóját. A kivetített diákon bemutatott rengeteg fotó már a fekete-fehér tónusának köszönhetően is érzékletesen mutatta be a borús, nem túl szívderítő közlekedési állapotokat. Nemcsak az utazás volt nehéz, de az ottani időjárási és egyéb infrastrukturális, egészségügyi körülmények további akadályokat gördítettek a misszionáriusok elé. A szélsőséges éghajlat és a betegségek sok áldozatot követeltek. Az atyák a térítés során a helyi közlekedési eszközöket – kordék, riksák, bivalyhúzza szekerek – is igénybe vették, de legalább olyan, ha nem hasznosabb járműnek bizonyult a kerékpár és a motorkerékpár is, ahogy láthattuk Litványi páter „vadmotoros” fotográfiáján – utóbbi modern eszközök persze csak száraz időben jöhettek szóba. Áradások idején vízi járművek, a hagyományos evezős csónakok és kormánylapáttal irányítható nagyobb hajók voltak szolgálatukra. Az előadótól megtudhattuk, hogy a misszió eredményessége is nehezen mérhető és kétségesnek mondható. Számarányát tekintve ugyanis legalább százezer embert sikerült megtéríteniük, de a keresztséget felvettek nem tartották meg folyamatosan hitüket, ezért újból és újból meg kellett őket „téríteni”.



Siptár Dániel. Fotó: Tólas Róbert, BFL



Páter Litványi György a „vadmotoros”, 1939. Fortepan 100404

Göncz Balázs a légi közlekedés világába repítette hallgatóságát és a repülés árnyoldalait mutatta be: az 1950-es években lezajlott és a publikum számára nem annyira ismert repülőgép eltéréseket vette sorra, elsősorban az ÁBTL gazdag forrásanyagából merítve. Az előadó a repüléstörténet magyar találmányainak ismertetésével kezdte, és Schwartz Dávid kormányozható léghajójától a helikopteren keresztül Kármán Tódornak az űrrakéta fejlesztésében betöltött szerepéig jutott el. Kiderült, hogy a világ első géprablása is magyar „találmány” 1919-ből, amely br. Nopcsa Ferenc részéről esett meg Bécs irányába, majd irodalmi példát hozva Kun Béla „géprablását” említette Kosztolányitól, végül IV. Károly 1921-es gépeltérítése következett, melynek során az elszánt uralkodó egy svájci sétarepülőgéppel (Junkers F-13-as) Vas megyében landolt (2. királypuccs). Az előadó ezzel tette fel a koronát a bevezetőre. Megtudhattuk, hogy a magyar polgári repülés a II. világháborút követően 1946-ban indult a MASZOVLET magyar-szovjet vegyesvállalat létrehozásával, amely belföldi repüléseket szervezett Liszunov- Li-2-es típusú 21 személyes gépekkel. A teljes mértékben magyar tulajdonú MALÉV 1954-ben alakult, és már 11 magyar városba szállított utasokat. A repülés és az első osztályú vasúti menetjegy ára megegyezett, előbbi viszont jóval gyorsabb volt, ezért nagy népszerűségnek örvendett. A 50-es évek radarrendszerei finoman szólva sem voltak tökéletesek, tehát az ellenőrzést és biztonságot az ÁVH emberei jelenlétükkel szavatolták, mint egyfajta légimarsalok. Számba véve a szocialista korszakban lezajlott géprablásokat, összesen tíz ilyen rendkívüli eseményt különített el, ezek közül pedig négyet mutatott be részletesebben. Az első az úgynevezett „Almás-ügy volt 1948 januárjában, melynek során a szorongatott Parasztszövetség vezetői, Klausz Sándor és társai kíséreltek meg géprablást, de egy bejelentő lebuktatta őket és börtönbüntetésre ítélték őket. A korszak első sikeres gépeltérítését egyébként volt háborús pilóták (Majoros és Kiss János, valamint Kun Miklós) hajtották végre egy évvel később 1949 januárjában a pécsi reptérről indulva és Münchenben landolva LI-2-es gépükkel 21 utassal. A pécsi reptér vezetőjét ezután internálták.

Urbán István az Országos Magyar Repülőgép Egyesület oktatója XZ-381-es kisgépével Ausztria amerikai megszállási övezetében hajtott végre sikeres leszállást 1950. március 30-án, ezután szüleit internálták, az oktató hazaárulást követett el, a gépet az amerikaiak visszaadták. Polyák György és társai 1956. július 13-án emelték a tétet és fegyveres géprablást követtek el, melynek során megsebesítették az ÁVH-s tisztet is. Az eltérítésben hét személy vett részt, akik vasrudakkal felfegyverkezve a be nem avatott többi utast is tettelesen bántalmazták, nem tudva melyikük az ÁVH-s tiszt. Az ÁVH-s a pilótafülkében volt, ahová a támadók betörtek és semlegesítették őt. Sikeresen landoltak Ingolstadt mellett. Az utolsó ismertett ügyben Németh Mártont még az előkészületek során 1959-ben leleplezték. Összességében az említett tíz esetből négy volt sikeres, az utolsó eredményes eltérítés 1989 márciusában történt.



Göncz Balázs. Fotó: Tálás Róbert, BFL



Liszunov LI-2-es a MASZOVLET repülőgépe, 1946. Fortepan 132661.

Solymosi József a Magyar Néphadsereg részvétele Csehszlovákia megszállásáról tartott előadást a „Zala”-1968 *hadgyakorlat* címmel. Elsőként a hidegháború évtizedeit elevenítette fel, majd bemutatta a hadgyakorlat témájában készült kiadványokat („A dolgozó népet szolgálom”, „Zala” 1968, Pataky István: A vonakodó szövetség). A kivetített térkép segítségével megtudhattuk, hogy a feladattal megbízott és már július 26-án mozgósított zalaegerszegi 8. gépkocsizó lövész hadosztály és a kiegészítő erők felvonulása a megindulási körletbe milyen útvonalon történt. A 14. légvédelmi tüzérsztyál Lentiből, a 14. gépkocsizó

lövész ezred Nagykanizsáról, a 63. gépkocsizó lövész ezred Nagyatádról és további csapatok Marcaliból és Tapolcáról érkeztek. A csapatok szállítása közúton és vasúton történt a jugoszláv határtól az ország észak-keleti részébe a nagyjából a Gödöllő–Aszód–Hatvan–Pásztó–Acsa sarokpontokkal megrajzolható álcázott megindulási körletbe és közel három napot vett igénybe. A megszállásra mozgósított szárazföldi csapatok létszáma nagyjából 20 ezer főt tett ki, amelyhez az északi országrészből harcokocsizó ezredek (Verpelét, Rétság), légi erők 99 vadászgéppel (Pápa, Szolnok) és további lövész és tüzér alegységek csatlakoztak. A harcokészültségben lévő, megindulási parancsra váró egységek augusztus 20-ig, vagyis több mint három hétig lapultak a térségben. Három gyűrűben gondoskodtak a körlet biztosításáról. A belső rend megőrzése alegységek szintjén, a második, külső gyűrű a hadosztály szintjén, és a BM, rendőrség segítségével a harmadik gyűrűben történt. Álcájuk, a környező lakosokkal szemben nem volt tartható, de összességében elmondható, hogy nem lepleződtek le. A harcokészültségbe helyezett állomány teljesen el volt zárva a külvilágtól, a „hadgyakorlat” céljáról csak a legfelsőbb katonai és politikai vezetők tudtak. A megindulás során három ponton, Balassagyarmat, Letkés és Ipolyság térségében lépték át a határt, hogy Nyugat-Szlovákiában megszálljanak egy nagyjából 10 ezer négyzetkilométeres területet, 10 város helyőrségét lefegyverezve (Nagytapolcsány, Vágújhely, Pöstyén, Galgóc, Szered, Nyitra, Verebély, Érsekújvár, Léva, Nagyszombat). A harcokocsik, teher- és parancsnoki gépjárművek, páncélozott szállító harcjárművek akadálytalanul nyomultak be a kijelölt területre és augusztus 26-ig elfoglalták a kijelölt öt körzetet. Egy balesetből adódó halálesettől eltekintve – amikor a harcokocsi lánctalpa megcsúszott és felborult –nem történt sérülés a bevonulás alkalmával. A csehszlovák katonai erők részéről a laktanyákban ellenállást sem tapasztaltak, csupán Érsekújváron és Nyitrán volt polgári tiltakozás. Összességében elmondható, hogy a polgári lakosság részéről nyilvánult meg igen heves tiltakozás, amely a falfirkák, röplapok útján is manifesztálódott. A megszállás október 31-ig tartott. Csaknem két hónapig állomásoztak az alegységek a kijelölt körletekben és szeptember közepén még nem tudhatták, meddig. Az ellátásukat Magyarországról oldották meg, és a sátoztáborok téliesítése is megkezdődött. A csapatok kivonása október 23—25. között indult meg Medve, Komárom és Ipolyság határpontokon keresztül, a nehéz technika pedig vasúti szállítással került vissza a békekörletbe. Az állományt Komáromban és Győrben köszöntötték. Összesítve a veszteséget 4 halott és 12 súlyos sérült volt a hadművelet mérlege, amely öngyilkosságból, balesetből és betegségből adódott. Politikai értelemben nem volt eredményesnek tekinthető az akció, mivel a csehszlovák politikai és katonai szervek gyakorlatilag passzív rezisztenciát tanúsítottak, a lakosság részéről viszont kifejezett ellenszenvet szült.



Solymosi József. Fotó: Tálás Róbert, BFL



Harckocsi személyzet, 1968. Fortepan 84544.

Homor Péter *Egy vidéki műszaki főiskola Budapesten* című előadásában a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola (KTMF) első éveit ismertette (1968–1977). Megtudhattuk, hogy a Széchenyi Egyetem elődje a KTMF egykori fenntartója a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium volt. A KTMF egy frissen alapított közlekedésépítési kar, két budapesti és egy szegedi felsőfokú technikum integrációjával valósult meg. Központja Budapesten a Szerb u. 23. szám alatti leromlott állapotú épületben volt. Budapesten a Közlekedésépítési Karon híd-, út- és vasútépítés szakon, a gépjármű-közlekedési tagozaton gépjárműüzemeltetési és hajózási szakon, a távközlési tagozaton vezetékes és vezeték nélküli távközlés szakon folyt az oktatás. Szegeden a vasúti közlekedési tagozat, Győrben a műszaki oktató szak tette teljessé a képzési palettát, amely a minisztériumhoz tartozó területek szakemberigényét elégítette ki. A későbbiekben még légiforgalmi irányító szak is létesült a rigai Repülési Tanintézettel összefogva. A KTMF oktatói kara kezdetben nagyrészt a műszaki egyetemről került ki. Végül az oktatási intézmény Győrbe, egy modern, brutalista stílusjegyeket magánviselő épületkomplexumba (kampuszra) költözött.



Homor Péter. Fotó: Tólas Róbert, BFL



Szerb u. 23. Közlekedési és Távközlési Főiskola, Közlekedés-Építési Kar, 1977. Fortepán 200415.

Az előadások nagy érdeklődést váltottak ki a Piknik résztvevőinek körében. Sokan megálltak, hogy belehallgassanak egy-egy előadásba, és jónéhányan kérdéseiket is feltették az előadók számára. A konferencia méltóképpen adózott a VII. Levéltári Piknik fő gondolata, témaköre, a közlekedés előtt.