

TÖRTÉNETI FÖLDRAJZI KÖZLEMÉNYEK



9. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM
2021

TÖRTÉNETI FÖLDRAJZI KÖZLEMÉNYEK

Főszerkesztő: Frisnyák Sándor

Szerkesztő: Kókai Sándor

Csüllög Gábor

Tanácsadó és Lektorai Testület:

Baranyi Béla ny. egyetemi tanár (Debrecen), Beluszky Pál tudományos tanácsadó (Budapest), Berényi István ny. egyetemi tanár (Piliscsaba), Dövényi Zoltán professor emeritus (Pécs), Hajdú Zoltán tudományos tanácsadó (Pécs), Kocsis Károly akadémikus, kutatóintézeti igazgató (Budapest), Paládi-Kovács Attila akadémikus (Budapest), Rácz Lajos egyetemi tanár (Szeged), Tamás Edit múzeumigazgató (Sárospatak), Viga Gyula egyetemi tanár (Miskolc)

Szerkesztőbizottság:

Demeter Gábor tudományos főmunkatárs (Budapest),
Gulyás László egyetemi tanár (Szeged), Horváth Gergely főiskolai tanár (Budapest), Lenner Tibor egyetemi docens (Szombathely), Nagy Miklós Mihály c. egyetemi docens (Budapest), Pap Norbert egyetemi tanár (Pécs), Suba János térképtárvezető (Budapest), Szulovszky János tudományos főmunkatárs (Budapest)

Címkép: A pécsváradi bencés apátság

Szerkesztőség:

4401 Nyíregyháza, Sóstói 31/b, telefon: 06-42/599-400/2276

Kiadó:

a Nyíregyházi Egyetem Turizmus és Földrajztudományi Intézete és az
MTA Társadalomföldrajzi Tudományos Bizottság Történeti Földrajzi
Albizottsága

Felelős kiadó:

Kókai Sándor tanszékvezető egyetemi magántanár

ISSN 2064-390X

<http://www.nye.hu/foldrajz/node/178>

<http://www.gistory.hu/g/hu/tfk>

Nyíregyháza, 2021

Nyomdai munkák: Tóth Könyvkereskedés és Kiadó Kft.

Felelős vezető: Tóth Csaba ügyvezető igazgató

TARTALOMJEGYZÉK

TANULMÁNYOK

NAGY MIKLÓS MIHÁLY

Csorba tükör (a magyar történeti földrajz elméleti kérdéseiről)..... 1

HAJDÚ ZOLTÁN

A Kárpát-medence „lágycső teste” a magyar állam térfejlődésében
1526-ig: Földrajzi adottság, avagy a szomszédsági hatalmi térdinamika a
permanens fenyegetettség és változások kiinduló pontja? 10

VERESEGYHÁZI BÉLA

A településhálózat pusztulása az Alföld középső és északi területein a
mezőkeresztesi csata korában..... 29

FRISNYÁK SÁNDOR – CSÜLLÖG GÁBOR – HORVÁTH GERGELY

Ruténföld történeti tájhasználat (környezettörténeti vázlat, 895–1920) 39

GYENIZSE PÉTER – LÓCZY DÉNES – VARGA GÁBOR – PAP NORBERT – KITANICS MÁTÉ – SZALAI GÁBOR – MORVA TAMÁS – NÉMETH GERGŐ

A mohácsi teraszos sík domborzati és vízrajzi viszonyai,
valamint ezek szerepe a mohácsi csata helyének pontosításában..... 57

KÓKAI SÁNDOR

Csanád vármegye 14-15. századi tájhasználat és települési térszerkezete..... 75

SUBA JÁNOS

A magyar királyi honvédség elképzelése és tervei az országerődítés
(honi hadszíntér területének) műszaki előkészítésére egy
fegyveres konfliktus esetén 1920-1938 87

KONECSNY KÁROLY

Állami vízügyi szervezetek Zemplénben 1871-1920 között 99

CSORBA PÉTER

Egy város működése - Debreczeni körkép 1914-ből..... 128

FÜLÖP KRISZTINA

Adalékok Vásárosnamény történeti földrajzához (1784-1918)..... 154

KISEBB KÖZLEMÉNYEK

FRISNYÁK SÁNDOR

A Hejő-völgy történeti tájrajza..... 173

TUDOMÁNYTÖRTÉNET

SZULOVSKY JÁNOS

„A magyarországi közlekedés krónikása”

Dr. Frisnyák Zsuzsa (1960–2021) tudományos munkássága 184

SZULOVSKY JÁNOS

Dr. Frisnyák Zsuzsa publikációi 1987-2021..... 194

KÖNYVISMERTETÉS

URBÁN SÁNDOR

Veresegyházi Béla: A tiszafüredi és az abádszalóki életkamrák

a 16. században..... 212

PÉTER TAMÁS LÁSZLÓ

Pap Norbert: Mordortól Mohácsig – A mohácsi csatáj

történeti földrajzi kutatása 215

TŐKÉS TIBOR

Dövényi Zoltán-Nagy Miklós Mihály-Perényi Bálint:

Legitim geopolitika Tanulmányok a klasszikus németgeopolitikáról.....224

CSORBA TÜKÖR (A MAGYAR TÖRTÉNETI FÖLDRAJZ ELMÉLETI KÉRDÉSEIRŐL)

NAGY MIKLÓS MIHÁLY

CHIPPED MIRROR (ON THE THEORETICAL ISSUES OF HUNGARIAN HISTORICAL GEOGRAPHY)

A Hungarian geographer, Ferenc Fodor, said in the middle of the twentieth century that historical geography is the true mirror of geographical science. It is undeniably the case that modern Hungarian historical geography – like the entirety of Hungarian geography – has paid little attention to general theoretical issues. However, the integrity and further development of the discipline requires the systematic research of theoretical topics. The present paper points out three important theoretical issues to be studied. First, it discusses the definition of the concept of historical geography. Then it explores the relationship between historical geography and geography in terms of the history of science. Finally, it presents the changes in the perspective of historical geography.

FODOR FERENC a második világháborút követően írott, ám csak több mint fél évszázaddal később publikált magyar geográfiatörténetében (2006) a történeti földrajzzal foglalkozó fejezet első soraiban azt a megállapítást taglalja, hogy a hazai földrajztudomány állapota tükröződik e tudományterületen. Elfogadva és korunkra is érvényesnek tartva tudománytörténeti tézisét, megfogalmazhatjuk; ha a magyar geográfia egészében kevés figyelmet fordítunk az elméleti kérdésekre, akkor történeti földrajzunk is hasonló helyzetben van. Az elmúlt évtizedekben látványos eredményeket mutató részdiszciplína szakirodalmában elvéve találunk általános elméleti témákat tárgyaló dolgozatokat, ami nyilvánvalóan mutatja a magyar történeti földrajz egyik napjainkra jellemző hiányosságát, az elméleti kutatások elhanyagoltságát. Igazodva FODOR FERENC említett megállapításához, úgy véljük, hogy e téren történeti geográfiánk „*hű tükre*” bizonyos mértékig csorba. A minden szakmai igyekezet ellenére is fellépő hiányosságok részben a kedvezőtlen személyi feltételekből erednek, részben pedig a mai magyar tudományos élet egészét uraló, az elméleti kérdésekkel szembeni idegenkedésre

vezethető vissza. Így történeti földrajzunk nem lehet teljes. Az elméleti kérdések tisztázása, a polémiák időről időre történő lefolytatása, a külföldi tudományelméleti tendenciák figyelemmel kísérése, és nem utolsósorban az önálló, a magyar történeti fejlődést – mint tudományterületünk tárgyát – szem előtt tartó, a hazai szellemi élet hagyományaihoz és viszonyaihoz igazodó teóriák kidolgozása elengedhetetlen feltétele történeti geográfiánk magasabb szintre emelésének. Tanulmányunkban a magyar történeti földrajz teljesebbé tételéhez igyekszünk hozzájárulni azzal, hogy az elméleti kutatások három általunk legfontosabbnak tartott témakörét tézisszerűen rögzítjük.

1. ELMÉLETI KÉRDÉSEK A TÖRTÉNETI FÖLDRAJZBAN

A mai magyar történeti földrajz látványos tudományos eredményekkel rendelkezik (*Frisnyák S. – Kókai S. 2015*), jóllehet szűkös kutatói bázisa nagymértékben szűkíti lehetőségeit. A földrajztudományon belüli helyzetét bizonyos fokú egyoldalúság jellemzi, ami abban mutatkozik meg, hogy egyes témák – például a tér- és tájhasználat, a Nagyalföld, a Bánság, a határkijelölések – viszonylag részletesen feldolgozottak, miközben egyéb kérdéskörökre a hazai történeti földrajzunk erejéből nem futja. Ennek oka a hazai történeti geográfiát mint szakmát folytató kutatók csekély száma. A kutatói potenciál alacsony fokából ered, hogy az általános elméleti kérdések feldolgozása terén történeti földrajzunk elmaradásban van főleg a nyugati világhoz képest. Egyes törekvések az általános elméleti tematika meghonosítására azonban érezhetőek, ami bizakodásra ad okot. Mintegy másfél-két évtizeddel ezelőtt több írás is megjelent hazánkban a történeti földrajz elméletének témakörében (*Baker, A. R. H. 1999; Berényi I. 2004; Győri R. 2004*), ám a módszeres, tematikus és főleg permanens kutatások hiányoznak. Ezeket az esetleges, sokszor a kutatók pillanatnyi szakmai érdeklődéséből eredő vizsgálatok és az eredményeket közlő tanulmányok nem pótolják, nem pótolhatják. A módszeres kutatómunkát hátráltatja az is, hogy történeti földrajzunknak ma nem létezik olyan állami intézménye, amely hosszú távra biztosíthatná az elméleti kutatások szervezeti és anyagi feltételeit. A Magyar Tudományos Akadémia keretében 2015 tavaszán megalakult a Társadalomföldrajzi Bizottság Történeti Földrajzi Albizottsága (*Nagy M. M. 2015; Kókai S. 2016*), amely szakmailag összefogja a kutatásokat, de az anyagi, tárgyi és egyéb szervezeti feltételek biztosítására jellegéből eredően képtelen és nem is hivatott.

2. A MAGYAR TÖRTÉNETI FÖLDRAJZ TELJESSÉGE

Ilyen körülmények között történeti földrajzunk nem lehet teljes, mert az általános elméleti kérdések vizsgálata nehezen valósítható meg a kellő szervezeti keretek nélkül. Ezzel nem állítjuk azt, hogy történeti földrajzunknak a

rendszer váltás óta elért teljesítményeit kétségbe lehetne vonni. Pusztán azt hangsúlyozzuk, hogy az elméleti kérdések tisztázásának mellőzése egyoldalúvá teszi tudományterületünket és lényegében megfoszt bennünket a nemzetközi tendenciákhoz történő igazodás lehetőségétől, és túlságosan gyakorlatiassá teszi, a tudományos praxeológia felé tolja el történeti földrajzunkat. Tudomásul kell vennünk, hogy e szakmán belül vannak olyan kérdések, amelyek kapcsán időről-időre véleményt kell formálnunk, hogy egyéb kutatásaink kellően megalapozottak maradjanak. A polémiának széles körűnek kell lennie és két kérdést folyamatosan az érdeklődés középpontjában kell tartania. Az egyik a történeti földrajz mint tudományterület fogalmi értelmezése, a másik pedig a történeti geográfia tematikájának, az általa vizsgált témaköreinek – ha úgy tetszik arculatváltásának – figyelemmel kísérése. Az ezekre a kérdésekre irányuló vizsgálatok biztosíthatják a hazainál fejlettebb, kedvezőbb fejlődéstörténetű nyugati történeti földrajzi iskolákhoz történő felzárkózást, tudományterületünk nemzetközi versenyképességét. Úgy látjuk, hogy e kérdések mellett van egy harmadik témakör, amelynek kutatása – miként még szó lesz róla – egy tévesen értelmezett felfogásból eredően immár száz éve mellőzött a magyar geográfiában. Ez a földrajztudomány történetének és a történeti földrajznak a kapcsolata. Az ilyen vizsgálatok bevezetése új utakat nyithat a magyar történeti földrajzban.

Tudományterületünk fogalmi meghatározását, a különböző értelmezések pontos definícióját sokan hajlamosak pusztán tankönyvi adatnak, mintegy kötelező elméleti attribútumnak tekinteni. Ez hibás felfogás, mert a történeti földrajz fogalmi értelmezése a maga tömör módján kifejezi a részdiszciplína egész helyét és funkcióját úgy a tudományok rendszerében, mint a geográfiában, tükrözi irányultságát, szemléletmódját. Vagyis szemantikailag sokkal többet jelent, mint amiként szintaktikailag feltételezhetünk. A történeti földrajz fogalmi meghatározása olyan elméleti feladat, amely folyamatos tudományos polémiát feltételez. Tudományterületünk az elmúlt másfél évszázadban – amiként látjuk majd – nagyon markáns változásokat mutatott, mire elérte mai állapotát. Míg száz évvel ezelőtt az egyetemes geográfia legjelentősebb képviselői között is voltak olyanok, amik nem tudták egyértelműen elhelyezni a történeti geográfiát a földrajzon belül, és félig történettudománynak, félig földrajztudománynak vallották (*Hettner, A. 1927*), addig a történeti földrajz – jóllehet éles felfogásbeli kitérőket követően – mára elfoglalta méltó helyét a földrajztudományon belül (*Schenk, W. 2011*).

3. A MAGYAR TÖRTÉNETI FÖLDRAJZ FOGALMI TELJESSÉGE

A fogalmi definíció túlmutat a tudományrendszeri meghatározáson és egyben megmutatja, hol áll ma tudományterületünk a nemzetközi tendenciákhoz viszonyítva. Az eltérés nem jelent feltétlenül elmaradottságot, hanem a magyar és az egyetemes történeti földrajz viszonyában pusztán arra utal, hogy e

tudományterület hazai kultúrtörténeti folyamatai más fejlődési pályát jártak be, mint ahogyan az Nyugaton, főleg a mérvadó német szellemi életben megszokott. A magyar történeti földrajz ontogenezise súlyos sérülést, mondhatnánk nehezen helyreállítható torzulást szenvedett. A magyar történeti földrajz a hazai tudományos geográfiával egy időben született meg – az első jelentős dolgozat MORGENSTERN [MARCZALI] HENRIK tollából már 1874-ben megjelent –, de első térhódítására közel fél évszázadot kellett várni (Fodor F. 2006). A múlt század harmincas éveiben több fontos, a nyugati mintákat követő tanulmány jelent meg a hazai periodikákban, és CHOLNOKY JENŐ (1935) tolla alól az olvasók elé került az első általános képet nyújtó, a magyar história egészét bemutatni hivatott, néhol még a történeti topográfia felé hajló történeti földrajzi kötetünk. Tudományterületünk fejlődésében a súlyos törés akkor következett be, amikor a belpolitikai folyamatok hatására a magyarországi szocializmus évtizedeiben a történeti földrajz hosszú időre száműzetett a hazai szellemi és tudományos életből. Közismert, hogy újjászületése csak a múlt század nyolcvanas éveiben történhetett meg. Az életrekelésében elengedhetetlen érdemeket szerzett FRISNYÁK SÁNDOR (1983) egyik első jelentős tanulmányában meghatározta a történeti földrajz mibenlétét és elhatárolódását is elvégezte a történészek történeti topográfiáitól: „...*A történeti földrajz két, tartalmában és módszerében eltérő fokozata a topográfiai rekonstrukció és az önálló történeti földrajz. A historikusok művelte történeti földrajz a jelenségek és folyamatok térbeli regisztrálása. Az önálló – geográfusok kutatáseredményein alapuló – történeti földrajz egy kisebb-nagyobb régió (a német és általában a nyugat-európai földrajzban a kultúrtáj) múltbeli állapotának, változásainak magyarázó leírása...*” (FRISNYÁK S. 1983. p. 350). Ez a fogalmi meghatározás, amennyiben egy adott régióként értelmezett táj változásaira fókuszált, igazodott a nemzetközi tendenciákhoz, hiszen a mintegy másfél évtizeddel korábban megjelent TIETZE-féle geográfiai lexikon (1969) szócikke a történeti földrajz lényegét az alábbiakban adja meg: „...*felöleli a tájak és vidékek mint földrajzi képződmények alakulását a történeti időben, vagyis a történeti földrajz a történelmi múlt olyan geográfiai stúdiuma, amely a jelen jobb megértését az azokban a múltban létrejött formákkal és viszonyokkal éri el. Az időbeli kategória figyelembevételével a földrajz térbeli szemléletmódját egy további dimenzióval mélyíti és megerősíti a geográfia mint ismeret- és képzési ág fontosságát...*” (Tietze, W. 1969., II. p. 427.).

A történeti földrajz változásaival az elmúlt fél évszázadban jelentősen módosult fogalmi értelmezése, jóllehet maga a tartalmi lényeg – a múlt földrajzi állapotainak vizsgálata – továbbra is megmaradt. Korunk egyik vezető történeti geográfusa, WINFRIED SCHENK a történeti földrajzot az alábbi módon definiálta: „...*szűkebb értelemben véve olyan tértudományt értünk alatta, amely az emberi tevékenységek térbeli releváns folyamataival és a múlt adott időszakára*

vonatkozó abból eredő térbeli struktúrákkal foglalkozik...” (Schenk, W. 2011. p. 1.). A SCHENK-féle meghatározással szinte egy időben született FRISNYÁK-féle definíció kissé szűkebb tartalmat határoz meg: „...A történeti földrajz valamely korban élő ember geográfiai környezetét (annak természeti adottságait és erőforrásait), a társadalmi-etnikai tagolódás és az emberi tevékenységi formák térbeli jellemzőit, az anyag- és energiaáramlás folyamatait, a településhálózatot, infrastruktúráját, a kultúra és a közigazgatás térszerveződéseit vizsgálja írott források alapján...” (Frisnyák S. 2002, p. 10.).

A fenti idézetekből látható, hogy egyetemes szinten a történeti földrajz az elmúlt évtizedekben a táj- és vidékébrázolástól eljutott a múltbeli térbeliség teljesség feldolgozásának feladatáig, míg a magyar történeti földrajz fejlődési íve a régió vagy tájébrázolásától a geográfiai környezet múltbeli sokszínűségének bemutatásáig húzódik. A fogalmi meghatározás azonban mindig csak pillanatnyilag statikus, mert követve a tudományterület fejlődését és elé kitűzött jövőbeli feladatokat folyamatosan átalakul. Ebben a tekintetben nagyon dinamikus. Éppen dinamizmusából, valamint a történeti földrajz egészére gyakorolt hatásából következik, hogy fogalmi meghatározásának mindig a tudományos kutatások középpontjában kell állnia. A fogalmi meghatározás változásainak saját törvényszerűségei és módszertani fogásai lehetnek, amelyek egyben determinálják a vele kapcsolatos polémiát is. Az egyik ilyen törvényszerűség, egyben pedig alapvető módszertani fogás, hogy a történeti földrajz fogalmát a keletkezett publikációk és teljes szakirodalom teljes körű elemzése útján határozzuk meg. A legállandóbb elem, hogy a történeti földrajz a múlt geográfiai állapotait írja le, de emellett szinte számtalan tényező és jellemző létezik, amelyek közül időnként egy-egy hangsúlyosabbá válik a többinél. Napjainkban a tér és a táj változása lett ilyen. Így a mai magyar történeti földrajz előtt – a fogalmi meghatározás dinamizmusából eredően – ma is fennáll a nemzetközi tendenciákhoz történő szoros felzárkózás lehetősége.

4. A TÖRTÉNETI FÖLDRAJZ TEMATIKÁJA

A történeti földrajz fogalmi értelmezésének módosulásai mögött a tudományterület szemléletmódjának és tematikájának formálódása áll. A történeti geográfia a vizsgált jelenségek tekintetében állandó megújulást mutat. Témái azonban nem egymást váltják, hanem permanens bővülésük figyelhető meg. A tájébrázolás – akár a leíró, pusztán topográfiai központú, akár az oknyomozó szemléletmódú történeti földrajzról beszélünk – már a részdiszciplína megszületésétől egyik fő feladata, jöllehet ennek módja eltérő lehet. KONRAD KRETSCHMER (1904) több mint száz évvel ezelőtti munkája leíró jellegével az ember és a táj, valamint a környezet közötti kapcsolat bemutatására vállalkozott. A majd három évtizeddel későbbi történeti földrajz alapművében HUGO HASSINGER (1931) tájmagyarázatot igyekezett adni, miközben mindketten

az államterek változásaira fókuszáltak. Még az olyan erősen politikai földrajzi alkotások is, mint például NORMAN POUNDS (1950) európai politikai és történeti földrajza a természeti viszonyok és politikai terek szimbiózisát tárgyalja és ezzel a tájleírás felé hajlik. A táj – legyen az nyers vagy már az antropogén hatások erői által módosított – hatásának vizsgálata, például a RATZEL-féle politikai földrajz vagy a HAUSHOFER-féle geopolitika közvetítésével a történeti geográfiai szemléletmódot és vizsgálatokat átviszi a földrajztudomány egyéb területeire is (Nagy M. M. 2021). A táj jelenlegi állapotainak kialakulása a nagy és jelentős földrajzi szintézisek elengedhetetlen része lett. A magyar kultúrtörténetben MENDŐL TIBOR és BULLA BÉLA (1947) Kárpát-medencei földrajza bizonyítja ezt.

A történeti földrajz témaköreinek bővülése a korábban is kutatott kérdéskörök mellett újabb és újabb tematikákat hoz felszínre. A múlt század első felének sokszor politikai földrajzként értelmezett antropogeográfiai megközelítése mellett napjainkra mind nagyobb hangsúlyt kap a tájfejlődés, a tájhasználat, a történeti agrárgeográfia, a történeti tájökológia, a hadtörténeti földrajz jelenségeinek bemutatása. Ennek során napjainkra két jelentős módszertani és szemléletmódbeli faktor lett markáns. Egyfelől a mai történeti földrajz szakított a még száz évvel ezelőtt uralkodó megközelítéssel, amely mindig és mindenhol a természeti viszonyok emberre és térbeli struktúráira gyakorolt hatását kutatta. Ez az egyirányú megközelítés átváltott előbb a táj antropogén formálásának vizsgálatára, majd ezzel szinte egy időben elkezdett kikristályosodni az ember és a táj történeti együttélésének megközelítése. A történeti földrajz fejlődése az elmúlt fél évszázadban a sokszínűsödéshez vezetett (Fehn, K. 1987; Schenk, W. 2011), ami teljes egészében megfelel lényegének. Ha a történeti földrajz a múlt geográfiai állapotainak tudománya, ahogyan a szakmai mondás tartja, akkor éppoly sokfélének, sokrétűnek kell lennie, mint a földrajz egészének. A történeti földrajz ma ennek irányába halad.

Másfelől a történeti földrajz, miután a fent említett szimbiózisra fókuszál, bár nem veti el a keresztmetszeti képek alkotásának módszerét, de eljárásában gyakrabban él a tájváltozás bemutatására alkalmasabb hosszsmetszeti módszerrel. Eppen a hosszsmetszeti szemléletmód tette lehetővé a magyar történeti földrajz számára három természeti és történeti nagytájunk és régióink – a Nagyalföld, a Bánság, a Marosköz – történeti földrajzi szintézisének létrejöttét (Beluszky P. 2001; Kókai S. 2010; Kókai S. 2021). A kutatott témák sokasodása a mai magyar történeti földrajzot is jellemzi, jóllehet ennek léptéke – a szűkös kutatói potenciál miatt – hazánkban kisebb, mint Nyugaton. Az eltérés még szembeötlőbb, ha figyelembe vesszük azt is, hogy a megszakítatlan tudományos fejlődésű országok történeti földrajzai egyes ágazati történeti geográfiák esetében olyan alapos általános elméleti művekkel is rendelkeznek, mint például HANS BECKER (1998) történeti agrár földrajza.

5. INTERDISZCIPLINÁRIS TÖRTÉNETI FÖLDRAJZ

Az általános történeti földrajzi összefoglalók elkészítését akadályozzák egyéb tényezők is, amelyek sorából a magyar tudományos életre jellemző interdiszciplináris szemlélet hiányát emeljük ki. Külföldön főleg az Annales-iskola történetirői már csak pusztán a szakmai logika alapján is nyitottak a geográfiai kérdések iránt (*Baker, A. 1999*). Elsősorban BRAUDEL (1996, 2003) életművét szükséges példaként említenünk. Ez a tendencia hazánkban azonban alig érvényesül. A földrajzi viszonyok és a tér változásának adott történelmi pillanatra jellemző elhelyezése a történelmi kutatásokban a mai magyar tudományos életben még nem magától értetődő. E szemléletmód térhódításához történeti földrajzunknak ki kell lépnie a geográfia szűk keretei közül és segédtudományként be kell épülnie a rokon diszciplínákba. Az azokon belüli történeti megközelítés elterjedése hat majd később serkentően vissza történeti földrajzunkra.

6. FÖLDRAJZI GONDOLAT A TÖRTÉNETI FÖLDRAJZBAN

A történeti földrajzi kutatások harmadik általunk problematikusnak tartott eleme a geográfiatörténet és a tudománytörténet kapcsolata. Mind az egyetemes, mind a magyar összefoglaló történeti földrajzi művekre (*Pounds, N. J. G. 1997; Butlin, R. A. – Dodgshon, R. A. 2006; Frisnyák S. 1992*) jellemző; úgy beszélnek történeti földrajzi folyamatokról, hogy nem veszik figyelembe az egyes történelmi korok földrajzi műveltségét. Ennek feltehetően a tudománytörténet és a történeti földrajz közötti eltúlzott távolságtartás lehet az oka. A két tudományterület közé nem tehető egyenlőségjel, de a földrajzi műveltség kérdésének figyelmen kívül hagyása torzítja a történeti földrajz kutatási eredményeit. Amint láttuk, ennek fókuszában a táj változása és az ember, valamint természeti környezetének szimbiózisa áll. Ez az együttélés feltételezi az ember környezetformáló és környezethasználó hatását. A társadalmi fejlődésnek már egész korai fokán is tudatosak ezek a tevékenységek, ami felveti az ember környezetéhez való mindenkori viszonyának, az azzal összefüggő gondolkodásának minőségét. Száz évvel ezelőtt TELEKI PÁL ezt nevezte *földrajzi gondolatnak*: „...*földrajzi gondolat alatt a rajtunk kívül levő, a velünk szemben álló világnak, környezetünknek mindenkori felfogását értem. És ez a gondolat, mint az öntudatra ébredt ember kapcsolata lakóhelyével, a Földdel, nem egy tudományé, hanem általános emberi...*” (*Teleki P. 1996. p. 17.*). A „*földrajzi gondolat*” történetének kutatása a geográfia tudománytörténetének feladata. Az ember földrajzi viszonyokkal kapcsolatos gondolkodásmódja alapvető antropogeográfiai tényező, így nem hagyható figyelmen kívül. Vizsgálatához célszerű lebontanunk a tudománytörténet és a történeti földrajz közé emelt falat. Ez az egyik lépés ahhoz, hogy a magyar történeti földrajz a jelenleginél

sokszínűbb lehessen, és e változatos tematika alapján újjá tudjuk alkotni fogalmi meghatározását.

IRODALOM

- BAKER, A. R. H. (1999): Megjegyzések a történeti geográfia és az Annales történeti iskola közötti kapcsolatokról. – In: TIMÁR L. (szerk.): A brit gazdaság és társadalom a XVIII-XIX. században: válogatás a brit történeti iskola írásaiból. Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen. pp. 13-36.
- BECKER, H. (1998): Allgemeine Historische Agrargeographie. – B. G. Teubner, Stuttgart. 333 p.
- BELUSZKY P. (2001): A Nagyalföld történeti földrajza. – Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs. 274 p.
- BERÉNYI I. (2004): A történeti földrajz diszciplináris kérdései. – In: ÖTVÖS I. (szerk.): Variációk: ünnepi tanulmányok M. Kiss Sándor tiszteletére. Pázmány Péter Katolikus Egyetem Bölcsészettudományi Kar, Piliscsaba. pp. 631-651.
- BRAUDELL, F. 1996: A Földközi-tenger és a mediterrán világ II. Fülöp korában I-III. – Akadémiai Kiadó – Osiris Kiadó, Budapest. 3 db.
- BRAUDELL, F. 2003-2004: Franciaország identitása I-II. – Helikon Kiadó, Budapest, 2 db.
- BULLA B. - MENDÖL T. (1947): A Kárpát-medence földrajza. – Egyetemi Nyomda, Budapest. 611 p. + 24 t. + 11 térk.
- CHOLNOKY J. (1935): Hazánk és népünk egy ezredéven át: a magyarság hajdan és most. – Somlói Béla Könyvkiadó, Budapest. 213 p. + 63 t.
- FEHN, K. (1987): Historische Geographie. – In: HAUPTMEYER, C-H. (szerk.): Landesgeschichte heute. Vandenhoeck & Ruprecht, Göttingen. pp. 55-76.
- FODOR F. (2006): A magyar földrajztudomány története. – Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest. 820 p.
- FRISNYÁK S. (1983): A történeti földrajz tárgya, feladata és módszere. – Földrajzi Közlemények 107. 3-4. pp. 350-357.
- FRISNYÁK S. (2002): A történeti földrajz. – In: TÓTH J. (szerk.): Általános társadalomföldrajz II. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs. pp. 9-20.
- FRISNYÁK S. - KÓKAI S. (2015): A honi történeti földrajz negyedszázados eredményei (1989-2014). – In: PAP N. (szerk.): Geopolitikai gondolkodás a magyar földrajzban (1989-2014) IDResearch Kft. - Publikon Kiadó, Pécs. pp. 9-23.
- GYÖRI R. (2004): A történeti földrajzi elemzés régi és új útjai. – In: GLATZ F. (szerk.): Mi végre a tudomány?: fiatal kutatók fóruma 1. MTA Társadalomkutató Központ, Budapest. pp. 183-193.
- HASSINGER, H. (1931): Geographische Grundlagen der Geschichte. – Herder & Co. G.m.b.H. Verlagsbuchhandlung, Freiburg in Breisgau. 331 p. + 7 t.

- HETTNER, A. (1927): Die Geographie: ihre Geschichte, ihr Wesen und ihre Methoden. – Ferdinand Hirt in Breslau. 463. p.
- KÓKAI S. (2010): A Bánság történeti földrajza (1718-1918): a Bánság helye és szerepe a Kárpát-medence földrajzi munkamegosztásában. – Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézete, Nyíregyháza. 421 p.
- KÓKAI S. (2016): Megalakult az MTA Társadalomföldrajzi Tudományos Bizottság Történeti Földrajzi Albizottsága. – Történeti Földrajzi Közlemények 4. 1. pp. 184-188.
- KÓKAI S. (2021): A Marosszög történeti földrajza (1718-1918): a táj- és erőforrás használat változása a 18. század elejétől a 20. század elejéig. – MTA Társadalomföldrajzi Tudományos Bizottság Történeti Földrajzi Albizottsága, Nyíregyháza-Kiszombor. 296 p.
- KRETSCHMER, K. (1904): Historische Geographie von Mitteleuropa. – Oldenbourg, München-Berlin. VII + 650 p.
- MORGENSTERN [MARCZALI] H. (1874): A földrajzi viszonyok befolyása Magyarország területére. – Földrajzi Közlemények 2. 1874. évi kötet pp. 319-367.
- NAGY M. M. (2015): Megalakult a Magyar Tudományos Akadémia Történeti Földrajzi Albizottsága. – Földrajzi Közlemények 139. 4. pp. 335-336.
- NAGY M. M. (2021): Vita az iskolán belül (Haushofer geopolitikájának tudományos környezete és értelmezése). – In: DÖVÉNYI Z. - UŐ. - PERÉNYI B.: Legitim geopolitika: tanulmányok a klasszikus német geopolitikáról. Pallas Athéné Könyvkiadó, Budapest. pp. 55-82.
- POUNDS, N. J. G. (1950): Historische und politische Geographie von Europa. – Georg Westermann Verlag, Braunschweig – Berlin – Hamburg - Kiel. 592 p.
- SCHENK, W. (2011): Historische Geographie. – Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt. IX + 134 p.
- TIETZE, W. (szerk.) (1968-1972): Westermann Lexikon der Geographie I-V. – Westermann Verlag, Braunschweig. 5 db.

**A KÁRPÁT-MEDENCE „LÁGY ALSÓ TESTE” A MAGYAR ÁLLAM
TÉRFEJLŐDÉSÉBEN 1526-IG:
FÖLDRAJZI ADOTTSÁG, AVAGY A SZOMSZÉDSÁGI HATALMI
TÉRDINAMIKA A PERMANENS FENYEGETETTSÉG ÉS VÁLTOZÁSOK
KIINDULÓ PONTJA?**

HAJDÚ ZOLTÁN

**THE "SOFT UNDERBELLY" OF THE CARPATHIAN BASIN IN THE SPATIAL
DEVELOPMENT OF THE HUNGARIAN STATE UNTIL 1526 -
GEOGRAPHICAL ENDOWMENT OR THE SPATIAL POWER DYNAMICS OF
THE NEIGHBOURHOOD AS THE STARTING POINT OF PERMANENT
THREATS AND CHANGES**

The title of the essay deliberately evokes Winston Churchill's relevant comment. In this paper, I examine the relationship between the southern borders of the Carpathian Basin (considered to be its natural geographical borders), and the various political, power and domination spaces and their changes. The Roman Empire (without the presence of the Hungarians) constructed a specific divided system of territorial ruling and border protection in the basin, that was linked to Rome, while the Eastern Roman Empire (Byzantium) shaped its northern borders and its administration in the border regions partly on the basis of its historical heritage and a necessary realpolitik, already taking into account the Hungarian tribal union and later the Kingdom of Hungary. Until 1526, the Kingdom of Hungary pursued a variety of border policies towards its southern neighbourhood, and developed specific territorial formations: we can see the appearance of the gypű-system, the border(guard) county, and later the establishment of the chain of vassal states, the banate system, and the revoked defense structure that was the chain of border fortresses. In the country integrated into the Habsburg Empire after 1526, the Military Frontier became the institution of international importance that secured and defended the border against the Turkish Empire. Later it also developed its own specific internal functions as well.

BEVEZETÉS

A tanulmány címéből teljesen megalapozottan mindenki Churchill Itáliára vonatkozó megjegyzésére gondolhat. Az írásban a Kárpát-medence déli

természeti földrajznak tekintett határainak és a különböző politikai, hatalmi, uralmi terek, azok változásainak az összefüggését vizsgálom. A Római Birodalom (a magyarok jelenléte nélkül) egy sajátos osztott téruralmi és határvédelmi rendszert épített ki a medencében, Rómához kapcsolva azt, a Kelet-római Birodalom (Bizánc) részben a történelmi örökség és a kényszerű realpolitika bázisán formálta – már a magyar törzsszövetségre, majd a Magyar Királyságra való tekintettel – északi határát, illetve belső határ-menti közigazgatását. A Magyar Királyság 1526-ig déli szomszédsága felé többféle határpolitikát érvényesített, sajátos területi formációkat alakított ki: itt is megjelent a gyepűrendszer, a határ(őr)vármegye, a bánági rendszer, majd a hűbéres államok láncolatának kialakítása, majd végül a védekezés visszavont struktúrája, a végvárak mélységben tagolt láncolata. Nándorfehérvár 1521-es elfoglalása lezárta a több évszázados balkáni magyar területi politikát. (Az 1526 után a Habsburg Birodalomba integrálódó országban a Török Birodalommal szembeni határvédelem és -biztosítás nemzetközileg is jelentős intézménye a Határőrvidék lett, amelynek később kialakultak sajátos belső funkciói is.)

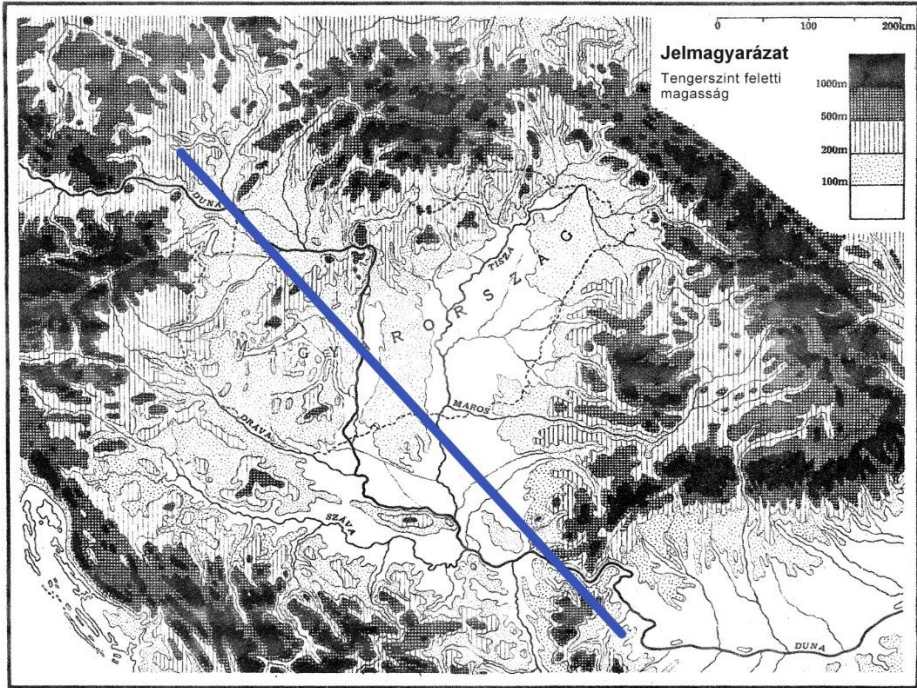
1. A KÁRPÁT-MEDENCE DÉLI HATÁRAINAK PROBLEMATIKÁJA. TÉRBEN ÉS IDŐBEN VÁLTOZÓ FELFOGÁSOK

Az Alpok, a Kárpátok, a Dinári-hegység által határolt, objektíve létező természeti földrajzi nagytér (Közép-Duna-, Kárpát-, Kárpáti-, Magyar-, Pannon-medence stb.) – hívják bármikor, bármilyen nyelven bárminek – tudományterületenként némileg eltérő módon figyelembe vett és tárgyalt, de meghatározónak tekintett belső rendezője a Duna, illetve nagyobb folyóinak vízrendszere volt. A Duna bizonyos értelemben két „félmedencére” osztja a Kárpát-medencét (1. ábra). A Duna biztosította a medencébe a nyugati bejárat és a délkeleti kijárat legismertebb és leginkább használt lehetőségeit. A három határoló hegység átjárhatósága eltérő volt, de mindhárom esetében már az ókorban voltak történetileg hosszú időszakokra visszatekintően kialakult és járt (akár nagy tömegben járható) lehetőségek.

A három hegységrendszer formálta külső peremen belül középhegységek alakították a három karakteresen elkülönülő nagyobb medencét. A magyar területi-földrajzi szemléletben a Kárpátok szerepének megjelenítése volt a domináns, részben történelmi okoknál fogva. Verecke-tudat és a Kárpátok együttese mély történelmi hagyományokban jelent meg.) A belső medencék közül Erdély volt a leginkább karakteres, s a legkisebb arányú volt az árvízjárta és a belvíz sújtotta területek részesedése.

A Nagy Magyar Alföld leginkább a Tisza és mellékfolyói vízgyűjtő területéhez tartozott, nagyon magas volt az időszakosan víz borította területek aránya. (A „mocsárvilág” átjárhatósága hosszabb éghajlati változások következtében némileg változott, de a távolsági közlekedés rendkívül nehéz volt

a kiterjedt mocsárvilág miatt.) A hajózható folyók jelentették a leginkább járható lehetőségeket. Télen befagyott a mocsárvilág, kiszámíthatóbbá és könnyebbé vált a távolsági közlekedés.



1. ábra: Az egységes Kárpát-medence két „félmedencéje” (Hajdú Z. szerk.)

A nyugati félmedence kiérdemelte a „Pannónia”, míg a keleti a „Hunnia” megnevezést. Ha csak rátekintünk az FM 1938. évi „mocsártérképére” (a TFK korábbi számában közöltem), akkor azt láthatjuk, hogy a Duna mindkét partját (különösen a bal, alacsony partot) széles vizes, mocsaras terület kíséri, míg a Dunántúl kiterjedt területei szárazabbak. A keleti félmedence alföldi részein hatalmas kiterjedésű a vízjárta területek aránya.

A tudomány, így a földrajztudomány meghatározó lényege, hogy a fogalmi gondolkodás bázisán áll. A geomorfológiának vannak elméleti, tiszta kategóriái (a témánk keretei között most bennünket kettő, a medence és a félsziget érint elsődlegesen). A tiszta kategóriák „átvitele, leképezése” a valódi földrajzi környezetben ütközésekkel járt és jár a legtöbb esetben. A Kárpát-medence déli és a Balkán-félsziget északi, közös határának megvonása sok elméleti, s még több gyakorlati problémával járt, s többször módosultak a különböző felfogások.

A térség alapstruktúrájának megismerése az ókorban megkezdődött. Strabón az ókori világot - Augustus császár uralkodásáig - bemutató óriási

összefoglalásának VII. könyve (Strabón 1977, pp. 307-356) szól a görög szállásterületekről és szélesebb szomszédságukról. Az északi területek meghatározó földrajzi képződménye a Duna. A Duna (Európa legnagyobb folyójának minősítve) elhatároló szerepe több síkon került megfogalmazásra: egyrészt ketté osztja a Strabón által ismert Európát, népeket választ el (különböző népek éltek és élnek a két partján), de arra is volt példa, hogy mindkét partját ugyanaz a nép szállta meg. A Duna mellett a Maros és a Száva kapott „nevesített” figyelmet a földrajzi ismeretek között.

A földrajzi objektumok (tengerek, szigetek, hegyek, folyók, tavak stb. felismerése és megnevezése lényegében a klasszikus görög térmegélésben elindult. A Balkán-félsziget és peremterületei korán bekerültek a görög térszemléletbe, s nem csak földrajzi tartalmukkal, a „barbárok földjének” sok földrajzi egyedisége (így a Duna is) nevet kapott (Ister). A görög kultúra alapvetően mediterrán meghatározottságú volt, illetve a Kelettel való küzdelem miatt Ázsia felé fordult. A földrajzi komplexumok (nagy tájak) felismerése és megnevezése hosszabb időszak alatt alakult ki. Vonatkozik ez a Duna-völgyre, illetve Duna-medencére is.

A medencén belüli és körüli területi névanyag jelentős részben „római örökség”, hiszen a volt római provinciák tudata és elnevezései (Dacia, Dalmatia, Moesia, Noricum, Pannonia, Savia) tovább éltek a „később jövők” körében. (A latin nyelv kiemelkedő szerepe konzerválta sokáig ezeket a neveket, s mintegy éltette is őket.)

A Kárpát-medence földrajzi „kutatás- és megismeréstörténetét a Dövényi Zoltán által „gondozott”, monumentális „Kárpát-medence földrajza” kötetben fogalmaztam meg (*Dövényi főszerk. 2012, pp. 29-43*), itt inkább csak utalás jelleggel emelek ki néhány fontos elemet.

Anonymus 1200 körül írt krónikájának földrajzi anyaga (topográfiai ismeretek, távolságstruktúra, földrajzi névanyag) arról tanúskodik, hogy a korabeli uralkodó környezete ismerte, részleteiben és egészében is látta az ország területét.

A belső térszemléletben Oláh Miklós Hungaria című kéziratának elkészültétől és az 1530-as évektől való terjedésétől kezdve a négy nagy folyó (Duna, Tisza, Dráva, Száva) belső nagytérségi tagoló hatása tudatosodott (*Oláh 1530/1985*). Lázár deák (1528) Magyarországot a kor kartográfiai színvonalán bemutató alkotása (különösen, ha figyelembe vesszük Cholnoky Jenő tájolási helyreigazítását) már biztos alaptájékoztatót adott a területi viszonyokról.

A magyar földrajzi gondolkodásban a Balkán-félsziget vs. Kárpát-medence déli határainak kérdése úgy csapódott le, hogy a vízépítő mérnöki alapvégzettséggel rendelkező, Kolozsváron már földrajzprofesszor, Cholnoky Jenő evidenciaként fogalmazta meg, hogy a folyó – legyen bármilyen széles – rossz államhatár, nem lehet természetes határnak tekinteni. Szerinte: „a hegység az igazi jó politikai határ” (*Cholnoky 1914, p. 433.*). *Magyarországnak délen is*

természetes határra van szüksége. Ez a természetes határ pedig: „Montenegró közepéről indul ki Ipek tájára, ott Rigómezőt délről megkerüli s elválasztja a prizeni medencétől, azután felmegy a Ljuboton 2740 m. magas csúcsán, onnan átvág a régi Szerbia és Bulgária határára Vranja felett, azután körülbelül a mai határ mentén huzódik át a Nyugati-Balkán hegység gerincére s onnan végig jön le Orsovára” (Cholnoky 1914, p. 436.) Ez természetesen csak egy győzelmesnek tűnő háború első évében megfogalmazott óhaj, s nem tudományos „határmegállapítás”.

A medence déli határainak megvonása mind a szerb, mind pedig a magyar földrajztudományban jelen volt az I. és a II. világháború végén is. A Balkán-félsziget északi határainak megvonása (*Cvijic 1918/2009, Mendöl 1948*) némileg eltérő szempontok mentén a félszigetre koncentrált. Mindkettőben megjelent (különösen Cvijic lehatárolásában) a hosszú távon kialakuló és változó államok, birodalmak határainak tudata, azok valamilyen jellegű figyelembevétele.

A Bulla Béla és Mendöl Tibor által a II. világháború után írt Kárpát-medence földrajzában (*Bulla-Mendöl 1947*) szereplő ábrákon több, eltérő területi lehatároltságú Kárpát-medence jelent meg, a természeti földrajzi, geológiai-szerkezeti, domborzat, hidrogeográfiai stb. megközelítések egyaránt szerepet kaptak.

A Kárpát-medence és a Balkán-félsziget nem csak elkülönülten, „ömagukban” jelennek meg, hanem a geológusok számára szerkezeti egységet képeznek, sőt a téregység geológiai kutatására nemzetközi tudományos társaság is alakult (1922-ben csak a Kárpátokra – a trianoni szomszédos kis győztesek köréből -, 1956-tól az egész térségre vonatkozóan Carpathian-Balkan Geological Association), s évtizedek óta szervez nemzetközi konferenciákat, s jelentet meg publikációkat a geológiailag összefüggő, egységes térségről (www.geo.auth.gr/cbga 2010)

Ha egy egyszerű mai vízrajzi térképet veszünk alapul, akkor azt mondhatjuk, hogy a Duna középső és alsó medencéjének elválasztása csak viszonylagos pontosságú és tartalmú lehet. A Közép-Duna-medence déli határa mélyen benyúlik a különböző Balkán-félsziget lehatárolásokba, s a Száva és a Duna jobb oldali mellékfolyói jó közlekedési lehetőségeket kínálnak a Balkán-félsziget belseje felé. Mindegyik jobboldali mellékfolyó völgye „járt hadiút” volt történetileg.

Korántsem véletlen, hogy mintegy 10 évvel ezelőtt az Európai Unió a dunai térségi makroregionális stratégiájának megfogalmazásakor a folyó vízgyűjtő területét vette lehatárolásként. Az „objektív vízföldrajzi” tervezési-együttműködési tér – kimondatlanul - így egységbe kapcsolja a Közép-Duna/Kárpát-medencét és a Balkán jelentős részét.

2. A TERMÉSZETFÖLDRAJZI NAGYTÉR SZÁMBAVÉTELE AZ ÁLLAMOSODÁSI FOLYAMATOKBAN. (Történeti földrajzi megjegyzések a hosszú távú folyamatokról, a magyar honfoglalás előtti időszakra vonatkozóan)

A Kárpát-medence – még ha a mindenkori szereplők nem is ismerték fel a terület szerves egységét – szükségszerűen és objektív módon a térség fejlődésének legáltalánosabb térbeli keretét képezte. A mindenkori politikai-katonai vezetők rendelkeztek egyfajta földrajzi ismeretekkel a területről. A Duna-völgye ősidők óta járt, tájékozódási irány, kereskedelmi és hadiút volt DK-Európa és Nyugat-Európa között. A klasszikus görögségnek volt „rálátása” a nagy folyó térségére, de nem törekedtek birtokba vételére. A rómaiak – alapvetően a folyóhatár-domináns védelmi koncepciójuk miatt – birodalmi védelmi határrá építették ki a folyó vonalát, annak megfelelő katonai, ellenőrzési rendszerrel, lerakva a későbbi modern települések és úthálózat alapjait is.

A korai időszak térszemléletének alakulásában meghatározó szerepet kapott a kulturális, civilizációs közösség (mi hellének – ők barbárok, mi rómaiak – ők barbárok), valamint a politikai-hatalmi tér formálódása. A görögség nem terjeszkedett érdemben közvetlen északi szomszédsága felé, (Nagy Sándort is inkább érdekelte Perzsia, India, Egyiptom, mint a közvetlen, értéktelennek tekintett északi szomszédság) bár kereskedelmi kapcsolatokat alakított ki a trákokkal és egyéb „barbár” népekkel.

A rómaiak a Mediterráneum meghódítása után kontinentális hatalommá is váltak, s behatoltak, majd beépültek a Duna-völgyébe, méghozzá sajátosan. Az „U” alakú téruralom bázisán (az Alföld mocsárvilágának a megszállása nem volt fontos a rómaiak számára) a Duna hosszú szakaszon kiépített limessé vált, Dácia gazdasági bázisú uralma miatt az alsó szakaszon eltekintettek a folyóhatártól.

A Dunántúl szervesen beépült a Római Birodalom uralmi és közigazgatási rendszerébe, de az Alföld területének integrálására nem törekedtek, csak katonai megfigyelő, előre jelző állomásokat hoztak létre. Dácia (Erdély) birtoklása a só és nemesfém bányászat miatt stratégiai jelentőséggel bírt a birodalom számára.

A Római Birodalom kettéválása után (395) a Kárpát-medence déli földrajzi határa megosztódott a két új birodalom között. A Kelet-római Birodalomnak - Konstantinápoly központtal – saját térszemléletet kellett kialakítania.

A népvándorlás hullámai a rómaiak által korábban kiépített területi szerkezetet szétzilálták, csak az avarok hoztak létre a Kárpát-medence nagy részét integráló politikai téruralmat. A magyar honfoglalást feltehetően már csak leromlott állapotú elemi egységeiben, de nem rendszerként élte meg a római épített környezet és védelmi rendszer.

A népvándorlás időszakában a keleten és északon formálódó törzsi államok (hatalmi terek) gyors egymásután követték egymást, s különböző módon viszonyultak a földrajzi adottságokhoz:

A Hun Birodalom eurázsiai jellegű egységbe vonta a Kárpát-medencét (395-455), Attila rövid időre a medencébe helyezte birodalmi központját.

Bizáncban az elsődleges céllá a kivívott birodalmi pozíciók és határok biztosítása vált.

A Hun Birodalom után egymást váltó gót, longobárd, gepida stb. uralom mintegy száz év alatt (kb. 455-567 között) eltérő területi konfigurációt épített ki, de mindegyiknek voltak konfliktusai Bizánccal.

Egyes törzsek önkéntes vagy kényszerű beengedése (bolgárok, szlávok), mások eltérítése egyaránt a bizánci területi és határ-politika eszköztárába tartozott.

Tartós területi uralmat, a medence csaknem egészét lefedő államot az avarok tudtak teremteni (567-805). Az avar – bizánci kapcsolatok sajátosan alakultak főleg 558-626 között. Az avarok kezdetben lényegében éves „zsold” fejében harcoltak a birodalom északi periferiáján mozgó törzsekkel, népekkel szemben, s védték Bizánc érdekeit. Az avarok és Bizánc között kibontakozó küzdelem két kulcsvárosa Sirmium (Szávaszentdemeter) és Singidunum (Nándorfehérvár) lettek. (A két vár és város hosszú évszázadokra a medence, illetve félszigeti hatalmak küzdelmének központi szereplőjévé vált.) E mellett sikertelen kísérletet tettek Konstantinápoly elfoglalására is.

A török eredetű bolgárok jelentős szerepet játszottak az Avar Birodalom megdöntésében, s uralmukat kiterjesztették Erdélyre, s a Kárpát-medence belső területeinek egy részére is. 864-ben felvették a kereszténységet, de a vallási kapcsolat ellenére – az alapnépesség miatt - nem elgörögösödtek, hanem elszlávosodtak. A magyarok a bolgárokkal közösen harcolva Bizánc ellen már az Etelközből megjelentek a bizánci területeken (836 körül).

A horvátok a VII. század elején még a Kárpátoktól északra éltek, majd a külső nyomás hatására dél felé indultak. A horvátokat – a Kárpát-medence területén átvonulva - a VII. század végén fogadta be Bizánc a birodalom területére, s a nyugati periferiára telepítette le őket. Elsődleges funkciójuk a területi és határvédelem lett. A horvátok két politikai-területi csoportosulásban (Pannon-Horvátország, Tengermelléki-Horvátország) formálták életüket, változó „ernyőhatalom alatt”. A kereszténység felvétele egy hosszabb folyamat volt, 879-ben már a pápa keresztény horvát fejedelemről emlékezett meg, s hűbéri birtokának tekintette a területet.

A későbbi szerbek betelepítése, betelepítése – a Kárpátokon kívüli, mai lengyel területekről - a Bizánci Birodalomba a horvátokkal szinte párhuzamosan a VII. században játszódott le. 602-ben az avarok szövetségében harcoltak Bizánc ellen, egyes csoportjaik már ekkor letelepedtek a Balkán északi részén. Konstantinápoly 626-os avar (és szláv) sikertelen ostroma után már bizánci jóváhagyással telepedtek le nagyobb tömegben. A 830-as évektől a szerbek fokozatosan felvették a kereszténységet, mely szükségszerűen új területi-

szervezeti-politikai szerveződést is elindított. A térítők (Cirill és Metód) nem Konstantinápolyból, hanem Szalonikiből érkeztek, s váltak sikeressé. A szerb egyház folyamatosan korlátozott kapcsolatokat fogadott el a konstantinápolyi metropolita tekintetében, szinte kivételes jelleggel „nemzeti egyházzá vált” a térségben. A szerbek elsődleges államalakítási folyamatai ellentmondásosan alakultak, a külső erők hatása jelentős volt a több, de legalább két központú fejlődésben.

A folyamatok régészeti öröksége az Észak-Balkán területén rendkívül gazdag, s egyben szinte minden esetben nemzeti érdekeltségű értékeléseket hordozott és részben jelenít meg ma is (*Takács 2011*)

3. A KÁRPÁT-MEDENCE DÉLI HATÁRAINAK ÉS A MAGYARSÁG HATÁRPOLITIKÁJÁNAK ALAKÍTÁSA 1526-IG

A magyarság már a honfoglalás előtt, különböző katonai vállalkozásai során, ismereteket szerzett a medencéről, főként a Kárpátokról, annak átjárhatóságáról. Az Alpok megismerésére a kalandozások adtak lehetőséget csaknem egy évszázadra, részben a Duna-völgyében megkerülve, részben pedig az Itáliába vezető ősi hadi úton mozogva. A Dinári-hegység az Adria partvidékének és Dalmácia meghódítása során vált ismertté a magyarok számára, részben pedig átjárhatóvá is (*Bánlaky 1928/1942*).

A korabeli – részben bizonytalanságokat hordozó – források szerint a magyarok a honfoglalást megelőzően többször (862, 881. 892, 894) megfordultak (részben különböző térségi hatalmi küzdelmekbe hívásra beavatkozva, részben pedig önálló döntés alapján) a Kárpát-medence térségében. Ez azzal járt, hogy a törzsi-katonai elitnek valós ismeretei lehettek a medence nagy részéről és belső viszonyairól.

A honfoglalás után – kedvező klimatikus feltételek között, hiszen ez az időszak a középkori klíma-optimum korszaka - a magyar törzsszövetség a saját életmódja, térszemlélete alapján rendezkedett be. A szállásterület, a téruralom, majd a törzsszövetségi rendszer folyamatosan kiterjedt a medence alacsonyabb fekvésű térségeire, úgy, hogy a külső teret tudatosan elválasztották az „idegenektől”, létrehozták a mélységileg tagolt, védelmi jellegű gyeplétszert. A gyeplétszer területi struktúráját tekintve a leginkább ismert a nyugati határaink mentén, s itt lehet tetten érni azt a folyamatot is adatok alapján a legpontosabban, ahogyan a sávós elhatárolódás vonalas államhatárrá alakul át

A folyók inkább összekötöttek, semmint elválasztottak. A Fodor Ferenc által rekonstruált magyar területi-védelmi berendezkedés (gyeplétszer) egyszerre gondolkodott az ország külső határainak megvédésében, illetve a törzsek közötti, sőt feltehetően a különböző nemzetségek szállásterületi elkülönítésében is (*Fodor 1936*).

3.1. Párhuzamos államosodási folyamatok az Észak-Balkánon és a magyar állam határpolitikájának alakulása az Árpád-ház időszakában

A magyarok Árpád fiának vezetésével 894-ben még nagy győzelmet arattak Bizánc megbízásából az Al-Dunánál Simeon bolgár cár felett. A távol levő fő sereg hátában, 895-ben már a bolgár – besenyő szövetség legyőzte az Etelközben maradt magyarokat, akik új honfoglalásra kényszerültek. A kelet felől érkező magyar törzsek egyszerre kerültek így kapcsolatba a Kárpát-medencén belül és a Duna vonalában az I. Bolgár Birodalommal (632-1018), valamint az akkor éppen válságban lévő Bizánci Birodalommal. Korántsem véletlen, hogy a magyar törzsszövetségről való tudásunk jelentős része bizánci forrásokból (Bölcs Leó 886-912, Bíborbanszületett Konstantin 913-959 császároktól) származik. A magyar szállásterület, illetve a törzsszövetségi állam hosszú szakaszon határossá vált a Kelet-római Birodalommal. Az Észak-Balkán területén folyó minden hatalmi, politikai, területi átalakulás - különösen a bolgár-bizánci hatalmi küzdelem - több tekintetben érintette a magyarságot.

A formálódó magyar szállásterület déli határai mentén a „pogány” honfoglalók nem csak történetileg kialakult hatalmi formációkat, hanem nagy múltra visszatekintő keresztény vallási és kiépített egyházi intézményeket is találtak (Tóth 2014). A formálódó magyar szállásterület déli határai mentén a „pogány” honfoglalók történetileg kialakult hatalmi formációkat, részben nagy múltra visszatekintő keresztény vallási és kiépített egyházi intézményeket is találtak (Tóth 2014). A magyar törzsszövetségnek szembe kellett néznie a Kelet-római Birodalommal, illetve annak északi részén „a korábban jöttek” függetlenedésre, sőt önálló birodalomépítésre törekvő hatalmi képződményekkel.

A déli területeket megszálló magyar törzsek nagyszámú kisebb népcsoportot (illírek, pannonok, szlávok, bolgárok stb.) találtak, akik megindultak a politikai-területi szerveződés útján. A Római Birodalom példája és hatása megjelent körükben. A kereszténység felvétele megtörtént körükben, így a pogány magyarok és a keresztények közötti elválasztó vonal évtizedekre adott volt. A Kárpát-medencét birtokba vevő magyar törzsek rövid idő alatt felszámolták a medence keleti területein a bolgár uralom itteni maradványait. A Dunántúl formálisan a Keleti-frank Birodalomhoz tartozott, a birodalmi szint alatt formálódtak a különböző szláv fejedelemségek, melyek szintén megszűntek rövid időn belül.

A magyar – bizánci kapcsolatoknak sajátos eseménye volt Tormás és Bulcsú vezérek „diplomáciai” látogatása Konstantinápolyban 948-ban. VII. (Bíborbanszületett) Konstantin császárral öt évre szóló fegyverszünetet kötöttek, s a bizánci források szerint valószínűleg meg is keresztelkedtek. (A bizonytalan adatok szerint ettől kezdve több magyar vezető járt Bizáncban, s megkeresztelkedtek ők is.) Bizánc térítő püspököt (Hierotheosz személyében) küld az országba.

A magyar kalandozások elsődleges célterülete Nyugat-Európa volt. A dél-nyugati irányú kalandozások elsődleges célja Lombardia és Itália volt, a régi Rómába vezető hadi utat követték. A másik a délkeleti történelmi útvonal volt, melyen mélyen behatoltak a Balkán-félsziget területére, de az arkadiopoliszi vereséggel (970) véget értek a déli irányú kalandozások is. Hosszabb időre megszűntek a dél felé irányuló magyar terjeszkedési törekvések (*Glatz 2007*).

Bizánc – I. (Szent) István csapatainak tevékeny közreműködésével - 1018-ban felszámolta az I. Bolgár Birodalmat, így (ismét) közvetlen szomszédná vált a Magyar Királyság számára szinte annak teljes déli határán 1018-tól 1204-ig. Szent István tudatosan építette a bizánci dinasztikus kapcsolatokat, Imre fia részére bizánci hercegnőt nyert meg feleségül.

1018-tól Szent István megnyitotta a Magyarország területén a Nyugat-Európából Jeruzsálembe vezető szárazföldi zarándokutat, mely a Duna jobb partján a történelmi nagy hadi utat követte, s a Száva dunai torkolatánál hagyta el országa területét. (Némileg később kiépítette a zarándokházak egyfajta rendszerét is).

A keresztény Magyar Királyság megszervezésének egyik meghatározó összetevője az egyházszerzés és építés volt. I. (Szent) István több lépésben létrehozta a püspökségeket, s kijelölte székhelyüket (*Kosztai 2012*). Lényegében minden létrehozott püspökség külső határa egyben országhatár is volt. A déli területek szempontjából a csanádi, a pécsi és a veszprémi püspökség játszott kiemelkedő szerepet. Az alapító levelekben kitértek a határookra is, de nem aprólékosan határozták meg azokat. A Szerémség (minden szempontból a legbonyolultabb terület) a pécsi egyházmegye részévé vált.

Az egyházszerzéssel egy időben formálódott a királyi várbirtokok, vármegyék, sőt a speciális célú határ(őr) vármegyék szervezése is. (Ezek jelentőségét az mutatja leginkább, hogy az István által szervezett megye fele (24) határ(őr) vármegye volt (*Győrffy 1977*). A déli, folyamhatárok mentén Baranya, Bolgán, Keve, Kolon, Krassó, Somogy, Temes, Valkó védelmi megfontolásokból került kiépítésre.

A horvátok, szerbek államformálási folyamatai részben egymással, nagyobb részt azonban Bizánccal, majd a honfoglalás után a magyarokkal, míg a török előre nyomulás során a törökökkel kialakult konfliktus-sorozatban formálódtak (*Sokcsévits et al 1994*).

A korai horvát fejlődésben egyszerre jelenik meg a történelmi mítosz, és a hiteles reálfolyamat, illetve megfogalmazásuk. „Porga” fejedelemtől (VII. század) a kereszténység felvételén át a királyság megalapításáig vezet az út. I. Tomisláv fejedelem (kb. 910-928-ig uralkodott) létrehozta a két horvát államkezdeményből az egységes Horvát Királyságot. (925-ben a pápa elismerte a keresztény királyságot.) A Horvát Királyság IV. Kresimir uralkodása alatt

(1058-1074) érte el hatalmi és területi csúcspontját. A különböző uralmi terek és nevezéktanuk sok tekintetben bizonytalan volt (*Szabó 1945*)

A legjelentősebbnek és legtartósabbnak tekinthető déli magyar területi hódítás Szent László nevéhez kötődik. Az Árpád-ház későbbi uralkodói részben hagyományból, részben pedig reálpolitikai megfontolásokból a déli irányba való terjeszkedést részesítették előnyben (2. ábra). 1089-ben meghalt László sógora, Zvonimir horvát király, s László mintegy nyomásgyakorlásként kebelezte be „száváninenni Szlavóniát” 1089 - 1091 között. Szinte ezzel párhuzamosan magyar fennhatóság alá került a „szávántúli Szlavónia” is. Megalapította a zágrábi püspökséget (1091), melyet a Kalocsa-Bács érseki tartomány joghatósága alá helyezett. László királyi címét bővítette (Pannónia, Szlavónia és Moesia) királyának nevezte magát.

Kálmán Szent László nyomdokaiba lépett, a Zágráb-Sziszek-Topuszkón át vezető hadiúton Dalmácia felé, majd az Una völgyén leereszkedve kijutott a tengerhez. Tengerfehérváron „Horvátország és Dalmácia királyává koronázták”. Kálmán – Szent Lászlóhoz hasonlóan - országgyarapítónak tekintette magát, s „Magyarország, Horvátország és Dalmácia királya” pozícióból lépett fel a nemzetközi politikai folyamatokban. (A „Kárpát-medencén kívüli Dalmácia” Kálmán halálától kezdve több évszázadra a magyar-velencei rivalizálás színterévé vált, melynek hosszú távú győztese Velence lett.)

A szerb törzsi-területi, majd hatalmi központok fejlődése kb. 660-tól kezdve - részben a szállásterületük erős orográfiai tagoltsága miatt - decentralizáltan játszódott le, majd két erősebb központ (Zeta, Raska) a magyar honfoglalás időszakára már megszilárdult. Az első jelentős és erős szerb állam létrejött Zeta központtal zajlott le. Nemanja István (1166-1196) nagyzsupán ügyes politikával megszerezte Zeta, sőt Dalmácia térségét is, s ő lett a feudális szerb állam megalapítója. A szerb állam megszilárdításában szerepet kapott III. Béla magyar uralkodó is.

1201-1202-ben Imre – a megerősödő balkáni magyar politikát követve - megtámadta Szerbiát, átrendezte belső viszonyait, felvette címei közé a „Szerbia királya” titulust is. 1219-ben lényegében létrejött az önálló szerb egyház, mely a szerb nemzeti fejlődés egyik legfontosabb, folyamatosan működő intézményévé vált.

A bolgár, bizánci, majd szerb – magyar kapcsolatokban központi helyet kapott Zimony és Nándorfehérvár. A változatos történetből kiemelve néhány fordulatot:

1071-ben Salamon király hosszabb ostrom után elfoglalta Nándorfehérvár és Szerém várát. Lehetőség teremtődött arra, hogy a Duna jobb partján biztosítsák az ország déli részének védelmét. (Ez nem vált valóra, a bizánciak már 1072-ben visszafoglalták Nándorfehérvárt.) 1127-ben egy széleskörű magyar-bizánci konfliktus keretében II. István ismét elfoglalja Nándorfehérvárt, és Barancsot.

1128-ban a bizánciak visszafoglalják a Duna jobb partját. 1129-ben II. István megint visszafoglalta a Szerémséget és Barancsot. 1137-ben Bosznia, 1141-ben Ráma került magyar kézre. II. Béla felvette a „Ráma királya” címet. 1154-ben II. Géza bizánci trónkövetelő támogatása fejében időszakosan birtokolta Bizánctól Nándorfehérvár, Barancs várát. 1163-ban a későbbi III. Béla herceg Bizáncba került s „vitte magával örökségét, Horvátországot és Dalmáciát”. (Katonai eszközökkel kellett Bizáncnak érvényt szerezni a megállapodáshoz). 1165-ben a Szerémség, Bosznia, Dalmácia beépül a bizánci területi közigazgatás (thema rendszer) keretei közé. 1182-ben III. Béla magyar királyként visszafoglalta Nándorfehérvár és Barancs várát. 1185-ben a két vár „hozományként” került ismét Bizánc kezére (*Rónai Horváth 1895*).

Magyarország déli határa nem csak a mindenkori kétoldalú kapcsolatok tekintetében jelent meg, „európai érintettségű” határszakasszá is vált. 1096-ban Magyarországon keresztül vonultak át az I. kereszties hadjárat francia és német egységei. Zimonymál konfliktus alakul ki a vár védői és az országot elhagyni készülő kereszties hadak között. Könyves Kálmánnak többször kell megfegyvelmeznie az országon átvonuló kereszties egységeket. 1204-ben – az Úr nagyobb dicsőségére - a IV. kereszties hadjárat során a keresztiesek elfoglalták és kifosztották Konstantinápolyt. Rövid időre megszűnt a Balkán korábban meghatározó hatalma. 1261-ben került a város ismét „görög kézre”

A bolgárok által kiemelt jelentőségűnek tartott II. Bolgár Birodalom (1185-1396) a Bizánccal folytatott változó sikerű küzdelem során időnként az Észak-Balkán legjelentősebb hatalmává, s a magyar balkáni hatalmi törekvések legfontosabb ellenfelévé vált.

Az Al-Duna keleti előtere (Szörénység) a honfoglalás után az országgyepű részét képezte. A hely stratégiai jelentősége egyértelmű volt a mindenkori magyar központi hatalom számára. A Szörényi Bánság 1228 körül jött létre, elsődleges célja a „Duna-ka” biztosítása volt a kelet felől érkező kihívásokkal szemben. A tatárjárás után IV. Béla újra szervezte, a johannita lovagrendnek adományozta megnövelt területen, keresztény térítési és védelmi funkciókkal. A folyamatos külső támadások miatt a lovagrend feladta a területet (1258-1260 között). IV. Béla az 1241-es tatárjárás vereszeségei ellenére újateremtette a térségen belüli magyar hatalmi alapállást, s megszilárdította a kapcsolt részek függő helyzetét, sőt a havaselvei hadjáratok után felvette a "Kúnország királya" címet is. 1255-ben "Bolgárország királya" lett Béla.

A terület védelmi előtér, illetve támadási hídfőként szerepelt hosszabb időn keresztül, különösen Bodony (Viddin) együttes birtoklása esetén. Többször cserélt gazdát. Zsigmond uralkodásától a török elleni támadások egyik legfontosabb kiinduló területe volt, majd a török elleni küzdelem egyik fontos pontja. 1524-ben Szörény várát elfoglalta a török, így a Szörényi bánság megszűnt.



2. ábra: A Magyar Birodalom kialakulása az Árpádok alatt

Forrás: Baráth 1943

A "nemzeti monarchia" utolsó évében (1301) a magyar uralkodó címe (Magyarország, Dalmácia, Horvátország, Ráma, Szerbia, Galícia, Lodoméria, Kúnország és Bolgárország királya) kifejezte a korábbi hódításokat, de a történetileg kialakult feudális uralkodói cím és a reálisan birtokolt tér már részben elvált egymástól.

3.2 A déli védelmi zóna átrendezése és elvesztése a vegyesházi királyok uralma alatt

A "vegyesházi királyok kora" (1301-1526) a tértörténet és közjogi felfogás szempontjából azért érdekes és érdemleges, mert az Árpád-ház, mint "nemzeti

dinasztia" alatt az árpád-házi uralkodóhoz és a magyar koronához rendelődtek a különböző területek, s így a hűbéri függések rendszere viszonylag egységes tartalmat kapott. Az 1301 - 1526-ig tartó időszakban a "koronák közös bírása" egyszerre dinasztikus és "modern birodalomépítési törekvéseket" is hordozott már (Herczegh 1987). Mindegyik dinasztia más-más államszervezési gyakorlatot, eltérő érdekérvényesítési irányt, gazdaságpolitikát stb. hozott a magyar folyamatokba.



3. ábra: Magyarország Nagy Lajos király korában, 1342-1382

Forrás: Márki Sándor (szerk.) kicsinyített falitérkép

Nagy Lajos (1342-1382) a Velencével, Nápolyval való küzdelmében a dinasztikus és a téripolitika egyaránt megjelent. A Nápoly irányába folytatott politika dinasztikus jellegű volt, rövid életű sikerekre vezetett csak (Csukovits E. 2020). A Velencével folytatott küzdelemben visszacsatolta Dalmáciát, s elismertette Velencével szemben a Horvátország feletti végleges uralmát (1358-as zárai béke) már megjelenik a geopolitikai elem, a tengeri kijárat

kiszélesítésének a felismerése is. Magyarország Nagy Lajos alatt indult el a tengeri hatalommá válás útján (3. ábra).

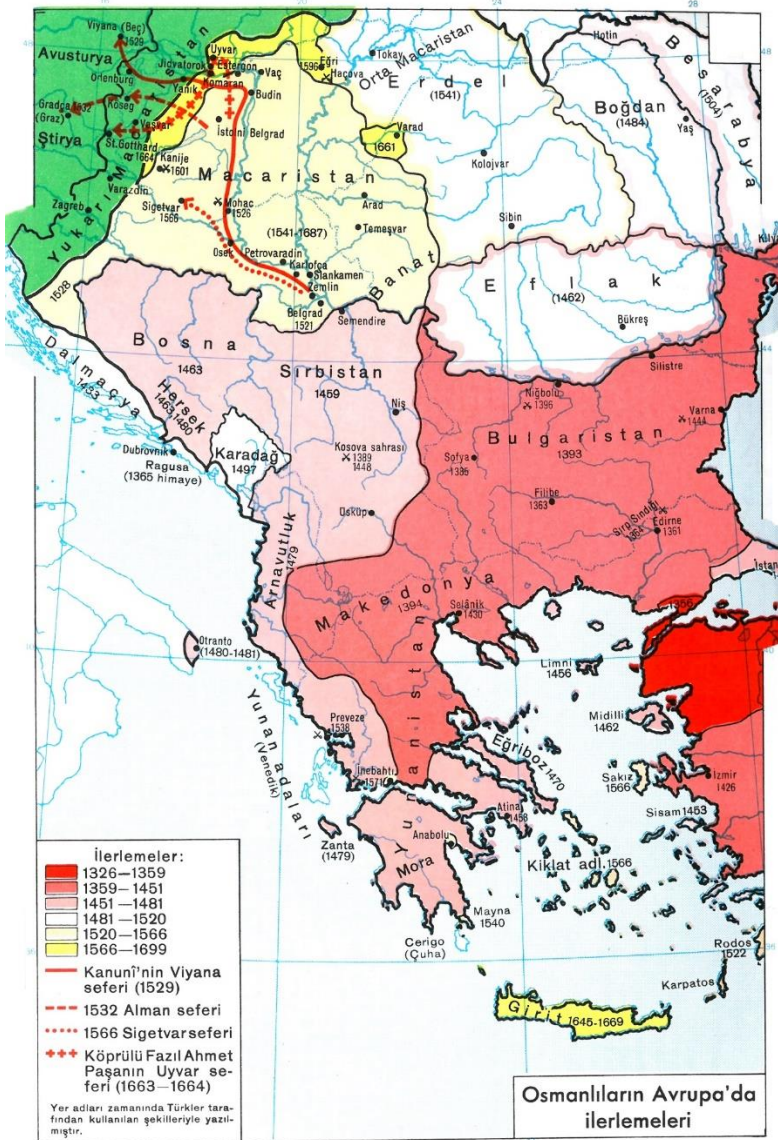
Az Észak-Balkánon (a helyi folyamatokba és konfliktusokba beavatkozva), a bánóságok és a melléktartományok feletti ellenőrzés fokozásával Lajos megerősítette a magyar pozíciókat. A török előre törésével és hódításával az 1375-ös évtől kezdve a délkeleti hűbéres tartományok ütközőzónává váltak Nagy Lajos „három tenger mosta” birodalma és a Török Birodalom között (Miskolczy 1923).

Nagy Lajos tisztában volt a török megjelenésének potenciális következményeivel. 1365-ben bevonult Bulgária északi területeire, melyet sajátos előtérbiztosítási politika keretében Bodonyi bánóság néven hűbéri tartománnyá szervezett. Ez a magyar terjeszkedés sértette a török törekvéseket. 1366-ban a pápa keresztes hadjáratot hirdetett a török kiverésére, amelybe bekapcsolódott Nagy Lajos is. A török nagytérsegi bekerítési stratégiája következtében 1377-ben megközelítette a magyar hatalmi teret. A hatalma csúcán álló Nagy Lajos Észak-Bulgáriában győzelmet aratott a török felett.

Európai, s nem csak Magyarországot érintő változást hozott a török (és az iszlám) megjelenése a Balkán-félszigeten. Gallipoli megszerzésével (1354) léptek a kontinensre, s nem vonultak azonnal teljes erőbedobással Konstantinápoly ellen, (többször kisebb erőkkel próbálkoztak csak a bevételével) hanem egy nagyon sajátos nagytérsegi bekerítési stratégiát alkalmaztak (4. ábra) Fokozatosan, de folyamatosan szűkítették Konstantinápoly fennmaradásának és védelmének lehetőségeit.

A XV. század egésze a magyar állam szempontjából a változó eredményű, de stratégiai győzelemmel és vereséggel nem járó küzdelem a törökkel. Zsigmond látványos nemzetközi pályafutása és rangszerzése (1410. szeptember 20. a Német-római Birodalom császára) nem járt közvetlen eredménnyel a török elleni harcokban.

A törökök a peremterületi portyázások, az ország belső területeire való betörések után 1391-ben elfoglalták a déli magyar védelmi vonal egyik jelentős pontját, Galambócot. 1396-ban Zsigmond európai hadakkal megerősítve, keresztes hadjáratként tervezte a török kiverését, de Nikápolynál súlyos vereséget szenvedett (1396). 1415-1444 között váltakozó eredményű küzdelem folyt a két birodalom között az Észak-Balkán területén. Hunyadi János kiemelkedő szerepet játszott a katonai folyamatok tervezésében. 1444-ben I. Ulászló a pápa biztatására európai hadakkal kiegészítve betört a Török Birodalom területére, de Várnánál súlyos vereséget szenvedett a keresztes had, az uralkodó is elesett.



4. ábra: A török terjeszkedés Európában (1326-1664), török interpretációban

Forrás: Basim, 1995

Konstantinápoly 1453-évi eleste fordulópontot jelentett a török terjeszkedés szempontjából, megszűnt a hátában az utolsó potenciálisan fenyegető keresztény erődítmény. A hatalmas siker után 1456-ban a szultán teljes haderejével a Magyar

Királyság kulcsa, Nándorfehérvár ellen indított hadjáratot, mely Hunyadi János legnagyobb győzelmévé, s a keresztények legnagyobb időszakos sikerévé vált. Hunyadi Mátyás részleges török elleni sikerei (Galambóc visszafoglalása 1463, Jajca visszaszerzése 1463, Szabács bevétele 1476 (melyet a törökök a nagytérsegi bekerítési stratégiájának sikeres alkalmazása után 1472-ben építettek, s ezzel meg kívánták erősíteni az északi pozícióikat).

Mátyás a nyugati bizonytalanságai közepette nem vállalkozhatott átfogó, a török kiűzését kezdeményező hadjáratra (bár folyamatos volt uralkodása alatt az erre irányuló pápai felhívás). Kinizsi kenyérmezei győzelme 1479, és Kinizsi 1482. évi szerbiai sikerei, nem voltak elegendők a strukturális változások kikényszerítéséhez, ezért Mátyás részben feladta a további támadások lehetőségét, 1483-ban békét kötött a törökkel, s védelmi pozícióba ment át (Joó 1940/2016).

Mátyás halála után az utódok belső hatalmi pozíciója meggyendült, a török szemében pedig elmúlt a Hunyadi név varázsa. Senki nem fontolgatta már a török elleni átfogó támadás lehetőségeit, sőt a végvárvonalak erősítésére, fenntartására sem jutott elegendő forrás. Az 1514. évi parasztfelkelés a társadalom amúgy sem erős kohézióját megroppantotta. A török több próbálkozás után 1521-ben elfoglalta Nándorfehérvárt, s csak idő kérdése volt, hogy mikor indul meg az ország belseje felé. 1526 nyarán ez bekövetkezett...

ÖSSZEGZÉS

A vizsgált hosszú időszakban többször változott mind a magyar, mind pedig a Balkán-félsziget államainak mindenkori hatalmi pozíciója, erőkifejtési képessége. Lényegében minden politikai képződmény egyfajta hatalmi „libikókán mozgott”. Egy-egy tehetséges uralkodó rövid idő alatt képes volt a hatalmi pozíció növelésére, a területi és határviszonyok átrendezésére, ugyanakkor a különböző trónviszályok egyes államok dezintegrációjához, sőt megszűnéséhez is vezettek.

A korszak politikai és katonai szereplői természetesen nem tájakban (Balkán-félsziget, Kárpát-medence) gondolkodtak, hanem a területi hatalmuk növelésében, kiterjesztésében. Ehhez, illetve ennek sikere érdekében számoltak a valóságos földrajzi adottságokkal, feltételekkel.

A Kárpát-medence déli területének határai a leginkább átjárhatóak voltak mindkét irányban. Hunyadi Mátyás haláláig a Magyar Királyság még legtöbbször az Észak-Balkán területén küzdött a törökkel, majd fokozatosan visszaszorult a végvári vonalra. Nándorfehérvár eleste után (1521) megnyílt a török számára az út az ország magterülete felé. Magyarország mintegy öt évet szinte elvesztegetett, a vesztes mohácsi csata után a két fél küzdelme a Kárpát-medence magterületére került.

Baráth Tibor megközelítésében a Kárpáttér állam típusainak a tartóssága és a medence-kitöltés kapcsolata (medenceállam, nagyhatalmak peremszervezetei, tiszta peremállam) egybekapcsolódott. Az olyan állam volt történetileg a legstabilabb és legtartósabb, mely a medence egészére, és lényegében csak arra támaszkodott. A Balkán területén a magyar uralkodók törekvéseiben – mind Bizánccal, mind pedig a törökkel szemben - a biztonságra való törekvés jelentős szerepet kapott hagyományosan.

IRODALOM

- ALBISI BARTHOS I. – KURUCZ GY. (1933): *Magyar Történelmi Atlasz. (A magyar nemzet története ősidőktől napjainkig című műhöz.)* - Lantos, Budapest.
- BASIM, Y. (1995): *Tarih atlası*. – Kannat Yoyinlari, Istanbul.
- BÁNLAJKY J. (1928-1942): *A magyar nemzet hadtörténelme*. - Grill Könyvkiadó Vállalat, Budapest.
- BULLA B. – MENDÖL T. (1947): *A Kárpát-medence földrajza*. – Országos Köznevelési Tanács, Egyetemi nyomda, Budapest.
- CHOLNOKY J. (1914): *Magyarország természetes déli határa*. – Magyar Figyelő, 3. pp. 432- 437.
- CVIJIC, J. (1918/2009): *A Balkán-félsziget és a délszláv államok. (Az emberföldrajz alapjai.)* – Vajdasági Magyar Művelődési Intézet, Újvidék.
- CSUKOVITS E. (2020): *Az Anjouk Magyarországon II. I (Nagy) Lajos és Mária uralma (1342-1395)*. Bölcsészettudományi Kutatóközpont, Budapest.
- FODOR F. (1936): *Adatok a magyar gyepük földrajzához*. – *Hadtörténelmi Közlemények*, 37. évf. pp. 113-144.
- DÖVÉNYI Z. (főszerk.) (2012): *A Kárpát-medence földrajza*. - Akadémiai Kiadó, Budapest.
- FARAGÓ I. (2015): *Térképészeti földrajz: A kárpát-térség térképészeti földrajza*. ELTE, Budapest.
- GLATZ F. (2007): *Közép-Kelet-Európa államai és a magyar honfoglalás*. – pp. 30-41.
- GYÉMÁNT R. (2017): *A katonai határőrvidék vázlatos történelme és „statisztikája”*. - *Aracs*, XVII. évf. 3. sz. pp. 73-83.
- GYÓRFFY GY. (1977): *István király és műve*. - Gondolat, Budapest.
- HERCZEGH G. (1987): *Magyarország külpolitikája, (896-1919)* Kossuth Könyvkiadó, Budapest.
- JOÓ T. (1940/2016): *Mátyás és birodalma*. ATRAKTOR Könyvkiadó Kft., Budapest.
- KONKOLY S.: *A Balkán földrajzi lehatárolásának problematikája*. – *INGENIA-HUNGARICA II*. pp. 57-75.

- KOSZTA L. (2012): Fejezetek a korai magyar egyházszerkezet történetéből. Doktori disszertáció. (MTA doktori) Szeged.
- MÁRKI S. (1897): Európa a magyarok honfoglalása idejében. – Földrajzi Közlemények. Külön Kötet.
- MENDÖL T. (1948): *A Balkán földrajza*. (Balkán Könyvek). Balkán Intézet. Budapest.
- MISKOLCZY I. (1923): Magyarország az Anjouk korában. – Szent István Társulat, Budapest.
- OLÁH M. (1530/1985): Hungaria. – Magvető Könyvkiadó, Budapest.
- RÓNAI HORVÁTH J. (1895): *Magyar hadi krónika. Első rész. A honfoglalástól Mohácsi vészig*. - MTA Hadtudományi Bizottsága, Budapest.
- RÓNAI HORVÁTH J. (1896): *Magyar hadi krónika. Második rész. A mohácsi vésztől a legújabb korig*. - MTA Hadtudományi Bizottsága, Budapest.
- SOKCSEVITS D. – SZILÁGYI I. – SZILÁGYI K. (1994): Déli szomszédaink története. Bereményi Könyvkiadó, Budapest.
- SOÓS I. (2011): A Horvát-Szlavón Katonai Határőrvidék. Védelem a török ellen. – História, 5-6. sz. pp.
- STRABON (1977): Geógraphika. - Gondolat, Budapest.
- SZABÓ P. Z. (1945): Horvátország és mai részei a magyar történelemben. – IN: Földrajzi zsebkönyv, 1945. Szerk.: TEMESI GY: Magyar Földrajzi Társaság, Budapest, pp. 210-233.
- TAKÁCS M. (2011): A középkor régészete az észak-balkáni térségben – párhuzamos és összehasonlító vizsgálat. - Budapest-Érd, Akadémiai doktori értekezés.
- TÓTH S. L. (2014): A Magyar Törzsszövetség politikai életrajza. (A magyarság a 9-10. században. - Szeged, Akadémiai doktori disszertáció.
- MTA Hadtudományi Bizottsága 1897: *Hadtörténelmi helység-névtár a Rónai Horváth Jenő honvéd ezredes által írt Magyar Hadi Krónika I. és II. kötetéhez*. - MTA Hadtudományi Bizottsága, Budapest.

A TELEPÜLÉSHÁLÓZAT PUSZTULÁSA AZ ALFÖLD KÖZÉPSŐ ÉS ÉSZAKI TERÜLETEIN A MEZŐKERESZTESI CSATA KORÁBAN

VERESEGYHÁZI BÉLA

THE PERISHMENT OF THE SETTLEMENT NETWORK IN THE ERA OF THE BATTLE OF MEZŐKERESZTES

After Buda's occupation, the Turks took over most of the Great Hungarian Plain. They established their administrative-military-tax collection districts (szandzsákok, náhijék). After the occupation of Szolnok (1552) and Gyula (1566), a relatively peaceful period came in the lives of the remaining Hungarian serfs. Although both the Turks and the Hungarians were tightly supervised and taxed the market towns and the villages, the families' lives were fairly safe. They hid in the swamps from the smaller raiding troops, or they redeemed their values and lives from them. The political and military situation escalated in the end of the 16th century, and the first 5 years of the forthcoming 15 Years War were spent in serious fighting. In 1596, the Ottoman army led by the sultan attacked and took over the Castle of Eger, which was the main support of the Hungarians of the Great Plain. They met with the united Christian armies at Mezőkeresztes, and they reversed a long lost battle in a three day long, bloody fight. About 100 settlements were left by its inhabitants in the deployment zone of the two armies, some of them were abandoned permanently and others just for a few years. By all means, the 17th centuries' settlement network resembled only in traces of what had been built in earlier centuries.

A szolnoki vár bevétele és a mezőkeresztesi csata között 44 év telt el, mely időszak ugyan nem voltak gondtalan, de a hadi helyzetben bekövetkezett nyugalmi periódusában a népesség egy része a kezdeti menekülés után visszatért szülőföldjére, s a békésebbnek mondható körülmények között dolgozott tovább. A nemesség (földbirtokosok) és a papság északra, Eger védőbástyái mögé húzódott, onnan felügyelte officialisai és időről-időre megjelenő katonái révén az elhagyott parasztság életét. Adószedőik évente megjelentek, felmérték a termés mennyiségét, beszédték a járandóságukat, a megyei hatóságok a települések bíráin keresztül igyekeztek érvényt szerezni döntéseiknek. Természetesen a püspökségek dézsmaszedői sem hiányozhattak, s számos esetben a törökkel

megegyezve, időnként a tisztviselőiket megvesztegetve szedték be a tizedet, a jobbágyok pedig pénzben vagy természetben fizettek, ahogyan a török adószedőknek, a szultán kincstárának és a török földesuraknak is. A negyvenes években néhány falu elpusztult, néhány mások által művelt pusztává vált, de a következő évtizedekben – a magyar és a török adóhatóságok összeírásai szerint – a megmaradtak megerősödtek.

A 44 év folyamán ezt a területet magyar részről Eger vára uralta (1566-ig Gyula is, főként a külső-szolnoki részeket), Szolnok azonban törökké lett, felépültek Balaszentmiklós, a Zagyva mellett Jászberény (Dzsánfedá) és Hatvan palánkjai, 1566-tól délebbre Békés és Szarvas erődjai, melyek mind a hódítóké voltak. Szakály F. a hatvani szandzsák fordításának Előszavában ezt írta: „Különös jelentőséget ad a hatvani szandzsák egymás után sorjázó összeírásainak, hogy a határmenti fekvésből eredően páratlan lehetőségünk adódik a magyar forrásokkal való összevetésre: mondhatni szembesítésre... a Heves megyei tizedjegyzékek nagy része ránk is maradt...”¹ Ezt a páratlan lehetőséget is próbáljuk kihasználni ebben a kis dolgozatban, amikor N. Kiss I. munkáját és Ágoston G. szolnoki szandzsákfordítását is segítségül hívjuk. Azt a lehetőséget is megragadjuk, hogy a magyar államigazgatás által egyesített Heves-Külső-Szolnok vármegye és a két privilegizált terület, a Jászság és a Nagykovácsos községeit is bevonjuk a vizsgálódásba. Nem szerepelnek viszont a Hatvan-Gyöngyös-Eger-Miskolc vonaltól északra fekvő települések, amelyeknek az adatait egyébként az említett és felhasznált dokumentumok tartalmazzák.²

Dolgozatunkban tehát az Északi-középhegység déli peremétől a Zagyva és a Sajó által határolt területet vizsgáltuk meg, amelyet a Tisza átlósan szel át, s a 16. században e folyókat tágasabb-szűkebb területű mocsarak kísérték. Ezeken az időszakosan vagy állandóan vízzel borított területeken rendkívül nehéz volt az átkelés, nem csak az egyes embereknek, de a hadseregeknek is. A hódító török hadsereg ugyanakkor egyszer már kipróbálta az Egerhez vezető utat, amikor 1552-ben éppen ott állították meg a Dobó István vezette magyar vitézek előrenyomulásukat. Mint a későbbiekben látjuk majd, az 1552-es hadjárat sokban egyezett az 1596-ossal, kiemelendő viszont, hogy ez utóbbit, hasonlóan Szulejmán 1566-os hadi vállalkozásához, maga III. Mehmed (Mohamed) vezette. Ez bizonyára sokat jelentett a török táborban.³ Az 1596-os hadjáratot azonban megelőzte már a néhány éve tartó kisebb összecsapások sorozata. 1594-95-ben a hangsúlyosabb dunántúli hadszíntér mellett igen fontossá vált a császári-erdélyi-moldvai és havasalföldi összefogással az al-dunai terület, ahol az egyesült csapatok Gyurgyevónál nagy győzelmet arattak az oszmánok fölött. Az Alföldön

¹ Bayerle G. 1998. 10.

² N. Kiss I. 1961, Ágoston G. 1988, 1989

³ Tóth S. L. 2000

ebben a két esztendőben kisebb összecsapások, rablóhadjáratok jelezték azt, hogy a számában immár egyre erőteljesebben fogyatkozó népességnek fel kell készülnie arra, hogy bármikor elhagyhassa faluját, mezővárosát. A tiszántúli részeket 1594-ben tatár csapatok dúlták fel. Az egri vár 1594/95-ös számadáskönyvének adatai szerint a Nagykunság 17 községéből hat elpusztult, egy a létminimum határán tengődött. Két-három évvel korábban a török adóösszeírás még talált adóztatható népességet az összes településen, a következő évek azonban elűzték az embereket (vagy egy részüket elpusztították). A Nagykunság a 17. században nem is tudta kiheverni a veszteségeket, 1699-ben csak két településén találtak népességet Pentz kamarai prefektus emberei.⁴

Ez a tatár horda Szolnokra tartva megsarcolta és feldúlta a kis-hevesi járás déli falvait, és két virágzó mezővárost, Fegyverneket és Tiszavarsányt, a következő évben pedig a keresztény erők hadai jártak a tiszántúli részekben, felégették Békés és Szarvas kis palánkjait, s a menetelésük irányába eső falvakat, feltehetően Mezőtúrt is.⁵

Ilyen előzmények után jött el az 1596-os esztendő, amelyben mindkét fél, a szövetséges keresztény seregek és a törökök is, más-más indítékokból ugyan, de hatalmas erőket gyűjtöttek össze a háború további folytatására, s lehetőleg a döntő csapás megtételére. Az összecsapások viszonylag későn kezdődtek és folytatódtak. A térségünket érintő hadi események augusztusban a török kézen lévő Hatvan várának ostromával kezdődtek, amit csak két hét után tudták bevenni a szövetséges keresztény csapatok (szept. 3.). A török szultán által vezetett szokatlanul hatalmas had szokatlanul későn, június 20-án indult el Isztambulból, pihenőket beiktatva lassan haladt, s a hatvani vár megtámadásának idején még Nándorfehérváron járt. Az ott tartott haditanácson határozták el a további lépéseket, s Eger lett a hadjárat fő célja; ennek megfelelően cselekedtek. Hatvan kapitulálása idején Szeged térségében járt a szultán, majd innen szeptember 12-ére értek a szolnoki várhoz, ahol még egy pihenőt tartottak, s bevárták a Debrecen–Nagykunság felől érkező tatárokat.

A török sereg nagyságának érzékeltetésére Sugár I. térképvázlatát hívjuk segítségül⁶, amely az 1552-es oszmán ostrom seregének helyzetéről ad képet. Az 1596-os török had a források szerint nagyjából duplája lehetett az 1552-esnek, amely akkor Felnémettől Maklárig táborozott, mintegy 10-12 km hosszúságban az Eger patak mentén. Ha a Szolnoknál pihenő szultáni hadat magunk elé képzeljük, a Zagyva kanyarulatától egészen Tiszavárkony–Vezseny térségéig feküdhetek a csapatok, melyekhez a varsány–várkonyi átkelőn át csatlakoztak a tatár lovasok.

⁴ Sugár I. 1977. p. 45, Veresegyházi B. 2019. p. 157, Cseh G. 2017. p. 19

⁵ Szurmay E...

⁶ Sugár I. 2002. p. 66

Mint a térkép-vázlatunkon is látható, a kipihent, létszámában immár teljes török had a szultán vezetésével indult el szeptember 17-én, feltehetően (Zagyva)Rékason átkelve a Jászság keleti felén, Alattyán–Mizse–Apáti irányban Eger felé. Másik átkelési lehetősége a Zagyván Jánoshidánál volt, ehhez azonban az Újszász körüli, Zagyva–Tápió alkotta, viszonylag széles mocsáron is át kellett volna kelnie, míg Rékastól észak felé valamivel szárazabb, járhatóbb vidéken kellett áthaladniuk.

A sereg eleje szeptember 20-án már Eger alatt járt, két nap múlva pedig el is helyezkedett a vár ostromához, amely október 13-ig tartott.⁷

A Hatvannál győztes keresztény sereg viszont visszavonult Vác felé, majd – miután megbizonyosodott róla, hogy a törökök Szolnokról nem Buda felé tartanak, egy hatalmas kerülő utat megtéve a Szécsény–Fülek–Rimaszombat–Rimaszécs–Sajóvámos úton érték el a Sajó völgyét, ahol egyesültek az erdélyi fejedelemség csapataival október 18-án.

Bár jelen dolgozat csak a már megjelölt földrajzi koordináták közötti területek településeinek pusztulását próbálja rögzíteni, de szinte bizonyos, hogy a vázolt felvonulási útvonalak mentén is kiürültek a települések, s csak rövidebb-hosszabb idő után foglalhatták el őket újra a háború elől elmenekült lakóik. A török hadak útján, és annak körzetében gyorsan ürültek ki a települések, a népesség feltehetően észak felé, a hegyek közé tartott. Bodnár T. és Tóth P. kutatásai alapján értékes adatokhoz jutunk ez ügyben. Eszerint 1596-ban a hatvani szandzsák borsodi síkságán fekvő mezővárosai és falvai, melyek a következő években már nem mutattak életjeleket (azaz nem adóztathatták meg őket) ebben az évben még a török érkezése előtt megfizették a fejadójukat (84 település).⁸ Bizonyára ahogyan a szövetséges hadak vezetése, úgy a magyar falvak népe is kivárt, merre vezet majd a török útja Szolnokról.

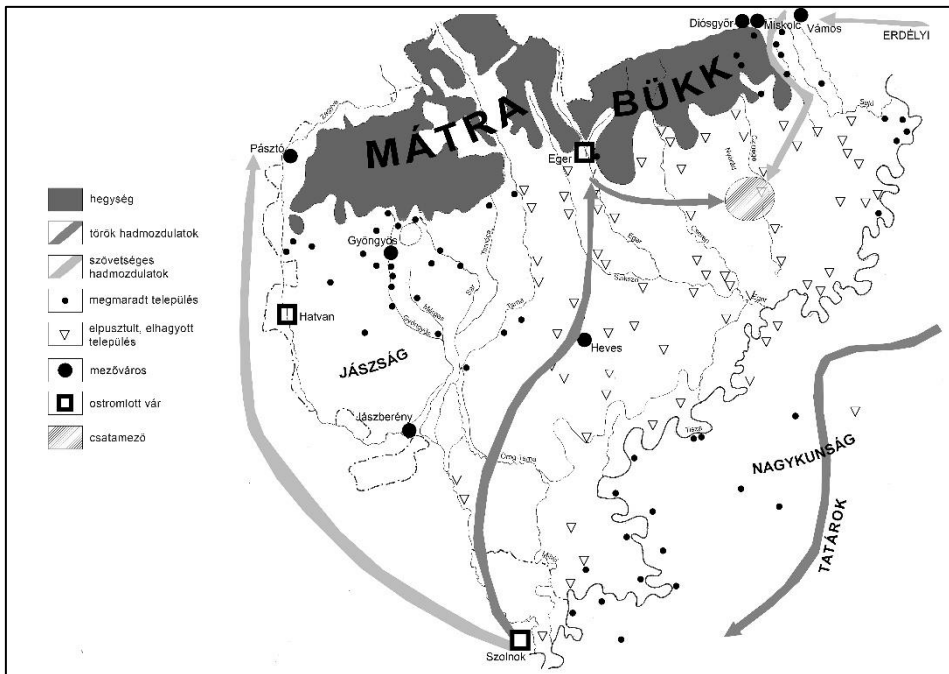
Eger bevétele (a magyarok szempontjából elvesztése) után mindkét hadvezetés úgy ítélte meg, hogy meg kell ütközniük egymással, és Tóth S. L. szavaival élve megkezdődött a „versenyfutás” Mezőkeresztes felé. Természetesen a két hadsereg összecsapása nem csak Mezőkeresztesnél, hanem Ábrány–Nyárad–Keresztes–Nagymihály–Szent István falvak térségében, a Csincse, Tardi patakok és mocsaraik mentén folyt le. A keresztési gázló védelme, illetve támadása kulcsfontosságú volt mindkét fél számára.

Október 24-25-én zajlottak le az előcsatározások, a döntő ütközetre 26-án került sor. Miksa főherceg október 28-ai jelentése a következőket írja le: „Bár ha mindezek után az idő már későre járt, mindazonáltal az előkelőbbek... erősen ösztönöztek és nagyon tanácsolták, hogy a már megnyert győzelmet, mely hallatlan diadallá alakulhat, támadó előnyomulás által kiaknázni ne késsünk.

⁷ Tóth S. L. 2000. pp. 188-202

⁸ Bodnár T. – Tóth P. 2005

Hogy a dolog az én személyemen ne múljk, a mocsár túlsó partjára átkeltem, ott újból csatarendbe állottam, s az ellenséget, mely tábora előtt szintén rendben állapotodott meg, az egész néppel és löveggel megtámadtam... a törökök meghátráltak, a mieink, kiváltképpen a magyar gyalogság, ekkor... benyomult az ellenség táborába, ott borzasztó sokat megölt, úgy, hogy mindenki előtt biztosnak látszott, hogy a győzelem a miénk... midőn váratlanul... a nélkül, hogy az ellenség által kényszerítve lennének... az egész német és magyar lovasság visszafordult... lövegeinket és gyalogságunkat cserben hagyva futásnak eredt... E futáshoz az alkalmat állítólag a gyalogság adta volna azért, hogy a török táborba érve azonnal a fosztogatáshoz látott, és ezáltal az ellenséget visszafordulásra ingerelte...”⁹



1. ábra. A mezőkeresztesi csata tágabb környezetének településállománya (1596. október 22-26.)

A csata (ezzel a hadjárat) mérlegének nyelve tehát a törökök felé billent: megszerezték Eger várát, ezzel kiküszöbölve annak az eddigi ellenőrző szerepét az Alföld nagy része felett. Eger 1596 előtti szerepét az alföldi települések lakosai életében éppen a vár elvesztése mutatja meg. A következő mintegy száz évben az

⁹ In: Nagy L. 1990. pp. 147-149

ekkor elpusztult településhálózat nem épült újra, mert hiányzott egy, a törököket sakkban tartó erős vár, s az arra támaszkodó, közigazgatást irányító, ellenőrző szervezet. Ezek hiányában még olyan összetartozó közösségek, mint a kis- és a nagykunok sem tértek vissza. Kivételt csak a jászok jelentettek, akiknek a földje és települései Eger eleste előtt az Alföld gazdagabb területei közé tartoztak. Nyilván fontos tényező volt az az évszázados belső hierarchikus rend is, amelyet a nádor segítségével újraépítettek, s szívósan őriztek a 17. században is.

A hazavonuló oszmán sereg bizonyára még kevésbé ellenőrzötteen haladt dél felé, mint ahogyan két hónapja északnak tartott. 1596 késő őszén Hartyányi János Pest megyei adószedő jelentésében arról szól, hogy 1596-ban Szent György-nap tájékán „feljöttek a tatárok, és mindent elraboltak, a szegénység megfutamodott, az egész föld elpusztult, másodszer pedig aratás táján jött fel az ellenség, csak a három város maradt meg...”¹⁰

1. táblázat. A családfők, hánék, gazdaságok számának alakulása a dél-hevesi részeken (fő).

| Járás neve | 1546 | 1548 | 1549 | 1556 | 1570 | 1578 | 1583 | 1594 | 1598 |
|------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Patai | 768 | 253 | 595 | 377 | 818 | 694 | 578 | n.a. | 356 |
| Nagy-Hevesi | 495 | 176 | 619 | 489 | 516 | 961 | 790 | n.a. | 55 |
| Kis-Hevesi | n.a. | 648 | n.a. | 566 | 680 | 420 | 600 | 591 | 203 |
| Gyöngyös város | 837 | | 488 | 436 | 700 | 573 | 585 | n.a. | 239 |
| Patai % | 100 | 33 | 77 | 49 | 106 | 90 | 75 | | 11 |
| Nagy-Hevesi % | 100 | 36 | 125 | 98 | 104 | 194 | 159 | | 11 |
| Kis-Hevesi % | | 100 | | 87 | 105 | 65 | 93 | 91 | 31 |
| Gyöngyös város % | 100 | | 58 | 52 | 83 | 68 | 70 | | 28 |

Kiss I., Bán P., Fekete L., Bayerle G. adatai alapján.

Kocsis Gy. hozzáteszi az előbbiekhöz: „1596 késő őszén azt jelentik a kamarának, hogy a kunok és a jászok falvai és mezővárosai teljesen elpusztultak, nem tudnak cenzust fizetni. A 16. században ez az utolsó hír a Jászság falvairól...”¹¹ Nem csak a kunok és a jászok földje néptelenedett el. Amint a térképről is kiderül, a legnagyobb veszteségeket a nagy-hevesi, a mohi, a daróci járások és Eger környéke szenvedték el. Látható, hogy az egész vidék kiüresedett, népességük vagy elfutott, vagy elpusztult.

¹⁰ Kocsis Gy. 2014. p. 90

¹¹ ugyanott

Azokat a megállapításokat, amelyeket a kutatók tettek erre a fél évszázados időszakra, a táblázat igazolja. A hatvani szandzsák 1544-es megalapítása után csökkent a családfők – ezzel a népesség – száma is. Eger 1552-es sikertelen török ostroma után a felek belátták azt, hogy képtelenek egymást kiszorítani, ezért – meg a gazdaság stabilizálásának reményében, hiszen mind a magyaroknak, mind a törököknek szüksége volt a falvak és mezővárosok szolgáltatásaira és adóira – türelmesebb, a jobbágyság visszatelepülését szolgáló, majd azt stabilizáló politika alakult ki mindkét oldalon. Ezt a békésebb időszakot ugyan megmetszik a végváriak és a török–tátár martalóc csapatok sokszor az egész Alföldet beszáguldó sarcoltatásai, de az 1568-as, legmagasabb szintű békekötés után a falvak és városok népessége szaporodott, a terméseredmények és az állattartás oly mértékre emelkedett, hogy fedezte a megemelkedett adókat és a népesség fogyasztását, s esetenként piacra is jutott belőle (lásd a marhaexportot). A magyar közigazgatás szervei ugyan csak korlátozottan – de akár alkuk árán is – működtek, Egerből felügyelték nem csak a hevesi, majd a borsodi részeket, hanem a Tisza bal partján fekvő kis-hevesi járást is, amelyet Külső-Szolnok településeiből alakítottak. A törökök is terjeszkedtek, 1570-re már a borsodi (miskolci, ónodi és a kövesd-daróci) falvakat és mezővárosokat is adóztatták. Eger közelsége miatt azonban keleti irányban gyengült az adóztatási lehetőségük, sokszor csak – az egyébként kiválóan működő hírszerzésük révén – képletesen rótták ki a terheket, vagy egyszerűen lakatlannak minősítették a településeket.¹² Példaként Maklár és Felnémet esetét említjük meg. Maklár a török defterekben 24 (1546), illetve 53 (1570) hánéval szerepelt, a magyar adószedők jegyzékein 150-296 közötti a gazdaságok (jobbágy családfők) száma. Az 1570-es defterben Felnémetet lakatlannak nyilvánították, a dézsmajegyzékekben viszont 1549-ben 359, 1576-ban 273, 1594-ben 261 családi gazdaság szerepelt.¹³

A kis-hevesi járásban csak a korszak végéről rendelkezünk defter-anyaggal, de 1548-tól tudjuk követni a népesség számának és a gabona termelésének alakulását. Ez a járás és a nagy-hevesi járás Jászság–Tisza közé eső része (régbben külső-szolnoki, illetve Pest megyei falvak), a Zagyva-Tarna és a Tisza csapadékos időben egyesülő mocsarai által védve jórészt túléltek a mezőkeresztesi csatát, ahogyan a Tisza jobb partjának lapjai között megbúvó kisebb községek a Sajó-torkolat vidékén, illetve Poroszlótól délnyugatra.

A nagy-hevesi járás mellett a Mohi és a Kövesd–Daróci járárok szenvedték el a legnagyobb veszteségeket. Az itt élők 1570-ig kerültek a török köz- és adóigazgatás alá, annak ellenére, hogy Eger várának hatósugarában is voltak. Mindenesetre az 1570-es defterben Miskolcig lévő, majd onnan a Sajó és a

¹² Hegyi K. 1995. pp. 52-58

¹³ Bayerle G. 1998. p. 120 és 151, N. Kiss I. 1960 pp. 114-117, 330-332, 579-580

Hernád völgyében északra fekvő falvak és mezővárosok is szerepelnek. Sőt, a tokaji náhijét is feltüntették, de azt lakatlannak tüntették fel, amiről Hegyi K. ezt írta: „a pontosan dolgozó török adminisztráció most is következetesen használt terminusokat talált ki a még nem adózó, de már becserkészett királysági helyek megjelölésére... Az 1570-es évekre általánossá vált terminus viszont tényleg meghökkentő: Tokajt, Egert, Sárospatakat, Besztercebányát és a többi királysági várost és falut 'lakatlannak' minősítették, mintegy ezzel jelezve azt, hogy tényleges jövedelmezőségüket tekintve nem érnek többet egy keveset hozó hódoltsági pusztánál. A fenti példákban városok szerepeltek, Magyarország katonai, gazdasági, szellemi központjai...”¹⁴

Ez történt a „tokaji náhije” esetében is, ugyanakkor Hatvantól a Sajóig sokkal pontosabbak az adatok, s pontosak és a dézsmákkal összehasonlíthatók a névjegyzékek. Ez a terület lett tehát a két hadsereg felvonulási és visszavonulási területe 1596-ban. Az 1. táblázathoz hasonlóan elkészített 2. táblázat a következő képet mutatja:

2. táblázat. A családfők, hánék, gazdaságok számának alakulása a dél-borsodi részeken (fő).

| Járás neve | 1549 | 1570 | 1576 | 1594 | 1598 |
|------------------|------|------|------|------|------|
| Miskolci | 1474 | 682 | 1341 | 1204 | 873 |
| Kövesdi és Mohi | 1110 | 579 | 1658 | 717 | 155 |
| Miskolc város | 474 | 532 | 622 | 508 | 394 |
| Kövesd város | 174 | 56 | 135 | 84 | n.a. |
| Miskolci % | 100 | 46 | 91 | 82 | 59 |
| Kövesd és Mohi % | 100 | 52 | 149 | 65 | 14 |
| Miskolc város % | 100 | 107 | 125 | 102 | 79 |
| Kövesd város % | 100 | 32 | 77 | 48 | n.a. |

Bayerle G., N. Kiss I. adatai alapján.

A két táblázat alapján láthatjuk, hogy a mezőkeresztesi csata utáni esztendőkből a lakosság bő tizede maradt meg vagy tért vissza, és a dézsmaszedők ezeket vehették számba.

¹⁴ Hegyi K. 1995. p. 44

Az 1598-as dézsmajegyzékek adatai szerint a következő falvak adóztak (azaz rendelkeztek valamennyi népességgel): Kistokaj, Görömböly, Nyék, Szirma, Csaba, Felső-Zsolca, Alsó-Zsolca, Nolaj, Petri, Vámos, Besenyő, Bábony, Tapolca, Kisfalud, Oszlár, Ároktő, (Sajó)Szöged, Keszi, Szederkény, Aranyos, Harsány, Kisgyőr, Pásztó, Pétervására, Kövesd, Bodony, Parád, Recsk, Derecske, Újfalu, Mindszent, Szuha, Maconka, Tar, Bátony, Váraszó, Szent Erzsébet, Szent Domonkos, Csehi, Lelesz, Szúcsi, Bocs, Bekölce, Szent Jakab, Szurdokpüspöki, Jobbágy, Apc, Tihamér, Atkár, Ecséd, Tas, Solymos, Oroszi, Szúcsi, Visonta, Visznek, Tarján, Karácsond, Réde, Zaránk, Detk, Méra, Adács, Sár, Gyöngyös, Domoszló, Halász, Csány, Vámosgyörk, Gyöngyöspata, Püspöki, Örs, Súly, Kőtelek, Szeg, Nagykörű, Roff, Bura, Abád, Hegyesbor, Igar, Kenderes, Tomaj, Szajol, Tiszapüspöki, Tiszabó, Balaszentmiklós, Kunhegyes, Gyenda, Szenttamás, Bala, Szalók, Fegyvernek, Szentimre, Túrászó.

Az elpusztult települések száma azonban jóval nagyobb: Mezőkövesd, Mezőkeresztes, Szemere, Cserép, Tard, Ábrány, Daróc, Sály, Geszt, Déta, Bogács, Szomolya, Keresztes Püspöki, Papi, Tárkány, Emőd, Abony, Bába, Bezzeg, Bikk, Cseg, Déda, Igriczi, Kesznyét, Ládház, Ónod, Palkonya, Szalonta, Trullus, Alsó- és Felső-Vatta, Mezőnagymihály, Valk, Dorogma, Százd, Mezőcsát, Örös, Pély, Montaj, Noszvaj, Ostoros, Lövő, Ácsi (Alcsi), Fokorú, Szentiván, Szászberek, Alattyán, Mizse, Kürt, Nagyiván, Tiszafüred, Szöllős, Derzs, Szakálos, Csejt, Bánhalma, Taskony, Örvény, Örs, Abasár, Poroszló, Alsó- és Felső-Erdőtelek, Köre, Szárazbő, Besenyő, Tepély, Kömlő, Szentmiklós, Pély, Vezekény, Átány, Hevesiván, Boconád, Alatka, Nagyút, Ugra, Detk, Halmaj, Erk, Zsadány, Eger, Felnémet, Nagy Tállya, Maklár, Andornak, Cegléd, Tárkány, Kál, Tótfalu, Verpelét, Debrő, Ivány, Bátor, Mikófalva, Szajla, szék, Pázmánd, Szalók.

Összefoglalva: Az Alföld dél-hevesi, dél-borsodi és külső-szolnoki részei a 16. század második felében olyan határzónát képeztek a magyar és a török fél által uralt területek között, amelyek mindkét fél számára adóztak, s mindkettő magáénak is vallotta őket. Ennek a zavaros helyzetnek megfelelően a településhálózat lassan sorvadt, a lakosság egy része helyben maradt – a kutatások szerint a szegényebb rétegek –, más része a Magyar Királyság vagy Erdély nyugodtabbnak vélt területeire költözött. N. Kiss I. kutatásai szerint igen nagy volt a népesség fluktuációja. A magyar igényeket – 1566-os elestéig – Gyula és Eger várai biztosították, a törökök Hatvan, Szolnok, Balaszentmiklós, Szarvas, Békés és Jászberény (Dzsánfedá) palánkjából uralták a vidéket. Gyula várának török kézre kerülése után viszonylagos nyugalom köszöntött be a térségben, melynek a 15 éves háború (1591-1606) vetett véget. Az 1594-96 közötti katonai hadmozdulatok pusztulást hoztak, melyet a mezőkeresztes csata pecsételt meg. A falvak mintegy 90%-a elpusztult, s ezek egy része a későbbiekben sem vált

lakottá. Azok a települések, amelyekre ideiglenesen vagy véglegesen visszatért a lakossága, az egész 17. században vegetáltak, mintegy 10%-uk volt folyamatosan lakott. A falvak közül csak azok menekültek meg a pusztulástól, amelyek a Tisza mocsaras vidékein védettek voltak a behatolástól, vagy népességük a járhatatlan lápokba menekülhetett.

IRODALOM

- BAGI G. (2020): Szolnok a török korban. Damj. J. Múzeum Szolnok
- BAYERLE G. (1998): A hatvani szandzsák adóösszeírása 1570-ből. Hatvany L. Múzeumi Füzetek
- BODNÁR T. – TÓTH P. (2005): Borsod vármegye adózása a török korban. Miskolc, BLF 44.
- HEGYI K. (1995): Török berendezkedés Magyarországon. História Könyvtár
- KOCSIS GY. (2014): A város a török hódoltság idején. In: Jászberény története a kezdetektől a reformkorig. pp. 77-134.
- N. KISS I. (1961): 16. századi dézsmajegyzékek. Akadémiai K. Bp.
- SUGÁR I. (2002): Az egri vár históriája. Zrínyi K. Bp.
- SZURMAY E. (2006): Tiszavarsány – Egy eltűnt település nyomában. In: Rákóczi-falva nagyközség előtörténete. pp.12-35.
- TÓTH S. L. (2000): A mezőkeresztesi csata és a 15 éves háború. Szeged, Belvedere
- VERESEGYHÁZI B. (2019): A nagykunok terhei 1577-79-ben. In: Tisicum XXVII. pp. 151-160.

RUTÉNFÖLD TÖRTÉNETI TÁJHASZNÁLATA (KÖRNYEZETTÖRTÉNETI VÁZLAT, 895–1920)¹

FRSINYÁK SÁNDOR – CSÜLLÖG GÁBOR – HORVÁTH GERGELY

HISTORICAL LAND-USE OF RUTHEN LAND (ENVIRONMENTAL HISTORICAL SCHEME, 895–1920)

The Ruthen Land (since 1889 Subcarpathia) is a geographical region, of which environmental history had strong connection with the change of the land use and the utilization of the natural resources. From the foundation of the Hungarian state the humanization, peopling and entry of the high mountain landscapes demanded a long process. The evolution of the fundamental structure took place by virtue of the ecological impacts and economical processes and determined the directions of the development for the farther epochs. At the end of the Middle Ages the region played a role within the economical spatial structure of the Carpathian Basin as a region of sylviculture. The re-organization of the economy in the 18th century and settling of forestry craftsmen have increased the rate of the more acutely utilized areas and the population of the region, compared to the former epochs. The modernization processes during the Age of Dualism (1867–1918) industrialized the region only to a lesser extent; they restructured essentially the agrarian spatial utilization of North-eastern Upper Hungary with its special environmental consequences.

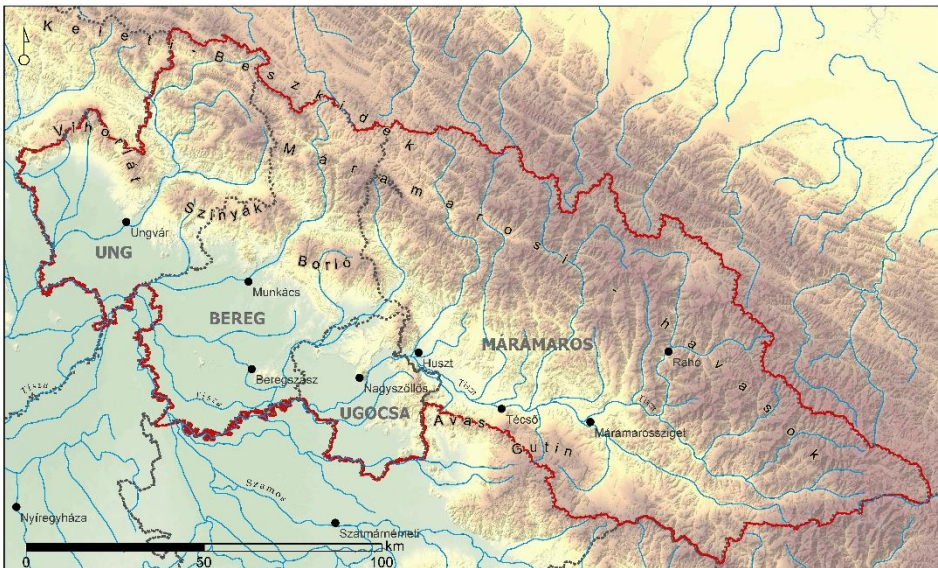
BEVEZETÉS

Tanulmányunkban az Északkeleti-Felföld vagy más néven Ruténföld – 1889-től Kárpátalja néven is ismert – földrajzi régió (1. ábra) környezettörténetéből a tájhasználatnak, a természeti erőforrások használatának kialakulását, térszerkezetét és változásának folyamatát foglaljuk össze a honfoglalás korától 1920-ig. A vizsgált terület négy történelmi vármegye, Ung, Bereg, Ugocsa és Máramaros összesen 17 800 km²-nyi területét foglalja magában. Az uralkodóan hegyvidéki régió az Északkeleti-Kárpátok közép- és

¹ A tanulmány a Demeter G. – Kern Zoltán – Pinke Zs. – Romhányi B. (szerk.) *Környezettörténet 3. - Környezeti folyamatok a honfoglalástól napjainkig történeti és természettudományos források tükrében* - konferencia kötetben megjelent szöveg bővített és kiegészített változata

magashegységi tájegységein kívül a Felső-Tisza-vidékre is kiterjedt (összterületének kb. 20%-ával). A hegységi öveget tagoló harántvölgyek, az Ung, Latorca, Borsava, Nagygág, Talabor és Tarac völgyei, valamint a Tisza felső szakasza a népvándorlás korában a kelet-európai sztyeppékről érkező nomád népek és kultúrák áramlási útvonalai voltak, ám a régió legelő- és szállásváltó nomád pásztorkodásra alapvetően nem alkalmas életföldrajzi tényezői miatt a honfoglalás koráig lényegében lakatlan maradt, így erdős tájegységei megőrizték ősállapotukat.

Honfoglaló őseink jelentős része a Vereckei-hágón (841 m) és a Latorca völgyén keresztül érkezett a Kárpát-medence földrajzi centrumtérésébe, az Alföldre. A honfoglalás idején a medencesíkság (és annak részeként a Felső-Tisza-vidék) már nem volt teljesen nyerstáj, kisebb-nagyobb térhelyeken magán viselte az előttünk élt népek tájformáló-környezetalakító tevékenységének nyomait. A négy régióalkotó megye Felső-Tisza-vidéki része korán benépesült és az Árpád-kori magyar szállásterület részévé vált. A magyarság települési és gazdasági tere a hegységperemig terjedt. Az erdős hegységterület a tatárjárásig (1241–1242) *gyepű* és *gyepűelve*, mélységben tagolt *határvédelmi övezet* volt.



1. ábra. Ruténföld domborzata, vízrajza és megyéi a 19. század végén
(szerk. Csüllög Gábor).

A RÉGIÓ HUMANIZÁCIÓJA

A közép- és magashegységi tájak humanizációja, benépesítése és gazdasági birtokbavétele hosszú folyamat volt. A 12. században a királyi erdőgazdaságok (Beregi és Máramarosi erdőispánság) létesítésével indult, majd a 13. század végén, amikor a királyi erdőuradalmak helyén egyházi és magánföldesúri birtokok szerveződtek, a betelepítési folyamat jelentősebbé vált. A 13–14. században a peremterületekre német, flamand iparosok és szőlőművelők települtek, akik a középkor végére asszimilálódtak. A *montán életkamrákat* (a teraszos folyóvölgyeket és a hegységközi kismedencéket) rutén (ruszin) pásztorok népesítették be. A ruszin tuguriumok (szállások) eleinte csak Bereg, Máramaros és Ugocsa vármegyében keletkeztek, később Ungban és a Tapoly forrásvidékéig terjedő felföldi tájakon is megjelentek.

A vlach migráció és kolonizáció a 14. században érte el az Északkeleti-Felföldet. A havasi pásztorokdással foglalkozó vlachok nem képeztek egységes etnikumot, Máramarostól északnyugatra a 15. században fokozatosan elszlávosodtak. A század végén a régiót alkotó négy megyében kb. 70 000-80 000 ember élhetett. *A magyarság élettere ekkor az Északkeleti-Felföld teljes területére kiterjedt*, de a hegyvidéken a ruszinok képezték a többséget. A magyarság aránya a 15. század végén volt a legmagasabb, 69% (Kocsis K. 1999, 2001, Kocsis K.–Tátrai P. 2013).

A területfoglalás két irányból, az alföldperemi tájrészek, valamint a hegység régió külső határa, Galícia és Bukovina felől történt. A megtelepedés és a kultúrtájteremtés – a Kárpát-medence területére általánosan jellemző módon – az *ősi telepítő vonalakon* történt, időben és térben eltérő ütemben. Az elsődleges településhelyek és kultúrtáj magterületek négy ősi telepítő vonalon: (1) az ártérperemeken, (2) az ármentes síkságok és domboságok (hegységek) érintkezési övezetében, (3) a domboságok és hegyvidékek határvonalán, továbbá (4) a dombvidéki és hegységi tájakat tagoló teraszos folyó- és patak völgyekben és az intramontán kismedencékben alakultak ki (Frisnyák S. et al. 2017). A kultúrtájnak az erdő- és gyepterületek átalakításával kialakított szigetei és sávjai – az agroökológiai tényezők figyelembe vételével – a telepítő (regionális térszervező) vonalra merőlegesen mindkét irányban terjeszkedtek. A táj, illetve a természeti erőforrások használata tervszerűen, a tájhasználók természetismerete és termelési tapasztalatai alapján történt, törekedve az önfenntartást, majd az Árpád-kor végétől az árutermelést is lehetővé tevő gazdálkodásra.

A síksági tájakon (a Felső-Tisza-vidéken) a megtelepedést és a tájművelést a makro- és mikrodomborzat, a folyóvizek, lápok és mocsarak természetes módon meghatározták. Az állandóan és időszakosan elöntött területeken differenciált ártéri gazdálkodást folytattak. Az árterek övezetében a folyók mellékágai, morotvái és mocsaras területei nem tették lehetővé a nomád jellegű vándorpásztorokdást, így honszerző őseink a megtelepült állattartásra tértek át és

szántóföldi gazdálkodást is folytattak. Az alföldperemi övezet ármentes térszínein gabonatermeléssel és nagyállattartással foglalkoztak. A Felső-Tisza-vidéket tagoló romvulkánok (a Tarpai-, a mezőkaszonyi Típet-, a Dédai-, Bégányi-, Beregszászi-, Salánki-hegy stb.) peremén települt falvak a kistáj jellegadó gazdasági ágazatai mellett szőlő- és gyümölcsstermesztéssel is foglalkoztak (Boros L. 1999).

A középhegységekben, valamint az 1000 m fölé emelkedő magasabb hegységekben a megtelepedés és a termelő tevékenység (tájművelés) lokális környezetátalakítást tett szükségessé. Az erdei irtványföldeken szigetszerűen elhelyezkedő kultúrökoszisztémák formálódtak. Az irtványtelepülések elsősorban a dombsági és középhegységi tájak teraszos folyóvölgyeiben és az intramontán kismedencékben alakultak ki. A régió kis kiterjedésű hegységperemi és hegységközi dombsági tájain a völgyi települések művelt földjei a teraszfelszínekről az alacsony völgyközi hátakra is kiterjedtek.

A középhegységek völgyi és völgymedencei telepítővonalán a települések az árvízmentes teraszfelszínek peremén épültek. Az agroökológiai feltételekhez, az alluviális völgytalp szélességéhez és tagoltságához, a teraszokhoz, valamint a hegylejtők égtáji kitettségéhez és lejtéséhez igazodva alakították ki a településhatárok szerkezetét. A széles teraszos folyóvölgyek talpán fekvő, láp- és mocsárfoltokkal tagolt vizes földek, a magasabb ártéri szintek ligeterdei és gyepföldjei rétként és legelőként épültek be a parasztgazdaságok ágazati és térszerkezetébe. A többnyire erdőtelkes települések művelt földjei egymással párhuzamos parcellákon, a lakó- és gazdasági udvar folytatásaként az emelkedő lejtőfelületen kert, szántó és kaszáló területekre tagolva az erdők pereméig terjedtek.

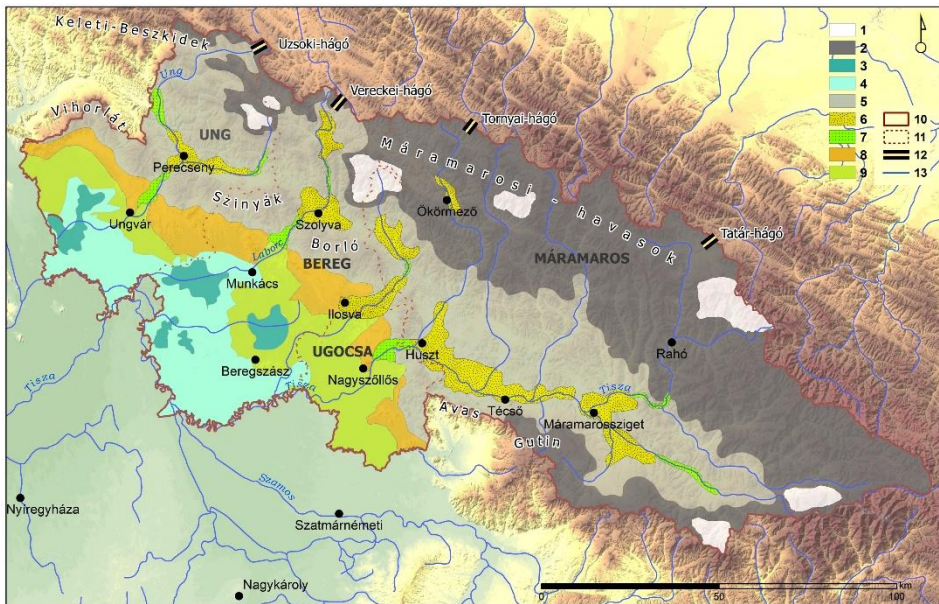
A magashegységi völgyekben a keskeny völgytalpak peremén vagy a völgyoldalon létesültek a szórvány jellegű települések központjai, amelyek közelségében a takarmánytermesztés, a hegylejtők irtásterületein és a kapcsolódó tölgyerdőkben a legeltető állattartás jelentette a gazdaságos tájhasználatot. A bükkerdők övezetében az irtásföldeket kaszálóként és legelőként hasznosították, csakúgy, mint a fenyőerdő feletti havasokat.

TÖRTÉNETI TÁJTÍPUSOK ÉS TÁJHASZNÁLATI FORMÁK A 15. SZÁZAD VÉGÉN

A 15. század végére az Északkeleti-Felföldön is *kialakult a településhálózat és a tájhasználat alapszerkezete*. A tájpotenciál természeti elemeinek használata az antropogén tájformálással vált lehetővé. A kultúrtájépítés és a társadalmi-gazdasági tevékenység az alföldperemi telepítővonalon (sávban), különösen a hegységből érkező folyók völgykapujában volt a legintenzívebb. A természeti tájak kultúrtáji átalakultságának mértéke az alföldperemi centrumtársaságtól távolodva mindkét irányban jelentősen csökkent (Csüllög G. et al. 2014). Az

erdős hegységi övezet meghódítását az Északkeleti-Felföld teljes területére számított *alacsony népsűrűség* – amely *Kocsis K. (2001)* szerint 1495-ben az *országos átlag alig 1/4-e* (3,1 fő/km²) volt – is késleltette

Az Északkeleti-Felföld 15. század végi kultúrtájállapotának rekonstruálásakor a jelenségek és folyamatok általánosítására, modellszerű megjelenítésére törekedtünk, támaszkodva korábbi, a Kárpát-medence középkori tájtypusaival és tájhasználatával foglalkozó tanulmányainkra (*Csüllög G. et al. 2014, 2018*). Az Északkeleti-Felföld középkor végére kialakult tájszerkezete a következő – a kultúrtájfejlődés különböző fázisaiban lévő – (táj)részekből tevődik össze (2. ábra).



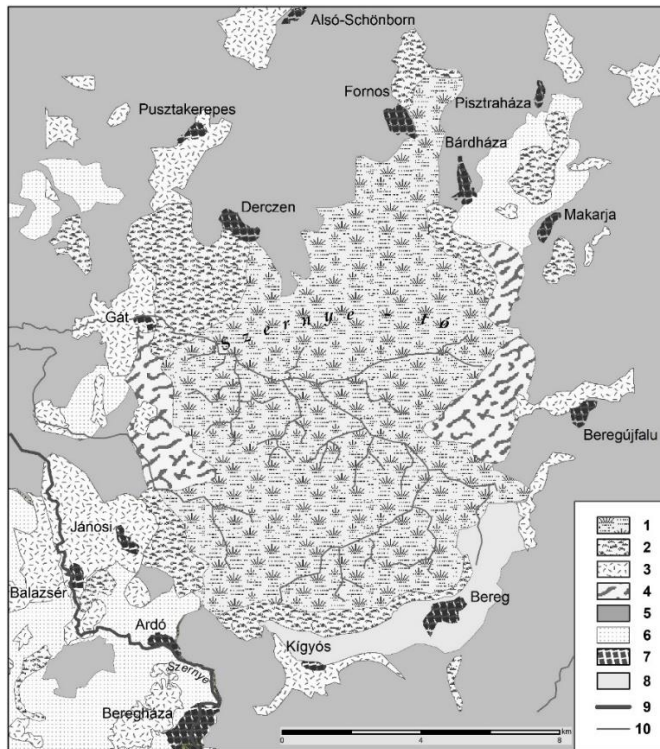
2. ábra. Ruténföld történeti tájtypusai és tájhasználati formái a 15. század végén

Az 1-9. jelek magyarázatát lásd a szövegben; 10. A terület lehatárolása; 11. Megyehatár; 12. Hágók; 13 Folyók
(szerk. Csüllög Gábor és Frisnyák Sándor).

(1) Természetes állapot jellemzi a magashegységek (a Róna-havas, Borzsa-havas, Kraszna-havas, a Szvidovec, a Csorna-hora és a Máramarosi-havasok) erdőhatár fölé emelkedő részeit, a foltszerűen megjelenő mező- és sziklahavasokat, amelyeket a völgyi gazdaságok és a transzhumuláló vlach pásztorok évszakos legeltetéssel hasznosítottak. A havasi rétek használatával és az időszakos megtelepedéssel nem történt maradandó beavatkozás a táj természetes állapotába.

(2) A magashegységi övezet, amely 1000 m-től a felső erdőhatárig, a havasokig terjed, a pontszerű – erdőgazdasággal, hegyi pásztorkodással és a völgyekben folytatott takarmánytermesztéssel történő – táji beavatkozások ellenére *döntően természetes állapotú terület* (nemcsak a középkorban, hanem a későbbi évszázadokban is).

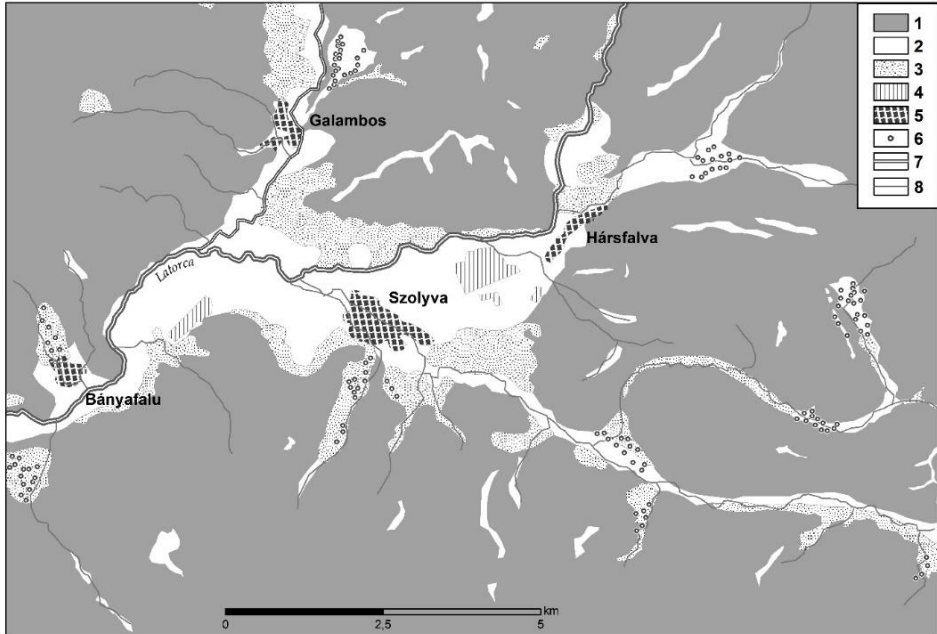
(3) Az állandóan vagy az év nagy részében vízzel borított alacsony árterek (lápok és mocsarak, pl. Szernye-mocsár (3. ábra) természeti erőforrásait az ártérperemi települések – jelentős környezetátalakítást nem igénylő módon – hasznosították, így a táj *döntően természetközeli állapotában* maradt.



3. ábra. A Szernye-mocsár tájhasználat a II. katonai felmérés térképén
 1) mocsár; 2) vizenyős rét; 3) rét; 4) mocsári erdő; 5) erdő; 6) szántó; 7) település; 8) fás legelő; 9) folyó; 10) mocsári vízerek. (szerk. Csüllög Gábor és Frisnyák Sándor)

(4) Az időszakosan elöntött magas ártereket is *döntően természetközeli állapot* jellemzi, ahol a jellegadó halászat, vadászat és a legeltető állattenyésztés mellett a megtelepedésre alkalmas árvízmentes térszíneken, a folyóhátakon és a homokszigeteken (gorondokon) szántóföldi gazdálkodást is folytattak.

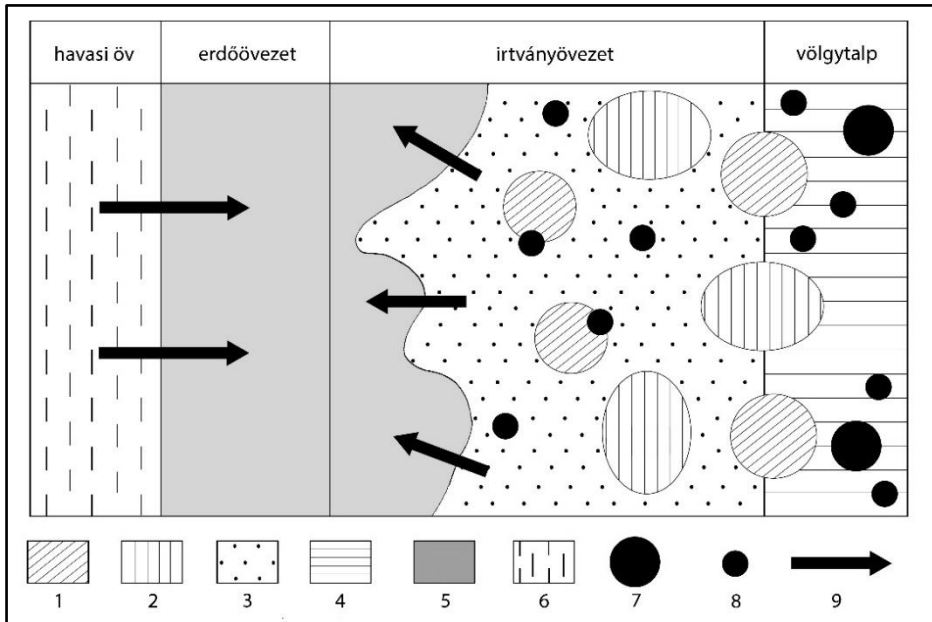
(5) Az átlagosan 800–900 m átlagmagasságú, erősen tagolt középhegységekben (Vihorlát, Szinyák, Borló-Gyil, Avas, Kőhát stb.) a *kultúrtáj-formálódás gyenge fokozata, a szórványos tájhasználat* alakult ki. Az erdőgazdálkodás, a földművelés, továbbá a sóbányászat (Aknaszlatina, Aknasuhatag, Rónaszék stb.), a fa- és fűrészipar jelentette a népesség legfontosabb jövedelemforrását.



4. ábra Szolyva és környékének tájhasználat a II. katonai felmérés térképén
 1) erdő; 2) irtásföldek; 3) rétek, gyepföldek; 4). kertek; 5) szántók; 6) település;
 7) szórványok; 8) vízfolyás. (szerk. Csüllög Gábor és Frisnyák Sándor)

(6) A hegységközi kismedencéket, interkollin völgyeket és a kiemelt helyzetű völgymedencéket is a *szórványos tájhasználat, a gyenge kultúrtájállapot* jellemzi. A belső vulkáni és a külső flis övezet közötti, átlagosan 200–400 m-es magasságban elhelyezkedő Perecsenyi-medence, a Turja völgymedencéje, a Szolyvai- (4. és 5. ábra), az Ilosvai-, és a Herincsei-medence képezi az ún. Kárpáti-völgységet (Krajnyák), melyhez délkeletről a Máramarosi-medence csatlakozik. A másik medencesor a flis övezet szinklinálisa, a Verhovina-folyosó, amely Ökörmezőtől az Uzsoki-hágóig terjed, 10–15 km szélességben és 500–900 m magasságban. A Kárpáti-völgységben az állattenyésztés és a földművelés, a Verhovina területén a pásztorkodás és az erdőgazdálkodás volt meghatározó.

(7) A hegységközi teraszos folyóvölgyek (az Ung, Latorca, Borsava, Nagyg, Talabor, Tarac stb. völgyei), amelyek a belső vulkáni hegységövezetet tagolják, az emberi tevékenység eredményeként *részleges kultúrtájává* alakultak, átmeneti gazdálkodással és a gazdasági javak áramlásához kapcsolódó tevékenységekkel.



5. ábra. A Keleti- és Észak-Keleti Kárpátok völgyi településeinek 18-19. századi tájhasználati modellje

1) szántóföld; 2) rét; 3) legelő; 4) rét és legelő; 5) erdő; 6) mezőhavas - havasi, alhavas legelő; 7. település/központ; 8) település szórványok a völgytalpon és az irtványövezetben – kalibák/esztenák; 9) az erdőirtás iránya
(szerk. Frisnyák Sándor)

(8) *Részleges kultúrtájnak* tekinthetők a hegységperemi és a hegységek közötti – kis kiterjedésű – dombsági tájak is, szélesebb völgyekben és az alföldi völgykapokban koncentrálódó településhálózattal, átmeneti jellegű tájműveléssel.

(9) *Kiemelt kultúrtáj* kategóriába sorolhatók az alföldperemi ármentes síkságok a hegységövezetből érkező folyók és patakok hordalékkúpjainak felszíneivel, fejlett tájhasználattal: szántó- és kertgazdálkodással, helyenként a heglábfelére kiterjedő szőlő- és gyümölcsstermesztéssel (Ungvár, Szerednye és Beregszász térsége), állattenyésztéssel, a mezővárosok és a központihely-hálózat kereskedelmi, ipari és egyéb tevékenységeivel.

A régió településeit vizsgálva megállapítható, hogy a 15. század végén azok több mint 80%-a 400 m-nél alacsonyabb szinten helyezkedett el, a magasabb tájrészeken – az energikusabb pontokat leszámítva – többnyire csak szórványtelepülések létesültek.

A TÁJHASZNÁLAT VÁLTOZÁSAI A 16. SZÁZADTÓL A 20. SZÁZAD ELEJÉIG

Az Északkeleti-Felföld középkori tájszerkezete szerves fejlődésfolyamat eredménye. Az alapszerkezet kialakulása az ökológiai és ökonómiai hatásrendszerek alapján történt és meghatározta a későbbi korok fejlődési irányait. Az Északkeleti-Felföld a középkor vége felé, *erdőgazdasági régióként tagolódott be a Kárpát-medence gazdasági térszerkezetébe*, földrajzi munkamegosztásába (Frisnyák S. 2013). Térkapcsolatai akkor élénkültek meg, amikor az alföldi tájakon a hódoltság ideje alatt az erdőállomány nagyrészt megsemmisült és emiatt fahiány lépett fel.

A régió gazdasági erőforrásait az *erdőségek*, a síksági és havasi *gyepföldek*, a *vízenergia* és az igen jelentős *sókészlet* képezte. A mezőgazdasági termelésre alkalmas Felső-Tisza-vidéki síkság nem tudta biztosítani a régió élelmiszer-, főleg gabonaszükségleteit, így jelentős behozatalra kényszerült. A régió nem került török megszállás alá, azonban a 16-17. században és a 18. század elején Habsburg-Magyarország és Erdély között mint ütközőövezet (pufferzóna) gyakran vált hadszínterré. A hadműveletek által okozott népesség- és településpusztulás tovább erősítette a régió (a középkor óta jellemző) *gazdasági periféria helyzetét*. 1720-ra a régióalkotó négy megye népessége nagymértékben lecsökkent, mintegy 8000–9000 főre (Kocsis K. 2001).

A 18. században megindult a gazdasági élet újraszerveződése és felgyorsult a migráció, elsősorban a ruszinok és a románok kolonizációja, kisebb mértékben a német és szlovák erdei iparosok betelepülése. Az 1784–1787-es összeírás szerint a népesség száma 234 377-re növekedett, a letelepedés azonban döntő mértékben továbbra is az ősi telepítő vonalak mentén zajlott le (Kocsis K. 2001, Kocsis K. – Tátrai P. 2013). Az alföldperemi részen koncentrálnak a magyar népesség egy része a török megszállás alatt elpusztult alföldi településekre vándorolt. Helyükre ruszinok települtek.

A táj és a természeti erőforrások használata magassági szintek szerint, eltérő mértékben és módon történt. A 18. században az erdős hegyvidéki tájegységek gazdálkodási tere kiterjedt, a hagyományos *pásztorokodás* mellett az *erdőgazdaság* és a *sóbányászat* jelentős mértékben megnövekedett. Az intenzív fakitermelés olyan tájegység részekén történt, ahonnan a farönköket úsztatással lehetett elszállítani a gyűjtőközpontokba (kikötőkbe), majd tutajokká formálva az alföldi tájakra. Az összekapcsolódott fa- és a sószállítás a vasúthálózat kiépítése előtt kb. 90%-ban tutajokkal történt. A Máramarosi-medencében koncentrálnak a sóbányászat az Árpád-kor végén kezdődött. A térség az 1700-as évektől

kezdődően az ország egyik legfontosabb sóvidéke lett, majd a kitermelés több évtizedes átmeneti csökkenését követően a 19. század közepére ismét meghatározó jelentőségűvé vált, országosan az első helyre került. Termelése és az országos kitermelésből való részesedése így alakult: 1700-ban 5000 t, 29%; 1830-ban 36 000 t, 45%; 1866-ban 50 000 t, 56% (Faller G. et al. 1997).

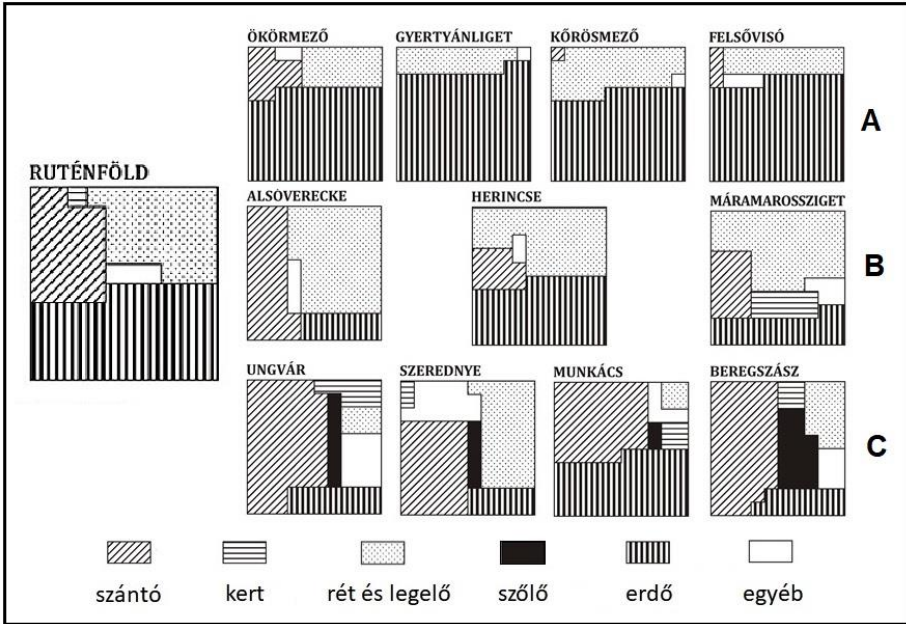
Az Északkeleti Felföld a tájhasználat intenzitása szerint három részre (mikrorégióra) különült el: a magashegységi tájövezetben (a Poloninákon) az erdőgazdálkodás és a pásztorkodás; a középhegységek, a hegységközi és a hegységperemi dombságok területén, a völgyekhez és kismedencékhez kötődő vegyes (polikultúrás) gazdálkodás; az alföldi ártérővezetben pedig a differenciált ártéri gazdálkodás, illetve az ármentes térszíneken a komplex paraszti gazdálkodás volt a meghatározó. A kultúrtáj térfoglalása, az ember formálta táj terjedése mindhárom mikrorégióban erdőirtással, a folyó menti ártéri övezetben gyepfeltöréssel történt. A középhegységi mikrorégióban a sóbányászat és a helyenként megjelenő, többnyire vízenergiára épülő manufaktúrák telephelyei nem igényeltek jelentősebb környezetátalakítást.

A középkor végére kialakult gazdasági-társzerkezeti súlypontok nem változtak, a magassági szintekhez kötődő fejlettségbeli különbségek továbbra is megmaradtak.

A 18. század közepétől az 1850-es évekig terjedően nemcsak a régióban, hanem a kárpáti hegységkeret és a medenceválasztó hegységek területének egészén is intenzív erdőirtás történt. A rablógazdálkodásszerű fakitermelés több tényezővel függött össze: egyrészt az energiaváltás (a széntüzelésre való áttérés) elmaradásával és ezáltal a 18. században duplájára növekvő hazai népesség fűtőanyaggal való ellátásával, másrészt az exportra termelő, temérdek mennyiségű fát igénylő hamuzsirgyártással. Az erdőirtások következtében a folyók vízgyűjtőterületén megnövekedett a lefolyási együttható értéke, az Alföldre érkező folyók árvízszintje és az elöntött területek kiterjedése. Az antropogén ökológiai változások tették szükségessé a 18. században – akkor még helyi jelleggel – megindult, a 19. század közepétől felerősödött makroregionális integrált környezetátalakító munkálatokat.

A magashegységi övezetben a tájhasználat a völgyhálózat szerint formálódott. A szóránytelepülések központjai a völgytalp peremén vagy a hegyoldalon helyezkedtek el, az egyes művelési ágak általában azonos magassági övben létesültek, de nem kapcsolódtak össze. A flis övezet és a vulkáni hegységek határán, a hosszanti medencesorban a folyók forráságai egyesültek és völgyekkel szabdalják fel a középhegységeket. A középhegységek alacsonyabb részei és a dombsági tájak teraszos folyóvölgyeiben a középkortól átöröklődő módon formálódott a határszerkezet. A völgytalpi rétek, legelők az állattenyésztés természetes takarmánybázisát képezték. Az ármentes teraszfelszín peremén a lakóhelyegységek, a kapcsolódó hegylejtő alacsonyabb részein a

szántóföldek, kertek, nagyobb magasságban a rét- és legelőgazdálkodás második övezete, majd az erdőségek következtek. A középhegységek alföldperemi lejtőin, ahol kedvezők voltak az agroökológiai feltételek, a szántóövezet feletti lejtőszakaszokon szőlő- és gyümölcsstermesztés is kialakult. A teraszos folyóvölgyek alsóbb szakaszain a 18–19. században az egyes munkaföldrajzi egységek (szántóföldek, rétek stb.) a településközi térben összekapcsolódtak és sávokat alkottak.



6. ábra. Ruténföld és fontosabb településeinek tájhasználat a 19. század végén

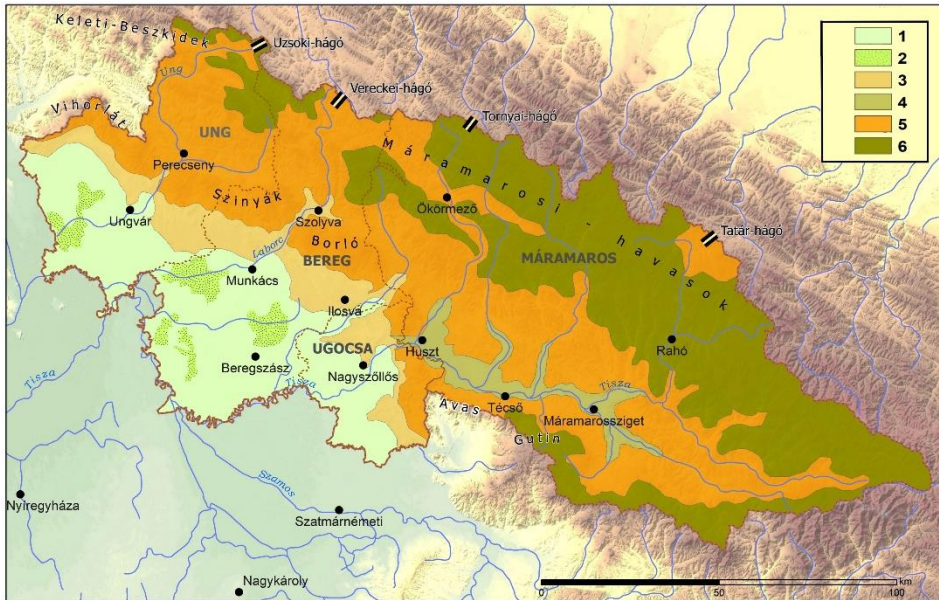
A) magashegységek magasabban fekvő településeinek tájhasználat; B) belső völgyek, kismedencék településeinek tájhasználat; C) alföldperem településeinek tájhasználat. (szerk. Frisnyák Sándor, rajzolta Bancsi Péter).

A régió síksági területei alapvetően két szintre, az árterekre és az ármentes területekre különülnek el. Az ártéri síkság is két szintre tagolható: a 304 km² összterületű, állandóan vagy az év nagy részében vízzel borított alacsony ártérre, és az 1753 km² kiterjedésű, időszakosan elöntött, árvízjárta magas ártérre. A magas ártéri szintből emelkednek ki a folyóhátak és a kisebb-nagyobb ármentes homokszigetek (gorondok), amelyek lehetővé tették a megtelepedést és a jellegzetes ártérhasznosítási tevékenységek (halászat, nádlás, vadászat, legeltető állattenyésztés, erdőélés, gyümölcsstermesztés stb.) mellett a szántóföldi gazdálkodást is (Dóka K. 1987). (1. táblázat)

A mintegy 1500 km²-nyi ármentes területeken (ez kb. a régió 8,5%-a) fejlett mezőgazdálkodás és állattenyésztés folyt, és itt alakultak ki a hegységek és síksági területek érintkező zónájában (a vásárvonalon) a régió gazdasági, közigazgatási és kulturális központjai (Ungvár, Munkács, Beregszász, Nagyszőlős stb.). Az alföldperemi területsáv része volt a történelmi Magyarország centrumtárságának (*Csüllög G. 2004, 2011. Csüllög G. et al. 2017*). A már említett folyószabályozási, ármentesítési, láp- és mocsárlecsapolási munkálatok eredményeként az 1838-as állapothoz képest (*1. táblázat*) megváltozott a tájhasználat, a mentesített ártérövezetbe behatolt a szántóföldi kultúra. Megszűnt az ártér és az ármentes térszín különbsége, mindenütt a szántógazdálkodás vált uralkodóvá (*Bulla B. – Mendöl T. 1947*).

A régió művelési ágak szerinti megoszlását a Helytartótanács által elrendelt 1865. évi összeírás alapján tudjuk megjeleníteni. A községsoros adatfelvétel lehetővé teszi, hogy a régió egészére jellemző tájhasználat mellett – az agroökológiai feltételekhez alkalmazkodó – lokális tájszerkezeteket is megismerjük. Az adatbázisra építve retrospektív (logikai visszakövetkeztető) módszer alkalmazásával az előzőekben modellszerűen vázolt tájhasználati formák igazolást nyernek. Az 1865. évi statisztika szerint a régió területének 55,2%-át (Máramaros megyében 62,9%-át) erdők (*3. táblázat*) borították. A második helyen a gyepek szerepeltek, 22,9%-kal, a harmadik helyen a szántóföldek, 14,9%-kal (Máramarosban 8,1%-kal). A fennmaradó 7%-ot a korabeli megfogalmazás szerint az ún. „haszonvehetetlen” területek foglalták el. (*3. táblázat*)

A korábban már megindult természetátalakító munkálatok, majd a dualizmus kori (1867–1918) modernizációs folyamatok átformálták az Északkeleti-Felföld agrár-térhasználatát. Az 1910. évi kataszteri felmérés szerint az erdők részaránya (46,0%) csökkent, de továbbra is megtartotta első helyét. A rétek és legelők 28,1%-kal, a szántóföldek 21,6%-kal, a kertek 1,1%-kal, a szőlők 0,2%-kal részesedtek a mezőgazdasági földalapról. A terméketlennek minősített területek 3,0%-ot tettek ki. A tájhasználat-változással a termékstruktúra is átalakult. Az ártéri-, domb- és hegyvidéki tájövekben a gyümölcsfaállomány a 19. század végére 2 985 063-ra növekedett; 63,5%-át szilva-, 17,0%-át almafák, 19,5%-át egyéb gyümölcsök alkották. (*5. táblázat*) A természetes takarmánybázison, illetve a takarmánytermesztésen alapuló (istállózó) állattenyésztés a 19. század második felében mérsékelt ütemben fejlődött; 1895-ben 248 410 szarvasmarha, 212 877 juh, 97 185 sertés, 43 911 ló, 18 926 kecske képezte a régió állatállományát. (*6. táblázat*) A területi különbségek azonban nagyon jelentősek voltak; ezt jól tükrözi a térség egyes településeinek rendkívül eltérő szerkezetű tájhasználatát (*6. ábra*), valamint a térség egészének a 19. század második felére kialakult gazdasági térszerkezete (*7. ábra*).



7. ábra Ruténföld gazdasági térszerkezete a 19. század második felében
 1) gabonatermelés és állattenyésztés; 2) mezőgazdasági termelés ármentesített területen és lecsapolt mocsarakon; 3) alföldi öblök és dombvidékek vegyes mező- és erdőgazdálkodással, a hegyláb felszíneken szőlőműveléssel; 4) teraszos folyóvölgyek és kismedencék átmeneti gazdálkodással; 5) hegyvidékek lomblevelű erdőgazdálkodással és hegyi pásztorkodással, a medencékben földműveléssel; 6) hegyvidékek túlevelű erdőgazdálkodással és hegyi pásztorkodással. (szerk. Frisnyák Sándor 1999).

1. táblázat. Az állandó és időszakos vízborítások nagysága a vízszabályozások előtt 1838-ban

| Megye | Terület (ezer ha) | Összes vízborítás | | Állandóan vízzel borított terület (ezer ha) | Időszakosan vízzel borított terület (ezer ha) | Előttött települések száma |
|---------|-------------------|-------------------|-------|---|---|----------------------------|
| | | (ezer ha) | % | | | |
| Bereg | 372,7 | 124,8 | 33,48 | 23,2 | 101,6 | 116 |
| Ugoicsa | 119,1 | 35,7 | 29,97 | 3,0 | 32,7 | 52 |
| Ung | 305,6 | 45,4 | 14,85 | 4,4 | 41,0 | 104 |

Forrás: Dóka K. (1987)

Az egyes művelési ágak jövedelmi viszonyai jelentősen eltértek. A régió kataszteri tiszta jövedelmének (5 262 464 korona) több mint fele (57,9%-a) a szántó- és kertgazdálkodásból származott. Az erdő magas területi részaránya (46%) ellenére csak 12,2%-kal részesedett a kataszteri tiszta jövedelemből. A

régió egy katasztrális holdra jutó tiszta jövedelme 174 fillér volt, a magyarországi átlag (648 fillér) 26,8%-a.

Összességében a kiegyezéstől (1867) a nagy háborúig tartó modernizációs (terület- és településfejlesztési) folyamat ugyan javította a régió gazdaságföldrajzi helyzetét, kapcsolatrendszerét, de nem változtatta meg periférijellegét, a megelőző korokból átöröklött versenyhátrányát. Mindennek következtében az *Északkeleti-Felföld a 20. század elején a történelmi Magyarország legelmaradottabb gazdasági régiója volt.*

2. táblázat. Ruténföld gabonatermelése 1864-ben

| Megye | Összesen (hl) | A gabonatermelés százalékos megoszlása | | | | | |
|-----------|---------------|--|------|------|------|-------|----------|
| | | Búza | Rozs | Árpa | Zab | Köles | Kukorica |
| Bereg | 36 988 | 25,8 | 41,0 | 2,1 | 13,9 | 2,4 | 15,1 |
| Máramaros | 123 003 | 8,9 | 8,2 | 2,7 | 30,9 | - | 49,3 |
| Ugocsa | 137 535 | 30,3 | 24,3 | 1,0 | 15,1 | 0,3 | 29,0 |
| Ung | 463 423 | 17,6 | 52,8 | 5,9 | 16,4 | 0,3 | 7,0 |
| Összesen | 1 160 949 | 21,3 | 40,2 | 3,5 | 16,8 | 1,1 | 17,1 |

Forrás: Benda Gy. (1973)

3. táblázat. Ruténföld földhasznosítása 1865-ben

| Megye | Terület (hektár) | Az összes terület megoszlása (%) | | | | | | 1 ha-ra jutó tiszta jövedelem pengő pénzben (Ft)* |
|-----------|------------------|----------------------------------|------|------|-------|-------|------------------|---|
| | | szántó | gyep | erdő | szőlő | nádas | haszonvehetetlen | |
| Bereg | 373 193 | 21,8 | 23,2 | 45,2 | 0,7 | 0,1 | 9,0 | 1,9 |
| Máramaros | 968 442 | 8,1 | 22,8 | 62,9 | - | - | 6,2 | 0,8 |
| Ugocsa | 119 042 | 32,0 | 23,8 | 33,9 | 0,5 | - | 10,5 | 2,7 |
| Ung | 319 246 | 20,7 | 22,4 | 51,7 | 0,3 | - | 4,9 | 1,8 |
| Összesen | 1 779 923 | 14,9 | 22,9 | 55,2 | 0,2 | - | 6,8 | 1,3 |

Forrás: Magyarország művelési ágak szerinti terjedelme és földjövedelme. Buda, 1865.

4. táblázat A ruténföldi megyék erdőgazdasága 1895-ben

| Megye | Összes erdő (hektár) | Erdő magassági szintek szerint (%) | | | Az erdő fanelemek szerint (%) | | | A megye erdő sűrűsége (%) |
|-----------|----------------------|------------------------------------|-------------|--------------|-------------------------------|---------------|-------|---------------------------|
| | | 200 m alatt | 200 – 600 m | 600 m felett | tölgy | bükk és egyéb | fenyő | |
| Bereg | 146 156 | 15 | 5 | 80 | 26,8 | 6,7 | 5,5 | 39 |
| Máramaros | 533 023 | - | 15 | 85 | 4,6 | 58,9 | 36,5 | 55 |
| Ugocsa | 26 982 | 20 | 50 | 30 | 41,7 | 58,3 | - | 21 |
| Ung | 148 972 | 2 | 13 | 85 | 12,8 | 77,6 | 9,6 | 39 |

Forrás: A Magyar Korona országainak mezőgazdasági statisztikája I. rész. Budapest, 1897

4. táblázat. Ruténföld gyümölcsfa-állománya 1895-ben

| Megye | Alma | Körte | Cseresznye | Megye | Barack | Szilva | Egyéb | Összesen |
|---------------|---------|---------|------------|--------|--------|-----------|---------|-----------|
| Bereg | 126 450 | 17 146 | 27 547 | 15 249 | 17 436 | 674 597 | 85 859 | 1 004 284 |
| Máramaros | 260 177 | 65 069 | 18 752 | 13 377 | 9 403 | 635 498 | 20 717 | 1 031 993 |
| Ugocsa | 52 050 | 20 965 | 11 491 | 16 080 | 26 902 | 367 747 | 52 172 | 553 407 |
| Ung | 68 195 | 40 949 | 11 602 | 6 078 | 10 599 | 216 566 | 41 390 | 395 379 |
| Összesen | 506 872 | 190 129 | 69 392 | 50 784 | 64 340 | 1 894 408 | 209 138 | 2 985 063 |
| Megoszlás (%) | 17 | 6,4 | 2,3 | 1,7 | 2,1 | 63,5 | 7 | 100 |

Forrás: A Magyar Korona országainak mezőgazdasági statisztikája I. rész. Budapest, 1897

6. táblázat. A ruténföldi megyék állatállománya 1895-ben

| Megye | Szarvasmarha | Ló | Szamár és öszvér | Sertés | Juh | Kecske |
|-----------|--------------|--------|------------------|--------|---------|--------|
| Bereg | 58 628 | 12 468 | 16 | 36 650 | 23 356 | 2 721 |
| Máramaros | 106 781 | 14 606 | 61 | 27 218 | 158 955 | 11 439 |
| Ugocsa | 30 379 | 5 956 | 23 | 13 909 | 18 505 | 3 077 |
| Ung | 52 322 | 10 881 | 35 | 19 408 | 12 061 | 1 689 |
| Összesen | 248 410 | 43 911 | 135 | 97 185 | 212 877 | 18 926 |

Forrás: A Magyar Korona országainak mezőgazdasági statisztikája I. rész. Budapest, 1897

IRODALOM

- BARANYI B. (szerk.) (2009): Kárpátalja. A Kárpát-medence régiói 11. – MTA RKK, Dialóg Campus Kiadó. Pécs–Budapest., 540 p.
- BENDA GY. (1973): Statisztikai adatok a magyar mezőgazdaság történetéhez 1767–1867. – Központi Statisztikai Hivatal Könyvtár és Dokumentációs Szolgálat. Budapest, 457 p.
- BOROS L. (1999): Kárpátalja szőlő- és borgazdaságának történeti földrajza. – In: Boros László (szerk.): Kárpátalja. Észak- és Kelet-Magyarországi Földrajzi Évkönyv 6. Nyíregyháza, pp.115–130.
- BULLA B. – MENDÖL T. (1947): A Kárpát-medence földrajza. – Egyetemi Nyomda, Budapest, 611 p.
- CSÜLLÖG G. (2004): A középkori Magyarország térszerkezete. – Földrajzi Közlemények 125. 1–4. pp. 109–129.
- CSÜLLÖG G. (2011): A Felvidék történeti régiói. – Közép-Európai Közlemények 4. 1. pp.122–131.
- CSÜLLÖG G. – FRISNYÁK S. – TAMÁS L. (2014): Történeti tájtipusok a Kárpát-medencében (11–16. század). – Történeti Földrajzi Közlemények. 2. 1–2. pp. 1–10.
- CSÜLLÖG G. – FRISNYÁK S. – TAMÁS L. (2015): A Kárpát-medence tájhasználat a 16–17. században. – Történeti Földrajzi Közlemények. 3. 1. pp. 205–234.
- CSÜLLÖG G. – FRISNYÁK S. – TAMÁS L. (2018): Történeti tájtipusok a Kárpát-medencében a 11–16. században. – In: Kocsis Károly (főszerk.):

- Magyarország Nemzeti Atlasza. Természeti környezet. MTA Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földrajztudományi Intézet. Budapest, pp. 112–113, p.116.
- CSÜLLÖG G. – HORVÁTH G. (2017): Állami, migrációs és vallási terek változásai a 16-17. századi Kárpát-medencében. – In: Frisnyák Sándor – Gál András – Kókai Sándor (szerk.): A Kárpát-medence történeti vallásföldrajza 2. Nyíregyháza–Szerencs, pp. 87–95.
- DEMETER G. – SZULOVSKY J. (szerk.) (2018): Területi egyenlőtlenségek nyomában a történeti Magyarországon. Módszerek és megközelítések. – MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont és a Debreceni Egyetem Társadalomföldrajzi és Településfejlesztési Tanszéke. Budapest–Debrecen, 338 p.
- DÓKA K. (1987): A vízimunkálatok irányítása és jelentősége az ország gazdasági életében (1772–1918). – Mezőgazdasági Ügyvitelszervezési Iroda, Budapest, 384 p.
- DÖVÉNYI Z. (főszerk.) (2012): A Kárpát-medence földrajza. – Akadémiai Kiadó, Budapest, 352 p.
- FALLER G. – KUN B. – ZSÁMBOKI L. (szerk.) (1997): A magyar bányászat története I. – Országos Magyar Bányászati és Kohászati Egyesület, Budapest, 695 p.
- FRISNYÁK S. (1996): Az Árpád-kori Magyarország gazdaságföldrajza. – Földrajzi Közlemények 120. 2–3. pp. 119–135.
- FRISNYÁK S. (1996): Kárpátalja gazdasági térszerkezete a 18–19. században. – In: Boros László (szerk.): Kárpátalja. Észak- és Kelet-Magyarországi Földrajzi Évkönyv 6. Nyíregyháza, pp. 101-114.
- FRISNYÁK S. (2004): Adalékok Kárpátalja történeti földrajzához (18–19. század). – In: Frisnyák Sándor: A kultúrtáj kialakulása a Kárpát-medencében. Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszéke. Nyíregyháza. 173–188.
- FRISNYÁK S. (2013): A tájhasználat és gazdasági térszervezés a középkori Magyarországon. – Közép-Európai Közlemények. 6. 1–2. 168–179.
- FRISNYÁK S. – CSÜLLÖG G. – TAMÁS L. (2017): A kultúrtáj magterületei és terjedési irányai a Kárpát-medencében. – Történeti Földrajzi Közlemények 5. 3–4. 62–75.
- ILYÉS Z. (1999): Kárpátalja németiségének településtörténete. – In: Boros László (szerk.): Kárpátalja. Észak- és Kelet-Magyarországi Földrajzi Évkönyv 6. Nyíregyháza. 85–94.
- KOCSIS K. (1999): Az etnikai térszerkezet átalakulása Kárpátalja mai területén az elmúlt fél évezredben. – In: Boros László (szerk.): Kárpátalja. Észak- és Kelet-Magyarországi Földrajzi Évkönyv 6. Nyíregyháza. 75–83.
- KOCSIS K. (2001): Kárpátalja mai területének etnikai térképe. – MTA Földrajztudományi Kutatóintézet. Budapest

- KOCSIS K. – TÁTRAI P. (szerk.) (2013): A Kárpát–Pannon térség változó etnikai arculata a 15. század végétől a 21. század elejéig. – CD. MTA CSFK Földrajztudományi Intézet. Budapest.
- KÓKAI S.: (1999): Bereg vármegye vonzásközpontjai és -körzetei a XIX. század közepén. – In: Boros László (szerk.): Kárpátalja. Észak- és Kelet-Magyarországi Földrajzi Évkönyv 6. Nyíregyháza. 145–157.
- LEHOCZKY T. (1881): Beregvármegye monographiája I-III. – Pollacsek Miksa Könyvnyomdája, Ungvár. 459 + 501 + 428.
- PALÁDI-KOVÁCS A. (1993): A magyarországi állattartó kultúra korszakai. – MTA Néprajzi Kutatóintézet. Budapest. 452.
- PINCZÉS Z. (1999): Kárpátalja gazdasági életének földrajzi alapjai. – In: Boros László (szerk.): Kárpátalja. Észak- és Kelet-Magyarországi Földrajzi Évkönyv 6. Nyíregyháza. 11–35.
- RÁCZ L. (2008): Magyarország környezettörténete az újkorig. – MTA Történettudományi Intézete, Budapest. 261.
- RÁCZ L. (2011): A környezettörténet genealógiája. – In: Gecsényi Lajos – Izsák Lajos (szerk.): Magyar történettudomány az ezredfordulón. Glatz Ferenc 70. születésnapjára. ELTE Eötvös Kiadó, MTA Társadalomkutató Központ. Budapest. 839–848.
- SZABADFALVI J. (1991): A sertés Magyarországon. – Kossuth Lajos Tudományegyetem Néprajzi Tanszéke. Debrecen. 201.
- SZABÓ P. (2008): Erdők és erdőgazdálkodás a középkori Magyarországon. – In: Kubinyi András – Laszlovszky József – Szabó Péter (szerk.): Gazdaság és gazdálkodás a középkori Magyarországon: gazdaságtörténet, anyagi kultúra, régészet. Martin Opitz Kiadó, Budapest. 317–339.
- VASS R. (2019): A Beregi-sík vízszabályozásának története. – Történeti Földrajzi Közlemények, 7. 1–2. 65–72.
- VIGA GY. (2007): Gazdasági kapcsolatok hagyományos formái. A Felföld és a Magyar Alföld táji kapcsolatainak néprajza. – Studia Folkloristica et Ethnographica 50. Debreceni Egyetem Néprajz Tanszéke. Debrecen. 264.
- VIGA GY. (2013): A tájak közötti gazdasági kapcsolatok néprajza. (A Felföld népeinek gazdasági kapcsolatai a 18-20. században). – Miskolci Egyetemi Kiadó. Miskolc. 238.

Statisztikai források

- Magyarország művelési ágak szerinti terjedelme és földjővedelme.* Buda, 1865.
- A Magyar Korona országainak mezőgazdasági statisztikája. 1. r. A magyar mezőgazdasági statisztika fejlődése s az 1895. évi VIII. törvényczikk alapján végrehajtott összeírás főbb eredményei községenként; Országos Magyar*

Királyi Statisztikai Hivatal; Magyar statisztikai közlemények. Ú. F. 15. – Budapest, 1897. – IV, 127, 765 p.

Bereg vármegye adóközségeinek területe és kataszteri tiszta jövedelme művelési áganként és osztályonként az 1909. évi V.T-cikk alapján végrehajtott kataszteri kiigazítás után. Budapest, 1913.

Máramaros vármegye adóközségeinek területe és kataszteri tiszta jövedelme művelési áganként és osztályonként az 1909. évi V.T-cikk alapján végrehajtott kataszteri kiigazítás után. Budapest, 1913.

Ugocsa vármegye adóközségeinek területe és kataszteri tiszta jövedelme művelési áganként és osztályonként az 1909. évi V.T-cikk alapján végrehajtott kataszteri kiigazítás után. Budapest, 1913.

Ung vármegye adóközségeinek területe és kataszteri tiszta jövedelme az 1909. évi V.T-cikk alapján végrehajtott kataszteri kiigazítás után. Budapest, 1914.

A MOHÁCSI TERASZOS SÍK DOMBORZATI ÉS VÍZRAJZI VISZONYAI, VALAMINT EZEK SZEREPE A MOHÁCSI CSATA HELYÉNEK PONTOSÍTÁSÁBAN

**GYENIZSE PÉTER – LÓCZY DÉNES – VARGA GÁBOR – PAP NORBERT –
KITANICS MÁTÉ – SZALAI GÁBOR – MORVA TAMÁS – NÉMETH GERGŐ**

MORPHOLOGICAL AND HYDROGRAPHIC CONDITIONS OF THE TERRACED PLANE OF MOHÁCS AND THEIR ROLE IN THE LOCALIZATION OF THE BATTLE OF MOHÁCS'S SITE

On 29 August 1526 the armies of the Kingdom of Hungary were defeated by the Ottoman armies on the Mohács plain. However, the Mohács plain is quite extensive and the exact location of the battle's center has not yet been determined. With the help of our geomorphological and hydrographic studies we want to help to solve this problem. We performed watershed analysis with QGIS software. We proved that the phenomena seen by István Brodarics in 1526 and by István Gerlach in 1573 were visible only in the vicinity of current Sátorhely village, but not in the western part of the plain (closer to the hills). We have identified an old, dry riverbed on satellite imagery. We believe it is the "great ditch" which was mentioned in a settlement boundary survey in 1338. According to historical documents the Hungarian army was located north of a similar-looking ditch in 1526. Using 18–20 century maps and 21st century satellite imagery we localized former wet, swampy areas which were not suitable for staging a battle. Based on the geomorphological and hydrographic features as well as historical information we claim that the battle took place in the area to the east and south of the current Sátorhely village.

1. BEVEZETÉS, CÉLKITŰZÉS

1526. augusztus 29-én a Magyar Királyság II. Lajos király vezette hadserege döntő vereséget szenvedett el az Oszmán Birodalom I. Szulejmán szultán vezette hadaitól a Mohácsi teraszos síkon. Ez az esemény meghatározó politikai és gazdasági jelentőséggel bír hazánkra az elkövetkező évszázadokban. Az említett

síkság azonban meglehetősen nagy kiterjedésű és a csata pontos helyszíne máig nincs meghatározva.

Ez a tanulmány a mohácsi csata multidiszciplináris kutatásának keretében készült, ezért nem egyszerűen csak a Mohácsi teraszos sík hagyományos vízföldrajzi leírása a célja, hanem elsősorban azon domborzati és hidrológiai elemek vizsgálata, melyek hatással lehettek az ütközetre is.

A tanulmányban a szakirodalmak feldolgozásán túl kiemelt szerepet kaptak az elmúlt évszázadokban készült szövegek és térképek elemzése, valamint a geoinformatikai eszközök (QGIS szoftver), melyek segítségével elemeztük a topográfiai térképeket, légi- és műholdfelvételeket, valamint a digitális domborzati modelleket. Terepbejárásokkal ellenőriztük és pontosítottuk az említett forrásokon alapuló következtetéseinket.

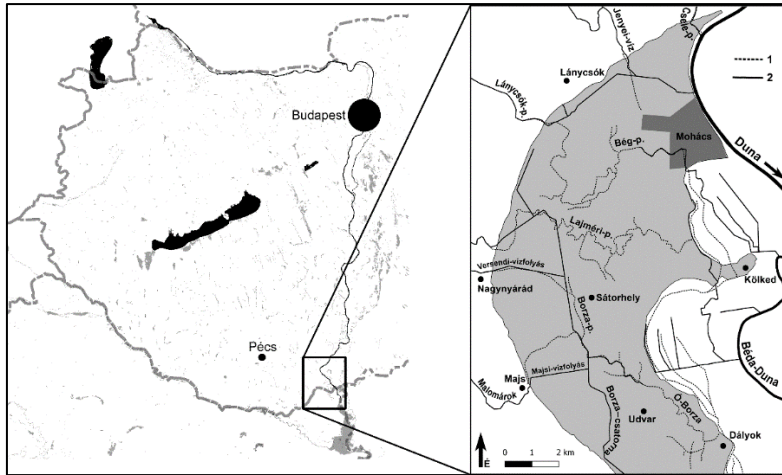
Célunk olyan megfigyelések és elemzések elvégzése volt, amelyek kiegészíthetik a mohácsi csatára vonatkozó eddigi ismereteinket és segítenek pontosítani a csata helyszínét.

2. A VIZSGÁLT KISTÁJ LEHATÁROLÁSA

A mohácsi csata helyszínét minden kutató a Mohácsi-terasz, Mohácsi teraszos sík, vagy párkánysík, továbbiakban egyszerűen csak Mohácsi-sík néven emlegetett területre teszi. Ezen belül is az ármentes teraszra, bár a pontos helyéről ma is viták folynak. Ezért természetföldrajzi vizsgálataink során főleg erre a kistájra koncentrálnak.

A Mohácsi-sík neve és lehatárolása a szakirodalomban némileg változott az elmúlt egy-két évtizedben is. Hajdú-Moharos József és Hevesi Attila *A Kárpát-Pannon térség tájtagolódása* című 1997-es könyvfejezetükben tájokról írtak (*Hajdú-Moharos J. – Hevesi A. 1997*). Az itt Mohácsi-terasznak nevezett területet és a Mohácsi-szigetet kistájrészetnek nevezik, amelyeket a Baranyai-Duna-sík nevű kistáj foglal magába (mely átnyúlik Horvátországba, a Dráva torkolatáig). Megjegyezzük, hogy ez a mű a tájhatárokat a mesterségesen meghúzott országhatáron túl is megrajzolja.

A Dövényi Zoltán által szerkesztett Magyarország kistájainak katasztere (2010) kistájnak tekinti a bennünket érdeklő két területet (Mohácsi teraszos sík, Mohácsi-sziget). (*Dövényi Z. 2010*)



1. ábra A vizsgált terület elhelyezkedése hazánkban, valamint a Mohácsi-sík északi részének települései és kisvízfolyásai

1 = a vízfolyások kanalizálás előtti nyomvonala, ma szárazmedrek; 2 = csatornázott vízfolyások; szürke terület = ármentes terasz (szerk.: Gyenizse P.)

A 2018-ban megjelent Magyarország Nemzeti Atlaszának Tájak című fejezete szerint a vizsgált terület a Duna-Tisza-medence nagytájon, az Alföld nagytájrészet Duna menti síkvidékéhez (középtáj) tartozik, azon belül a Csepel-Mohácsi-síkság kistájcsoportha (Csorba P. et al. 2018). A Mohácsi-sík néven szereplő kistáj eszerint az osztályozás szerint magában foglalja a Mohácsi-szigetet is.

3. A MOHÁCSI-SÍK KÖRNYÉKÉNEK MORFOLÓGIAI SZINTJEI

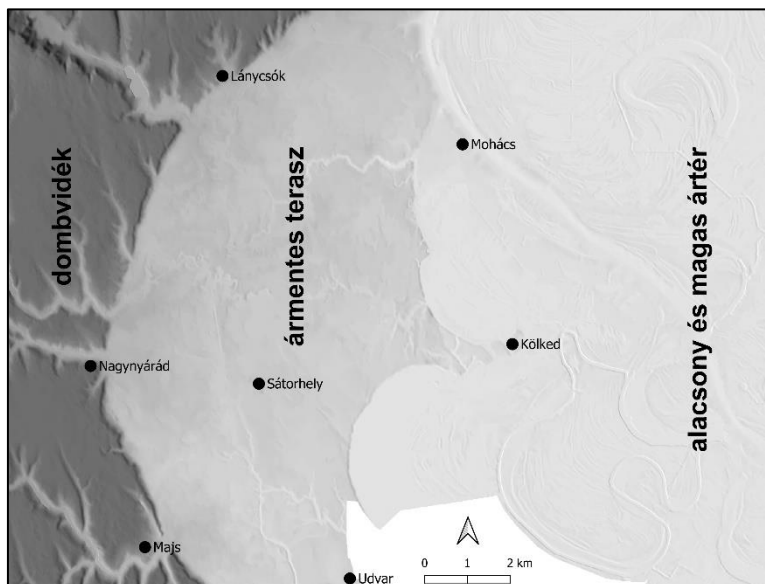
A Mohácsi-síkon és közvetlen környezetében négy magassági szintet különíthetünk el, melyek geomorfológiai jellemzői sokban eltérnek egymástól (2. ábra):

- az alacsony ártér,
- a magas ártér,
- az ármentes terasz, amelyre ezen dolgozatunkban leginkább koncentrálnunk,
- és a Mohácsi-síkot keretező dombvidéki terület.
- **Alacsony ártérnek** nevezzük területünkön a Duna 0 pontja (Mohácsnál 79,195 méter tengerszintfeletti magasság)¹ fölött 5–6 méterrel magasabban elhelyezkedő, tehát mintegy 84–85 méteres

¹ <https://www.vizugy.hu>

tengerszint feletti magasságú területeket. Ezt a szintet – az ármentesítés előtt – már a középvíznél kissé magasabb vízállásnál is előntötte a Duna, tehát csak alacsony vízállásnál kerül szárazra. Kialakulásának kora az újholocén.

- Az antropogén eredetű fiatal morotvák jellemzőek erre a szintre, amelyek a folyószabályozás eredményeként alakultak ki, és ma állandó vagy időszakos tavakat képeznek. A természetes lefűződésű formák szerepe viszonylag alárendelt (Lovász Gy. 1977).



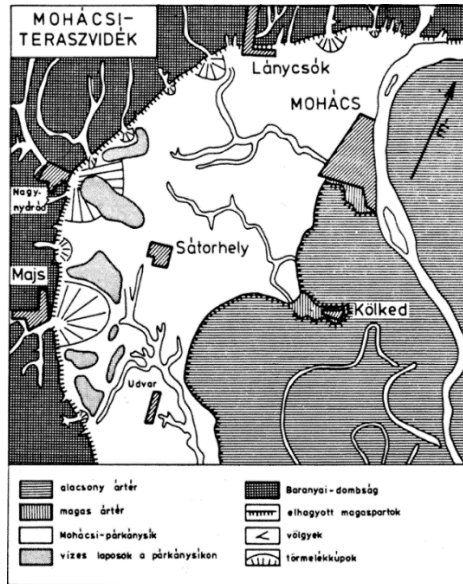
2. ábra A Mohácsi-sík és környéke geomorfológiai szintjei
(szerk.: Gyenizse P.)

Az elmúlt évszázadok térképeinek tanúsága szerint az alacsony árteret többnyire mocsaras, nádas, vízállásos területek borították. Mind a Mohácsi-Duna keleti, mind nyugati oldalán megtaláljuk. Jellemző gazdálkodási forma volt a fokokhoz köthető halászat és a gyűjtögetés. Magasabb részeit a nyári időszakban legelőként hasznosították. A szabályozások előtt szállásokat nem létesítettek ezeken a mélyen fekvő részekben (Lehmann A. 1974a).

A **magas ártéri szintet** a Duna 0 pontja fölé 8–9 méterre, azaz 87–88 méteres tengerszint feletti magasságra emelkedő térszínek alkotják. Ide már csak a nagyobb árvizek idején kerülhetett víz. Az ártér magasabb szintje kisebb-nagyobb foltokban figyelhető meg a Mohácstól délre fekvő területeken a holtágak

belső oldalán, ahol hatalmas ártéri erdők települtek rájuk, mint pl. a Béda-erdő és a Bók-erdő (Lehmann A. 1974a). A magas ártéri homokos felszínen számos morotva található. Az e formák közötti homokos hátakat gyakran megmozgatta az óholocén defláció. (Lovász Gy. 1977).

A magas ártértől karakteres peremmel válik el a 90–100 méter tengerszint feletti magasságban fekvő, **ármentes teraszfelszín**, ami a Dunától, illetve az ártértől több kilométer szélesen húzódik nyugat felé a Bár–Lánycsók–Nagynyárád–Majs–Buziglica félköríves dombvonulatig. Az újpleisztocénban az itteni pannon tábla a félköríves vonal mentén megsüllyedt. A fűrési adatok szerint erre a szürke agyagból felépült felszínére rakta le az ősi Duna először a 6–10 méter vastag homokos kavicsból, majd e fölé a 10–12 méter vastag folyami homokból, végül 9–12 méter vastagságú nem típusos lösz álló hordalékát. Ezután, az óholocénban ismét süllyedő szigeti területek hatására bevágta medrét a hajdani üledékébe, oldalazó mozgással létrehozva az ármentes teraszt keletről határoló 6–7 méter relatív magasságú peremet, amely előterében ma is megfigyelhetők az egykori folyóvölgyek mélyebb, vízállásos területei (Pécsi M. 1967).



3. ábra A Mohácsi-sík északi részének geomorfológiai térképe (Gábris Gy. 1980)

Az ártéri területek esetében jól észrevehető egy keletről nyugat felé való magasság csökkenés, pl. a Vizslaki-réten, vagy a Mohács és Kölked közötti öblözetben. Gábris Gyula hasonló jelenséget említett a domság és az ármentes

terasz találkozásánál is és ezzel magyarázza a dombsági térszín előterében a patakok hordalékkúpja közötti mocsaras foltok keletkezését (Gábris Gy. 1980). Szerinte a dombság felszínéről érkező patakok vonalas eróziójának hatására a magasparton széles völgykapuk keletkeztek (3. ábra), amelyek előtt a völgyből kihordott anyagból lapos hordalékkúpok (az ábrán törmelékkúpként szerepelnek) épültek fel. A hordalékkúpok kisebb-nagyobb szakaszon feltöltötték a dombsági perem előtt elhelyezkedő régi mélyedést, így azt – egymástól elzárt – apróbb-nagyobb vizenyős, mocsaras-nádas foltok sorozatává alakították át.

Az ármentes, jó termőképességű talajjal borított teraszt ma már főleg szántóföldi művelésre használják. A korábbi évszázadok térképein azonban megfigyelhetjük, hogy a löszös teraszt átszelő kisebb patakok sekély völgyeiben vízállásos, nedves területek voltak, melyeket korábban főleg legelőként hasznosítottak. A patakok szabályozása révén a mocsaras helyek kiterjedése mára jelentősen lecsökkent. Az ármentes teraszon futottak a környék fontosabb útvonalai is, mint a Duna menti évezredes hadiút is, melyeken a közlekedést csak a vizenyős patakmedrek zavarták meg (T. Mérey K. 2004).

A teraszt szegélyező dombvidék. Az előzőektől teljesen eltérő arculatú, merőben más felszíni sajátosságokkal rendelkező, más felépítésű és más genetikájú területtel találkozunk a teraszszintet északnyugaton, nyugaton és délnyugaton félkörívesen lezáró dombvidéki területen (melynek déli része inkább hordalékkúpsíkságnak tekinthető). Ennek az ármentes teraszhoz viszonyított relatív magasságkülönbsége északon 60–70 méter, Nagynyárád-Majs térségében kb. 30 méter, Buziglicánál viszont már csak 15 méter.

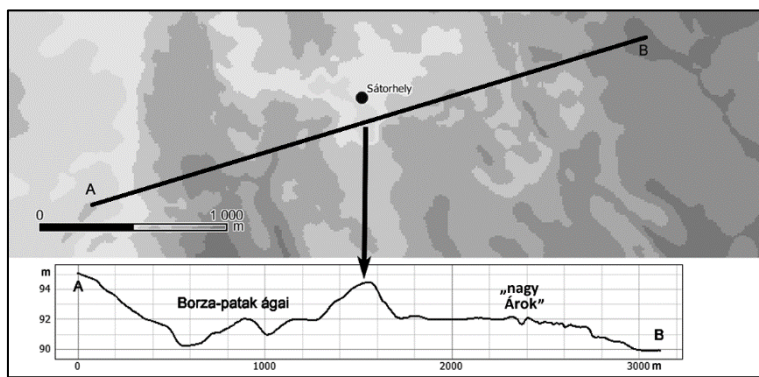
3.1. Mikrodomborzat és beláthatóságmodellezés

Nagyrészt a vizek munkája, kisebb részben a szél felszínformáló hatására néhány méter magasságkülönbségű mikrodomborzati formák alakultak ki az ármentes teraszon. Ezek lehetnek negatív formák (sokszor vízállásos, belvizes területek) és lehetnek pozitív formák is. Ilyen pozitív forma például Mohácstól délnyugatra, a Mohács-Nagynyárádi út (ma földes út) mellett fekvő Látóhegy, vagy Látó-högy nevű kiemelkedés. „Magasan fekvő kies hely; nevét hagyományilag onnan vette, hogy róla messze lehet látni. ... Találni rajta és körülötte téglákat, amelyek oda mutatnak, hogy itt valaha épület és út volt.”, illetve „Onnan láthatod az egész mezőt.” (Pesti J. 1982) A szintvonalas térképeken jól látszik, hogy a Látóhegy teteje csak 4–4,5 méterrel emelkedik a környező térszínnek fölé. Tehát, a helyben lakó emberek jól ismerték a terület mikrodomborzatát és a minimális bemélyedések és kiemelkedések megjelentek a térszemléletükben, közlekedési és gazdálkodási szokásaikban.

A síkságokon letelepedésre általában a víz közeli, de ár- és belvízmentes térszínüket részesítették előnyben az ott élő népek. Ilyen volt az említett Látóhegy, de ilyen a Sátorhelyi-hát is (4. ábra). Az ármentes terasz a középső

szakaszán kb. 10 kilométerre szélesedik ki, amelynek nagyjából a közepén fekszik a Sátorhelyi-hát, de a környéken más kiemelkedések is megfigyelhetők.

A terasz felszínén kialakult kitűnő, csernozjom jellegű talajokon intenzív szántóföldi művelés folyik, ennek megfelelően a talajmunkálatok és a csapadékvíz elegyengető hatása fokozottan érvényesül. A 20. században megjelenő nagygépes, nagytáblás szántóföldi művelés a kisebb kiemelkedések és mélyedések elszántásával egyre inkább elsimítja a terasz felszínét, csökkentve, eltüntetve a korábbi évszázadokban rendkívül fontos mikrodomborzati különbségeket.



4. ábra A Sátorhelyi-hát magassági metszete
(szerk. Gyenizse Péter)

A mikro- és makrodomborzati adottságok befolyásolják egy terület beláthatóságát, ami sok esetben, például egy csata során is nagy jelentőséggel bírhat. A mohácsi csata kapcsán és a későbbi években is olvashatunk olyan beszámolókat, melyek fontos információkat tartalmaznak a mohácsi csatátér beláthatóságára vonatkozólag. Geoinformatikai szoftverekkel, domborzatmodellek felhasználásával modelleztük a korabeli leírásokban szereplő hadászati helyzeteket és objektumokat. Ezeket a QGIS szoftver Visibility analysis moduljával számoltuk ki, melyet Zoran Čučković írt.²

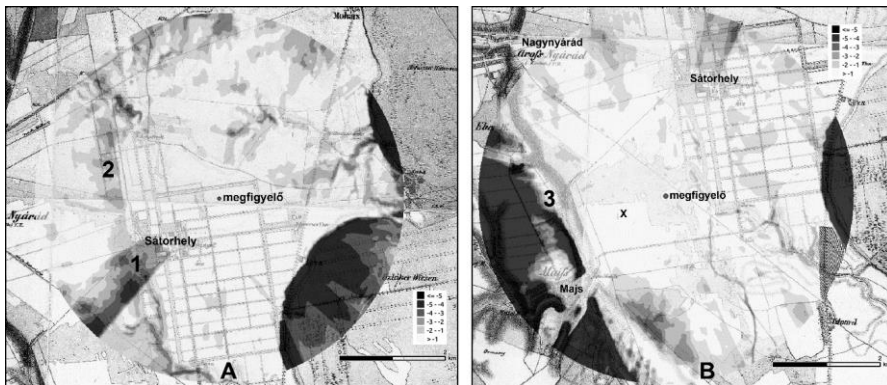
A sereget övező dombok megjelenése Brodarics István leírásában (1526). Brodarics István püspök II. Lajos magyar király kancellárjaként vett részt a csatában. Az egyik legrészletesebb leírást tőle olvashatjuk az Igaz leírás a magyaroknak a törökökkel Mohácsnál vívott csatájáról című művében³, amiben a táj látványa is megjelenik: „*Velünk szemben hosszan elnyúló domb feküdt, mint valami színpad, e mögött volt a török császár tábora; a domb legalján egy kis*

² <https://landscapearchaeology.org/2018/depth-below-horizon/> (2021. 10. 20.)

³ Brodarics István: Igaz leírás a magyaroknak a törökökkel Mohácsnál vívott csatájáról. <http://mek.oszk.hu/05800/05872/html/gmbrodarics0002.html> (2021. 10. 24.)

falu templommal, neve Földvár. Itt állította fel az ellenség az ágyúkat. Később, a küzdelem vége felé saját szemünkkel láttuk, hogy ez a hely tele volt ellenséges katonasággal, jobbára azokkal, akiket janicsároknak neveznek. Ami hely csak volt a falu kunyhói mögött, mind hosszú sorokban tartották elfoglalva.” ... „Így álltunk és vártunk, és a nap már délutánba hajolt, amikor az ellenség hadai abban a völgyben, mely tőlünk jobbra, a dombok alatt terült el, csendesen megindultak, csak a lándzsák hegyei árulták el, és a Barát kitalálta, mit jelentsen ez: vagy táborunk széttűzésára, vagy bekerítésére törekszenek.”

A leírás szerint egyrészt a magyar sereggel szemben volt egy kiemelkedés, ami valamennyire alkalmas volt az oszmán tábor eltakarására. Másrészt a magyar seregnek jobb kéz felé húzódott egy dombsor, ami a török lovasságot részben kitakarta, de nem teljesen, azaz egy alacsony kiemelkedésről van szó.



5. ábra Lovas megfigyelő által belátott területek a mai Sátorhely és Majs előterében

(Gyenyisz P. et al. 2019) Magyarázata a szövegben olvasható.

A modellezés során a QGIS Depth below horizon moduljával kiszámítottuk a két feltételezett csatahelyszínen (Majs keleti előterében, ill. Sátorhelytől kelet-délkeletre) álló magyar megfigyelő (Brodarics) által belátott területet, továbbá a tereptárgyak által kitakart, nem látható területek látóhatár alatti mélységét is. A számítás során a megfigyelő (magyar lovas katona) szemmagasságát 2,5 méterre állítottuk be. Az 5. ábrán a Második Katonai Felmérés térképére vetítve látjuk a számítás eredményét a Sátorhely közelében, illetve Majs közelében feltételezett csatatéren. Az 5. ábra A részén látszik, hogy amennyiben a megfigyelő Sátorhelytől északkeletre helyezkedett el (a klasszikus csatatér elmélet szerint), akkor a sátorhelyi kiemelkedés el tudta takarni az oszmán sereg és tábor egy részét, mivel mögötte 2–5 méter magas tárgyak sem látszottak (1-es számmal jelölt rész). Amennyiben ugyanerről a megfigyelőhelyről jobb kéz felé nézett a megfigyelő (azaz nyugat felé), akkor ott egy alacsony, észak-dél irányú

kiemelkedés takarta el a Borza-patak völgyét (2-es számmal jelölt rész). Ha ott vonult észak felé egy lovas csapat, akkor azok alsó, 1–3 méter magas részét eltakarta a domb, tehát igaz lehet Brodarics leírása, hogy „*csak a lándzsák hegyei árulták el*” őket.

A régészek és hadtörténészek az elmúlt évtizedben Földvár falut (és ezzel együtt a csata központi területét) egy olyan középkori településmaradvánnyal azonosítják, amely Majstól és a dombság peremétől kelet-északkeleti irányban fekszik (B ábra X jel). Amennyiben lovas megfigyelőnk ezen elpusztult falutól kelet-északkeletre tesszük, akkor óriási magasságkülönbségeket találunk a dombsági területen. A majsi völgyek és a dombság pereme olyan mértékben (akár 10–15 méter különbséggel) takarja el a mögötte fekvő területeket, hogy onnan nem látszik ki a vonuló lovasok lándzsája (3-as szám melletti sötét területek).

A Pécs melletti hegyek látványa a csatáról (1573). Az utolsó 16. századi szemtanú Gerlach István (Stephan), aki Ungnad Dávid báró követ lelkészeként utazott Konstantinápolyba 1573-ban. A tájra vonatkozó leírását Szalay László Adalékok a magyar nemzet történetéhez a XVI-dik században című 1859-es könyvében⁴ olvashatjuk az Utazás Pozsonyból Nándorfehérvárra a Dunán 1573-ban fejezetben: „*Nemsokára Mohács nevű mezővároshoz jöttünk; s lévén még időnk, nagyságos uram és én jó fél mérföldre, hintón mentünk azon helyre, hol a Magyarországon lakott utolsó király, Lajos, s vele harminczötezer embere, háromszáz-ezer törökkel megütközött, megveretett, és elveszett. Ezen mező most részben pusztá, részben szántóföld. Ottlétünkör hullámoztak a kalászkok. Még láthatni az árkokat, hol az ágyuk állottak, s hová a halottakat temették. Látunk innen négy mérföldnyi távolságra egy magas hegyet, merre Pécs fekszik, s azon túl Mohácshoz hét mérföldre Sziget.*”

Gerlach István szerint tehát a csatáról egyértelműen látszottak a Pécs irányában fekvő hegyek. Kérdés, persze, hogy melyik mecseki hegycsúcsokra gondolt. Ha szó szerint értelmezzük írását, akkor a Pécs melletti Tubes és Misina csúcsok jöhetnek szóba, ha viszont tágabban, akkor akár a Zengőre és a Hármashegyre is érthetjük az utalást. Azonban azok kissé más irányban, Pécsvárad mellett fekszenek. A 6. ábrán sötétebb árnyalattal jelöltük azokat a területeket, ahonnan egy 1,7 m magas megfigyelő a dombság takarása miatt nem láthatja a Mecsek egy-egy hegycsúcsát. Megállapítható, hogy ha szorosan értelmezzük Gerlach István leírását, és így csak a Tubest és a Misinát vizsgáljuk,

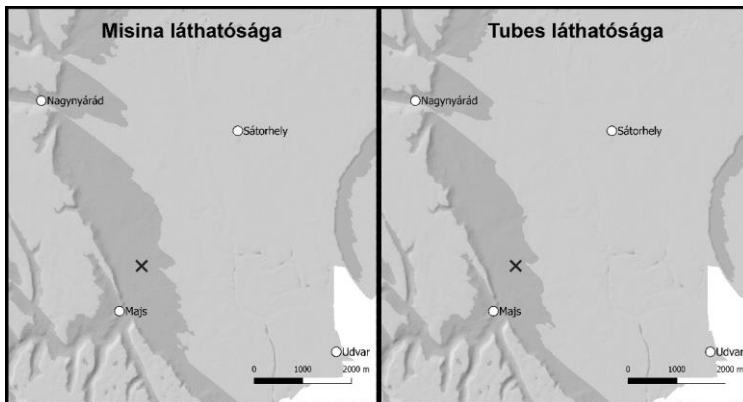
⁴ Utazás Pozsonyból Nándorfehérvárra a Dunán 1573-ban. In: Szalay László: Adalékok a magyar nemzet történetéhez a XVI-dik században, Kiadja Ráth Mór, Pest, 1859. 222–223.

https://adtplus.arcanum.hu/hu/view/Books_04_TorokkorErdelyiFejedelemség_0230_Adalekok_a_Magyar_nemzet_tortenetehez_a_XVI_173/?query=Utaz%C3%A1s%20Pozsonyb%C3%B3l%20N%C3%A1ndorfeh%C3%A9rv%C3%A1rra%20a%20Dun%C3%A1n%201573-ban&pg=216&layout=s (2021. 10. 24.)

akkor azok csak a mai Sátorhely környékéről látszódhattak és a Majs melletti elpusztult településtől (az ábrán ×-el jelölve) nem. Ha esetleg a dombsági perem tetejét kifejllett (20–30 méter magas) erdők borították a vizsgált időpontban, akkor tovább csökkentették a hegyek megpillantásának az esélyét a Majs előterében fekvő egykori falutól nézve.

4. A MOHÁCSI-SÍK VÍZRAJZA ÉS ANNAK HATÁSA A MOHÁCSI CSATÁRA

Mohácstól délre a magas és alacsony árterek jelentősen kiszélesednek a Duna és az ármentes terasz között. A Duna nyugati oldalán fekvő mocsaras öbölzetek szabályozások előtti, 19. század eleji állapotának szemléletes leírását olvashatjuk T. Mérey Klára művében (T. Mérey K. 2007): „A mohácsi és a kölkedi mocsár Mohácsnál kezdődik és Izsépig tart. Ez nagyrészt vizes rétekből áll, amelyeket káka és nád nőtt be. Kis tócsákkal van tele és vizesárvok tagolják. A közepén van egy szárazabb terület, ahol kis magaslaton Kölked falu áll. Ennek csak a szélein van kis kaszálható rész. Ezt a mocsarat a Duna esetenként teljesen elönti. Csak aszályos nyarakon száradnak ki egyes részei és télen fagy be teljesen. Ez a mocsár egyébként csak két ismert úton járható, nevezetesen Mohácstól Kölkedig, és Dállyoktól Izsépig de csupán nagyon száraz időben és csak gyalog vagy könnyű közlekedési eszközökkel. Ennek a fentnevezett mocsárnak terjedelme közel egy négyszögmérföld. Ahhoz, hogy ezt a területet használhatóvá lehessen tenni, a Duna jobb partján végig gátat kell emelni, amely a legnagyobb vízállásnak és jeges árnak is ellent tudjon állni. A továbbiakban még javasolja, kanálisok, csatornák létesítését, amelyek a vizet a Czillán patakon át levezetnék. A végén megjegyzi, hogy ez a mocsár katonai szempontból teljesen használhatatlan.”



6. ábra A Pécs irányában fekvő mecseki hegycsúcsok láthatósága a Mohácsi-sík vizsgált részén

(Gyenezse P. et al. 2019). Magyarázat a szövegben olvasható.

Mivel a terület nagyszabású hadműveletre alkalmatlan volt, ezért most nem foglalkozunk vele részletesen, de megjegyezzük, hogy a mocsaras területen számos menekülő lelte halálát.

4.1. A „nagy árok” és más ősi folyómedrek

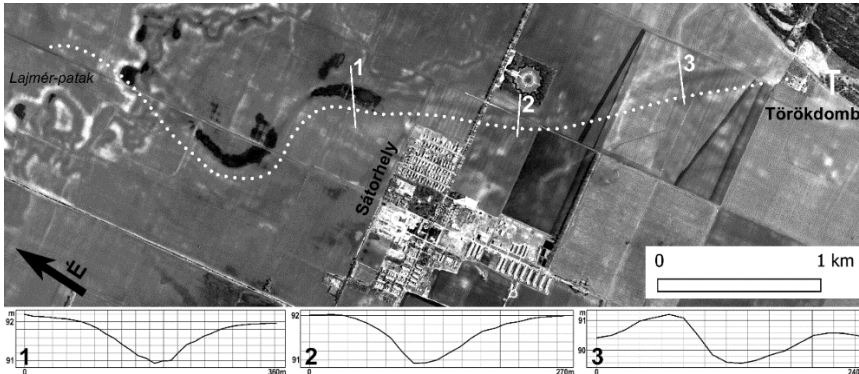
Megfelelő talajvíztartalom, növényzeti borítás és napállás esetén készített légi- és műholdfelvételeken olyan mikrodomborzati formák és talajnedvesség foltok is feltűnnek, amelyek a terepen állva alig észrevehetőek. Ilyenek például azok az ősi vízfolyásnyomok, melyek egykor a Dunáé, esetleg más nagyobb vízfolyásé lehettek. Ezek már régóta inaktívak, kiemelt helyzetben, az ármentes teraszon találhatóak.

A Mohácsi-sík ármentes teraszának anyagát az újpleisztocén, esetleg óholocén idején rakta le a Duna. A felszínét minden bizonnyal behálózták a folyó aktív ágai és morotvái, hasonló módon, mint a mai alacsony és magas ártérét. Az egykori medrek nyomai a mai patakokhoz viszonyítva kevésbé meandereznek, leginkább a mai Duna nagy ívű kanyarjaira hasonlítanak. Ebből az is következik, hogy az azokat létrehozó folyó sem volt eredetileg kisebb vízhozamú, mint a Duna, vagy annak nagyobb mellékága. A műholdképeken megfigyelhető medrek szélessége jóval kisebb (40–70 m), mint a mai Duna-főágáé (400–700 m), de tudvalevőleg a morotvák folyamatosan keskenyednek elhalásuk során (*Toonen, W. H. J. – Kleinhans, M. G. – Cohen, K. M. 2012*), ezért eredeti szélességük ennek többszöröse is lehetett (*Tamás E. A. – Kalocsa B. 2003*). Nem véletlen tehát, hogy az ősi, feltöltődött, ellaposodott formák sokáig elkerülték a kutatók figyelmét, mert terepen állva nehezen vehetőek ki.

Hosszan elnyúló, de ma már csupán 1 méter körüli behorpadásként jelentkező forma a Sátorhely falutól keletre futó paleomeder is. Véleményünk szerint nagy valószínűséggel ez lehetett a Brodarics István⁵ csatáról szóló beszámolójában említett völgy is: „*Végül azonban nemcsak a félelem, de a füst is ellepett mindent, és akadályozta a látást; ezért hadaink kénytelenek voltak nagyrészt a völgybe lemenni, ama mocsaras víz mellé, de a hátramaradottak szüntelenül bátran harcoltak az ágyúk előtt.*” Egy 1338-as határleírásban feltehetőleg ez szerepel „nagy Árok” néven, illetve Lutfi pasa beszámolójában mint a Dunától a dombságig érő mesterséges árok (*Pap et al. 2019*). A kérdéses szárazmeder jellegében erősen elüt a síkság aktív vízfolyásainak sűrűn kanyargó, meanderező medreitől. A közel 5 kilométer hosszú és kilométeres nagyságrendű, enyhe íveket leíró, 50–70 méter széles egykori meder mesterségesnek tűnhetett a helyet távolabbról szemlélő felderítők számára (7. ábra). A Brodarics-féle

⁵ Brodarics István: Igaz leírás a magyaroknak a törökökkel Mohácsnál vívott csatájáról. <http://mek.oszk.hu/05800/05872/html/gmbrodarics0002.html> (2021. 10. 24.)

leírásban a völgyben lévő mocsárról és vízről olvashatunk, ami a műholdképeken belvizes foltok formájában ma is több helyen megfigyelhető. Hogy mekkora lehetett az árok mélysége öt évszázaddal ezelőtt, a nagygépes és intenzív szántóföldi művelés megkezdése előtt? Ezt jelenleg nem tudjuk pontosan megmondani, de feltételezhetően a jelenleginél karakteresebb megjelenésű és mélyebb volt. Azonban ma már csak mérsékelt szembetűnő felszíninforma a terepen álló megfigyelő számára.



7. ábra A Sátorhely melletti fosszilis folyómeder és annak magassági metszetei
(háttér: Google Earth, szerk.: Gyenizse P.)

A kép bal felső részén az egykori Lajméri-patak sűrűn meanderező medre látható, amihez képest az ősi folyómeder sokkal nagyobb íveket ír le. Számok mutatják a domborzati modellen készített magassági metszetek helyét

Az ármentes terasz területén máshol is megfigyelhetők ehhez hasonló képződmények. Azonban ezen vonalas struktúrák térbeli eloszlása nem egyenletes. A Lajméri-pataktól délre gyakrabban, ott is inkább az ármentes terasz keleti felén fedezhetők fel. Megjelenésük általában töredékes, kevés olyan hosszan kivehető szakasz észlelhető, mint a Sátorhely melletti „nagy Árok”. Különösen sok fosszilis folyónyomot láthatunk Udvartól délre.

4.2. A csatát megnehezítő patak-árterek és más vizenyős területek lehatárolása

A Mohácsi-síkon az elmúlt évszázadokban a legjelentősebb domborzatalakító és vízrajzi hatást a patakok (Csele-patak, Jenyei-víz, Lánycsók-patak, Lajméri-vízfolyás, Borza-patak, Karasica és mellékvizei) jelentették.

Napjainkban a teraszon már csak három kisebb vízfolyás folyik keresztül. A Csele-patak északon csak rövid szakaszon vágja át magát a Dunáig. Medre többnyire mélyen bevágódott a löszös teraszfelszínbe. A Lánycsók felől érkező Bég-patak vizét, a falutól nem nagy távolságra, északkeleti irányba futó mesterséges mederrel a Jenyei-árokba vezették, és így mintegy mesterségesen

lefejezték a város belterületének délnyugati csücskén is áthaladó Bég-patak völgyét. Most mind a két, rendezett medrű patak vize a város belterületének északi szélén ömlik a Dunába. A terasz legnagyobb vízfolyása a Nagynyárád, Majs és Sátorhely közötti területen több ágból eredő Borza-patak. Ebbe vezették bele a Nagynyárádtól induló Lajméri-patak vizét is, ezért annak korábbi, Kölked felé vezető medrét beszánthatták. (Lehmann 1974; VITUKI 1962)

A Borza-patak a Mohácsi-sík ármentes teraszának leginkább meghatározó vízfolyása, mely kanyarogva szelte át a területet északnyugat-délkelet irányban. Vízugyűjtő területe 138 km², legnagyobb becsült árvízi vízhozama 37m³/s (Dövényi Z. 2010). Eredetileg két fontosabb ága volt, (1) a Nagynyárádi-völgyből érkező Versendi-vízfolyás (Malom-patak), amit tulajdonképpen Barza vagy Borza néven ismertek, és (2) a Majsi-völgyből kiérkező Malomárok (Majsi-vízfolyás). A hordalékkúpokról valószínűleg változó irányban folytak le, majd elérték a tulajdonképpeni Borza-völgyet, ahol már az egyértelműen bevágódott, kanyargó mederben délkelet felé folytak. A Duna árterét és az ott folyó Veliki Vízet Dályok település északi oldalán érte el.

Ma már teljesen más képet mutat a Borza vízrendszere. A 20. század második felében erősen kanalizálták, vizét a nagyrészt mesterséges csatornákon keresztül dél felé vezetik és Baranyakisfalud mellett torkollik a Karasicába. Felső szakaszán belevezették a Nagynyárádtól északra induló Lajméri-patak vizét, továbbá egészen Bácsfa-pusztá magasságáig minden kis vízfolyást is.

A 18. század végi Nyárádról a következőket olvashatjuk: „*A falun átfolyó patak szalagja 3-tól 6 láb szélességű és 2–3 láb mély. Lapos partjai vannak. Áradáskor elönti az utcákat. Az északi országútnál egy kőhíddal van ellátva, a többi híd fából készült. Áradás alkalmával a gyalogság egyáltalában nem, a lovasság csak veszélyekkel kelhet át rajta. A falu bejáratánál az erdők tölgy- és bükkfákkal benőttek. Rétjei a magaslati részeken szárazak, mélyebben a völgyekben mocsarasak.*” (T. Mérey K. 2004)

Majsról a 19. századi katonai szakértő feljegyezte: „*A katonai táblázat Majsnál magaslatot említ és megemlíti, hogy az áthaladás nyitott, de télen megakad az utazó.*” (T. Mérey K. 2007)

A katonai felmérési térképek és a műholdképek alapján kijelenthető, hogy a Nagynyárádi- és Majsi-völgyek kijáratá előtt felhalmozódott hordalékkúpok környéke, illetve általában a teraszfelszínnek a Baranyai dombsághoz közelebbi része nagyrészt belvizes, mocsaras, nedves volt. Az eredeti nyomvonalon futó Borza-patak ezekről a nedves területekről többnyire nem vezette le a vizet a Duna ártérre, napjainkban viszont a Borza-csatorna ezt már megteszi. Tehát a műholdképeken ma már kevesebb mocsaras, belvizes foltot lehet látni, mint amennyivel a korábbi századokban találkozhattak az ott élők egy csapadékosabb időjárás helyzetben. Megállapítható továbbá, hogy a Borza-patak völgye Sátorhelytől nyugatra-délnyugatra volt a legnagyobb szélességben

elmocsarasodva, ahol 300 méternél is szélesebb lehetett a vizenyős terület esős időben. Nem véletlenül szerepel tehát a 18. századi leírásban Sátorhelynél: „*A rétekről írva feljegyzik, hogy északi irányban mocsarasak. A Nyarad felé vezető út – mocsarak és a 'kellemetlen' rétek miatt – ugyancsak rossz.*” (T. Mérey K. 2004)

Az egykori Borza-major alatt a patak nedves ártere már csak 100–250 m körüli szélességgel rendelkezik, majd lejjebb (Dályokig) kissé bevágódik medrébe és már csak 50–100 m szélességben mutatható ki a nedves terület. Nem véletlen, hogy a Buda-Eszéki országút is itt keresztezi, nem nyugatabbra. A patakok (Lajmér, Borza) középső szakaszán való átkelés így sem lehetett egyszerű nedves időszakban, amit egy 18. századi leírás is hüen leír: „*Az eszéki országúton, a nagy mocsár közében nehéz átjutni, mert mindegyik oldalán mocsarak vannak, amelyek az úton keresztül egymásba folynak.*” (T. Mérey K. 2004)

4.3. A csata helyszínét befolyásoló mély fekvésű és vizenyős területek keresése a Mohácsi-síkon

A leírásokból tudjuk, hogy a mohácsi csatát megelőzően több hétig csapadékos időjárás volt. Ez elősegítette nem csak a Duna és a patakok kiöntését, árterének elvizesedését, de a vízfolyásoktól távolabb is kialakulhattak pangóvizes, belvízzel borított felszínek és igen sáros, „mély talajú” részek. A kiterjedt nedves, mocsaras területek gátolhatták a középkori, nehézfegyverzettel ellátott sereg mozgását és a csata lefolytatását.

A Mohácsi-síkon a terep tengerszint feletti magassága és a talajvíz szintje között szoros az összefüggés. A 90 m-es és ennél magasabb átlagmagasságú mohácsi teraszon a felszín alatt 6–9 m mélyen, míg a 85 m átlagmagasságú ártéri területeken csak 2–4 m mélyen van a talajvíz átlagos szintje, melynek az időjárástól és éghajlati sajátosságoktól függő évi járása van. Legalacsonyabb a téli hónapokban (kevés a csapadék, inkább hó esik), legmagasabb a nyár eleji időszakban. A Duna vagy a nagyobb patakok által felhalmozott homokos üledékek között előforduló vízzáró agyagrétegek viszonylag közel fekszenek a felszínhez, ezért csapadékos időjárás alkalmával gyakori a magas talajvízállás, akár belvizek, pangóvizek is létrejönnek. (Lehmann A. 1974b)

A belvízre hajlamos területek térbeli lokalizációjához először kigyűjtöttük a Pesti János által szerkesztett Baranya megye földrajzi nevei II. kötetéből (Pesti J. 1982) a mély fekvésűnek, mocsarasnak, vizenyősnek, tónak, ártérnek, náddal borított területeknek helyét és jellegzetességeit. A térképi ábrázolások alapján megállapítható, hogy várakozásainknak megfelelően a legtöbb mély fekvésű és nedves terület a Duna alacsony és magas árterén helyezkedik el. Ezen kívül több vizenyős hely kapcsolódik a Lajméri-patak völgyéhez, valamint néhány elszórt nevet találunk Mohácstól keletre, illetve Majs környékén is. A térképek és

műholdfelvételek ismeretében meglepetésként hatott, hogy Nagynyárád és Majs térségében nem jegyezték fel több mély fekvésű vagy vizenyős területet ebben a műben.

A következő lépésben térképekről és műholdfelvételekről digitalizáltuk az ármentes teraszon lévő vízállásokat, mocsaras, vizes, belvizes területeket és nedves réteket. Az utóbbiakra az ad magyarázatot, hogy a gazdák általában a mély fekvésű, nedvesebb területeket nem szántóföldnek, hanem rétnek, legelőnek, kaszálónak használták a korábbi évszázadokban. (8. ábra)

A mocsaras, vizenyős, belvizes területek felmérése és térképezése után egy tagoltabb Mohácsi-terasz tárult a szemünk elé. A mohácsi csata megvívásához szükséges nagyobb kiterjedésű, hosszabb esős időszak után is szárazabb területek a következők lehettek Mohácstól délre:

- a Bég- és Lajmér-patak köze,
- a Sátorhelytől keletre, délre fekvő térség,
- Udvar és Dályok közötti terület,
- Izsép és Hercegmárok közötti terület,
- a Karasica-árok és a Kisfaludi-patak (Branjina-patak) közötti terület.

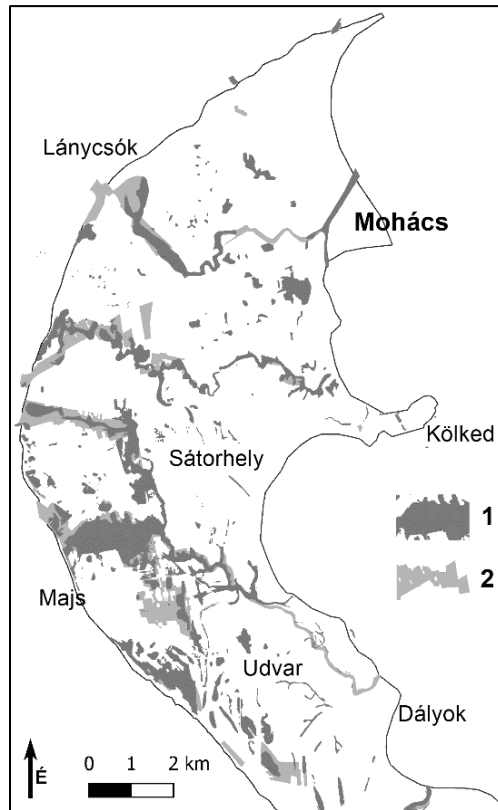
Kevésbé alkalmas a terasz nyugati, dombsághoz közeli, Lánycsóktól Buziglicáig tartó szakasza, különösen a majsi hordalékkúp környezete.

5. ÖSSZEGZÉS

Dolgozatunkban bemutattuk a Mohácsi-sík geomorfológiai szintjeit és az ármentes terasznak a mohácsi csata szempontjából fontosabbnak ítélt vízrajzi jellemzőit. A személyes terepbejárásokon túl a geoinformatikai szoftverek lehetőségeit használtuk fel a mohácsi csata tágabb környezetét bemutató térképek, domborzati modellek és távérzékelési felvételek elemzéséhez.

Megállapítottuk, hogy az ármentes teraszon olyan mikrodomborzati formák is fellelhetők, amelyeknek szerepe lehetett a mohácsi csatában, illetve azok nagy valószínűséggel a korabeli leírásokban is szerepelnek.

Ilyen például a Sátorhelytől keletre futó újpleisztocén folyómeder nyoma, ami 50–70 méter szélességével és 1 méter körüli mélységével ma már nehezen vehető észre a terepen. Félezer évvel ezelőtt azonban még feltehetően karakteresebb forma volt. Véleményünk szerint ez lehetett a magyar és oszmán seregeket elválasztó völgy, vagy más leírásokban szereplő „nagy Árok”. Az ármentes terasz délebbi részein további ilyen egykori medermaradványokat is feltérképeztünk műholdképek segítségével.



8. ábra Mocsaras, vizenyős, nedves talajú területek az ármentes terasz északi részén az Első és Második Katonai Felmérés, az 1941-es és 1951-es katonai felmérés, valamint a 2006 és 2017 közötti Google Earth műholdfelvételek alapján

1 = belvizes, vízállásos, vizenyős területek; 2 =nedves rétek (szerk. Gyenizse P.)

Digitális domborzati modellen beláthatósági vizsgálatokat végeztünk, amely során modelleztük a 16. századi leírásokban szereplő megfigyelők elé táruló látványt. Megállapítottuk, hogy a Sátorhelyi-hát kiválóan betöltheti annak a kiemelkedésnek a szerepét, ami Brodarics István leírásában eltakarta az oszmán sereg táborát. Ugyanezen hát északi része pedig pontosan úgy rejt el egy lovas csapatot, ahogyan Brodarics István látta: „csak a lándzsák hegyei árulták el” őket. A Gerlach István által a csataterőről megfigyelt, Pécs mellettinek leírt hegyek, ha csak a Tubest és a Misinát vesszük, akkor csak Sátorhely környékéről látszhattak, míg a dombsághoz közelebbi részekről nem.

A kisebb vízfolyásokat tanulmányozva megállapítható, hogy a patakok hordalékkúpjáról és a kisebb völgyecskékből különböző irányba lefolyó vizek

elmocsarasították a Mohácsi-sík dombsághoz közeli területét a Bácsfa-pusztá és Buziglica közötti területen. Ezek a részek a vizenyős területek megnehezítik a közlekedést és kérdésessé teszik a nehéz fegyverzettel ellátott katonasággal vívott csatát.

Közlekedési szempontból megállapítható, hogy a legnagyobb akadályt a Duna és a Karasica jelentette, de nedves időben a Borza-patak középső szakasza is megnehezíthette az utazást. Közepes vagy gyenge akadályként jelent meg a Csele-, a Lánycsók- és a Lajméri-patak, továbbá a Borza alsó szakasza, valamint a Karasica torkolló három patak.

A mohácsi csata helyszínét a magyar hadvezetés választotta ki. A jelentős nehézséggel rendelkező hadseregnek feltételezhetően nagy kiterjedésű és stabil talajú síkságra volt szüksége a csata megvívásához. Ennek a feltételnek nyilván sem a Duna alacsony, sem a magas ártere nem felel meg, de az ármentes teraszon is voltak nedvesebb részek. A térképekről és műholdfelvételekről kigyűjtöttük ezeket a területeket és megállapítottuk, hogy Mohács városától délre az ármentes terasz keleti oldalán van kevesebb mocsaras, vizenyős, „mély talajú” terület. Az itt található nagyobb, patakok közötti összefüggő lapályok lehetnek legalkalmasabbak a csata megvívására. A fent ismertetett vizsgálatok alapján a mohácsi csata legvalószínűbb helyszínéneként a Sátorhelytől keletre és délre fekvő, a Lajmér- és a Borza-patakok közötti térséget jelölhetjük meg, ami egyébként jól megfelel a brodaricsi 1 mérföldes távolságnak is Mohácstól mérve.

IRODALOM

- CSORBA P. – ÁDÁM SZ. – BARTOS-ELEKES ZS. – BATA T. – BEDE-FAZEKAS Á. – CZÚCZ B. – CSIMA P. – CSÜLLÖG G. – FODOR N. – FRISNYÁK S. – HORVÁTH G. – ILLÉS G. – KISS G. – KOCSIS K. – KOLLÁNYI L. – KONKOLY-GYÚRÓ É. – LEPESI N. – LÓCZY D. – MALATINSZKY Á. – MEZŐSI G. – MIKESY G. – MOLNÁR ZS. – PÁSZTOR L. – SOMODI I. – SZEGEDI S. – SZILASSI P. – TAMÁS L. – TIRÁSZI Á. – VASVÁRI M. (2018): Tájak. In: KOCSIS K. (szerk.): Magyarország Nemzeti Atlasza, MTA CSFK Földrajzi Kutatóközpont, Budapest. pp. 112–129.
- DÖVÉNYI Z. (2010) (szerk.): Magyarország kistájainak katasztere. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest, 876 p.
- GÁBRIS GY. (1980): A mohácsi csatamező. Föld és Ég XV. évf. 8. szám. pp. 249–252.
- GYENIZSE P. – BOGNÁR Z. – HALMAI Á. – MORVA T. – SIMON B. (2018): Digitális domborzatmodellek használata tájrekonstrukciós célra szigetvári és mohácsi területeken. In: MOLNÁR V. (szerk.): Az elmélet és a gyakorlat találkozása a térinformatikában IX., Theory meets practice in GIS Debrecen, Debreceni Egyetemi Kiadó. pp. 121–128.

- GYENIZSE P. – PAP N. – KITANICS M. – MORVA T. (2019): A mohácsi csata helyszínének pontosítását célzó beláthatósági vizsgálatok eredményei. In: MOLNÁR VANDA ÉVA (szerk.) Az elmélet és a gyakorlat találkozása a térinformatikában X.: Theory meets practice in GIS, Debrecen, Magyarország: Debreceni Egyetemi Kiadó. pp. 101–108.
- HAJDÚ-MOHAROS J.–HEVESI A. (1997): A kárpát-pannon térség tájtagolódása. In: KARÁTSZON DÁVID (szerk.) Magyarország földje. 274–284.
- LEHMANN A. (1974a): Mohács és környéke felszínének arculata. In: Erdősi Ferenc (szerk.): Mohács földrajza. Mohács városi Tanács V. B. Művelődésügyi Osztálya, Mohács. pp. 29–36.
- LEHMANN A. (1974b): Mohács és környéke felszínének arculata. In: Erdősi Ferenc (szerk.): Mohács földrajza. Mohács városi Tanács V. B. Művelődésügyi Osztálya, Mohács. pp. 29–36.
- LOVÁSZ GY. (1977) (szerk.): Baranya megye természeti földrajza, Baranya Megyei Levéltár, Pécs. pp. 89–91.
- PAP N. – KITANICS M. – GYENIZSE P. – SZALAI G. – POLGÁR B. (2019): Sátorhely vagy Majs? Földvár környezeti jellemzői – a mohácsi csata centrumtérképének lokalizálása. *Történelmi Szemle* 61:2. pp. 209–246.
- PESTI J. (1982) (szerk.): Baranya megye földrajzi nevei. II. kötet, Baranya Megyei Levéltár, Pécs. p. 486. Mohács 764.
- PÉCSI M. (1967) (szerk.): A dunai Alföld. Magyarország tájföldrajza I., Akadémiai Kiadó, Budapest. pp. 171–213.
- TAMÁS ENIKŐ A. – KALOCSA B. (2003): A Rezeti-Duna feltöltődésének vizsgálata. In: SOMOGYVÁRI ORSOLYA (szerk.) Élet a Duna-ártéren – természetvédelemről sokszemközt. DDNP Igazgatóság; Baja Ifjúsági Természetvédelmi Egyesület; Magyar Madártani és Természetvédelmi Egyesület, Pécs. pp. 43–49.
https://www.researchgate.net/publication/235752368_A_Rezeti-Duna_feltoltodesenek_vizsgalata
- T. MÉREY K. (2004): Baranya megye települései az első katonai felmérés idején. Baranya Megyei Levéltár, Mecsek-Color Kft., Pécs. pp. 108–126.
- T. MÉREY K. (2007): A Dél-Dunántúl földrajza katonaszemmel a 19. század elején. *Geographia Pannonica Nova* 1., Pécs. pp. 100–101.
- TOONEN, W. H. J. –KLEINHANS, M. G. –COHEN, K. M. (2012): Sedimentary architecture of abandoned channel fills. *Earth Surface Process and Landforms* 37, pp. 459–472.
- VÍZGAZDÁLKODÁSI TUDOMÁNYOS KUTATÓ INTÉZET (VITUKI) (1962): Magyarország hidrológiai atlasza I. sorozat 9., A magyarországi Duna-szakasz és kisebb mellékvei. VIT

CSANÁD VÁRMEGYE 14-15. SZÁZADI TÁJHASZNÁLATA ÉS TELEPÜLÉSI TÉRSZERKEZETE

KÓKAI SÁNDOR

CSANÁD COUNTY 14-15. CENTURY LAND USE AND SETTLEMENT SPATIAL STRUCTURE

The transformation of the natural environment began with the conquest, and farming in the first centuries was mainly based on regional differences in agro-ecological conditions. By the end of the 14th century, the inhabitants of Csanád County had reached the maximum utilization of landscape and resource use, that is, until the maximum exploitation of the agro-ecological landscape potential provided by traditional farming. The area of Csanád County was divided into several micro-regions already in the Middle Ages. Some sectors of the county's economy became highly differentiated in the second half of the 15th century, dividing the region into diverse mosaics of socio-economic forces and levels, adapting to the unifying spatial structure. The settlements of the Csanád region almost without exception developed in more or less flood-free areas, and their spatial structure relations were determined by the macro- and micro-regional flow paths. The main spatial structure of Csanád County was the main road Szeged-Temesvár running along the banks of the Maros river and the Arad-Szolnok-Buda mainland road. The nature and intensity of the socio-economic transformation has determined the place of the region in the geographical division of labor in the Carpathian Basin for decades.

BEVEZETÉS

Csanád vármegye egyike a történelmi Magyarország legrégebb alapítású királyi vármegyéinek, melynek kiterjedése a 11. században a Maros, a Tisza, az Al-Duna és az erdélyi hegyek által közrefogott területet foglalta magába. A királyi vármegyrendszer e régióban is erőteljesen támaszkodott az egyházi megyerendszerre, s ebben markáns változást a nemesi vármegyék kialakulása hozott. A királyi vármegye területének osztódását és az új vármegyék megalakulását elősegítette a népességszám gyarapodás, s ezzel összefüggésben a települések számának emelkedése, amely Csanád vármegye területi-települési kitöltődését is eredményezte. A természet földrajzi és tájhasználati adottságokat egybekapcsoló – változatos térszínekre kiterjedő – királyi Csanád vármegye

területe a 13 században hét nemesi vármegyére (Csanád, Temes, Torontál, Keve, Temes, Krassó, Arad) tagolódott.

A 13. századi források későbbi feldolgozása alapján (*Borovszky S. 1897*) a nemesi Csanád vármegye arra a Maros, a Harangod (Aranka) és a Száraz-ér által közrefogott területre korlátozódott, amely az Árpád-kori királyi vármegye ősi magját is képezte. Csanád vármegye az Árpád-házi királyok oklevelei szerint is a Maros két partján terült el, s északon hozzá tartozott Hódmezővásárhely szűkebb környezete is, míg déli határa a Törökbecse és Varjas közti vonal volt. A korábbi évszázadokhoz képest nagyságrendekkel kisebb területen és látszólag homogénebb térszínen funkcionáló Csanád vármegye a Maros alsó szakasza menti útvonalakra, a főbb révekre és átkelőkre, valamint az árterek belső-külső peremeire szerveződő ún. „alföldi” vármegyévé vált (*Csüllög G. –Horváth G. 2021*). Mindez azt is jelentette, hogy két tájhasználati térszín (árterek és ármentes területek) vált meghatározóvá. A 14-15. századi változások során a vármegye legfeljebb néhány helységet nyert vagy veszített, de törzse mindig a fentebb említett területen feküdt, a török hódoltság kezdetéig. A települések számbeli növekedése, rögzülése és térhasználatuk kiterjedése az Árpád-kor végére bekövetkezett. Mindez lehetővé teszi a történeti kultúrtáj Csanád vármegyei állapotának 14-15. századi feltárását és a hozzá kapcsolódó térstruktúra bemutatását, különös tekintettel a népesség tájhasználatára és a település-hálózatra.

1. CSANÁD VÁRMEGYE TERMÉSZETRAJZA

Az egykori Csanád vármegye felszínét tekintve (*1. térkép*) döntő fontosságú, hogy e táj negyedkori üledékekkel borított látszólag homogén alluvialis síkságának felszíne két alapvető morfológiai szintre tagolódik, az ártéri síkságokra és az ármentes térszínre. A geomorfológiai formák felépítésében szerepet játszó felszín közeli üledékek jelentős mértékben folyóvízi eredetűek, de másodlagosan a szél is szerepet játszott. Ez a viszonylag nagy kiterjedésű régió két, egymástól némileg eltérő térszínre különült el. Egy magasabban elhelyezkedő keleti részre, és egy mélyebb fekvésű nyugati mocsaras-lápos vidékre. Közös jellemzőik közül meg kell említeni a rendkívül gazdag vízhálózatot, amelyben legfontosabb szerepet kétségtelenül a Tisza, a Maros és az Aranka játszotta. Mindez azonban korántsem egyenletes eloszlású volt, a Maros folyó ketté is vágta a korabeli Csanád vármegyét, s egyben napjainkig geomorfológiai tájhatárt is alkot. A szabályozási munkálatokat megelőzően a Tisza árterületéhez tartoztak a Hódmezővásárhely–Földeák–Makó–Kiszombor–Valkány vonaltól nyugatra eső területek, míg a Maros öntötte el a régió e vonaltól keletre eső ártéri területeit.

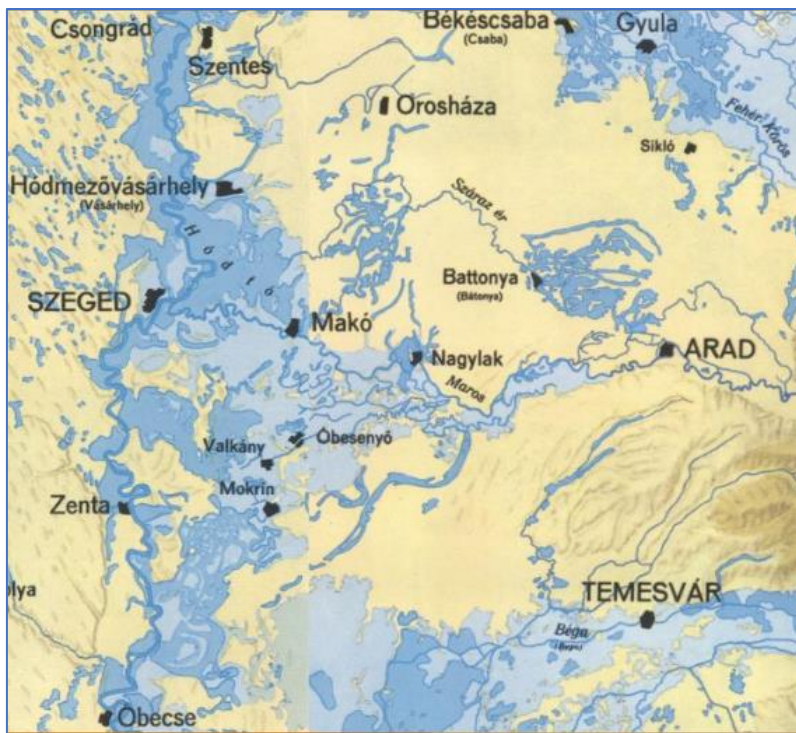
A Maros és Tisza vidékünkön mintegy 10-30 km széles közös árteret alakított ki. Az ártér jellemzői a mélyebb részekből kiemelkedő hátságok, ún.

„dombok”, amelyeket különböző elnevezésű vízfolyások, erek, fokok, holtágak és morotvák, valamint állandó és ideiglenes vízállások, tavak, mocsarak, vizenyők és tocsogók vettek körül. A Marostól délre az időszakos és állandó árvízi előtéssel jellemezhető mocsaras-lápos területek voltak a dominánsak, amelyekből csak kisebb nagyobb ármentes szigetek emelkedtek ki, melyeket életkamráknak (*Frisnyák S. 1990, Veresegyházi B. 2021*) vagy települési térszíneknek is nevezhetünk (*Csüllög G. et. al. 2014*). Ez a Marosszög területe, amely természetföldrajzi értelemben az Alsó-Tisza-vidék középtája. A Marosszög teljes egészében a Tisza vízgyűjtő területéhez tartozik, amely állapot a földtörténeti újkorban alakult ki. A jelenlegi domborzat és a vízfolyások is évmilliók változatos földtörténeti fejlődésének eredményei.

A Tisza és a Maros esésviszonyai a tektonikai sajátosságokat is tükrözik, melyeknek kiemelkedően fontos szerepük volt az árhullámok lefutása és a szabályozások előtti fokok és erek kiszakadása szempontjából. A Maros és a Tisza esésének változásai azt eredményezték, hogy a meglassuló szakaszokon - a gyorsabb üledék-lerakódás miatt - medrük rendkívül kanyargóssá vált. A Maros folyónak Ócsanád, Kiszombor és Szőreg tájékán nagy kiterjedésű ártere volt, s kedvező vízrajzi állapot alakult ki ahhoz, hogy fattyúágai (Nagyér, Porgány-ér stb.) kiszakadjanak belőle (*Kókai S. 2021*). Ezeken a pontokon a Maros alsó szakaszára jellemző fő szerkezeti árokra (ÉNy-DK-i) merőleges ÉK-DNy-i irányú haránt törések és süllyedések alakultak ki. A Maros torkolati szakaszát meghatározó aktív törések csapásirányai Óbesenyő és Perjámos között megismétlődnek és ezen a szakaszon meghatározták az Aranka vonalának futását is (*Vituki 1975*). Ezért mélyítette medrét az Aranka - ezen a szakaszon - közvetlenül a temesi hátság tövébe. A fattyúág torkolatáig szeszélyesen kanyarogva hosszú utat (176 km) tesz meg, vízgyűjtő területe 1470 km². A másik bizonyítottan déli marosi fattyúág a Galaczka, mely Nagyfalú és Perjámos között szakadt ki a főfolyóból. Nagyikindánál a Váalom-bara jelzi egykori folyását és hatalmas medrét, a mely még nem oly régen a Maros vizét szállította a Tiszába (*Borovszky S. 1912*). Az aracsi templomrom, helyesebben romos templom, Törökbecsétől keletre, az egykor jelentős Galaczka-ér ma már száraz partján helyezkedik el.

A Stara Torinától (Deszk) az ún. „szerbkeresztúri szigeten” és Kanizsamonostor-Feketető körül lefüződött morotvákon át a padéi morotva és övzátöny sorozatig a geomorfológiai formák a Tisza – vagy annak korábbi bővizűbb elődje – felszíni munkavégző folyamatait tükrözik, míg e vonaltól keletre a Maros és fattyúágainak kisebb méretű morotváit és medermaradványai uralják a felszínt. A Marosból Perjámos és Kiszombor között kilépő erek (pl. Ladányi-ér, Felső-Aranka stb.) is az Aranka felé haladtak, mert itt a Maros bal partján lévő területek az Aranka felé erősen lejtenek, így itt nagy kiterjedésű mocsarak és vizenyős területek nem alakultak ki. Az Ócsanád-Óbesenyő

vonaltól ÉNy-ra azonban a Tiszán és Maroson levonuló kora tavaszi, kora nyári, néha őszi áradások vizét a hatalmas meanderek képtelenek voltak levezetni, s az erek, fokok, fattyú- és holtmedrek segítségével gyorsan elöntötték a mélyebben fekvő területeket, s nagy kiterjedésű tavak (pl. Sirina-tó, Fekete-tó stb.) fertők és lápok keletkeztek. Nagyobb árvizek idején a felszínnek több mint 60 %-át árasztotta el a víz, melynek természetes lefolyása D-DNy-i irányban következett be (1. térkép).



1. térkép. A Maros alsó szakaszának vízrajzi viszonyai a folyószabályozások előtt (részlet)

Forrás: Magyarország vízborította..... (1938)

A Marosszög kis relatív relief értékű (0,5 m/km²) ártéri szintű tökéletes síkság, amelyet kisebb ármentes szigetek tarkítanak. A löszszappal fedett ármentes térszínnek 2-3 m-rel magasabbak környezetüknél, amelyeken helyenként eolikus felhalmozódás is történt. Például a típusos löszből is felépülő Oroszlámos-Majdányi terasz-sziget, illetve az infúziós löszből felépülő szőregi Templom-domb (1,6 km²) és néhány kisebb terasz-sziget felszínarabja őrzi mindennek emlékét.

Az integrált környezetátalakító munkálatok megkezdéséig az alacsony árteret (78-80 m között) állandóan víz borította (a folyók mentén lévő kisebb-nagyobb összefüggő mély területeken kívül a legnagyobb mocsarak Törökkanizsától Szőregig ill. Mokrinig, valamint az Aranka torkolatánál – Tiszaszentmiklós és Padé között – terjeszkedtek), míg a 80-82 m közötti magas árteret csak időszakosan borította el az árhullám. A 82-84 m feletti területek alkották az ármentes szintet, amelyek részben infúziós lösszel (pl. bébai hát), részben típusos lösszel (pl. szőregi templomdomb, térvári Órhalom stb.) borítottak – melynek vastagsága 3-5 méter –, illetve a Tisza és a Maros menti hátak és övzátonyok (pl. Padé és Tiszaszentmiklós között) roncsaiból épülnek fel. A Tisza és a Maros, illetve fattyúágai folyamatosan egyengették a felszint, s egymás erózióbázisai is voltak.

A Maros folyótól északra dominánsná válnak az ármentes térszínek, s az árterek szerepe alárendelt. Csanád vármegye tiszántúli területe az Alföld középtáján (Körös-Maros köze) belül a Csanád-Aradi-hát és a Csongrádi (Hódmezővásárhelyi)-sík kistájakon helyezkedik el (Marosi S.-Somogyi S. 1990).

A Csongrádi-sík a Tiszántúl DNy-i kistája (kiterjedése 1794 km²), alacsony, nagyrészt ármentes síkság, amely 80-101 m közötti tszf-i magasságú, enyhén a Tisza-völgy irányába lejtő, a Maros hordalékkúphoz kapcsolódó a Tisza és a Maros áradásai során kialakult holocén időszaki tökéletes síkság (Csorba P. 2021). E terület egyrészt É-ről D-re, másrészt pedig K-ről Ny felé lejt. Orográfiai domborzattípusát tekintve rendkívül kis relatív reliefű táj (1 m/km² alatti relief-értékek jellemzik), amelyet rossz lefolyású mélyedések tagolnak. A felszíni formák egyveretűek, változatosságot a lösziszapos felszín szikes agyaggal kitöltött erodált mélyedései és a Száraz-érhez kapcsolódó, különböző feltöltöttségi állapotban levő morotvák, morotvaroncok jelentenek.

A Csanád-Aradi-hát szintén alacsony ármentes síkság, amely enyhén délnyugati irányba lejt. A Maros idősebb (pleisztocén) hordalékkúpjának legnyugatibb, lealacsonyodó elvégződése (Csorba P. 2021). Ez lényegében a trianoni Magyarországra eső marosi hordalékkúp központi részének déli része. A Csanád-Aradi hát azonban túlnyúlik a trianoni országhatáron, melynek magyarországi területe (476 km²) 97 m és 109 m tszf-i magasságú lösziszappal fedett síkság. Az átlagos relatív relief értéke szintén alacsony (1m/km²). A nagyobb homokdűnék közötti részek, illetve a mélyebb fekvésű kiterjedtebb laposok rossz lefolyásúak. A felszínén a partidűne-vonulatok és az egykori folyóágak gazdag forma-együttest alkotnak. A kiemelkedő térszínek (egykori homokdűnék maradványai) és a legalacsonyabb térszínek felépítése markánsan különbözik. Az utóbbiakat az óholocénban még állóvíz borította, ahol a felszín alatt napjainkban az agyagos löszök a dominánsak. A mikrorelief jelentőségét a talajvíz, a talajtípusok és a növényzettel borítottság eltérései jelzik és

hangsúlyozzák ki. A szikes talajokat és élőhelyeket (padkás löszháti összikesek is) nagyobb arányban tartalmazó ősmedrekkel és homokpásztákkal, parti dűnékkel is mozaikosabbá váló szikes-agyagos löszös iszappal jellemezhető táj. Az agyag általában fekete vagy szürkésfekete réti agyag, míg az iszap kötöttebb, magasabb agyagfrakcióval. Geomorfológiai szempontból az alacsony ármentes síkság (tszf. 96-109 m) domborzattípusba sorolható. A morfológiai, talajföldrajzi és vízföldtani adottságok vonatkozásában ezen infúziós löszplaton a Maros ősmedreinek hiánya, az alföldi mészlepedékes csernozjomok és a száraz löszpusztai növényzet dominanciája jellemző. Az egyik legjellemzőbb felszín közeli üledéke a felső pleisztocén időszakai löszös iszap.

A fenti adatok alapján megállapítható, hogy Csanád vármegye területét eltérő korú, felépítésű és lejtésvizonyokkal rendelkező ártéri és ármentes tökéletes síkságok jellemzik. A vármegye természetföldrajzi képe alapján egyértelmű, hogy vidékünkön a vízrajzi és a mikrodomborzati viszonyoknak meghatározó szerepe volt, mind a tájhasználatban, mind a települések kialakulásában és fejlődésében, s az azokat összekötő vonalas infrastruktúra tekintetében egyaránt. A földrajzi környezet ősidők óta kínálta a biztonságos megélhetés lehetőségét.

2. CSANÁD VÁRMEGYE TÁJHASZNÁLATA

E tökéletes síkságon vertikálisan néhány méteres, olykor néhány deciméteres szintkülönbségnek is óriási jelentősége volt a mikrorelief tekintetében is, meghatározva a vízzel borítottságtól a talajképző faktorok hatásán keresztül az antropogén tájhasználatig minden jelentős elemet. A táj hasznosítását elsősorban a talajtani, éghajlati, vízföldrajzi adottságok határozzák meg, s e paraméterek igen jó adottságként szolgálnak a mezőgazdaság – mind a növénytermesztés, mind az állattenyésztés – számára. A tájhasználat differenciáltsága nemcsak a geotényezőkkal, hanem a tájban élő népesség kultúrájával és hagyományrendszerével is összefüggött. A tájpotenciál jelentős mértékben befolyásolta a mindenkori tájhasználatot és a gazdasági térszerkezetet, tágabb értelemben a lakosság megélhetését biztosító gazdasági tevékenységet. A települések földrajzi helyzete, a lokális és regionális környezeti adottságok alapvetően meghatározták az ott élő lakosság tájhasználatát és az egyes tájelemek mennyiségi paraméterei utalnak az eltérő kultúrtáj állapotokra is. Közvetve a településsűrűség is jelezheti a kultúrtáj textúráját, s szoros korrelációt mutatnak a földrajzi adottságok és a történeti tájtípusok. A településhatár térstruktúráját, a művelési ágak térbeli rendszerét az agroökológiai tényezők, elsősorban a mikrorelief és a termőtalajok tagoltsága szerint – több nemzedék egymásra rétegződő munkájával – alakították ki.

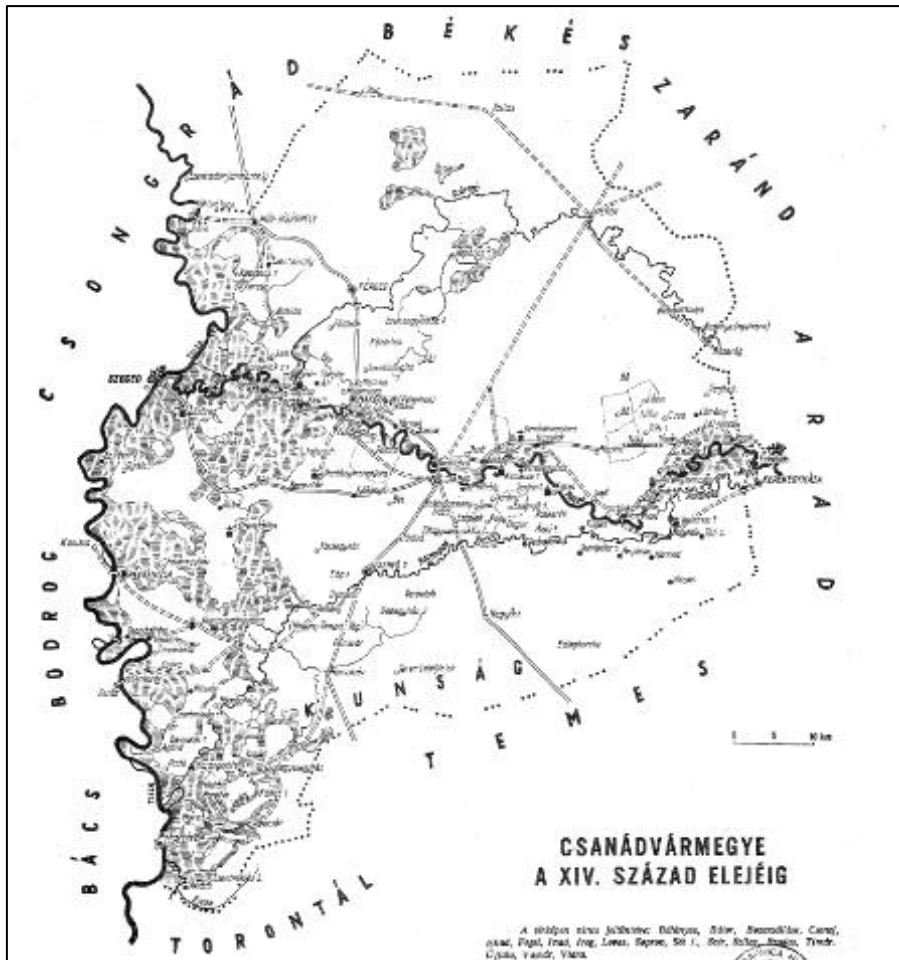
A környezeti potenciál kihasználását jelentő komplex funkcionális agrárgazdasági/gazdálkodási tevékenységi forma két alappilléren nyugodott, a

külterjes szántóföldi növénytermesztésen és a tradicionális állattenyésztésen, amelynek szerves részét képezte – évente eltérő hosszúságú időintervallumokban – az ártérhasználat is. A vertikálisan tagolt ártér ármentes peremein megtelepülő népeesség számára az árterek elsősorban élelmet (fa- és nádhasznosítás, halászat, pákászat, a vízimadarak, a méhészet stb.), másodsorban védelmet és biztonságot nyújtottak (*Réfi Oszkó M. 1985*).

A vizsgált két évszázad az ősi ártéri gazdálkodás térszerkezeti sajátosságait és a gazdasági egységek termelési övezeteit, tágabb értelemben a lakosság megélhetését biztosító anyagi javak és gazdasági tevékenységek specifikumait jelzik. A tájban megjelenő ember a lösz-terasz szigetek ármentes peremein hozta létre állandó településeit, s a szántóföldi gazdálkodás is ezeken a térszíneken indulhatott meg, de a szőlő- és jobb minőségű gyepföldek is itt helyezkedtek el. A polikultúras gazdálkodás vált meghatározóvá, ahol a külterjes állattartás dominanciája mellett kisebb foltokban a növénytermesztés is megvalósult. A társadalom alkalmazkodott, s tájformáló, környezetátalakító tevékenysége csak lokális szintű lehetett.

Az ármentes térszínnek a szántóföldi gazdálkodás, valamint a gyepföldek dominanciájával volt jellemezhető (*2. térkép*). E művelt síkságon szintén polikultúras gazdálkodás folyt, azonban a súlypont a szántógazdálkodáson volt, s az antropogén kultúrtáj-foltok összefüggővé váltak, s egymásba érve sűrű szövetet alkottak. Az erős kultúrtáj átalakulás jellegét mutatja, hogy a szántóműveléshez rét- és legelőhasználat kapcsolódott sűrű településhálózattal és azokat összekötő jelentős úthálózattal. Sajnos a parasztság megművelte földek pontos művelésági kiterjedését itt sem nem tudjuk kimutatni, az azonban megállapítható, hogy az itt élők a 18. századig nagyobb területekre kiható, a táj jellegét megváltoztató folyószabályozási munkálatokba nem fogtak.

Összegezve megállapíthatjuk, hogy az állandóan vagy az év nagy részében vízzel borított alacsony árterek (lápok és mocsarak, pl. Hód-tó, Stara Torina, Sirina-tó stb.) természeti erőforrásait az ártérperemi települések – jelentős környezetátalakítást nem igénylő módon – hasznosították, így a táj döntően természetközeli állapotában maradt. Az időszakosan elöntött magas ártereket is döntően természetközeli állapot jellemezte, ahol a jellegadó halászat, vadászat és a legeltető állattenyésztés mellett a megtelepedésre alkalmas árvízmentes térszíneken, a folyóhátakon és a lösz terasz-szigeteken szántóföldi gazdálkodást is folytattak. Az ármentes területeken az egyes munkaföldrajzi egységek (pl. szántóföldek, szőlőföldek, gyepföldek stb.) a településközi térben ekkor már összekapcsolódtak.



2. térkép. Csanád vármegye a 14. század elején

Forrás: Györffy Gy. (1987)

3. CSANÁD VÁRMEGYE 14-15. SZÁZADI TELEPÜLÉSHÁLÓZATA

A települések lakóinak megtelepülésében és életében a természeti környezet kiemelkedő szerepet játszott. A településeken mindössze egy-egy téglából emelt épület volt, a többi épület a környéken fellelhető természetes építőanyag (pl. agyag, fa, nád, szalma stb.) felhasználásával készült. A népességszám emelkedése, a tájhasználat kiteljesedése a 14. század elejétől felgyorsult, amely mind a települések számában, mind a funkcióikban jelentős változást hozott. A társadalmi-gazdasági változások eredményeként kialakult egy jogilag és

funkcionálisan is jól differenciálódó hierarchiailag tagolt településhálózat. A várak, falvak, birtokközpontok, monostorok és puszták mellett megjelentek a mezővárosok is. Csanádban 4 vár és kastély, 7 mezőváros, és mintegy 200 település tartozott a vármegye joghatósága alá (*Borovszky S. 1897*). Csanád vármegye településsűrűségét a táji adottságok markánsan befolyásolták, a települések népességszáma is ezek függvényében változott. A Marosszög területén kevesebb és kisebb lélekszámú településekkel számolhatunk, míg a Maros folyótól északra elhelyezkedő területeken összefüggő, nagyobb népességű és stabil településállomány volt a jellemző. A településhálózat alapja a sűrű faluhálózat volt, melyből - a korábbi évszázadoktól jelentősebben – egyre inkább a kereskedelmi-közlekedési csomópontok emelkedtek ki.

A Csanád vármegye területén átvezető Szeged–Temesvár közötti főútvonal többször változott nem csak futásirányát, hanem közlekedési-szállítási infrastruktúra tekintetében is, de a régió, mint az anyagi és szellemi javak áramlási kapuja mindig is kitüntetett helyzetben volt. A vármegye területén két stratégiai fontosságú útvonal (Buda-Szeged-Csanád-Temesvár, Buda-Szolnok-Arad-Déva) haladt keresztül (2. térkép), a főutak és az ezekre kapcsolódó mellékutak csomópontjaiban jöttek létre a korszak fontosabb települései, központjai. Mindez azt is jelentette, hogy a korábban domináns közigazgatási és egyházi központok (pl. püspökség, káptalan, monostor stb.) mellett a (mező)városok térszervező szerepe erősödött meg. E korban a birtokközpontok is lokális térszervező erővel rendelkeztek (*Csüllög G. – Horváth G. 2021; Engel P. 2001*).

A korábban oly jelentős monostorhálózat (pl. öt nemzeti monostor /pl. Oroszlámos, Kanizsa, Tömpös stb./, szőregi, egresi stb.) a tatárjárás után gyakorlatilag jelentéktelenné vált, a kutatók (pl. *Kosztai L. 2000, Csüllög G.-Horváth G. 2021, Romhányi B. 2015, Kókai S. 2016 stb.*) egybehangzó megállapítása szerint, s a 15. században mindössze kettő funkcionált Csanád vármegye területén (1. táblázat). A várak és várkastélyok szerepe korszakunkra viszont felértékelődött, ami annak is köszönhető, hogy a török betörések 1389 után (első rigómezei csata) egyre gyakoribbá váltak.

A vármegye településeiről a királyi birtokok, várbirtokok fennmaradt oklevelei és a birtokadományokkal rendelkező családok különböző írásos emlékei nyújtanak információkat (*Borovszky S. 1897, Dávid K. 1974*). Ezek alapján tudjuk, hogy a csanádi régió települései szinte kivétel nélkül kisebb-nagyobb ármentes térszíneken alakultak ki, s térszerkezeti kapcsolataikat, a makro- és mikroregionális áramlási pályák határozták meg. A vidék központjának tehát ott kellett megerősödnie, ahol minden pontról akadálytalan volt a közlekedés, vagyis ahol Csanád vára és városa megalakult.

Csanád minden tekintetben kiemelkedett a településhálózatból (1. táblázat), jogilag a legjelentősebb kiváltságokkal rendelkezett, mindazok ellenére, hogy

nem volt szabad királyi város. E civitas oppidum funkcionálisan is kiemelkedett, kereskedelmi funkciói (rév, vásár, heti piac), illetve a só szállításhoz és elosztáshoz kapcsolódó térszervező feladatok mellett olyan püspökségi székhely volt, ahol bencés apátság is működött.

Makó(falva), (Rév)Kanizsa és Hód(mező)vásárhely és Kaszaper(eg) olyan kismezővárosok voltak, amelyek felkeresése a környező települések lakói számára kiemelkedő fontosságúvá vált, mind országos vásáraik, mind heti piacaik tekintetében. A közelükben elhelyezkedő révek és átkelők, illetve az ezekhez kapcsolódó vámok további jelentős bevételi forrásokat jelentettek. Természetes, hogy e városok az egyházi közigazgatás (pl. esperességek stb.) és a közigazgatási funkciókat is magukhoz vonzották (1. táblázat).

1. táblázat. Csanád vármegye központi funkcióval rendelkező települései a 15. században

| Település | Jogállás | Egyház igazgatási funkciók | Orsz. vásár | Heti piac | Egyéb keresk. |
|-----------------------|---------------------------|---|-------------|-----------|---------------------|
| Csanád | civitas oppidum (püspöki) | csanádi püspök, főesperes és káptalan, plébánia, bencés apátság (1043-1493) | 4 | szombat | sókamara marosi rév |
| Makófalva | mv. | plébánia | 4 | heti piac | sóraktár (?) |
| Révkanizsa | mv. | plébánia | 4 | csütörtök | vám, tiszai rév |
| Hódvásárhely | mv. | plébánia | 3 | csütörtök | - |
| Kaszaper(eg) | mv. | plébánia | 3 | heti piac | - |
| Nagylak | falú | plébánia | igen | vasárnap | - |
| Tornya | mv. (1446) | - | - | - | - |
| Kovácsháza | mv. (1489) | - | - | heti piac | - |
| Dombegyháza | falú | - | 2 | - | - |
| Perjámos | falú | plébánia (2 db) | - | hétfő | - |
| Óbesenyő | falú | plébánia | - | szerda | - |
| Nagyfalú | falú | plébánia | - | heti piac | - |
| Szentelt/ Homokrév | falú | - | - | szerda | - |
| Szóreg | falú | plébánia | - | - | vám |
| Egres | falú | plébánia, apátság ciszterci monostor (1179-1502) | - | - | - |

Forrás: Engel P. (2020) és Borovszky S. (1897) adatai alapján saját szerkesztés

Csanád vármegye fő térszerkezeti erővonala a Maros folyó és a partjai mentén futó Szeged-Temesvár főút, amelyre szerveződött az a településvonal, amelyből Csanád és Makó, illetve öt falusi jogállású, de városi funkciókkal is rendelkező település (Szőreg, Nagylak, Perjámos, Egres, Nagyfalu) emelkedett ki (*1. táblázat*). E vonallal majdnem párhuzamosan húzódtott az Arad-Szolnok-Buda szárazföldi főútvonal, amelyek jelentőségét három mezőváros (Kaszaper, Tornya, Kovácsháza) és Dombegyháza falu országos vásárai és heti piaci jelzik. A fő térszerkezeti erővonalakat másodlagos-harmadlagos erővonalak egészítették ki, amelyek mentén kisebb-nagyobb mikroregionális központok (pl. Óbesenyő, Homokrév stb.) funkcionáltak. E falvak és mezővárosok egy-két központi funkcióval rendelkeztek (pl. heti piac, plébánia stb.). Révkanizsa és Hódvásárhely térszerkezeti helyzete úgy értelmezhető, hogy az előbbi a Temesvárra vivő egész évben járható országút tiszai átkelési pontja, utóbbi pedig a Szeged-Várad közötti főútvonal forgalmának tradicionális áteresztő pontja a Hód-tó mellett. Erre a térszerkezetileg jól differenciált településhálózatra a török megszállás jelentette a legsúlyosabb csapást. A török megszállás másfél évszázada a korábbi sűrű településhálózat és a hozzá szorosan kapcsolódó kultúrtáj-használat szinte teljes pusztulását vonta maga után, s a régió a pocsareváci békét mocsaras, elhagyatott, elnéptelenedett állapotban érte meg.

ÖSSZEZGÉS

A honfoglalással elkezdődött a természeti környezet átalakítása, s a gazdálkodás az első évszázadokban döntően az agroökológiai feltételek területi különbségein alapult. A 14. század végére Csanád vármegye lakói eljutottak a táj- és erőforrás-használat extenzív hasznosítási maximumáig, azaz a tradicionális gazdálkodás biztosította agroökológiai tájpotenciál maximális kiaknázásáig. Csanád vármegye területe már a középkorban több mikrorégióra különült. A vármegye gazdaságának egyes ágazatai a 15. század második felében erőteljesen differenciálódtak, a társadalmi-gazdasági erőterek és szintek változatos mozaikjaira tagolva a régiót, alkalmazkodva az egységesülő térstruktúrához. A csanádi régió települései szinte kivétel nélkül kisebb-nagyobb ármentes térszíneken alakultak ki, s térszerkezeti kapcsolataikat, a makro- és mikroregionális áramlási pályák határozták meg. Csanád vármegye fő térszerkezeti erővonala a Maros folyó és a partjai mentén futó Szeged-Temesvár főút, illetve az Arad-Szolnok-Buda szárazföldi főútvonal volt. A társadalmi-gazdasági átalakulás jellege és intenzitása évtizedekre meghatározta a régió helyét a Kárpát-medence földrajzi munkamegosztásában.

IRODALOM

- BOROVSKY S. (1897): Csanád vármegye története 1715-ig. Makó. Csanád vármegyei könyvtár. 398. p.
- BOROVSKY S. (1912): Magyarország vármegyéi és városai. Torontál vármegye.
- CSORBA P. (2021): Magyarország kistájai. Debrecen, Kapitális Nyomda. 409. p.
- CSÜLLÖG G. - FRISNYÁK S. - TAMÁS L. (2014): Történeti tájtípusok a Kárpát-medencében (11-16. század). In. Történeti Földrajzi Közlemények 2. 1-2. pp. 1-10.
- CSÜLLÖG G. – HORVÁTH G. (2021): A 15. századi Borsod vármegye településhálózatának kultúrtáj jellemzői. In. Történeti Földrajzi Közlemények 2. pp. 57-72.
- DÁVID K. (1974): Az Árpádkori Csanád vármegye művészeti topográfiája. Akadémiai kiadó. 104. p.
- ENGEL P. (2001): Magyarország a középkor végén. Digitális térkép és adatbázis. Térinfó Bt. Budapest, MTA-Történettudományi Intézet.
- FRISNYÁK S. (1990): Magyarország történeti földrajza. Budapest, Tankönyvkiadó. 215. p.
- GYÖRFFY GY. (1987): Az Árpádkori Magyarország történeti földrajza I. kötet. Budapest. Akadémiai Kiadó. 907 p.
- KÓKAI S. (2016): Az oroszlámosi bazilita monostor földrajzi környezete. In. Történeti Földrajzi Közlemények 4 : 2 pp. 121-134.
- KÓKAI S. (2021): A Marosszög történeti földrajza (1718-1918). A táj- és erőforrás használat változása a 18. század elejétől a 20. század elejéig. Nyíregyháza-Kiszombor. 297. p.
- KOSZTA L. (2000): Dél-Magyarország egyházi topográfiája a középkorban. A középkori Dél-Alföld és Szer. Szeged, 2000. Dél-Alföldi Évszázadok 13. Csongrád Megyei Levéltár.
- MAROSI S.-SOMOGYI S. (1990): Magyarország kistájainak katasztere I-II. kötet.
- RÉFI OSZKÓ M. (1985): Természeti – gazdasági - társadalmi egység: Az ősi ártéri gazdálkodás. Természet Világa 4. pp. 152-156.
- ROMHÁNYI B. (2015): Kolostorhálózat-településhálózat-népesség. A középkori Magyar Királyság demográfiai helyzetének változásaihoz. Történelmi Szemle 57. 1. pp. 1-49.
- VERESEGYHÁZI B. (2021): A Közép-Tiszavidék természeti viszonyai a Tisza-szabályozás előtti korokban. In. Történeti Földrajzi Közlemények 2. pp. 239-256.
- Vízrajzi Atlasz sorozat 19. Maros. VITUKI. 1975. 167. p.*
- Magyarország vízborította és árvízjárta területei az ármentesítő és lecsapoló munkálatok megkezdése előtt. Bp. 1938. M. Kir. Földműv. Min. Vízrajzi Int. Ny. M. Kir. HTI.*

A MAGYAR KIRÁLYI HONVÉDSÉG ELKÉPZELÉSE ÉS TERVEI AZ ORSZÁGERŐDÍTÉS (HONI HADSZÍNTÉR TERÜLETÉNEK) MŰSZAKI ELŐKÉSZÍTÉSÉRE EGY FEGYVERES KONFLIKTUS ESETÉN 1920-1938¹

SUBA JÁNOS

THE CONCEPT AND PLAN FOR THE TECHNICAL PREPARATION OF THE NATIONAL FORTIFICATION (NATIONAL BATTLEFIELD'S TERRITORY) BY THE HUNGARIAN ROYAL ARMY, IN CASE OF A GUN CONFLICT, 1920-1938

Hungary found itself in a severe military situation, surrounded by its enemies. It was forbidden by the peace treaty to build up an army. Therefore it was forced to consider technical regulations, in other words, the application of fortifications in its military plans. In term of national fortification, the situation of Hungary is disadvantageous. Its borders are fully open over the lengths of 1800 kilometers. Fortifying the borders constantly, as a whole or partially, in order to protect them on long term, was out. In the northeast, along the river Sajó, a defense line could be built between Bánréve-Miskolc-Tisza. In the direction of Romania the Tisza line would make it easier to build a defense system. The main disadvantage of the Tiszamenti defense system is that its wings are free and as a result, they can be endangered sensitively from either the Yugoslavian or the Czechoslovakian part. In the Yugoslavia direction (Baranya triangle, the north territory of Mura) we can not find favorable conditions regarding national fortification in the inner territories of the country either. On the contrary to all of the aforementioned factors, in the operational plans the military command took into account the building of technical barriers and field fortifications in the territory of the country, as well as building bridgeheads along the rivers.

Magyarország rendkívül súlyos hadászati helyzetében – a honvédség elégtelen kiépítése miatt, – rá volt kényszerítve arra, hogy katonai terveiben a

¹ A dolgozat szerves folytatása a szerző: A magyar királyi honvédség alkalmazási lehetőségei a két világháború között In: *Történeti Földrajzi Közlemények* 2017. 5. évf. 3-4. sz. 230-244.p. Valamint Suba János: Egy lehetséges magyar-csehszlovák katonai konfliktus magyar foratókönyve 1934-ből. In: *Kárpát-Pannon térség: tájak, népek*,

műszaki rendszabályokat és a rendkívüli eszközök alkalmazását is beépítse, – hogy a feltételezett ellenséggel, a siker reményével felvegye a harcot.

Budapest védelmére hozott intézkedések nem voltak elégségesek. A csehszlovák hadsereg elsősorban a gépesítés fejlesztése terén felülmúlta és a jövőben még inkább felülmúlja minőségben és mennyiségben a magyar honvédség erőt. Ezért a katonai tervezők nagyon komolyan elgondolkodtak, hogyan lehetne a hátrányokat kiküszöbölni, hiszen a honvédség gépesítettsége szintje igen alacsony volt, egy megelőző támadás megindításához. Megoldásként kínákozott nagyobb szabású műszaki védőrendszabályok igénybevétele, azaz az erődítések alkalmazása,

Budapest és a határmenti városok megrohanásának kivédésére, valamint a román és jugoszláv arcvonalon alkalmazott erők elégtelensége miatt, az alábbi eszközök jöhetnek számításba:

- Erődítések kiterjedt alkalmazása,
- Rombolások a saját területen,
- Szabotázs tevékenység

1. ORSZÁGERŐDÍTÉS

Magyarország konkrét hadászati helyzetében és a kisantant erők várható hadműveletei alapján az országerődítés jelentőségét két szempontból lehet és kell mérlegelni:

- Mennyiben jöhet az számításba a fő támadó hadműveletek biztosítására egyrészt a jugoszláv és román erők, másrészt, a fő hadművelettől oldalt fellépő csehszlovák erőkkel szemben?
- Mennyiben jöhet számításba az országerődítés a megrohanások – elsősorban csehszlovák részről Budapest megrohanása – elleni védekezésre?

1.1 A csehek elleni fő hadműveletek biztosítása.

Önként kínálkozik az a lehetőség, hogy a mellékhadszíntereken az időnyerésért folyó hadműveletekhez a fennálló tér-és erő- hiányt (rombolási és szabotázs rendszabályokon túl) az országerődítés igénybevételével lehessen pótolni. Eme célra az országerődítés elsősorban a határokon jöhet számításba. Magyarország helyzete az országerődítés szempontból igen hátrányos, sem határai, sem belő területének földrajzi viszonyai nem kedvezőek. Határai 1800

tevékenységek (sárospataki konferenciasorozat 1) Tanulmányok Frisnyák Sándor professzor 85. születésnapjára (szerk.: Dr. Tamás Edit – Dr. Kókai Sándor) 305-316 p., Sárospatak 2019. Sárospataki Rákóczi Múzeum Füzetei 66. tanulmányainak.

km-t meghaladó hosszúságok mentén teljesen nyíltak. Arra tehát, hogy határait egész hosszúságukban megerősítsék, nem is gondolhattak. Egyes határrészek állandó jellegű megerősítése – azok könnyű megkerülhetősége miatt – a határ tartós védelmét nem biztosítaná. Tehát a határoknak egészben, vagy részben történő állandó jellegű megerősítése a határok tartós védelme céljából nem jöhet számításba.



1. ábra: Magyarország mint hadszíntér: A Magyar Királyi Honvédség tervezett erődítési munkálatai

1. Erődítésre előkészítendő terepszakaszok, katonai erővel megszállva; 2. Megerősítendő terepszakasz; 3. Megerősítendő terepszakasz katonai erővel megszállva; 4. Kiépitendő hídfő; 5. Főbb vasútvonalak; 6. Település; 7. Határ

- Északkeleten a Sajó folyó vonalán Bánréve – Miskolc– Tiszaig lehetne egy védelmi vonalat kiépíteni.
- Az ország belső területén a földrajzi viszonyok egy esetleges román és jugoszláv támadással szemben hatásos, összefüggő és állandó jellegű védelmi rendszer kiépítésére szintén nem kedveznek.
- Románia felé a földrajzi viszonyok némi előnyt nyújtanak, mert a Tisza vonal megkönnyítené a védelmi rendszer kiépítését. A Tiszamenti védelmi rendszernek az a nagy hátránya, hogy szárnyai szabadok és mind a jugoszláv, mind a csehszlovák részről érzékenyen veszélyeztethetik.

- Jugoszlávia felé (a Baranyai háromszög, Mura északi területe) országérodítés szempontjából kedvező viszonyokat az ország belső területén sem találunk.

1.2. Magyarország belső területe

1.2.1. Dunántúl

Elméletileg, egy nagyjából összefüggő és aránylag a legrövidebb idő alatt és a legkevesebb műszaki megerősítést igénylő védelmi rendszer a Balaton, és Sió vonalának összekapcsolásával képzelhető el a Dunántúlon. Folytatása a Duna-Tisza közén – a folyamszabályozások után– már nagyobb méretű műszaki feladatot jelentene, még tovább Románia felé a Tisza vonala, Felvidék Keleti részén pedig a Sajó vonala képezhetne megfelelő folytatást. Ennek az elméleti védelmi rendszernek hátrányai a következők: Igen nagy kiterjedése ellenére (a Balaton leszámítva is kb. 230 km hosszúságú) jelentős nagyságú, területek feladását jelentené. Nagy kiterjedésénél fogva védelme túl nagy erőket vonna el a fő hadműveletektől. Az általa biztosított terület kis mélységű, nem nyújt elegendő hadműveleti mozgás szabadságot. Ez a terület sem tudná tartósan a hadviselés és az anyaország szükségleteit kielégítően fedezni. A műszaki munkálatok nagy terjedelme óriási kiadásokkal járna.

A felsorolt hátrányok miatt ennek a védelmi rendszernek már békében történő állandó jellegű kiépítése indokolatlan lenne. Azonban a mozgósítás esetén, ki kellene dolgozni a szükséges intézkedéseket a Balaton – Sió – Bikács – Dunakömlőd vonala; illetve Dunapataj – Kiskunfélegyháza – Tiszaalpár, Kiskunfélegyháza – Szentés vonal megerősítésére. Dél – Dunántúlon ilyen elméleti vonal lenne az Országhatár és a Balaton között a Körmend Dél – Zalaegerszeg– Keszthely vonala.

1.2.2. A Tisza és a Duna jelentősége

A Tisza vonal jelentősége egy román támadással szembeni védelemben során közismert a 1919. évi honvédő háború kapcsán.

A védelemben a Tiszai átkelők (hídfők) birtoklása a honvédség számára nagy fölényt jelenthet mozgási szabadság tekintetében, az átkelési lehetőségeket nélkülöző támadóval szemben. A hídfők létesítésének előnyei a következők: Az erődítések általános értékelése szerint az előre nyomult ellenséges erőket, illetve azok részeit a hídfők valószínűleg az előttük való megállásra fogják készíteni. (Időnyerés, ellenség főerők gyengítése, erkölcsi hatás.) A hídfők nagymértékben fokozzák a védelem aktivitásának lehetőségét és igen előnyösek lehetnek ellentámadások végrehajtására. A hídfők teszik lehetővé a honvéd erők zavartalan visszavonulását, és utóvédek részére biztosítják a szükséges időt az átjárók felszámolásához.

A Duna, a vele párhuzamosan és tőle kétoldalt előnyomuló jugoszláv erőket megosztja. Ezzel szemben a magyar fél birtokában lévő hídfők a honvédség

számára hadműveleti szabadságot biztosítanak a Duna által elválasztott két jugoszláv erőcsoporttal szemben.

A Duna-hídfők továbbá kedvező szárnytámaszt alkothatnak abban az esetben, ha a jugoszláv erőknek sikerülne a Duna egyik oldalán mélyebben tért nyerniük és ezáltal a Duna másik oldalán harcoló magyar erők oldalába jutniuk. Általánosságban elmondható, hogy a Duna- és Tisza hídfőknek nagy a jelentősége a román és jugoszláv erőkkel szembeni aránylag igen gyenge erővel folyó harcban.

A szükségesé váló hídfők kiépítése csak mozgósításkor, vagy esetleg azt megelőző háborús veszély beálltakor jöhet számításba, a békeidőszakban kidolgozott tervek és megfelelő élő erők biztosítása alapján. Békében való megvalósításuk terhei nem állnának arányban sem az ország teherbíró képességével, sem a tőlük várható előnyök nagyságával. Az egyes hídfők nagyságát a reájuk váró konkrét feladatok határozzák meg.

Tiszán a következő hídfők kiépítését tervezték: Tiszafüred, Kisköre, Szolnok, Tiszaug, Szentés és Szeged. Dunán a Dunaföldvár és Baja kiépítését vették tervbe.

1.3. Az országerődítés szerepe egy esetleges ellenség megrohanások kivédésében.

A hadműveleti tervekben számolni kellett a várható ellenség meglepetésszerű „megrohanó” támadásaival a mozgósítás elrendelésétől, sőt esetleg már azt megelőzően is. A megrohanás veszélyének idején a rögtönzésszerűen alkalmazott rendszabályok nem lesznek elegendőek, köszönhetően a gépkocsizó és páncélos alakulatok várható technikai és létszámszámbeli fejlődésének. Az már elmondtuk, hogy a megrohanó támadások legbiztosabb ellenszere a másik fél ilyen jellegű támadása, mégis – mivel a megelőzés éppen a megrohanás természeténél fogva kellőképpen nem biztosítható – védő rendszabályok is szükségesek.

1.3.1. Budapest védelme (Salgótarján–Verőce vonala)

Az elméletileg kidolgozott és szükségesnek vélt megerődítések közül a Budapest biztosítására szolgáló védelmi rendszert kell megvalósítani. Ez elméletileg Salgótarján– Verőce (Duna) vonalat jelentette. Ehhez kiinduló alap a határvédelem keretében alkalmazott műszaki rendszabályokon túl, szükségesnek látszott egy védelmi rendszer megtervezése és kiépítése. Ez a védelmi rendszer Szécsénytől DK-re Nagylóc – Nógrádsípek– Rézpart 333. (Magyarnándor) – Alsópetény– Ósagárd –Naszály 652. hegy –Verőce vonalában kerülne kiépítésre. (A szemrevételezések már 1932-ben megindultak.) Ez azt jelentette, hogy Kismaros (Duna) – Drégelypalánk – Szécsény – Salgótarján–Rézpart 333. (Magyarnándor) – Verőce által határolt terület megerődítésre kerül. Ez a terület

volt a magyar hadműveleti tervekben a Csehszlovákia ellen kijelölt felvonuló magyar haderő összpontosítási körlete is.

Dunántúlon Esztergom – Piliscsaba körletének műszaki megerősítése biztosította volna Budapest védelmét Esztergom irányából történő támadással szemben.

Dunántúlon még Bánhida megerősítése jöhet még számításba.

A hídfők közül Baja és Szegedi hídfők déli irányú megerősítést terveztek meg.

A már megtervezett védelmi rendszer kiépítése a két állam közötti feszült viszony beálltakor, de legkésőbb a mozgósítási elrendelésekor kellett, hogy kezdődjön. A mozgósítás esetén végrehajtandó erősítési munkálatokra elsősorban a honi munkásszázadok vették volna igénybe.

2. ROMBOLÁSOK ÉS MEGSZAKÍTÁSOK SAJÁT TERÜLETEN (LEHETSÉGES ROMBOLÁSI HELYSZÍNEK)

Az ellenség támadó hadműveleteinek késleltetésére a leghatásosabb eszköz a feladni kényszerült magyar területeken az időben előkészített és nagymértékben alkalmazott „rombolások” és „megszakítások”. Ez elsősorban a közlekedési vonalak (vasút-úthálózat) és hírközpontok ellen történő támadást, az ellenség mozgásszabadságának összeköttetésének érzékeny megzavarását jelentette. A korabeli magyar katonai terminológia két fajtáját különböztette meg: a rombolást és megszakítást, Eltérés csak a károkozás mértékében van, –robbantás és tönkre téttel útján – ami meghatározza a helyreállítás időtartamát és a felhasználható álló erők nagyságát. A rombolás helyreállításához minimum 4-5 nap, míg a megszakítás helyreállításához 1-2 nap kell. A szakértők szerint ezek a műszaki munkák látszanak az adott időben a legalkalmasabbnak az erőhiány és a halogató védelemhez szükséges térhiány pótlására.

A katonai tervezők úgy vélték, hogy a saját területen tervezett rombolásoknak a honvédség további kiépítése után is nagy jelentősége lesz, mert lehetővé teszi a fő hadműveletekhez szükséges (erélyes) súlypontképzést. A rombolások nemcsak a román és jugoszláv arcvonalakon kellett megtervezni, hanem a csehszlovák arcvonal azon részein is, ahol az ellenség előnyomulásának késleltetése volt a cél. Bár itt előírás volt, hogy Salgótarján és Szob között megszakításokat – az innen tervezett magyar támadás miatt– az ország egyéb helyein általában rombolásokat írtak elő.

2. 1. Rombolások

2.1.1. A rombolások célja.

A rombolás lehet hadászati és harcászati. A hadászati rombolás célja a betörő seregtestek mozgását, szállítását és anyagi ellátását megnehezíteni. Ezért

elsősorban a hadászatiilag fontos vasútvonalak, utak és híradó berendezések tartós rombolása a cél.

Az utak rombolásának jelentőségét lényegesen növeli a motorizálás és a gépkocsi szállítás egyre fokozódó jelentősége, így lényegesen csökken a vasúttól való függés mind az erők mozgatása, mind az anyagi ellátás tekintetében. Igaz, hogy az utak a rombolással szemben meglehetősen érzéketlenek, de ennek ellenére hasznavehetetlenné kell tenni. Ezt egyébként lényegesen megkönnyíti az útépités technikai eszközeinek fejlődése.

A harcászati célú rombolás, azaz a harcban közvetlenül szerepet játszó műtárgyaknak a békében való előkészítése általában csak a határvédelem keretén tartották szükségesek (ellenség vállalkozások, páncélos alakulatok támadásával szemben).

2.1.2. A rombolások területei.

A rombolások előkészítésére tekintetbe jövő területek hátsó határát az a védelmi vonal képezi, amelynek kiépítése – békeidőben való előkészítés alapján – a mozgósítási elrendelésekor azonnal megkezdik.

A rombolások bénító hatásának mielőbbi érvényesülése miatt a rombolások többségének (súlyának) a határokhoz minél közelebb fekvő területekre kell esniük. A rombolásoknak biztosítaniuk kell azt, hogy az ellenséges erők legkésőbb ezen állások előtt és támadásuk további folytatása előtt hosszabb megállásra kényszerüljenek.

2.1.3. Rombolási feladatok, előkészítésük.

Az időszámvetés tekintetében a következőket kell figyelembe venni: Békében úgy kell előkészíteni a határmenti rombolásokat, hogy azok adott esetben a parancs vételétől számított 6 órán belül, nagyobb műtárgyak esetében 12 órán belül végre lehessen hajtani.

A hadműveletek általános megkezdése előtt a nagyobb szabású várható támadások irányában, – a határtól kissé távolabb eső területeken is – az előkészületeknek úgy kell történniük, hogy a rombolások, a parancsvételétől, vagy mozgósítási elrendelése után legkésőbb 24 órán belül végre lehessen hajtani (elő legyen készítve).

A többi rombolási területen a hadműveleti terveknek megfelelően megadott előkészületi idők a mérvadóak. A rombolások végrehajtása csak külön parancsra történhet.

Konkrét előkészületeket illetően a munkálatokat két részre osztották: A honvédség megfelelő kiépítése után időszerűvé váló nagyobb szabású és jelentőségű rombolásokat egyelőre csak megtervezték. A távlati időpontokat tekintve 5, 7 és 10 napos idő szakaszokat írtak elő, amely a mozgósítási időpont kihirdetésétől számítódik.

A mindenkori helyzetnek megfelelően szűk keretek közé szorított rombolási munkálatokat a határvédelmi intézkedéseknél tervezték meg. Itt az időbeosztás tekintetében két időponttal dolgoztak, az egyik a 6-12 órán belül, a másik 24 órán belül előkészített rombolások (megszakítások) végrehajtása történjen meg.

2.1.4. A rombolási előkészületek helyzete

A rombolások és megszakítások gyakorlati előkészítése: a műszaki munkálatok előkészítése, a robbanóanyag biztosítása a helyszínen való tárolása, a végrehajtó szervezet kiképzése olyan állapotban volt, hogy 1935.április 1-től végrehajtásuk biztosítva volt.

2.2. A Csehszlovák arcvonal

Az Északi (csehszlovák) arcvonalon tervezhető rombolásoknál a határvédelmi intézkedések során a 6-12 órán belül végrehajtandó rombolást 21 határmenti területen jelöltek ki. Ezek a Dunántúlon a magyar–csehszlovák–osztrák hármashatár (Rajka–Hegyeshalom) körzete, Komárom, Esztergom – Tát–Dorog körlete. Ezek közül kettő a Rajkai és az esztergomi a 24 órás időszakaszba is beleeset, azaz a rombolások határait kitolták, a Rajkait Mosonmagyaróvárig, az Esztergomit Piliscsabáig tolták ki.

A legtöbb rombolásra kijelölt szakasz az Ipoly mellett található. Ezek: Szob, Letkés, Nagybörzsöny Ny, Vámosmikola D, Tésa Ny, Berzencebaráti-Hont, Drégelypalánk, Balassagyarmat, Szécsény. Ezen túl Nógrádszakál, Ipolytarnóc, Somoskőújfalu, Bánréve, Hidvégdó, Bódvaszilás, Tornyosnémeti, Sátoraljaújhely, Záhony, Beregsurány, Tiszabecs körzete.

Ezek közül a 24 órás időszakaszba esett Drégelypalánk – Diósjenő, Balassagyarmat –Magyarnándor, Szécsény – Nagylóc és Somoskőújfalu – Salgótarján, Tornyosnémeti – Hidasnémeti körlete. A Dunakanyarban Verőce körzetét jelölték ki, a megszakításokra.

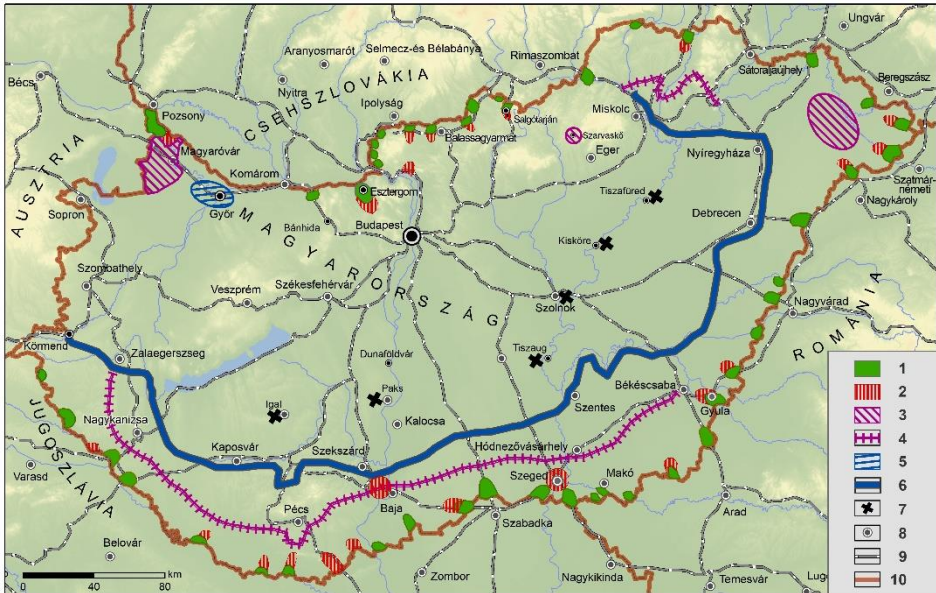
Az északi (csehszlovák) arcvonallal függött össze az osztrák határszakaszon tervezett rombolások kijelölése. Az első Eszterháza (Fertőszentmiklós), a másik Ágfalva körlete volt. Mindkettő a Pozsony-Ligetfalui hídfőből feltételezett csehszlovák támadással a tervezett korridor megteremtésével függött össze.

2.3. A Román arcvonal

A keleti (román) arcvonalon tervezhető rombolásoknál a határvédelmi intézkedések során a 6-12 órán belül végrehajtandó rombolást 14 határmenti területen jelöltek ki. Ezek: Kispalád, Csengersima – Csenger, Tiborszállás–Vállaj, Nyírábrány – Vámospércs, Kismarja – Nagykereki, Ártánd – Biharkeresztes, Körösszakál, Kőtegyán, Gyulavári, Lökösháza, Battonya, Nagylak, Magyarcsanád, Apátfalva, Szőreg – Ószentiván²–Kübekháza körzete.

² Mai neve Tiszasziget.

Ezek közül a 24 órás időszakaszba esett: Csenger – Ágerdömajor, Tiborszállás – Nagyecsed, Kőtegyán – Sarkad, Gyulavári– Gyula – Dobox, Battonya – Mezőhegyes körlete. Ezeken túl Berettyóújfalu és Szeghalom körletében terveztek rombolásokat.



2. ábra. A Magyar Királyi Honvédség által tervezett rombolások és megszakítások az ország területén

1. A 6-12 órán belül elkészítendő rombolások (megszakítások) területei;
2. A 24 órán belül elkészítendő rombolások (megszakítások) területei;
3. A mozgósítás 5-ik napjáig elkészítendő rombolások (megszakítások) területei;
4. A mozgósítás 5-ik napjáig elkészítendő rombolások (megszakítások) vonala;
6. A mozgósítás 7-ik napjáig elkészítendő rombolások (megszakítások) területei;
6. A mozgósítás 7-ik napjáig elkészítendő rombolások (megszakítások) vonala;
7. A mozgósítás 10-ik napjáig elkészítendő rombolások (megszakítások);
8. Települések;
9. Főbb vasútvonalak;
10. Országhatár

2.4. A déli (jugoszláv) arcvonal

A déli (jugoszláv) arcvonalon tervezhető rombolásoknál a határvédelmi intézkedések során a 6-12 órán belül végrehajtandó rombolást 12 határmenti területen jelölték ki.

A Duna – Tisza közén Szegedtől délkeletre Röszkénél kezdődött, majd Kelebia, Csikéria, Gara, Hercegszántó körzete. Ezek közül a 24 órás időszakaszba esett Szeged körlete, Csikéria – Bácsalmás, illetve Baja körlete. Dunántúlon: Drávaszabolcs, Drávasztára – Zaláta, Barcs, Zákány – Gyékényes, Murakeresztúr, Rédics, Dávidháza körletei. Ezek közül a 24 órás időszakaszba esett Csikéria – Bácsalmás, Drávaszabolcs – Harkány, Drávasztára – Zaláta, Barcs körzete. A 24 órás időszakba esett ezeken kívül Baja, Magyarbóly, Beremend, Letenye körzete.

2.5. A mozgósítás 5. napjáig előkészítendő terület

Osztrák határ– Jánossomorja – Lébény – Hédervár – Lipót – Duna körzete a Pozsony-Ligetfalui hídfőből kiinduló feltételezett csehszlovák támadással szemben, aminek célja a tervezett korridor megeremítése.

A Bükk hegységben Szarvaskői sziklaszurdokot tervezték rombolni. Szarvaskő falu az Eger patak mentén a Bükk nyugati pereme alatt elterülő völgykatlanban fekszik. (Egertől 11 km-re, távolságra.) A falun halad keresztül, a patak, az országút (Ózd – Eger), és a vasút (Bánréve – Putnok – Eger) egy festői sziklaszurdokban. A sziklaszoros keleti oldalán található a várhegy, a nyugati oldalán pedig a meredek, Keselyű-hegy, oly mértékben összeszűkíti a völgyet, hogy az országút és a patak, egy függőlegesen levágott sziklafal alatt, az Eger–Putnoki – (Bánréve) vasút pedig két hídon és két alagúton tud áttörni észak felé, a Felvidék irányába. (A szoros lezárásával érik el, hogy az észak felől a csehszlovák haderő ne tudja Egert elérni és kijutni a Budapest – Miskolci útra, vasútra)

A következő terepszakaszt a Sajó–Tisza között békében már kijelölt vonal kiépítése lett volna. Putnok – Rudabánya – Szendrő – Encs– Abaújszántó – Tokaj-Észak vonalán jelölték ki.

A feltételezett csehszlovák – román erők találkozásának megakadályozására a Vásárosnamény – Mátészalka– Kocsord– Fehérgyarmat terepszakasz rombolását tervezték.

Délen a román és a jugoszláv erők támadása estén a 7 nap során a Békéscsaba– Csorvás– Orosháza – Hódmezővásárhely – Balástya – Jánoshalma – Baja-Észak – Pécsvárad – Pécs-Dél – Szentlőrinc– Szigetvár – Nagyatád – Nagykanizsa – Zalaszentmihály – Zalaegerszeg-Dél terepszakaszvonal területét készítették elő a rombolásra.

2.6. A mozgósítás 7. napjáig előkészítendő terület

Két nap múlva a déli terepszakasz kijelölt vonala nyugatról haladva Körmen-d – Zalaegerszeg Dél (itt érte el az 5. napi vonalat) – Komáromváros³–

³ Mai neve Zalakomár. Nagykanizsától 18 kilométere északkeletre fekszik, a települést a 7. főút szeli ketté. 1969-ben jött létre Kiskomárom és Komáromváros egyesítésével

Kaposvár – Kaposszekcső – Mágocs – Sióagárd – Fadd – Kalocsa – Soltvadkert – Kiskunmajsa – Csongrád – Kunszentmárton – Szarvas – Gyomaendrőd – Körösladány – Szeghalom – Füzesgyarmat – Berettyóújfalu – Derecske – Debrecen Kelet-innen északra Hajdúhadház – Nyíregyháza – Nyírtelek – Tiszalök – (Taktaközön keresztül) Tiszalúc – Hernádnémeti – Alsószolca – Sajó folyó – Sajószentpéter.

Dunántúlon Győr körzetét (odavezető utakat) tervezték előkészíteni a rombolásra.

A magyar hadvezetés feltételezte, hogy a román erők a mozgósítás 10 napjától kezdik meg a támadásukat. Ugyanakkor nem zárták ki azt a lehetőséget, hogy a román lovashadosztályok már a mozgósítás 14-15 napján elérik a Tisza vonalát.

2.7. A mozgósítás 10. napjáig előkészítendő terület

A hadműveleti tervekben a mozgósítás 10. napján, 6 helyszínen kellett előkészíteni a rombolási munkálatokat. A Tiszán a négy hídfő területe: Tiszafüred, Kisköre, Szolnok, Tiszaug körletében. Dunántúlon Paks Dél, és Igal körzete volt kijelölve.

Ezek voltak a tervek, amelyeket az évek során pontosították, finomították egészen 1938-ig. A Bledi Egyezmény, amely kimondta Magyarország fegyverkezési egyenjogúsítását új helyzetet teremtett.

IRODALOM

- BENGYEL S. (1925): Hadműveleti alapismeretek. 1-3. Bp. 1925.
- BERGER K. (1930): A vezetés kézikönyve. 1-2. Bp. 1930
- CSIMA J. (1961): Adalékok a Horthy-hadsereg szervezetének és háborús tevékenységének tanulmányozásához Bp. Központi Irattár 1961.
- CSÜLLÖG G. (2010): A Kárpát-medencei államtér problémái Trianon után. In: Közép-Európai Közlemények III. évfolyam 4. szám (No. 11.) 2010. 56-61.p.
- CSÜLLÖG G. (2012a): Áramlási terek és államhatárok Közép-Európában – Magyarország történeti térhelyzetének áttekintése. In: Közép-Európai Közlemények V. évfolyam 1. szám (No. 16.) 2012. 7-14.p.
- CSÜLLÖG G. (2012b): A Közép-Európai Duna-Völgy történeti földrajzi jellemzői. In: Közép-Európai Közlemények V. évfolyam 3-4. szám (No. 18-19.) 2012. 137-146.p.
- CSÜLLÖG G. (2008): Az európai áramlási terek hatása a Kárpát-medence területi tagolódásának történeti folyamatára. In Reményi P. – Szebényi A. (szerk.) A nagy terek politikai földrajza. Pécs, 2008. 334-341.p.
- DOMBRÁDY L.–TÓTH S. (1987): A Magyar Királyi Honvédség 1919–1945. Bp., 1987.
- FODOR F. (1944): Magyar föld - magyar élet. 2. kiad. Bp., 1944.

- FODOR F. (1925): Magyar nép, magyar föld, magyar sors. Bp., 1925.
- GODÓ Á. – SZTANA B. (1965): A Horthy-rendszer katonai ideológiája Bp. 1965.
- JULIER F. (1931): A hadvezetés művészete. Bp., 1931.
- KRISZTICS S. (1931): Politika. Bp., 1931.
- MORVAI TAMÁS-NÉ-HETÉS T.-TÓTH S. (1968): Csak szolgálati használatra Bp. 1968
- SEREGDY S. (1935): Korszerű hadseregszervezés. Segédkönyv a m. kir. Honvéd Ludovika Akadémia számára. Bp., 1935.
- SOMOGYI E. (1928): Magyarország és környék államainak katonai földrajza Budapest 1928
- SOMOGYI ENDRE (1931): Az országhatárok katonai jelentősége, különös tekintettel Csonka-Magyarországra. Bp., 1931. p.
- SUBA J. (2017): A magyar királyi honvédség alkalmazási lehetőségei a két világháború között Történelmi Földrajzi Közlemények 2017. 5. évf. 3-4. sz. pp. 230-244.
- SUBA J (2019): Egy lehetséges magyar-csehszlovák katonai konfliktus magyar forгатókönyve 1934-ből. In: Tamás E. – Kókai S. Kárpát-Pannon térség: tájak, népek, tevékenységek. Tanulmányok Frisnyák Sándor professzor 85. születésnapjára pp. 305-316.
- TÓTH S. (1958): A Horthy-hadsereg szervezete (1920–1944.) 1 rész Hadtörténelmi Közlemények 1958.1-2 sz. (1-51. p.) A Horthy hadsereg szervezete (1920-1944) 2. rész. Hadtörténelmi Közlemények 1958. 3-4.szám, (64-98 p.)
- WERTH H. szerk. (1930): A hadvezetés elmélete, 1-2. rész. Bp., 1930.
- Felső vezetés II. /gyakorlati/ rész. 1-10. füzet. Bp., 1929-1930.

HHIM Hadtörténelmi Levéltár
Vezérkari Főnökség iratai
VKF emlékirat 1934. évre
VKF emlékirat 1935. évre

ÁLLAMI VÍZÜGYI SZERVEZETEK ZEMPLÉNBEN 1871-1920 KÖZÖTT

KONECSNY KÁROLY

STATE WATER ORGANIZATIONS IN ZEMPLÉN BETWEEN 1871-1920

In the first half of the 19th century and in the second half of the 20th century, the flood protection and inland water protection system of the Upper Tisza, as well as the construction of facilities determining water utilization, in addition to water companies founded by landowners, the regional branches of state water management organizations played a decisive role. In 1871, the Hungarian Royal Office of the River Engineering Sátoraljaújhely was established (this later moved to Tokaj and then to Sátoraljaújhely). To drain swamps and promote water utilization from 1881 was established the Hungarian Royal Office Cultural Engineering Sátoraljaújhely. The territorial jurisdiction of these offices was different and did not coincide with the county boundaries. On the other hand, the administrative organization endowed with the powers of the water authority, in the Zemplén County head of the county administration, was competent only within the boundaries of the county. In this paper we present the organizational structure, managers, subordinate technical experts of the above water management offices, their activities and the water management facilities implemented until the end of World War I.

1. BEVEZETÉS

A XIX. század második felében és a XX. század első felében a felső-tiszai árvízvédelmi és belvízvédelmi rendszer, továbbá a vízhasznosításokat meghatározó létesítmények kiépítésében, a földtulajdonosok által alapított víztársulatok mellett, meghatározó szerepe volt az állami vízügyi szervezetek itt működő területi kirendeltségeinek. A Felső-Tisza Eszeny-Zsurk közötti folyószakasz és jelentősebb mellékfolyói vízügyeinek kezelésére 1871-ben létrehozták a Sárospataki M. Kir. Folyammérnöki Hivatalt (ez később Tokajra, majd Sátoraljaújhelyre költözött). 1881-től a mocsarak lecsapolására és a vízhasznosítás elősegítésére létrejött a Sátoraljaújhelyi M. Kir. Kultúrmérnöki Hivatal. Ezeknek a hivataloknak a területi illetékessége különbözött és nem esett egybe a megyehatárokkal. A vízügyi hatósági jogkörökkel felruházott

közigazgatási szervezet viszont, azaz a Zemplén Vármegyei Alispáni Hivatal csak a vármegye határain belül volt illetékes. A dolgozatban bemutatjuk a fenti vízügyi hivatalok szervezeti felépítését, vezetőit, beosztott műszaki szakembereit, ezek tevékenységét és az I. világháború végéig megvalósított vízügyi létesítményeket.

2. ZEMPLÉN VÁRMEGYE FŐ FÖLDRAJZI JELLEMZŐI ÉS VIZEI

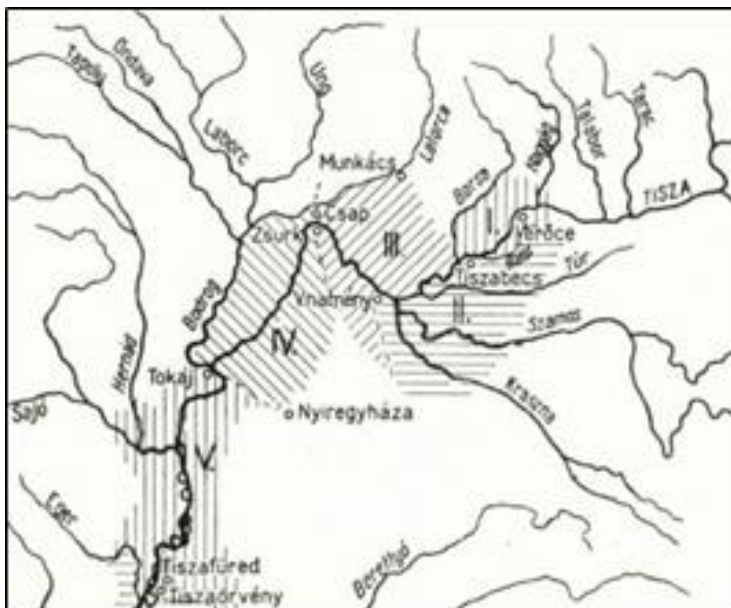
A történelmi Zemplén vármegye 6 301,58 km² területe 157,5 km hosszúságban nyúlt le a Tisza és a Sajó egyesüléséig, legnagyobb kelet-nyugati távolsága 130,5 km volt (*Búza J. 1905*). Északon Galícia, nyugaton Sáros, Abaúj-Torna és Borsod vármegye, keleten Ung és Szabolcs vármegye határolta. A vármegye központja már a XVIII. század közepétől Sátoraljaújhely volt. Zemplén vármegye folyóvizei, a Hernád, a Sajó, a Bodrog és mellékfolyói legyezőalakban déli irányban folynak, és valamennyi a Tiszába ömlik. A Bodrognak saját forrása nincs, hanem a Latorca-, Ung-, Laborc-, Ondava-, Tapoly-folyók. és a Helmec patak vizeinek összeömléséből származik. Ezek a vizek Zemplénnél felveszik a Bodrog nevet. A Bodrog, a Tiszával együtt alkotja a Bodrogrözt, ahova a Tisza felől több, nagyobb ér nyúlt be, melyek a szabályozás előtt környéküket mocsarassá tették (*Búza J. 1905*).

A Tisza és a felsorolt folyók a szabályozási és ármentesítési munkák előtt, rendszeresen jelentős gazdasági károkat okozó elöntéseket okoztak. A tavaszi hóolvadás idején, tengerre változtatták a vármegye sík területét és az árvíz elvonulása után a mélyedésekben fennmaradt óriási vízfelületek jelezték az átvonult veszedelmet (*Mailáth J. 1905*).

3. SZERVEZETI ELŐZMÉNYEK, JOGELŐDÖK

Az 1846-ban megkezdett Tiszaszabályozás során szétválasztották a helyi érdekeltek feladatát jelentő ármentesítést a közérdekűnek tekintett folyószabályozástól. Ez utóbbit állami feladattá nyilvánították, amire állami támogatást biztosítottak (*Jhrig D. és tsai. 1973*).

A Tiszavölgyben 1846-tól létrehozott 8 vízszerkezet hivatala közül a Felső-Tiszán működött az Ugocsai, Szatmári, Beregi, Zempléni, Szabolcsi vízszerkezet. A Zempléni Vízszerkezet területe Csaptól Tokajig húzódott, és ide tartoztak a Latorca és Bodrog közt fekvő árterületek is, illetékességi területe 293 719 hold volt (*Kolossváy Ö. 1905, Babos Z. – Mayer L. 1939*).



1. ábra A vízhalózat és az 1846-ban létrehozott ugochai (I.), szatmári (II.), beregi (III.), zempléni (IV.) és szabolcsi (V.) vízszervezetek (térképrészlet Babos Z. – Mayer L. 1939 nyomán)

Az 1850. júniusi császári nyílt parancs a vízszervezetek számát kettővel lecsökkentve 6 területi egységet hozott létre osztálymérnöki hivatal megnevezéssel. A II. Osztálymérnöki Hivatalt a régi Zempléni Vízszervezetből alakították ki, és Csaptól Tokajig tartott. Az osztálymérnökségek számát, az 1856. október 9-i nyílt császári parancs további kettővel csökkentette, így a teljes Tiszavölgyben már csak 4 vízügyi hivatal működött, folyamosztály megnevezéssel (Kolossváry Ö. 1905, Schmidt E 1929).

1857. augusztus 1-én szervezték meg a Tiszai 2. Folyamosztály M. Kir. Mérnöki Hivatalt a Zemplén vármegyei Nagytárkány székhellyel, melynek hivatalvezetője *Schemtzer Sándor* 1-ső rendű segédmérnök, helyettes osztálymérnök volt. A Tiszai 3. Folyamosztály M. Kir. Mérnöki Hivatalt Tokaj székhellyel, melynek hivatalvezetője *Egert József* 1-ső rendű mérnök volt (*Magyarország tiszti névtára 1863*).

A 2. Folyamosztály Mérnöki Hivatal székhelyét 1869-től Sárospatakra helyezték, és a Tisza Csap-Tokaj közötti szakaszt 173 014 m hosszon felügyelte (*Igazg. Vízg. Adatgyűjtemény 1959*).

4. A SÁROSPATAKI-, TOKAJI- ÉS SÁTORALJAÚJHELYI M. KIR. FOLYAMMÉRNÖKI HIVATALOK

4.1. Szervezet és székhely, működési terület, hivatalfőnökök és műszakiak

A M. Kir. Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium keretében, a területi feladatok ellátására 1871-től a folyamosztályokból folyamammérnöki hivatalok hozott létre. Feladatuk volt a helyi szabályozási tervek készítése, társulati tervek elbírálása és a vízszabályozó társulatok felügyelete is. Mindazonáltal a folyamammérnökök csak a víziközlekedés szempontjából fontos folyók és a szabályozott folyószakaszok ellenőrzését, fenntartását végezték (*Dóka Kl. 1981*). A folyamammérnökök feladata volt a védgátak állapotának rendszeres ellenőrzése is. A gátak állapotáról szóló jelentést a miniszternek terjesztették fel, és szükséges esetén, figyelmeztették a társulatot, a felügyelő törvényhatóságot az intézkedések megtételére (*Fejér L. 1997*).

A Felső-Tiszán 1871-től a szatmári és a zempléni folyamammérnöki hivatalok jöttek létre melyek fontos szerepet töltek be a helyi vízügyi fejlesztések tervezésében, kivitelezésében, felügyeletében (*Konecsny K., 2018, 2021*). Zemplénben a Sárospataki M. Kir. Folyammérnöki Hivatal az Eszeny-Zsurk alatti Tisza szabolcsi (balparti) és zempléni (jobbparti) szakaszán látta el a folyamammérnöki feladatokat. Emellett Töketerében létrehozták a Bodrog Folyammérnöki Kirendeltséget. A Hivatal székhelye később Tokajra, majd Sátoraljaújhelyre költözött át.

Az 1871-1920 időszakban a folyamammérnöki hivatalvezetői tisztséget mindig egy magas képesítésű mérnök látta el: *Schemtzer Sándor* (1871-1878), *Hajdú Gyula* (1879-1883), *Münzberger Ferenc* (1884-1886), *Bertalan Lajos* (1887-1888), *Szokolay Emil* (1889-1914), *Hegedeős (Hegedűs) Miklós* (1914-1921). A hivatalnál hosszabb-rövidebb ideig beosztott mérnökként között dolgoztak: *Wallandt Ernő*, *Meiszner Ernő*, *Urbán János*, *Újlaky Soma*, *Szojka Pál*, *Némethy János*, *Kende Mihály*, *Malina Gyula*, *Hirschfeld (Hajós) Sámuel*, *Schmidhaurer Antal*, *Kelő Mór*, *Zettin Ignác*, *Várady Géza*, *Gschwandtner Lajos*, *Katona Sándor*, *Palasovszky Sándor*, ifj. *Fábry Frigyes*, *Ulrich J. Nándor*, *Wittmann Arthur*, *Zboray Béla*. Később közülük többen az ország más részein lettek hivatalvezetők vagy az Országos Vízépítési Igazgatósághoz, illetve a Földművelésügyi Minisztérium vízügyi műszaki főosztályára kerültek (*Wallandt Ernő*, *Némethy János*, *Hirschfeld (Hajós) Sámuel*, *Kelő Mór*, *Ulrich J. Nándor*) (*Magyarország tiszti cím és névtára 1873-1918*, *Konecsny K. 2018*).

1871-től Sárospatakon *Schemtzer Sándor* m. kir. mérnök volt sorrendben az első hivatalvezető, akinek beosztott munkatársai *Urbán János* és *Újlaky Soma* m. kir. segédmérnökök voltak. A Töketerében székhelyű Bodrog Folyammérnöki Kirendeltségen *Wallandt Ernő* m. kir. segédmérnök volt a hivatalvezető (*Magyarország tiszti cím és névtára 1873*).

1875-ben a gazdasági válság kiváltotta országos takarékoság következtében, megszűnt a Töketerebes Bodrog Folyammérnöki Kirendeltség (Ihrig D. és tsai. 1973, Fejér L. 1997) és egyúttal a folyammérnöki hivatal székhelye Sárospatakról Tokajba költözött át.

A Tokaji M. Kir. Folyammérnöki Hivatal felügyelete alatt 6 vízszabályozó és ármentesítő társulat működött, melyek vízszabályozási, ármentesítési, belvízrendezési munkákat végeztek: Felső-Bodrogi Vízszabályozó Társulat (Töketerebes), Alsószabolcsi Tiszai Ármentesítő T. (Debrecen), Felsőszabolcsi Tiszai Ármentesítő és Belvízlevezető T. (Kisvárd), Bodrogi Tiszaszabályozó T. (Királyhelme), Bodrogi Vízrendező T. (Sátoraljaújhely), Nyírvízszabályozó T. (Nyíregyháza) (Vízügyi Közl. 1898, Vályi B. 1916, Imre J. 1929, Lászlóffy W. 1982, Fejér L. 2010 nyomán). A tokaji hivatalvezető miniszteri megbízottként részt vett a fent felsorolt társulatok közgyűlésein, illetve választmányi ülésein, véleményezte a társulat műszaki tevékenységét. Erre utalnak például a Nyírvízszabályozó Társulat 1881. január 12-i és 1881. március 10-i közgyűléseiről készült jegyzőkönyvi bejegyzések, melyek szerint, *Hajdú Gyula* m. kir. főmérnök, mint miniszteri megbízott volt jelen (Forrás: *Felső-Tisza-vidéki Vízügyi Történeti Gyűjtemény*).



2. ábra A Tokaji- (bal) és Sátoraljaújhelyi (jobb) M. Kir. Folyammérnöki Hivatal szárazpecsétje 1893-ban

Forrás: Felső-Tisza-vidéki Vízügyi Történeti Gyűjtemény

1889-től *Szokolay Emil* m. kir. mérnök lett a hivatalfőnök, beosztott mérnökként, *Kelő Mór* m. kir. mérnök, *Zettin Ignác* és *Várady Géza* m. kir. segédmérnökök dolgoztak.

A Sátoraljaújhelybe való átköltözés évéből származó egyik dokumentum keltezése Tokaj, 1893. január, de a bélyegzőn már a M. Kir., Folyammérnöki Hivatal Sátoraljaújhely felirat szerepel. A székhelyváltozással, a folyammérnöki hivatal illetékességi területe nem módosult, a Tisza Eszeny-Zsurk és Tiszafüredi híd közötti szakaszára terjedt ki (Forrás: *Felső-Tisza-vidéki Vízügyi Történeti Gyűjtemény*).

Az 1895. év elejére a Sátoraljaújhelyi M. Kir. Folyammérnöki Hivatal szakszemélyzete 5 főre nőtt (*Magyarország tiszti cím és névtára 1895*).

A hivatal sátoraljaújhelyi központi irodájának XIX-XX. századforduló idején való helyére vonatkozóan eligazítást ad a *Magyarország vármegyei és városai* sorozat *Zemplén vármegye* kötet, „*Sátoraljaújhely fekvése és utcái*” című fejezete. Az itt található leírás alapján a Sátoraljaújhelyi M. Kir. Folyammérnöki Hivatal székháza Kossuth Lajos utcában volt, a ma is meglévő dohánygyári épületegyüttes mellett: „*A Kossuth Lajos-utcán befelé haladva, az utca elején, balról fekszik a régi zsidó temető, ... A temetővel szemben van a m. kir. dohánygyár nagyszabású, modern telepe és a gyári víztorony, balra a folyammérnöki hivatal, jobbra a régi református temető és a ref. szegényház, ...*” (Vende Al. 1905).



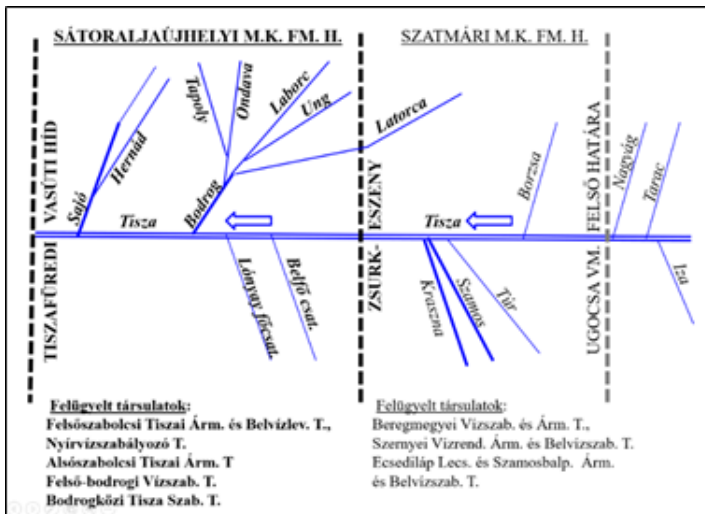
1. fénykép Sátoraljaújhelyen a Kossuth Lajos utcai M. Kir. Dohánygyár mellett volt a M. Kir. Folyammérnöki Hivatal székháza egy XIX.-XX. századfordulón készült képeslapon

<http://www.satoraljaujhely.hu/index.php/a-varos/ertektar/item/5515-06-dohanygyar>

1910-ben a Hivatal műszaki személyzete az addigi legnagyobbára, 6 főre nőtt és az alábbi összetételű volt: *Szokolay Emil* osztálytanácsos, hivatalfőnök, *Zettin Ignác* és *Palasovszky Sándor* m. kir. főmérnökök, *Ulrich J. Nándor* és *Wittmann Arthur* m. kir. segédmérnökök, *Királyfalvi Tivadar* irodasegéd-tiszt (*Magyarország tiszti cím- és névtára 1910*).

Az 1912-ben megjelent 105.967/1912. FM. számú rendelet pontosította a Magyar Királyság 28 folyammérnöki hivatalának területi illetékességét, kijelölte

fennhatóságuk alatt álló folyószakaszokat és társulatokat. A sátoraljaújhelyi hivatal illetékességéhez tartozott a Tisza folyó az Eszeny-zsurki határtól a tiszafüredi vasúti hídig, a Bodrog, Latorca, Ondova, Tapoly, Sajó egy-egy szakasza, továbbá a Felsőbodrogi-, az Alsóbodrogi-, a Felsőszabolcsi-, az Alsószabolcsi- és a Nyírvízszabályozó Társulat felügyelete. A rendeletnek megfelelően a hivatal járt el a felügyelete alá tartozó vizeken a szabad kikötés és hajómalmok tárgyában és értesítette a hajózási felügyelőt az esetleges akadályokról. Közreműködött a kompok, révek, hajóhidak engedélyezésénél. A hivatal működéséről (költségvetés, tervek, állami munkák, személyzet, árvízstatisztika, vízállások stb.) kimutatásokat készített. Sok problémát jelentett a társulatok ellenőrzése, főként a belvízrendezés, szivattyútelepek építése terén (*Dóka Kl. 1981*). A Sátoraljaújhelyi M. Kir. Folyammérnöki Hivatal alegységeként, ebben az időszakban hajózási és kőbánya üzem is működött, mely a kivitelezési munkák végzéséhez biztosította a szükséges kömennyiség kibányászását és vízi úton történő helyszínre szállítását.



3. ábra A Sátoraljaújhelyi M. Kir. Folyammérnöki Hivatal által felügyelt folyószakaszok és társulatok 1912-ben
(Konecsny 2018, 2021 nyomán)

Szokolay Emil osztálytanácsos - aki 22 éven át látta el a hivatalfőnöki tisztséget és ezzel a hosszú vezetői időszakokkal rekorder lett a sátoraljaújhelyi hivatal történetében - 1914 őszén nyugdíjba vonult. 1914. november 1-től Hegedeős (Hegedűs) Miklós műszaki tanácsost nevezték ki hivatalfőnöknek és egyben a felügyelt társulatok miniszteri megbízottjának (*Forrás: Felső-Tisza-vidéki Vízügyi Történeti Gyűjtemény*).

Az I. világháború végén, 1918-ban a sátoraljaújhelyi hivatalnak 4 állandó alkalmazottja volt: *Hegedeős Miklós* műszaki tanácsos hivatalfőnök, *Zettin Ignác* műszaki tanácsos, *Ulrich J. Nándor* m. kir. mérnök és *Zboray Béla* m. kir. segédmérnök (*Magyarország tiszti cím- és névtára 1918*).

Trianon után a Sátoraljaújhelyi M. Kir. Folyammérnöki Hivatal illetékességi területe, valamint a felügyelt ármentesítő és belvízszabályozó társulatok a száma és területe, a határváltozás, illetve ezek Csehszlovákiához csatolása miatt csökkent (*Dóka KL. 1981*). Így a hivatal által felügyelt 5 társulat közül, a Felső-Bodrogi Vízzabályozó Társulat teljes egészében-, a Bodrogi Tiszaszabályozó Társulat érdekeltségi területének közel 30%-a a határon túlra került. A Felsőszabolcsi-, az Alsószabolcsi- és a Nyírvízszabályozó Társulatok teljes területe Trianon után is a Hivatal felügyelete alatt maradt (*Suba J. 2014*).

4.2. A Folyammérnöki Hivatal és az általa felügyelt társulatok műszaki megvalósításai

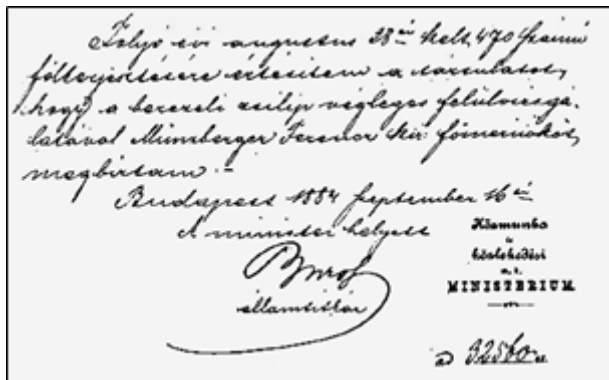
A Felső-Tisza zempléni-szabolcsi szakaszán, a folyammérnöki hivatal megalakulása (1871) előtt már több folyószabályozási és árvízmentesítési munkát elkészült, de az árvízi és belvízi károk további mérséklése, a védelmi képesség növelése érdekében ezek folyamatos fejlesztése, illetve új létesítmények megvalósítása jelentős műszakifeladatot jelentett.

A folyammérnöki hivatal elsősorban az állami feladatnak számító folyószabályozás tervezési és kivitelezési munkákat végezte, de esetenként a társulati árvízmentesítési és belvízmentesítési tervek kidolgozásában is részt vállalt, továbbá a társulatok által készített tervek és kivitelezési feladatok felülvizsgálatát is végezte. Másrészt a társulatok az árvízvédelmi töltéseik megvédése céljából számos partvédelmi művet létesítettek.

Meiszner Ernő m. kir. mérnök 1871-1872-ben tervet dolgozott ki, az előzőleg az árvizek által már többször is tönkretett, Tiszaberceli zsilip átépítésére. A biztonság növelését célzó fontos műszaki megoldása az volt, a mőtárgy alapzatánál a 9-9' vastag folyami homok eltávolítása, egészen a kemény kék agyag rétegig. A nagynyomású Tisza vízépítési gödörbe való betörésének megakadályozására gőzgépekkel 1200 db 18'-os hosszú fésűs cölöpöt vertek le. A víztelenítésre óránként 4000 köbláb emelőképeségű Groyne-féle forgany szivattyút alkalmaztak. A folyóhomok eltávolítását követően 30 nap alatt 220 köblábnyi beton alapzatot építettek be. Erre került a zsilip kő építménye és a Ganz-féle vasöntődében készült 120 mázsa súlyú zsilipkapu a felhúzó szerkezettel (*Meiszner E. 1873*).

A mőtárgy 1872-ben készült el. A kivitelezés felülvizsgálatát 1873-ban - a M. Kir. Tokaji Folyammérnöki Hivatal részéről - *Egert János* főmérnök végezte, majd egy újabb felülvizsgálatot *Münzberger Ferenc* m. kir. főmérnök végzett vezetésével végeztek 1884-ben. 1873-ban a Magyar Mérnök és Építész Egylet

Közlöny VII. kötetében közölte *Meiszner Ernő* m. kir. mérnök „*A Felső-szabolcsi tiszai társulat által Berczelnél épített zsilip*” című tanulmányát, melyben ismertette az általa készített tervet is (*Forrás: Felső-Tisza-vidéki Vízügyi Történeti Gyűjtemény*).



4. ábra Részlet a Közmunka és Közlekedési Minisztérium államtitkárának 1884. szeptember 16-án kelt leveléből - a Tiszaberceli zsilip felülvizsgálatával Münzberger Ferenc m. kir. főmérnököt bízták meg
Forrás: Felső-Tisza-vidéki Vízügyi Történeti Gyűjtemény

A Bodrog folyó szabályozására az 1873-1874. években, a már meglévők mellett 7 újabb átvágást épített ki a Sárospataki M. Kir. Folyammérnöki Hivatal (*Mailáth J. 1905*).

A Bodrogon 1884-1893 között a tokaji hivatal, illetve 1893-1898 között a sátoraljaújhelyi hivatal további 15 átvágást létesített, melynek eredményeként a Bodrog Zempléntől számított szakasza 125,6 km-ről 71 km-re rövidült (*Mailáth J. 1905*).

A szabályozási munka befejezésével a levonulási idők csökkentek, így a Bodrogon a tetőzés már nem eset egybe Tokajnál a Tisza árhullámának tetőzésével. A folyó esése megnőtt. Az abszolút esés kisvíznél Zemplén és Sárospatak között 1876-ban 1,16 m, 1895-ben 1,43 m, Sárospatak és a Törökér között 1876-ban 1,02 m, 1895-ben 0,82 m, Törökér és Tokaj között 1876-ban 1,60 m, 1895-ben 1,51 m volt (*Ulrich V. és tsai. 1896*).

Egy korabeli térképen, a Tisza Tiszabercel-Vencsellői szakaszáról, az „*Újra tárgyaltatott II. Folyamosztály hivatalnál 1539 sz.a./1871-ben*” felirat alatt *Schemtzer Sándor* m. kir. oszt. mérnök aláírása olvasható. Ugyancsak *Schemtzer Sándor* 1870-1875-ben készítette a Tisza folyó Halász környéki szakaszán lévő átvágás kereszt- és hossz-szelvényeit, melyek a kotrási munkálatokkal kapcsolatban kerültek felvételre. Később, *Schemtzer Sándor* a bodrogközi

szabályozás megoldására új tervek készített (Forrás: *Felső-Tisza-vidéki Vízügyi Történeti Gyűjtemény*).

A Tokaji M. Kir. Folyammérnöki Hivatal, illetve *Bertalan Lajos* hivatalfőnök kivette részét az 1888. évi nagy tiszai árvíz elleni védekezésben. Szabolcs vármegye hivatalos lapjának 1888. március 18-i számában „*Árvízveszély a vármegyében*” címen készült tudósítás a megyei árvízhelyzetről. Az újság közli a *Baross Gábor* miniszter által *Zoltán János*nak, Szabolcs vármegye alispánjának küldött táviratának szövegét. A miniszter a Lónyay csatornánál beállott veszély enyhítése céljából *Bertalan Lajost* a Sátoraljaújhelyi M. Kir. Folyammérnöki Hivatal főnökét küldte ki a védelmi intézkedések megtételére (*Nyírvidék 1888*).

A Felsőszabolcsi Tiszai Ármentesítő és Belvízlevezető Társulat, az árvíz levonulását követően nagyvízi hosszszelvényt készített a Tiszáról. A Tokaj 1888. december 23. keltezésű iraton megtalálható a Tokaji M. Kir. Folyammérnöki Hivatal bélyegzője, *Szokolay Emil* és *Schenberg József* mérnökök aláírása (Forrás: *Felső-Tisza-vidéki Vízügyi Történeti Gyűjtemény*).

A Latorca kanyargós medrének átvágásokkal történő szabályozására még *Vásárhelyi Pál* készített tervet, amit újabb felvételek alapján a Sátoraljaújhelyi M. Kir. Folyammérnöki Hivatal átdolgozott. Ezen terv alapján 1905-ig, a folyó Bodrogba való beömlését szabályozó átvágásokat építették meg (*Mailáth J. 1905*).

Tekintettel a munkák anyagszükségletére, a Sátoraljaújhelyi M. Kir. Folyammérnöki Hivatal főnöke, a Felsőmagyarországi Hírlap 1911. április 26-i számában versenytárgyalási hirdetményt tett közzé a Tisza Csap körüli szakaszán végrehajtandó mederszabályozási munkákhoz szükséges 7000 m³ terméskő kitermelésére és helyszínre való szállítására (*Felsőmagyarországi Hírlap 1911*). A folyamszabályozási, illetve partbiztosítási munkálatok intenzitását jelzi az is, hogy a Sátoraljaújhelyi M. Kir. Folyammérnöki Hivatal 1911-ben az állami kezelésben kivitelre kerülő mederszabályozásokhoz és partbiztosításhoz szükséges építőanyagok szállítása céljából a földművelésügyi minisztérium költségén megszerezte a „Szatmár” gőzhajót a hozzá tartozó 2 vas- és 6 fauszállyal együtt. A vashajók 100-120 m³, a fahajók 50-80 m³ kövel voltak terhelhetők. 1911 év folyamán a „Szatmár” gőzhajó 212, az 1. számú vasuszály 147, a 2. számú 252, az 1. fauszály 31, a 2. 244, a 3. 187, a 4. 240, az 5. 224 napon keresztül volt üzemben. Így vízi útvonalon 1911-ben 10 309 m³ követ szállítottak el Tokajból a Tisza különböző pontjaira Csap és Tiszafüred között (*Boros L. 1994*).

Az 1914-1915 években a hivatalhoz tartozó Sátoraljaújhelyi M. Kir. Folyammérnöki Hivatal Kőátvételi Kezelősege Tokaj nevű alegység vezetője *Zettin Ignác* m. kir. főmérnök volt (*Magyarország tiszti cím- és névtára 1915*).

Az I. világháború végén ezt az alegységet a Hivatal hajózási és kőbánya üzeme néven említették.

A folyammérnöki hivatal által felügyelt társulatok által 1871-től elvégzett munkák

A folyammérnöki hivatal a térségben alakult árvízmentesítő és belvízszabályozó társulatok műszaki tevékenységét felügyelte (közigazgatási szempontból a felügyeletet a vármegyei alispáni hivatal látta el). Az érintett társulatok fő adatait az 1. táblázat tartalmazza.

1. táblázat A Sátoraljaújhelyi M. Kir. Folyammérnöki Hivatal által felügyelt ármentesítő és belvízlevezető társulatok

| A társulat neve | Székhelye | Alakulás éve | Kiterjedése (e ha) |
|---|------------------|---------------------|---------------------------|
| Felsőszabolcsi Tiszai Árm. és Belvízlevezető T. | Kisvárdá | 1846 | 58,5 |
| Nyírvízszabályozó T. | Nyíregyháza | 1876 | 33,8 |
| Felső-Bodrogi Vízzabályozó T. | Töketerebes | 1843 | 22,9 |
| Alsószabolcsi Tiszai Ármentesítő T. | Debrecen | 1845 | 205,4 |
| Bodroγκözi Tiszaszabályozó T. | Királyhelmec | 1846 | 89,9 |
| Bodroγκözi Vizrendező T. | Sátoraljaújhely | 1846 | 23,4 |

(Vízügyi Közl. 1898 nyomán)

A Sárosspataki-, majd a Tokaji, végül a Sátoraljaújhelyi M. Kir. Folyammérnöki Hivatal által felügyelt árvízmentesítő és belvízszabályozó társulatok közül három a Tisza Eszeny-Zsurk – Tiszaföldvár közötti folyószakasz bal partján (Felsőszabolcsi Tiszai Ármentesítő és Belvízlevezető Társulat, Nyírvízszabályozó T., Alsószabolcsi Tiszai Ármentesítő T.), kettő a Tisza jobb partján tevékenykedett (Felső-Bodrogi Vízzabályozó T., Bodroγκözi Tiszaszabályozó T.). A társulatok, összeségében 433 900 ha érdekeltségi területen működtek *(Vízügyi Közl. 1898 nyomán)*.

Folyószabályozási munkálatok a Tiszán Tiszabercel térségében

A folyószabályozási munkák során a folyammérnöki hivatal és egy-egy társulat közötti szoros együttműködést jól példázza a Tisza tiszaberceli szakaszán az 1880-as évektől az I. világháború kitöréséig tartó időszakban végzett közös partvédelmi munkálatok.

1884-ben a Tiszaberceli zsilip környékén partomlást tapasztaltak, ami veszélyeztette a Felsőszabolcsi Tiszai Ármentesítő és Belvízlevezető Társulat tulajdonában lévő árvízvédelmi töltést és közsilipet, illetve mérnöki lakást. Ennek megakadályozására 1884. szeptemberben a Tokaji M. Kir. Folyammérnöki Hivatal kivitelezési tervet és költségvetést készített. A tiszaberceli partvédelmi

mű 1886. évi tervrajzán megtalálható a M. Kir. Folyammérnöki Hivatal Tokaj feliratú bélyegző és a Tokaj, 1886. augusztus 7-i keltezés, *Szokolay Emil* kir. mérnök aláírásával (*Forrás: Felső-Tisza-vidéki Vízügyi Történeti Gyűjtemény*).

A tiszaberceli partszakadáról Tokajon a M. Kir. Folyammérnöki Hivatalnál 1887. július 18-án készült, *Szokolay Emil* királyi mérnök kézjegyével ellátott 1:2 000 méretarányú helyzetrajzon a műtárgyak mellett feltüntetésre került a szakadópart helyzete az 1884. augusztusi, 1886. júliusi, 1887. áprilisi, valamint az 1887. július állapotnak megfelelően. A Társulat 1888. július 8-án tartott választmányi ülésén elhatározta, hogy a partvédőmű kiépítését vállalkozóval készített el. A vállalkozó a munkát 1889. január 7-én, határidő előtt befejezte. A partvédőmű műszaki felülvizsgálatára 1889. január 20-án került sor, melyen jelen volt *Szokolay Emil* királyi mérnök felülvizsgáló, aki megállapította, hogy a vállalkozó a műtárgyat a kiviteli terv szerinti méretekkel megegyezően és a műszaki követelményeknek megfelelően építette meg. Az 1891 tavaszán levonult tiszai árvíz után a tiszaberceli partvédőmű három szelvényében nagyobb süllyedést észleltek. A cölöpök egy része bedőlt, másik részét elsodorta a víz. A megrongált szelvények helyreállítását 1891. szeptember-november hónapokban végezték el. 1901 februárjában – az előző évben bekövetkezett kisebb elfajulás után – a partbiztosítást karókhöz rögzített rözsemű lerakásával javították ki. 1902. október vége és 1903 márciusa között újabb beavatkozásokat végeztek (*Forrás: Felső-Tisza-vidéki Vízügyi Történeti Gyűjtemény*).

A Társulat tiszaberceli partvédelmi művének újabb terve 1906. szeptember 19-én készült Kisvárdán. 1906. október 22-én tárgyalta a tervet a Sátoraljaújhelyi M. Kir. Folyammérnöki Hivatal. Az 1906. évi tavaszi nagyvizek során a zsilip alatti szakaszon a szakadó part 45 m-re megközelítette a töltés lábát, veszélyeztetve a zsilipet. Terv készült arra, hogy a 278 szelvénytől az 570 szelvényig, a szakadás mentén a partot a +2,0 m vízállástól a meder legmélyebb pontjáig 10 cm vastag rözsepokróccal takarják be, és ezt 15 cm vastag kőréteggel borítsák be. A meder egyenletes terhelése céljából 52 rözsesátort terveztek. A Társulat Kisvárdán, 1907. augusztusban készítette el „*A berczeli partvédezet helyrajza*” című tervet, amit 1907. szeptember 27-én tárgyalt a Sátoraljaújhelyi M. Kir. Folyammérnöki Hivatal. A terv előlapon hivatali bélyegzők, és *Szokolay Emil* hivatalfőnök-, illetve *Némethy János* m. kir. mérnök aláírása található. A munkát 1908. január-június hónapokban végezték el. Tekintettel arra, hogy 1909-ben a Tisza tiszaberceli szakaszán, a 445-ös szelvénytől lefelé újabb partomlások, szakadások keletkeztek, 1909. július hónapban ismét terv készült a parterősítés meghosszabbítására. Ezt a tervet is megtárgyalta a Sátoraljaújhelyi M. Kir. Folyammérnöki Hivatal. A végrehajtást a miniszter nem engedélyezte, mert a töltést a partomlások akkor még közvetlenül nem veszélyeztették. Azonban az 1912 tavaszán levonult árhullám a szakadó partnál jelentős rongálásokat okozott. A víz a parterősítés háta mögé kerülve, azt 25 m-en az alsó

végénél megsemmisítette. 1913. április 20-án a Kisvárdán készült Felülvizsgálati Jegyzőkönyv szerint, a tiszaberceli zsiliptől kivezető csatorna torkolata körüli szakaszon az 1912 tavaszán levonult árvíz nyomán keletkezett partomlás meggátolására a Társulat 1912. november 12. és 1913. március 10. között végezte el a munkálatokat. A rözsepokróc 230 m hosszban elkészült (*Forrás: Felső-Tisza-vidéki Vízügyi Történeti Gyűjtemény*).

A Felsőszabolcsi Tiszai Ármentesítő és Belvízlevezető Társulat fejlesztései 1871-től

Egy Fényeslitkén 1871. december 11-én kelt, a felsőszabolcsi tiszai védgátak megerősítésével kapcsolatos felülvizsgálati jegyzőkönyv szerint, a Sárospataki M. Kir. Folyammérnöki Hivatal részéről *Egert József* miniszteri főmérnök és *Meiszner Ernő* m. kir. mérnök voltak jelen. Az 1871-1872. években a Felsőszabolcsi Tiszai Ármentesítő és Belvízlevezető Társulat által végzett fejlesztéseknél ugyancsak közreműködött *Meiszner Ernő* m. kir. mérnök, aki terveket készített Belfő csatorna 0+000-22+175 fm szakaszának töltéséhez. Az 1872-ben készült tiszaberceli zsilip műtárgy tervét ugyancsak *Meiszner Ernő* készítette el (*Forrás: Felső-Tisza-vidéki Vízügyi Történeti Gyűjtemény*).

A Felsőszabolcsi Tisza Ármentesítő és Belvízlevezető Társulat 1873-ban befejezte a Belfő-csatorna és a hozzá tartozó 22 nagyobb mellékcsatorna megépítését (*Kolossváry Ö. 1905*). Azonban a töltések többszöri beszakadása-, valamint a beözönlő nagy mennyiségű iszapot szállító Nyíri vizek beáramlása miatt, a Belfő csatornahálózata gyorsan beiszapolódott, így azt 1874-1875-ben csaknem újra kellett ásni (*Vízgazd. Adatgyűjtemény, 1959*).

1879 évben kezdték el a Nyírvizek gyűjtő főcsatorna építését. A terven Tokaji M. Kir. Folyammérnöki Hivatal részéről 1880. július 8. keltezéssel *Némethy János* m. kir. mérnök. és *Hajdu Gyula* m. kir. főmérnök aláírása található meg (*Forrás: Felső-Tisza-vidéki Vízügyi Történeti Gyűjtemény*).

1882-ben a Nyíri vizeket felfogó, Lónyay-főcsatornának nevezett övcsatorna elkészült és ezzel a korábban egy rendszert alkotó Nyírség-Felsőszabolcs kettévált Felsőszabolcsi és Nyíri belvízrendszerre. A fejlesztések után, a belvízelöntések területe az 1879-1882 évek 44 000 k. hold átlagáról, az 1883-1889 évekre 4 400 k. holdra csökkent (*Vízgazd. Adatgyűjtemény 1959*).

A tiszai töltések több alkalommal történt erősítésére, illetve magasztására került sor. Így érték el, hogy az 1881. és 1888. évi árvizek elleni védekezés már sikeres lett. Ez utóbbi árvíz után kiadott kormányrendelet a töltésnek 1 m-el az árvízszint fölé való emelését kötelezővé tette. Az előírt töltésemelést 1895-ben fejezték be (*Ihrig D. és tsai. 1973*).

A Társulat megrendelésére a *Robey és Társa* angol cég 1884-ben a Tiszaberceli zsilip mellett egy 50 lóerős gőzös szivattyút létesített. Tekintettel arra, hogy ez a szivattyútelep nem volt megfelelően hatékony, 1892-ben egy új

szivattyútelep építését határozták el, melynek a Belfő csatorna 603 km²-es vízgyűjtő területéről érkező belvizet kellett átemelnie a Tiszába.



2. fénykép A Tiszaberceli I. szivattyútelep a tiszai töltés felől
(Fotó: Konecsny K. 2016)

A szivattyútelep építésére meghirdetett nyilvános pályázatra 1895. augusztus 29-ig 3 pályázat érkezett. A versenytárgyaláson a Schlick-féle Vasöntöde és Gépgyár Részvénytársaság és a Láng L. féle Gépgyár együttes ajánlatát fogadták el. Az építkezést 1895 év szeptember 3-án kezdték meg a Belfő csatorna torkolatánál, *Szokolay Emil* a Sátoraljaújhelyi M. Kir. Folyammérnöki Hivatal hivatalvezető és *Almási István* igazgató-főmérnök által megállapított helyen. A telep átadására és üzembehelyezésére 1896. év március 16-án került sor (*Forrás: Felső-Tisza-vidéki Vízügyi Történeti Gyűjtemény*).

1913-ban a Felsőszabolcsi Tiszai Ármentesítő Társulat érdekeltségi területe 101 649 k. hold 152 négyszögöl volt, a Tiszán 73 834 m, a Lónyay-főcsatornán 54 840 m védtöltés épült meg, továbbá 1 zsilip, 8 csőzsilip és 1 szivattyútelep (Tiszabercel) működött. A védvonalak 215 000 m hosszú társulati telefonvonallal lettek felszerelve. Az 543 500 m hosszú csatornahálózaton 16 zsilip, 140 híd és 22 csatornaórház épült meg (*Vályi B. 1916*).

1913-ban a Társulat elhatározta egy újabb szivattyútelep és zsilip építését, a Dombbrád-Szöveteni főcsatornán keresztül érkező belvizet Tiszába emelésére. A munkát 1914. augusztus 31-én kezdték meg és 1915-ben fejezték be. A telepen két darab 60 lóerős gőzlokomobil, egy-egy 0,750 m³/s (összesen 1,50 m³/s),

teljesítményű szivattyút hajtott (Forrás: *Felső-Tisza-vidéki Vízügyi Történeti Gyűjtemény*).

Az 1915. évben került sor a Kétérközi esésnövelő szivattyútelep megépítésére, 2 darab 0,750 m³/s teljesítményű szivattyúval és 2 darab 60 LE-s gőzgéppel. 1915-ben a Belfőbe torkolló I-II-III. XII. sz., valamint a Szárdi és Csózsilip csatornák torkolatánál 6 helyen egy-egy 0,350 m³/s-os szivattyútelepet építettek. A Zúgói gőzmeghajtású szivattyútelep is 1915-ben létesült két összesen 0,600 m³/s átemelőképeségű szivattyúval (*Vízgazd. Adatgyűjtemény 1959*).

A Felsőbodrogi Vízsabályozó Társulat

1876-ban a Felsőbodrogi Vízsabályozó Társulat már korábban megépült műveit, *Boros Frigyes* műszaki tanácsos vizsgálta meg, majd az általa tett megállapítások alapján, a társulat a kormánytól új fejlesztési tervek készítését kérelmezte. A folyószabályozási tervet a Tokaji M. Kir. Folyammérnöki Hivatal elkészítette, amit 1882-ben, kisebb módosítással a minisztérium jóváhagyott. Ezen terv alapján a társulat főcsatornát épített az Ondava és Tapoly folyók egyesülésétől, a Bodrogba való betorkolásáig. Ezt a csatornát, később Felső-Bodrog csatornának nevezték el. A Felső-Bodrog mindkét partján, egymástól párhuzamosan 200 m távolságban vezetett, 3-4 m széles koronájú gát létesült (*Mailáth J. 1905*).

A társulat töltéseinek hossza elérte a 123 049 m-t, összes csatornáinak hossza a 61 450 m-t. A fenntartás érdekében az árterületen, illetve a védővonalakon több felügyelőlak és őrház, Töketerében társulati székház és mellette tisztviselői házak létesültek. A társulat épületeit, a védműveken végigvezetett, 66 752 m hosszú telefonvonallal kötötték össze (*Mailáth J. 1905*).

Bodrogközi Tiszaszabályozó Társulat

A Bodrogközi Tiszaszabályozó Társulat céljának tűzte ki a Tisza, Bodrog és Latorca folyóktól határolt mintegy 171 800 k. hold kiterjedésű Bodrogköz ármentesítését.

A Sárospataki M. Kir. Folyammérnöki Hivatal alapítása után, az 1871-1874. években a Bodrogközi Tiszaszabályozó Társulat, Viss község közelében megépítette a Törökéri zsilipet. 1883. évben átépítették a Karád alatti nagy tiszai zsilipet is, beton-alapon, faragott termésköböl. A két zsiliphez 37 km, illetve 44 km hosszú csatornát ástak. A Bodrog jobb partján nem épült árvédelmi töltés, mert itt a partok elegendő magasak voltak. A mederszabályozási munkákhoz tartoztak 1880 után a partok megkötése és a partszaggatások megakadályozása céljából épített védművek: a Csap körül történt mederrendezés, a Csap alatt emelt farakatos partvédmű, a Leányvár fölött emelt farakatos partvédmű, a csermelyi, karádi, vencsellői, balsai, kenézlői és tokaji partvédművek. 1883 évben elfogadták a Bodrogköz szabályozási tervét, amelyet a Tokaji M. Kir. Folyammérnöki Hivatal készített (*Majláth J. 1896*).

Az 1891-től 1905-ig a Társulat 205 km hosszú telefonhálózatot épített ki, 21 állomással (*Mailáth J. 1905*).

A csapi mederrendezést, a karádi és tokaji védőműveket az államkincstár költségén a Sátoraljaújhelyi M. Kir. Folyammérnöki Hivatal, a csapi, leányvári és kenézlői védőműveket saját költségén, a csermelyieket, vencesellőieket és balsaiakat állami hozzájárulás mellett, a Bodrogi Tisza Szabályozó Társulat építette ki (*Mailáth J. 1905*).

A Királyhelmeceken 1894-1895. évben épült központi irodán és tisztviselői lakásokon, valamint a szivattyútelepeken épült gépházakon, szertárakon és szénraktárakon kívül, a társulatnak 8 felügyelői és 2 gépészlakása, 23 töltés-őrháza és 10 csatornaőrháza létesült (*Mailáth J. 1905*).

1895-ig a két parton a töltések 600-1500 m távolságra épültek meg, magasságukat 2 m-ről 5 m-re emelték meg (*Mailáth J. 1896*).

Az 1896-1897. években a belvizek eltávolítására, a Sátoraljaújhelyi M. Kir. Folyammérnöki Hivatal felügyelete mellett a Bodrogi Tiszai Ármentesítő és Belvízlevezető Társulat 3 gőzüzemű Schlick-Nicholson gépekkel felszerelt szivattyútelepet épített. A Felsőberecki zsilip mellett 1897-ben épült a *gróf Mailáth József* szivattyútelep, melynél 2,50 m³/s vizet nyomtak át a Bodrogra. A Tiszakarádi-főcsatorna tiszai torkolatánál épült a *gróf Széchenyi István* szivattyútelep két egyenként 3,0 m³/s teljesítményű szivattyúval. A Törökéri zsilipnél 1898-ban épült a *báró Sennyey Pál* szivattyútelepet, mely 1,0 m³/s vizet távolított el, (*Mailáth J. 1905*).

1905-ben a Bodrogi Tiszaszabályozó Társulat fő védőművei a következők voltak: a tiszai töltések 79 241 m, Bodrog és Tice-Latorcai töltések 75 975 m. Úgy a Tiszán, mint a Bodrog-Tice-Latorcai töltések 1 m-el épültek magasabbra az 1888-iki nagyvíz szintjénél, koronájuk 4 m széles volt. A belvízlevezetést a következő főcsatornák biztosították: Bély-Karádi főcsatorna, Törökér-karosszerdahelyi főcsatorna, Karcsa-Felsőbereczki főcsatorna, a Kenézlői csatorna. A mellékággal együtt e csatornák hossza elérte a 183 400 m-t (*Mailáth J. 1905*).

Az Alsó-szabolcsi Tiszai Ármentesítő Társulat

Az 1845-ben alakult Alsó-szabolcsi Tiszai Ármentesítő Társulat a Tiszadob, Tiszafüred, továbbá Tokaj és Tiszalúc közti területek ármentesítését tűzte ki célul. 1847-ben a társulat az Alsó-Szabolcsi Tiszaszabályozó Társulat nevet vette fel (*Diénes B. 1900*).

Az 1852. évben elkészítették a Tiszadob-Polgári, gróf Széchenyi-gát gátrészt, majd felépítettek Polgárig egy keresztgátat, és így több mint 300 000 hold Hortobágymenti árteret a tiszai árvizektől megszabadítottak, valamint a jobbparton a Taktaközben is hozzákezdtek a Tokaj-Ladány-Prügy-Ferenczéri gátnak. 1865-re a Hortobágy-Berettyó völgyében az árterületet mentesítették az árvizektől. A belvizek a területen az árvizekhez hasonló veszélyt jelentettek. Az

1888-as nagy árvíz a Hortobágy medencében 87 000 ha-t öntött el, de ennek kiterjedése nem sokkal volt nagyobb az 1879-es belvíznél, amikor több mint 59 000 ha-t borított a víz. Az 1895-ik évi árvízkor a már befejezett gátépítés és erősítési munkálatok után a védgátak, a hosszú időig tartó árvizet veszély nélkül kiállták (*Diénes B. 1900*).

A társulat elkészítette az általános belvízrendezés és a Hortobágy öntözési tervét és azokat felülbírálásra 1897-ben a m. kir. földművelésügyi miniszterhez felterjesztette. A belvízrendezésre vonatkozó tervrészt 1899. folyamán kedvezően bírálták el. 1898-tól a társulat megkezdte a telefonhálózatot létesítését (*Diénes B. 1900*).

1905-re a Tisza árvízi szabályozása lényegében véget ért.

Nyírvízszabályozó Társulat

Az 1876-1879-es rendkívül csapadékos-árvizes évek után 1879. március 12-én alakult meg a Nyírvíz Szabályozó Társulat. Ezt megelőzően a Szatmári Magyar Kir. Folyammérnöki Hivatal, *Kiszely Károly* kir. főmérnök és *Szász Géza* kir. s. mérnökök, 1878 májusában és elkészítették a Nyírvizek szabályozásának tervét. Az övcsatorna építése 1879 őszén kezdődött és 1882 novemberében fejeződött be, és közben kiépültek a főfolyások, mellékágak, oldalágak is. 1880-ban a Tokaji M. Kir. Folyammérnök Hivatal részéről *Némethy János* m. kir. mérnök dolgozott a Nyírvizek gyűjtő főcsatornájának tervén, ezt bizonyítják azok tervrajzok, melyeken Tokaj 1880. július 8-án keltezés mellett megtalálható a szakember aláírása és *Hajdu Gyula* kir. főmérnök hivatalvezető láttamozása. A Nyírvízszabályozó Társulat VIII. számú mellékág tervén, ami Nyíregyházán kelt 1882. május hóban a Tokaji M. Kir. Folyammérnöki Hivatal bélyegzője mellett *Bertalan Lajos* m. kir. főmérnök aláírása is látható (*Forrás: Felső-Tisza-vidéki Vízügyi Történeti Gyűjtemény*).

A Lónyay-főcsatorna védőtöltéseit a Felsőszabolcsi Tiszai Ármentesítő Társulat építette 3,0 m-es koronával. A töltés hossza a jobbparton 42 738 m, a bal parton 44 526 m. A töltések eredetileg az 1881 évi nagyvízszinthez épültek ki, a biztonság az alsó szakaszon 1,0 m volt (*Vízgazd. Adatgyűjtemény 1959*).

1880-tól 31 belvízlevezető zsilip épült a Lónyay csatorna baloldali és a főfolyások torkolati szakaszainak árvédelmi töltéseiben. Ezekhez egy benzinmotor és 4 hordozható szivattyú tartozott, amit alkalomadtán a csőzsilipek beépített nyomócsonkjaira szerelhettek.

Az 1888-1890 években további 181 km csatornát létesítettek és a töltéseket az 1888 évi árvízszint fölé emelték (*Vízgazd. Adatgyűjtemény, 1959*).

A szabályozás eredményeként, szántófölddé alakult az ártér 50%-a, jó kaszálóvá 40%-a, nádas és mocsaras terület 5-5% maradt (*Kálnay Z. 1900, In: Borovszky S. 1900*).

A megépült 10 fő létesítmény adatai: I. Berkeszi völgy (157 km, amiből a főfolyás 47 km), II. Demecseri völgy (210 km, a főfolyás 37 km), III. Bogdányi völgy (a főfolyás 5 km,), IV. Sényői völgy (39 km, a főfolyás 18 km), V. Kemecei völgy (244 km, a főfolyás 54 km), VI. Kótaji völgy (173 km, a főfolyás 46 km), VII. Simai völgy (41 km, a főfolyás 31 km), VIII. Tass-Pátrohái külön völgy (7 km, a külön folyás 4 km), IX. Demecser-Berkeszi külön völgy (11 km), X. Pazony-Kemecei külön völgy (10 km, a külön folyás 6 km).

1912. november 6-án *Szokolay Emil* a Sátoraljaújhelyi M. Kir. Folyammérnöki Hivatal főnöke részt vett a Nyírvíz Szabályozó Társulat új székházának, a nyíregyházi Nyírvíz-palota felépítését eldöntő társulati tárgyaláson. Az építkezés 1913-ban kezdődött és 1914. május elsejére készült el. A Társulat első, saját székházában megtartott közgyűlését 1914. június 24-én tartották meg, melyen a m. kir. földművelésügyi miniszter képviselőként *Szokolay Emil* miniszteri osztálytanácsos, miniszteri megbízott volt jelen.

Az 1136 km csatornahálózat bővítésére 1915-ben készült átfogó terv (*Vizgazd. Adatgyűjtemény, 1959*).

Az 1912-1916. csapadékos évek tapasztalatai alapján a Társulat érdekeltsége elhatározta, a Lónyay főcsatorna baloldalán elterülő árterek nagyobb kiterjedésű öblözetek mentesítése céljából, a meglévő csőzsilipeknél állandó jellegű kisebb szivattyútelepek építését. Az 1917 májusában elkészült tervek az I. világháború kitörése miatt nem valósultak meg, csak 1924-1925-ben vehették újra napirendre a korábbi tervek megvalósítását (*Forrás: Felső-Tisza-vidéki Vízügyi Történeti Gyűjtemény*).

5. A SÁTORALJAÚJHELYI M. KIR. KULTÚRMÉRNÖKI HIVATAL

A vízügyi szakigazgatás történetében a kiegyezés utáni korszak egyik fontos fejleménye a kultúrmérnöki intézmény létrehozása volt (*Dóka Kl. 1983*).

A Földművelés-, Ipar- és Kereskedelemügyi Minisztérium 1881. január 31-én adott engedélyt kultúrmérnökségek szervezésére, és az országot 8 kerületre osztották fel. A kerületeket kezdetben Budapestről intézték, majd néhány év alatt költöztek át a kerületi hivatalok székhelyei a fővárosból vidéki városokba. Az V. Kerületi Kultúrmérnöki Hivatalt kivételesen már 1881-ben Zemplén vármegye székhelyére, Sátoraljaújhelyre telepítették. Vezetőjének, *Faragó Lipót* kultúrmérnököt nevezték ki (*Magyarország Tiszti Cím- és Névtára 1884*).

Az 1885. évi XXIII. t.-cikk, a vízügyi törvény 1886. évi hatálybalépése a Felső-Tiszaán is jelentős mértékben segítette a talajjavítási tevékenység fellendülését. 1886-ban adták ki „Az Országos és Kerületi m. kir. Kultúrmérnöki Hivatal Szervezete” című földművelésügyi minisztériumi rendeletet. Az Országos M. Kir. Kultúrmérnöki Hivatal vezetője és a 8 kerületi hivatal vezetője részvételével létrehozták a Talajjavításügyi Tanácsot. A tanács elnöke *Kvassay*

Jenő miniszteri osztálytanácsos volt, a tanács tagja volt *Faragó Lipót* az V. Sátoraljaújhelyi Kerület főnöke is (*Kultúrmérnöki Jelentések 1886*).



**5. ábra A m. kir. kultúrmérnöki hivatalok kerületi beosztása 1881-ben
(Trummer Á. -Lászlóffy W. 1940)**

I. Székesfehérvár, II. Komárom, III. Miskolc, IV. Kassa, V. Sátoraljaújhely, VI. Debrecen, VII. Kolozsvár, VIII. Temesvár

Az 1881-1920 időszakban a Sátoraljaújhelyi V. Kerületi M. Kir. Kultúrmérnöki Hivatalnak 4 hivatalfőnöke volt: *Faragó Lipót* (1881-1888), *Buday Zádor* (1889-1894), *Dauscher (Dános) Miklós* (1895-1914), *Czitó Ferenc* (1815-1920). A beosztott kultúrmérnökök között voltak: *Katona Béla, Landau Lajos, Nagy Iván, Kérészi Gyula, László Domokos, Chotvács-Hesengi József, Grosch Dezső, Tarján Ernő, Schranz János, Vágó Viktor, Seszlér Ödön, Csermák Kálmán, Mészáros Zoltán, Nagy Imre, Schulek Béla, Povázsay Pál* (*Magyarország tiszti cím- és névtára 1881-1918*).

1886. elején a Hivatalnak 3 mérnök és 7 rétmester alkalmazottja volt. A Hivatal vezetője *Faragó Lipót* m. kir. főmérnök volt, munkatársai, *Buday Zádor* m. kir. kultúrmérnök, és *Dauscher (Dános) Miklós* m. kir. segédmérnök. A rétmester alkalmazottak: *Mach Henrik, Morvay János, Pazár József, Péter Mátyás, Szegedi Ferencz, Tóth Imre, Viener Pál* (*Kultúrmérnöki Jelentések 1886*).

A hivatal illetékességi területe kezdetben, Máramaros, Ugocsa, Ung, Zemplén és Szatmár vármegye a Szamos jobbparti részére terjedt ki (6. ábra) (*Kultúrmérnöki Jelentések 1886*).

A hivatal felügyelete alatt 1880-1892 között 12 lecsapoló és belvízelvezető vízitársulatot szerveztek, melyeknek összterülete elérte a 39 600 k. holdat. A legkisebb területű szervezet az ugocsai Avasújvárosi Lecsapoló Társulat (436 k. hold) és legnagyobb területű az Ung vármegyei Szenna-Blatta Mocsár Lecsapoló Társulat (16 149 k. hold) között a méretben és az elvégzendő feladatok jellegében is nagy különbség mutatkozott (*Kultúrmérnöki Jelentések 1889, 1890, 1895 adatai alapján*).

1889-ben az V. kerületi Sátoraljaújhelyi M. Kir. Kultúrmérnöki Hivatal 4 mérnök és 6 rétmester alkalmazottat foglalkoztatott. A kultúrmérnöki hivatal személyzete, a hatósági engedélyezésre szoruló vízimunkálatoknál, mint hatósági szakértők véleményt adott, a helyszíni tárgyalásokon részt vett és nagyszámú engedélyokirat tervezetét készítette el. A vízjogi törvény értelmében a bejelentett összes vízi műveket és munkálatokat rendezték, műszakilag véleményezték és a kiállítandó határozatok tervezetét elkészítették (*Kultúrmérnöki jelentések, 1889*). A hivatal 1889-ben Beregben 8, Máramarosban 1, Szatmárban 11, Ugocsa vármegyében 2 birtoknál végzett jelentősebb kultúrmérnöki munkát (*Kultúrmérnöki Jelentések, 1889*).

1890-ben a sátoraljaújhelyi székhelyű V. Kerületi Kultúrmérnöki Hivatalnak, 3 fő mérnök és 4 fő rétmester alkalmazottja volt, 1895-ben 3 mérnök és 7 rétmester dolgozott a szervezetnél (*Magyarország tiszti cím- és névtára 1890, 1895, 1896*).

Ebben az időszakban az országos irányítást az Országos Vízépítési Igazgatóság Kultúrmérnöki Osztály biztosította, hozzá tartoztak a kultúrmérnöki hivatalok, melyeknek száma 1899-ben elérte a 17-et (*Fejér L. 1997*). A hivatali feladatokat az, 1901-ben kiadott 5001/1901. FM számú szolgálati szabályzat határozta meg, illetékességi területüket a 1050961/1912. FM számú rendelet írta körül (*Dóka Kl. 1978*).

1900-ban az V. Kerületi M. Kir. Kultúrmérnöki Hivatal vezetője *Dauscher Miklós* m. kir. főmérnök volt, munkáját *Kérészi Gyula*, *Chotvács-Hesengi József* és *Grosch Dezső* m. kir. segédmérnökök segítették. A hivatal illetékesség területe továbbra is Bereg, Máramaros, Ugocsa, Ung és Zemplén vármegyékre terjedt ki (*Magyarország tiszti cím- és névtára 1900*).

2. táblázat Az V. Kerületi M. Kir. Kultúrmérnöki Hivatal felügyelete alatti vízitársulatok (Kultúrmérnöki Jelentések 1889, 1890, 1895 adatai alapján)

| Társulat neve | Székhelye | Alakulás éve | Alapszabály száma | Terület (k. hold) | Munkálatok költsége (Ft) |
|---------------------------------------|-----------------|--------------|-------------------|-------------------|--------------------------|
| Hegyi Szalóki Leccsap. Társ. | Hegyi | 1886 | 4968/87 | 2 189 | 11 679 |
| Körtöltésközi Belvízlevezető Társulat | Tiszadob | 1883 | | 5 386 | 27 453 |
| Szena-Blatta Mocsár Leccsapoló Társ. | Ungvár | 1880 | 14.494/87 | 16 149 | 96 894 |
| Mokcsa-Pallakcsató Leccsapoló Társ. | Mogyorós | 1882 | 14.493/87 | 1 756 | 7 914 |
| Mátyóczy Leccsapoló Társulat | Mátyócz | 1886 | 22.651/87 | 1 611 | 1 076 |
| Gyula-Fekete-Ardói_láp Leccsapoló T. | Gyula | 1883 | 58.155/86 | 2 107 | 6 234 |
| Eger és Feketevíz Leccsapoló Társulat | Sárközüjla k | 1884 | 55.372/86 | 914 | 12 1790 |
| Avasújvárosi Leccsapoló Társulat | Avasújvár os | 1887 | 38.758/87 | 436 | 2 794 |
| Sár és Eger Leccsapoló Társulat | Szatmár | 1888 | 64.436/88 | 3 561 | 32 065 |
| Hidegkúti Leccsapoló Társulat | Nagy-Somkút | 1890 | 365/91 | 1 482 | 3 193 |
| Turcpaták Vidéki Leccsapoló Társulat | Túrterebes | 1890 | 60.118/91 | 2 054 | 3 193 |
| Akli-dabolczi Lápleccsapoló Társulat | Halmi | 1892 | 13374/93 | 1955 | 14 67 2 |

A hivatal sátoraljaújhelyi székházáról *Magyarország vármegyéi és városai* sorozat, *Zemplén vármegye* kötetben, *Vende Aladár a Sátoraljaújhely fekvése és utcái* című fejezetben azt írja, hogy a M. Kir. Kultúrmérnöki Hivatal székháza a Kazinczy utcában volt: „A Kazinczy-utca elején áll a polgári takarékpénztár szép épülete, vele szemben van a megyei kaszinó helyisége, odébb, balra az emeletes, manzardtetős, Mária Terézia-korabeli régi postaház, Feljebb van a kir. kultúrmérnöki hivatal helyisége azután a nagyszabású, új törvényszéki palota. ... E tájon van a kir. államépítészeti hivatal is.” (Vende Al. 1905).

A Sátoraljaújhelyi M. Kir. Kultúrmérnöki Hivatal talajjavító munkálatai 1880-1905 között, 478 helyen, 113 363 k. holdra terjedtek ki, melyből 49 103 k. holdat leccsapolás, 722 k. holdat alagsövezés, 451 k. holdat öntözés útján

javítottak fel. A nagyobb lecsapolások közül említést érdemel a Taktaköz belvízrendezése, továbbá az Ondava jobbparti árterület belvízrendezése. Az alagsövezések közül kiemelhető a *báró Harkányi Frigyes* újvilági, *Vladár Emil* klazányi és majorosi, *gróf Sztáray Antal* nagymihályi és *gróf Andrássy Géza* nagykemencei uradalmában végrehajtott munkák. Érdekes volt a nedves falak kiszáritása céljából végrehajtott 34 épületalagsövezés. A talajjavításhoz kapcsolódott az elpusztult szőlők felújítása a Hegyalján, ahol 1905-ig 42 szőlőben 382 k. hold vízrendezését hajtották végre, továbbá 79 szőlőben az alagsövezés 143 k. holdon készült el. A Hivatal hatáskörébe tartoztak - a talajjavításon kívül - a patakmederrendezések és partbiztosítások is. Ezek közül említésre méltó a Dusa patak medertisztítása 45 km hosszban, a Ronyva, Bozsva stb. patakok rendezése és medertisztítása, továbbá az Ondava és Tapoly folyók völgyében 1905-ig részben végrehajtott vízmosás-megkötési munkálatok (*Mailáth J. 1905*).

A Sátoraljaújhelyi M. Kir. Kultúrmérnöki Hivatal illetékességi területe 1909-ben, a Máramarosszigeti M. Kir. Kultúrmérnöki Hivatal felállítása miatt, csökkent, ugyanis Máramaros, Ugocsa vármegyék területe ezen hivatal illetékességi körébe került át.



3. fénykép A Sátoraljaújhelyi M. Kir. Kultúrmérnöki Hivatal székháza a Kazinczy utcában a képen látható Törvényszéki palota (ma börtön) mellett volt

<http://nevesnevtelenek.com/pim-kfm-satoraljauijhely-kepeslapok/>

A hivatal egyes tevékenységeiről a helyi sajtó is hírt adott. Az 1909. február 10-én megjelent tudósítás szerint: „... *Az Alsószabolcsi Tiszaármentesítő*

társulatot kötelezték a taktaharkányi vízszabályozással kapcsolatosan létesített hidak feljáróiból 8 méter kiburkolására. Ülés végén Szeszlér Ödön kir. kultúrmérnök jelentésének meghallgatása után Thuránszky László olvasta fel Sátoraljaújhely városnak a csatornaépítkezés állásáról szóló jelentését ...” (Zemplén 1909).

1910-ben és 1915-ben a hivatalnak 5-5 műszaki alkalmazottja volt. A hivatalfőnöki tisztséget *Dános Miklós* töltötte be. A Hivatal illetékessége továbbra is Bereg, Ung és Zemplén vármegyék területére terjedt ki (*Magyarország tiszti cím- és névtára, 1910, 1915*).

Az I. Világháború végén (1918) a hivatalfőnöki tisztséget *Czitó Ferenc* m. kir. főmérnök töltötte be, munkatársai, *Seszlér Ödön, Csermák Kálmán* m. kir. mérnökök, *Mészáros Zoltán, Nagy Imre, Schulek Béla* m. kir. segédmérnökök voltak (*Magyarország tiszti cím- és névtára 1918*).

A Hivatal magalapításától eltelt négy évtized alatt összesen 131 972 k. hold területen végzett talajjavítási munkákat, túlnyomórészt lecsapolást (97,2%-át), jóval kisebb területen alagcsövezést (2 585 k. hold), illetve öntözést (1 37 k. hold) (*Rozsnyay K. 1928*).

1920-ban a Földművelésügyi Miniszter Szabolcs vármegye területét a Debreceni M. Kir. Kultúrmérnöki Hivaltól a Sátoraljaújhelyi M. Kir. Kultúrmérnöki Hivatal hatáskörébe utalta. A trianoni határváltozások következtében a hivatal illetékességi területe lecsökkent Szabolcs, Ung, Szatmár, Ugocsa és Bereg közigazgatásilag egyelőre egyesített (k.e.e.) vármegyékre és Zemplén vármegye területére.

Az 1927-1933. közötti a gazdasági világválság és pénzügyi-mezőgazdasági válság, illetve takarékosági intézkedések miatt, továbbá azért, mert Trianon után Sátoraljaújhely határvárossá válva, elveszítette vasúti gócpont szerepét, és így kereskedelmi forgalma és gazdasági élete visszaesett, a Sátoraljaújhelyi M. Kir. Kultúrmérnöki Hivatal 1930-ban megszüntetésre került. Hatáskörét és illetékességi körét jórészt a Debreceni M. Kir. Kultúrmérnöki Hivatal vette át.

6. SÁTORALJAÚJHELYI ALISPÁNI HIVATAL, MINT VÍZÜGYI HATÓSÁG

Zemplén vármegye az I. világháborút megelőzően, azaz legnagyobb kiterjedése idején, 6 302 km² területtel és 343 194 fő lakossággal rendelkező vármegye volt, mely 12 járásra és 449 községre tagolódott.

A Vende Aladár Sátoraljaújhelyről készült leírásában felsorolja, a városban működő állami hivatalokat: törvényszék, járásbíróság, ügyészség, pénzügyigazgatóság, adóhivatal, sóhivatal, pénzügyőri biztosság, közúti kerület, államépítészeti hivatal, folyammérnöki hivatal, V. ker. kultúrmérnöki hivatal, MÁV forgalmi főnökség és osztálymérnökség, tanfelügyelőség és a XI. állami erdőhivatal (*Vende Al. 1905*).

[Zemplén](#) vármegye közigazgatásának székhelye már 1748-tól Sátoraljaújhelyre került. A vármegyei közgyűlés épülete 1768-ban készült el Sátoraljaújhelyen a Kossuth utcán (ma polgármesteri hivatal) volt (<https://satoraljaujhely.varosom.hu/latnivalok/kulturalis-intezmenyek/Varoshaza-14.html>).



4. Fénykép A satoraljaújhelyi vármegyeháza 1900 körül

<https://altmarius.ning.com/profiles/blogs/satoraljaujhely-1900-korul>

Az 1869: IV. tc., a vármegyéket tisztán közigazgatási szervekké alakította át, szétválasztva - az addig egységet alkotó - igazságszolgáltatást és a közigazgatást. A köztörvényhatóságok rendezéséről szóló 1870: XLII. törvénycikk szerint, a törvényhatóság középszinten a Kormány végrehajtó hatalmát képezte, elsősorban az alispán (polgármester) és a törvényhatóság közegei útján (Barta A. 2012).

Az önkormányzat választott vezetője, tényleges igazgatási főnöke az alispán volt, akit a főjegyző, a főügyész és más központi tisztviselők, illetve a járási vezetők és szolgabírók segítették a munkájában. Az alispánt 6 évre választották meg. Az alispán a kinevezett főispánnak nem volt alárendelve, önállóan intézte a megyei közigazgatást.

A vármegye főispánja és az alispánja egymással összhangban, kölcsönösen együttműködve kellett ellássa feladatát. A kölcsönösséget a törvénycikk úgy érte el, hogy az alispánt ruházta fel a törvényhatóságon belüli rendelkezési joggal, míg a kikényszeríthetőség eszközeit a főispánhoz utalta (Barta A. 2012).

A járásokban hatósági közegként, az ügynevezett egyéni hatóság, a járási főszolgabírójárt el, aki a járás első tisztviselőjeként rendelkezett a hozzá beosztott járási jegyzőkkel, gyakornokokkal, írnokokkal, díjnokokkal, szakközvegekkel és a kezelőszeméllyel.

A vízjogi törvény a vízrendező társulatok közigazgatási felügyeletét az 1871. évi XXXIX. t. c. törvényhatóságokra ruházta (Schmidt E. 1929).

Az 1877. évi XXIV.tc.-nek megfelelően, 1877-től az állami kezelés alatt álló folyók egyes szakaszaira felügyelő folyammérnöki hivatalok mellett az e körből kieső területeket az államépítészeti hivatalok felügyelték (Fejér L. 1997).

Az általános vízjogról szóló *1885. évi XXIII. tc.* alapján a vízügyi államigazgatást a területileg illetékes alispáni (polgármesteri) hivatalok révén a folyammérnöki és kultúrmérnöki hivatalok testesítették meg. Felügyelő, ellenőrző és tanácsadó közegei voltak a munkájukat irányító illetékes miniszternek. A két hivatal egységes felügyeleti körben való összefogása hatékonyabbá tette a vízgazdálkodási feladatok elvégzését (*Fejér L. 1997*).

A töltések fenntartása körüli teendők ellátását a földművelésügyi miniszter a *vízjogi törvény 40. §-a* alapján 1892. évi rendeletével az alispán feladataként jelölte meg és melléje szakértőként a területileg illetékes Sátoraljaújhelyi M. Kir. Folyammérnöki Hivatalt rendelte, majd megkezdte az ártér önkényes bevallás szerint való összeírását.

Az *1896. évi XXVI. törvénycikk* a magyar királyi közigazgatási bíróságról kimondta, hogy melyek azok a vízjogi ügyek melyekről az alispán, vagy törvényhatósági városban a polgármester, illetve a székesfővárosban annak tanácsa hozhatott határozatot.

A hatósági engedélyhez kötött vízhasználat, vagy vízimunkálat engedélyezéséért, továbbá víziszolgálat megállapításáért folyamodóknak, tervekkel felszerelt kérvényt kellett benyújtania a törvényhatóság első tisztviselőjének címezve, az illetékes kultúr-, illetve folyammérnöki hivatalnál. A kérvényben elő kellett adni a munkák terjedelmét, célját, a szükségelt vízmennyiséget, a várható előnyt, illetve az elmaradás esetén előálló hátrányt, az érdekelteket. Csak mérnök által aláírt terv volt elfogadható; az érdekelt kérésére és költségére a tervet a kultúr-, illetve a folyammérnöki hivatal is elkészítette (*Csermák B. 1993*).

Minden törvényhatóságnál vízikönyvet kellett vezetni, amely a törvényhatóság területén létesült vízi műveket és vízhasználatokat, a szolgalmakat és a vízrendezésre és vízhasználatra létesült társulatokra vonatkozó adatokat tartalmazta (*Magyary Z. 1942*).

Zemplén Vármegye Alispáni Hivatala - személyesen az alispán vagy az őt helyettesítő főjegyző - részt vett a vízi létesítményekkel kapcsolatban indított hatósági eljárásokban, tárgyalásokon, helyszíni szemléken, tagja volt az átadott létesítményt felülvizsgáló bizottságnak. A Sátoraljaújhelyi M. Kir. Folyammérnöki Hivatal, valamint a Sátoraljaújhelyi M. Kir. Folyammérnöki Hivatal műszaki adatokkal alátámasztott szakértői előterjesztése alapján engedélyokiratokat (végzést, határozatot, véghatározatot) szerkesztett és adott ki. Az alispán az engedélyokiratban esetenként kikötéseket tett, illetve utasította az engedélyest bizonyos kiegészítő munkálatok elvégzésére, vagy pl. a létesítményhez szükséges idegen terület tulajdonostól való megszerzésére meg.

A kiadott engedélyokirat egy példányát - melyen mindig szerepelt a vízikönyvi szám - Zemplén vármegye irattárában helyezték el.

Zemplén Vármegye Alispáni Hivatala járt el a vármegye területén működő Felsőbodrogi Vízszabályozási Társulat és Bodrogi Tiszaszabályozó Társulat partbiztosítási-, árvízvédelmi- és belvízvédelmi munkálataival, műtárgyaival (zsilipek, szivattyútelepek, hidak) kapcsolatos engedélyezési és használatba vételi eljárásokban.

Zemplén vármegyében 1871-től 1920-ig a vármegyei törvényhatóság élén 9 főúri származású főispán állt, az alábbiaknak megfelelően: 1867-1872 gróf *Andrássy Aladár*, 1872-1873 gróf *Andrássy Manó*, 1873-1875 báró *Vécsey Sándor*, 1875-1882 *Dókus József*, 1882-1901 *Parnói Molnár István*, 1901-1904 gróf *Hadik Béla*, 1905 (25 nap) *Szinyei Merse István*, 1905-1916 *Meczner Gyula*, 1917-1918 Gróf *sárvár-felsővidéki Széchényi György Mária*. Az 1918. évi forradalmi események idején, *Csuta Károly* a Nemzeti Tanács elnöke, 1919-ben, a *Berinkei*-kormány idején Zemplén megye kormánybiztosa, majd a Tanácsköztársaság alatt a direktórium elnöke. 1871-től 1920-ig Zemplén vármegye alispánjai, azaz tényleges igazgatási főnökei, a vízügyi hatóság jellemzően jogi képzettségű vezetői mindössze négyen voltak: 1871 *Komáromy József*, 1872-1875 *Dókus József*, 1875-1902 *Matolay Etele*; 1902-1920 *Dókus Gyula*. A nagy Zemplén vármegye Trianon előtti utolsó alispánja, *Dókus Gyula* 1920. június 20-án 72 éves korában mondott le tisztségéről (*Dongó Gy. Géza 1905*.

http://epa.oszk.hu/02900/02940/00043/pdf/EPA00000_zmimuzsa_2011_3_027-036.pdf).

A trianoni békeszerződés után a korábbi 6282 km² területből csupán 1776 km²-nyi elkeskenyedő déli része maradt meg Zemplén vármegyében. Csehszlovákiához került 4506 km², a megye területének több mint 70%-a, így a vármegye vízügyi hatóságának illetékességi területe is lecsökkent.

IRODALOM

- BABOS Z. - MAYER L. (1939): Az ármentesítések, belvízrendezések és lecsapolások fejlődése Magyarországon. (Első rész) Vízügyi Közlemények, 21. évfolyam, 1. szám.
- BARTA A. (2012), A területi államigazgatási szervek jogállása és azok változásai Magyarországon. Debreceni Egyetem Marton Géza Állam- és Jogtudományi Doktori Iskolája. Debrecen.
- BOROS L. (1994): Adatok a felső-tiszai áruszállítás történetéhez. Hermann Ottó Múzeum Évkönyve. XXXII. Miskolc. pp. 512-525.
- BUZA JÁNOS (1905): Zemplén vármegye természeti viszonyai. In: Borovszky Samu: Magyarország vármegyéi és városai. [Zemplén vármegye](#).
- CSERMÁK B. (1993): Vízügyek az 1945 előtti időkben. Vízügyi Közlemények, 75. évf. 4. füzet.

- DIÉNES BARNA (1900): Az Alsó-Szabolcsi Tiszai Ármentesítő Társulat. Szabolcs vármegye. In: Borovszky Samu: Magyarország vármegyéi és városai.
- DÓKA KLÁRA (1977): A Bodrog szabályozása. A miskolci Hermann Ottó Múzeum Évkönyvei 16. kötet. Annales Musei Miskolciensis de Herman Ottó Nominati. pp 105-131.
- DÓKA KLÁRA 1978: Az Országos Vízügyi Levéltár iratainak alapleltára. – VIZDOK Budapest.
- DÓKA KLÁRA (1981): A Folyammérnöki Hivatalok Története. Vízügyi Közlemények. 1981. 63. évf. 4. füzet.
- DÓKA KLÁRA (1983): A vízügyi szakigazgatás fejlődése II. rész. Vízügyi Közlemények. 65. évf. 1. füzet.
- DONGÓ GY. GÉZA (1905): Az alkotmányos újjászervezés kora (1867-1905). In: Borovszky Samu: Magyarország vármegyei és városai. Zemplén vármegye.
- FEJÉR L. szerk. (1997): Árvizek és belvizek szorításában... A vízkárelhárítás jogi szabályozásának fejlődése, különös tekintettel a védekezés szervezeti oldalára. Vízügyi Történeti Füzetek 15. Budapest.
- FEJÉR L. szerk. (2010): A vízitársulatok 200 éve. A magyar vízgazdálkodás története. Vízgazdálkodási Társulatok Országos Szövetsége. Budapest, p. 248.
- IHRIG D. - KÁROLYI Z. - KÁROLYI ZS. - VÁZSONYI Á. (1973), A magyar vízszabályozás története. Ihrig D. (szerk.) Országos Vízügyi Hivatal. Bp. p. 398.
- IMRE J. (1929), A Nyírvízi Szabályozó Társulat története. 1879-1929. Nyíregyháza. Kiadta a Nyírvíz Szabályozó Társulat, Jóba Elek könyvnyomdája 1929-ben, Nyíregyházán. p. 95.
- KÁLNAV ZOLTÁN (1900): A Nyírvíz-Szabályozó Társulat. [Borovszky Samu: Magyarország vármegyéi és városai. Szabolcs vármegye.](#)
- KOLOSSVÁRY ÖDÖN (1905): Magyarország mederrendező és árvédelmi munkálatainak fejlődése 1899-ig. Pátria Irodalmi Vállalat és Nyomdai Rt. Budapest. p. 201.
- KONECSNY K. (2018): A Felső-tisza-vidéki folyammérnöki hivatalok (1871-1948). Az MHT XXXVI. Országos Vándorgyűlés Gyula. 2018. július 4-6. p. 20. ISBN 978-963-8172-39-6. <http://hidrologia.hu/vandorgyules/36/>
- KONECSNY K. (2021): A Szatmári Folyammérnöki Hivatal tevékenysége és szerepe a Felső-Tisza-Vidék vízviszonyainak átalakításában (1871-1920). Történeti Földrajzi Közlemények 9. évf. 3. szám. pp. 197-232.
- LÁSZLÓFFY W. (1982): A Tisza, vízi munkálatok és vízgazdálkodás a tiszai vízrendszerben. Akadémiai Kiadó Bp. p. 589.
- MAGYARY Z. (1942): Magyar közigazgatás. A közigazgatás szerepe a XX. sz. államában. A magyar közigazgatás szervezete, működési és jogrendje. Királyi Magyar Egyetemi Nyomda. Budapest.

- MAILÁTH JÓZSEF (1905): Vízszabályozás. folyó-szabályozás, ármentesítés, belvív-rendezés. In: Borovszky Samu: Magyarország vármegyéi és városai. [Zemplén vármegye](#).
- MEISZNER ERNŐ (1873): A felső-szabolcsi tiszai társulat által Berczelnél épített zsilip. Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye. 7. kötet, 1-12 füzet. pp. 133-135.
- ROZSNYAY K. (1928): A M. Kir. Kultúrmérnöki Hivatalok 40 éves működésének eredményei az 1879-1918. években. Vízügyi Közlemények. 10. évf. 1. füzet. pp. 26-47.
- SCHMIDT E. (1929): A vízszabályozás fejlődése és jelen állása Magyarországon. Vízügyi Közlemények. 11. évf. 1. füzet.
- SUBA J. (2014): A trianoni határ által kettévágott vizeitársulatok helyzete 1919-1923. Történeti Földrajzi Közlemények 1-2. sz. pp. 152-169.
- TRUMMER Á. - LÁSZLÓFFY W. szerk. (1940): A kultúrmérnöki intézmény hat évtizede 1879-1939. A M. Kir. Földművelésügyi Minisztérium Kiadása.
- ULRICH VILMOS - RÉVY GÉZA VICTOR - KISS KÁROLY - GEÖCZE SAROLTA (1896): A bodrogközi Tiszaszabályozó Társulat monográfiája 1846-1896. Kiadja gróf Mailáth József társulati elnök. Légrády Testvérek. Budapest
- VÁLYI BÉLA (1916): A vízi társulatokra vonatkozó statisztikai adatok. A m. kir. földművelésügyi minisztérium kiadványai. 5. sz.
- VENDE ALADÁR (1905): Sátoraljaújhely. In: Borovszky Samu: Magyarország vármegyéi és városai. [Zemplén vármegye](#).
- *** (1873-1918): Magyarország tiszti cím- és névtára. Országos M. Kir. Statisztikai Hivatal. Budapest.
- *** (1886): A kultúrmérnöki hivatalok személyzetének létszámára és a rétmesterekre vonatkozó kimutatások 1886. év elején. Kultúrmérnöki Jelentések 1885. Budapest. Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társaság. 1886.
- *** (1889): A talajjavítások terén 1889. évben tett intézkedésekről Jelentése az Országos Kultúrmérnöki Hivatalnak. Budapest. Pesti Könyvnyomda-Részvény-Társaság. 1890.
- *** (1898): *A Földművelésügyi M. Kir. Minister 1896. évi, a törvényhozás elé terjesztése a vízügyekről. Vízügyi Közlemények XIII. füzet. Kiadja a Földművelésügyi M. Kir. Minister. Pátria Rt. Nyomdája.*
- *** (1909): Zemplén politikai hírlap. Sátoraljaújhely. 37-38. évfolyam, 1909. január-április, 6-27. 1910. január-június (40. évfolyam, 2-52. szám) 1910-03-23 / 24. szám száma, Zemplén.
- *** (1911): Versenyterjesztési hirdetmény. Felsőmagyarországi Hírlap, Politikai újság. Sátoraljaújhely 1911. április 26., 11. évf. 33. sz.

*** (1959): Nyíregyházi Vízügyi Igazgatóság Vízgazdálkodási Adatgyűjteménye. I.-V. kötetek. Szerk.: Vázsonyi Ádám. VITUKI-Nyíregyházi VIZIG.

<http://www.satoraljaujhely.hu/index.php/a-varos/ertektar/item/5515-06-dohanygyar>

<http://nevesnevtelenek.com/pim-kfm-satoraljaujhely-kepeslapok/>

<https://satoraljaujhely.varosom.hu/latnivalok/kulturalis-intezmenyek/Varoshaza-14.html>.

<https://altmarius.ning.com/profiles/blogs/satoraljaujhely-1900-korul>

http://epa.oszk.hu/02900/02940/00043/pdf/EPA00000_zmimuzsa_2011_3_027-036.pdf

EGY VÁROS MŰKÖDÉSE – DEBRECZENI KÖRKÉP 1914-BŐL

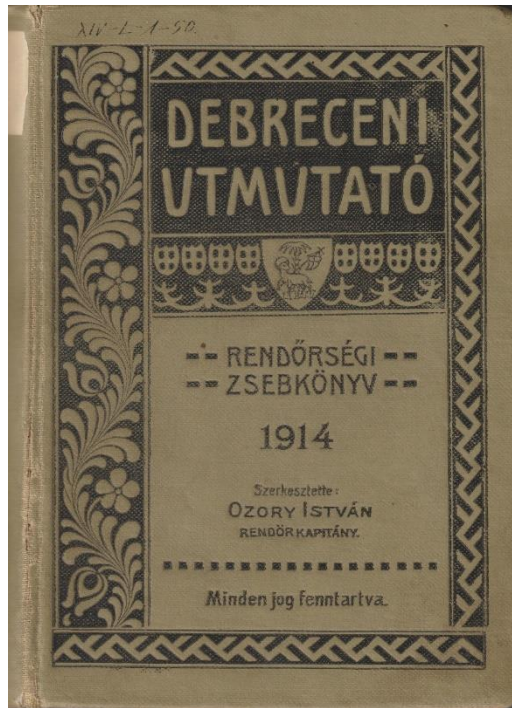
CSORBA PÉTER

THE FUNCTIONING OF A CITY PANORAMA OF DEBRECEN FROM 1914

The paper gives a detailed review about the content an almanac which was published in 1914 by the Police of Debrecen Municipal council. The book deals with the organisation and employee of the various city bureaus, the churches, army, schools, banks, insurance companies, but also a long lists can be find about the tradesman, shopkeepers, factories, presshouses ect. The book contains also the staff of the cultural organisations, for ex. the museum, the theatre, the choral societies, civil associations, or sport clubs too. Surprisingly can be read the assignment and address, telefon number all the enumerated persons, starting with the mayor, through the detektives, closing with the last postal workers. And what is more, that time was public information too the name and trade/profession of the owners of every estate, listed systematically according to streets/squares and house numbers.

A Debreceni Egyetem 1914-ben alapított földrajzi könyvtárának bizonyára az első beszerzései között volt az az alcíme szerint „Rendőrségi Zsebkönyv”, amely meglepően részletes áttekintést ad a város háború előtti utolsó éveinek közigazgatási, társadalmi, és gazdasági viszonyairól (*1. ábra*). Az alcím alapján joggal várhatnánk bűnügyi krónikát, közrendészeti kihágásokat, valójában ilyenek egyáltalán nem szerepelnek benne, sokkal inkább egy meglepően széleskörű áttekintés a város működését biztosító hivatalokról, rendvédelmi, katonai, jogi, politikai, gazdasági, oktatási, egészségügyi és kulturális szervezetekről, továbbá különféle vállalkozásokról, iparosokról, kereskedőkről és gyárakról. A legszokatlanabb az olyan adatok szerepeltetése, amely ma már a személyiségi jogok durva megsértésének minősülne. A zsebkönyvben ui. megtalálható a civis város legtöbb adót fizető, közhivatalt viselő polgárainak névsora, valamint a főispántól a császári és királyi vezérőrnagyon át a színházi sűgóig minden közszereplőnek, közérdeklődésre számot tartó személynek a hivatali beosztása, lakhelye, telefonszáma, sőt felsorolja az összes ingatlan tulajdonosát és foglalkozását, utcák, terek szerinti sorrendben. A

nyilvánosságnak ez a meglepő mértéke sajátos ellentétben áll a cívisokról elterjedt zárkózott, bizalmatlan paraszt-polgári mentalitással.



1. ábra ábra: A kiadvány fedőlapja

A valóban zsebkönyv méretű, de 710 oldalas kiadvány egyúttal reklámhelyet is biztosított számos vállalkozónak, de nem csupán éttermek, boltok, hanem pl. a „magánórákat adó nyelvtanárok és tanárnők” vagy a szobrászművészek számára is. A csaknem 200 hirdetés témája és szövege is jellemző a századeleji korszakra; Haas Lipót Linóleum-házát pl. „a monarchia legnagyobb” ilyen profilú cégének nevezte, Paczelt János „valódi erfurti virág- és konyhakerti veteménymagvakat” kínált, Ráhmer Sándor „csavarkulcs helyett emeltyűvel egy pillanat alatt bármely magnemhez beállítható” vetőgépet reklámozott. Dr. Sztankay Aba vegyészmérnök „a bölcsészet tudora, a keszthelyi kir. gazdasági akadémia és a selmecbányai kir. bányászati, erdészeti főiskola volt tanársegéde” vegyész műszaki irodája vállalt „mindenféle szerves és szervetlen kémia körébe eső elemzési munkálatokat”, valamint „kidolgoz és szabadalmaztatásra előkészít a kémia körébe tartozó eszméket.” Az Arany Bika „mozgósínház” hirdetése pedig

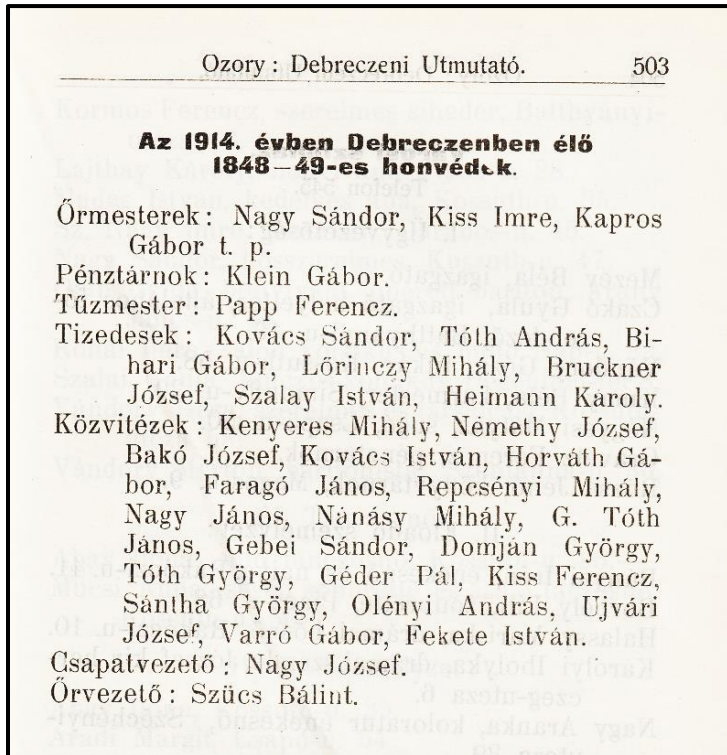
közli, hogy előadásai délután fél 6 órától éjfélig tartanak, „Folytonos a bemenet. Kényelmes dohányzó és büffé termek” vannak.

A kiadványt 2-3 évi munkával Ozory István rendőrkapitány szerkesztette („Lakik: Piacz-u. 83, ill. május 1-től az Egyház-tér 8 szám alatt, Lakásán a telefon száma 746”) A könyvben egyébként előfordul már ezer fölötti telefonszám is, tehát 1914-ben már 4 számjegyű számokat osztottak a városban.

A zsebkönyvben szereplő **utcanevék** között viszonylag könnyű eligazodni. Egyrészt a régi városrészekben az elnevezések nagy többsége megmaradt 1945 után is, amelyeket pedig akkoriban átkereszteltek, azoknak jelentős részét az 1990-es évek elején lezajlott közterületi visszanevezések során rehabilitálták. A háztulajdonosok névsora fejezetben olvasható 143 utca vagy tér neve közül ma csupán 10-15 nem aktuális. Sajnos a zsebkönyv várostérképet nem tartalmaz, de a Révai Nagy Lexikon 5., 1912-ben kiadott kötetében a Debrecen címszóhoz tartozó térkép épp megfelelő támpont. Nem változott vissza Egyház térré a mai Kálvin-tér, és az egyetem létrehozásában fontos szerepet játszó gróf Dégenfeld István főispánról elnevezett tér sem kapta vissza korabeli nevét, a szocialista évtizedekben Tóthfalusi tér ma Dósa nádor nevét viseli. Az 1950-es évek névadásából tartósnak bizonyult a Bajcsy-Zsilinszky és a Tóth Árpád utcanév, ellenben visszakapta korábbi nevét 7-8 baloldali kötődésű személyről elnevezett közterület; pl. Sallaiból ismét Ajtó u., Fürst S-ból Rakovszky u., Marx K-ból Csillag u., Dimitrovból pedig újra Miklós u. lett. Némi megütközéssel konstatálhatjuk, hogy egy utcanév erejéig az 1848/49-es szabadságharc büszke „örvárosa” is megadta az idős császárnak a szükséges tiszteletet, de ha megnézzük az illető utca helyét, a gesztus mintha burkolt tartózkodást is tükrözne. 1914-ben ui. Ferenc József nevét a mai Füredi-út viselte, amely utca akkor a város ÉK-i részének legszélső utcája volt. A Margit fürdőn és az István gőzmalmon túl már csak a Vénkert és az Újkert szőlői következtek. Szó sincs tehát olyan fokú hízelgésről, mint amikor 30 év múlva a város főutcáját nevezték el a Vörös Hadseregről... Csak remélni tudjuk, hogy a könyvben felsorolt 34 még élő 48-as honvéd; őrmester, „tűzmester”, tizedes és „közvitézék” egyike sem kényszerült a Ferencz József utcában lakni... (2. ábra).

A közterületek **névírásának** furcsasága, hogy két neves történelmi személy családnéve Verbőczy utca (ma Iparkamara u.) és Vesselényi tér formában szerepel. Az írásmóddal kapcsolatos ellentmondás legfeltűnőbb a város nevét illetően, ti. a ma megszokott Debrecen forma kizárólag csak a borítón szerepel így, mindenütt máshol cz-vel írták. Ez azonban valószínűleg nem nyomdahiba, a cz felváltása c-vel ugyanis egy hosszú múlt század eleji folyamat volt. A vallás és közoktatási miniszter 1903-ban utasította az iskolákat, hogy ezután már az új

írásmódot tanítsák, de az átállás elhúzódott az 1920-as, -30-as évekig, gyakorlatilag addig, míg egyre több, már így iskolázott évfolyam került felnőtt korba. Debreczenben egyébként az országos átlag alatt volt az analfabéták száma, a 6 évesnél idősebb lakosok 81%-a tudott írni-olvasni.



2. ábra: A még élő 48-as veteránok névsora

A zsebkönyv az 1914. évi naptárral kezdődik, a három legnépesebb felekezetnek megfelelően katolikus, protestáns és görög-orsz oszlopba rendezve a névnapokat, jeles napokat (3. ábra). Hogy a „kálvinista Rómában”, ahol 1910-ben a lakosság 70%-a a református hitet követte, miért a „katolikus” oszlop az első, annak nyilván prioritást élvező államigazgatási oka volt.

A kötet rendőrségi jellege talán leginkább a „hasznos tudnivalók” fejezetben tükröződik, ahol bő terjedelemben foglalkozik a háztulajdonosok és a bérkocsit üzemeltetők köteleivel, a víz- és csatornázási, valamint építési szabályzatokkal, továbbá a „belső vagy házi cselédek felmondási ideje” rendelettel. A **háztulajdonosok** pl. kötelesek voltak „a ház előtti járdát május 1-től október 15-ig száraz időben reggel 7 óra előtt tiszta vízzel felloccsoltatni”.

| Mindszent hava | | | | OKTÓBER | | Őszhó 31 nap | |
|----------------|----|----------------------|----------------------|----------------|--|---------------------|--|
| Nap | | Katolikus naptár | Protestáns naptár | | | Görög-orsz naptár | |
| Cs. | 1 | Remig pk. | Remig | 18 | | Eumén pk. | |
| P. | 2 | Leodegár | Leodegár | 19 | | Trofim | |
| Sz. | 3 | Kandiú vt. | Kandiú | 20 | | Euszták vt. | |
| V. | 4 | D Sz. Rózsaf. | D 17. Ferencz | 21 | | E 17. Kodr. | |
| H. | 5 | Placid vt. | Placidia | 22 | | Fóka pk. | |
| K. | 6 | Brunó hv. | Brunó | 23 | | Sz. Iván | |
| Sz. | 7 | Agoston | Amália | 24 | | Tekla sz. | |
| Cs. | 8 | Brigitta assz. | Pelágia | 25 | | Eutrozin. | |
| P. | 9 | Aré. Dénes | Dénes | 26 | | János hitt. | |
| Sz. | 10 | B. Ferencz | Gedeon | 27 | | Kalisz. | |
| V. | 11 | D M. N. A. | D 18. Karit. | 28 | | E 18. Karit. | |
| H. | 12 | Miksa vt. | Miksa | 29 | | Kiriak rem. | |
| K. | 13 | Kálmán vt. | Kálmán | 30 | | Gergely | |
| Sz. | 14 | Kalisz vt. | Kalisz | 1 | | B. Szűz v. | |
| Cs. | 15 | Terézia sz. | Teréz | 2 | | Cziprian | |
| P. | 16 | Gallusz ap. | Gal usz | 3 | | Ar. Dén. | |
| Sz. | 17 | Hedvig assz. | Hedvig | 4 | | Hierót | |
| V. | 18 | D 20. Lukács | D 19. Lukács | 5 | | E 19. Karit. | |
| H. | 19 | Alk. Péter | Luczius | 6 | | Tamás ap | |
| K. | 20 | Kant. János | Iréne | 7 | | Szergius | |
| Sz. | 21 | Orsolya sz. | Orsolya | 8 | | Pelágia | |
| Cs. | 22 | Kordula sz. | Kordula | 9 | | Jakab ap | |
| P. | 23 | Ignác patr. | Kapisztrán | 10 | | Eulamp | |
| Sz. | 24 | Rafael fóa. | Ráfael | 11 | | Fülöp diák. | |
| V. | 25 | D 21. Al. M. | D 20. Kriz. | 12 | | E 20. Prób. | |
| H. | 26 | Everiszt. p. | Dömötör | 13 | | Kárp. | |
| K. | 27 | Szabina vt. | Szabina | 14 | | Parasztkeve | |
| Sz. | 28 | Sim. és Jud. | Simon, Juda | 15 | | Lucian | |
| Cs. | 29 | Narcisz pk. | Narcisz | 16 | | Longin | |
| P. | 30 | Rod. Alfonz | Kólos | 17 | | Ozeás pr. | |
| Sz. | 31 | Farkas pk. | Ref. emléke | 18 | | Luk. ev. | |

Holdváltóások.

☉ Holdtölte 4-én 6 óra 59 p. reggel.

☾ Utolsó negyed 12-én 10 óra 33 p. délután.

☽ Újhold 19-én 7 óra 33 p. reggel.

☽ Első negyed 25-én 11 óra 44 p. éjjel.

3.ábra: 1914 október havi naptár

Debrecenben akkor még élénken emlékeztek az egész városrészeket elpusztító tűzvészekre, és ugyan az utcai pipázás már 1847-től nem volt tiltva, minden ingatlan udvarán „hordóban vizet és a tetőre történő feljutást biztosító létrát” kellett tartani.

1914-ben a városban a gépkocsi közlekedés még elenyésző lehetett, mert a zsebkönyv a gépkocsiknak csupán egy rövid bekezdést szentel, azzal az óvatos megfogalmazással kezdve, hogy „azon esetre, ha tapasztalat szerint a géperejű kocsik a forgalomban beválnak...” a bérkocsikra vonatkozó előírások majd kiterjednek a gépkocsikra is. A **bérkocsisoknak** hajtási jogosítvánnyal kellett rendelkezni, vizsgát kellett tenni a szabályok, a hajtási fogások és a város ismeretéből. A kocsiknak (rend)száma is volt. A város limitálta a kiadható bérkocsiengedélyek számát; 50 kétfogatú és 50 egyfogatú kocsit közlekedhetett,

de országos vásárok, kiállítások alkalmával ideiglenesen ezt a számot a hatóság megnövelhette. A bérkocsisnak tudni kellett magyarul írni-olvasni, a kívánt időre kért kiálláshoz jól járó zsebórát magánál tartani, tilos volt pl. az ostort pattogatni, szállítás közben dohányozni, magát tolakodóan ajánlani, az állomáshelyen kártyázni, a járdát elfoglalni stb. Éjjel a kocsi két oldalán kötelező volt petróleumlámpát égetni, a zárt kocsi belsejében pedig, „hogya az utas megállásra jelt adhasson jelző készüléket, pl. kaucsuksípót” kellett tartani. A kocsik, lovak, és lószerszámok állapotát minden év áprilisban és októberben a bérkocsisok ipartársulatának bevonásával a rendőrség ellenőrizte. A lovak egészségi állapotát az állatorvos felügyelte.

A város **közműellátottságának** színvonalát mutatja, hogy „Minden tanvagy nevelő-intézet, vendéglő, szálloda, kávéház, közhasználatú fürdő, cukrázda, mézárszék, pékműhely, borbélyműhely vagy vízfogyasztással járó bármily iparvállalati műhely vagy intézmény – a timár iparosok kivételével – kötelezik vízszükségletét a városi vízműből fedezni.” „A közutakra utalt fogyasztó a saját számára tetszés szerinti mennyiségben hordhat háztartási és itatási célokra vizet, de csak kézi edényben, ellenben kerek járművön vagy egyáltalán állati erővel vizet semmi esetben sem szállíthat.” Egyrészt meglepő, hogy a több mint száz évvel ezelőtt megfogalmazott 37.§. így szól: „A víz mindenkor a takarékoság szem előtt tartásával használandó.”, másrészt viszont érthető, hiszen a városnak jelentős folyóvize nem lévén a középkor óta rendszeresen vízhiánytól szenvedett. „A vízvezetékek üzeméhez alkalmaztatnak: a/ egy vízmű felügyelő, kit a törvényhatósági bizottság életfogytiglan választ s kinek gépészmérnöki, vagy mérnöki oklevéllel kell bírnia. Évi fizetés 4400 kor., lakpénz 700 kor., fuvarátalány 1000 kor.; b/ művezető... c/ főgépész... d/ segédgépész ... e/ 3 felügyelő... f/ írnok...stb.

Az egyéb rendeletek és tilalmak közül válogatva:

- „Sertéseket rendőrfőkapitányi engedély nélkül az udvaron perzselni tilos.”,
- „Az utcai oldalcsatornák építése esetén figyelmeztető jel (nappal oszlop, éjjel oszlop égő lámpással) kitétele kötelező.”,
- „Általában emberek közelében lőni sem éles, sem vak töltéssel nem szabad.”,
- „A gyalogjárdákon szokásos csúszkálás, kerek korcsolyák vagy velocipéd (kerékpár) használata tilos.”

Debreczen sz. kir. város 1914. évi országos vásárainak jegyzéke.

I. Remete Antal-napi vásár.

Január 5., 6., 7.: hétfő, kedd, szerda: bőr, gyapju, méz, dió stb., továbbá toll, iparczikkék, gabona és terményvásár. — Január 10., 11., szombat, vasárnap sertésvásár. — Január 11., 12., vasárnap, hétfő lóvásár. — Január 12., 13. hétfő, kedd baromvásár.

II. Szent-György-napi vásár.

Április 20—21—22., hétfő, kedd, szerda bőr, gyapju, méz, dió stb., továbbá toll, iparczikkék, gabona- és terményvásár. — Április hó 23—24., csütörtök, péntek juhvásár. — Április 25—26., szombat vasárnap sertésvásár. Április 26—27., vasárnap hétfő lóvásár. Ápr. 27—28., hétfő, kedd baromvásár.

III. Nagyboldogasszony-napi vásár.

Augusztus 3—4—5., hétfő, kedd szerda bőr, gyapju, méz, dió stb., továbbá toll, iparczikkék, gabona és terményvásár. — Augusztus 6—7., csütörtök, péntek juhvásár. — Augusztus 8—9., szombat, vasárnap sertésvásár. — Augusztus 9—10. Vasárnap, hétfő lóvásár. — Augusztus 10—11., hétfő, kedd, baromvásár.

Tóth Jánosné szatócs-üzlete
 Régen fennálló üzletében mindennemű fűszer és eszméje jutányos áron beszerezhető.

IV. Dienes-napi vásár.

Október 12—13—14., hétfő, kedd, szerda, bőr, gyapju, méz, dió stb., továbbá toll, iparczikkék, gabona és terményvásár. — Október 15—16., csütörtök, péntek juhvásár. — Okt. 17—18., szombat, vasárnap sertésvásár. — Október 18—19., vasárnap, hétfő lóvásár. — Október 19—20., hétfő, kedd baromvásár.

V. Hortobágyi állatvásár.

Junius 18-án a hortobágyi vendéglő előtti vásártéren fog megtartatni.

VI. Heti vásárok kedden és szombaton tartatnak.

Jegyzet. Nyers termények és iparczikkék a vásár egész tartama alatt árushatók.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

LEGOLCSÓBB BEVÁSÁRLÁSI FORRÁS!
Jungreisz Mari utóda Gyéri kalapok, bécsi modellek, mennyasszonyi koszorúk és fűzők mind rakta. Alakítások gyorsan, pontosan és jutányos áron eszközöltenek!

4. ábra: A debreceni vásárok időpontjai

Debrecen nevét és anyagi jólétét elsősorban a sokáig nemzetközi vonzerőt is jelentő **vásárainak** köszönhette. Az 1361-ben Nagy Lajos királytól elnyert mezővárosi rang lendületbe hozta a céhek kialakulását és a kereskedelmi kapcsolatokat. 1405-ben a város már szabad királyi városként meghívást kapott Zsigmond király országgyűlésére, ezzel egyidőben több olyan privilégiumot nyert, ami addig csak Budát illette meg. Pl. az évi adóját a földesúrnak és a kereskedők ún. harmincadvámját ezután egy összegben fizethette meg, 1458-ban pedig mentesítik a várost a kamarai nyereségadó alól. Debrecen 1407-ben 3, 1466-tól 4, a század végére már 8 országos vásár tartására kapott engedélyt. Az 1848/49-es szabadságharc után jelentősen visszaesett a vásárok forgalma, de 1914-ben még mindig országos eseménynek számított. Alapvetően 4 vásáros hónap volt; a január, az április, az augusztus és az október, amikor általános, vagy meghatározott termékek vásárára került sor (4. ábra).

Debreczen nagy állomására érkező és onnan induló vonatok.

| Hová indul | Mikor | | Honnan érkezik | Mikor | |
|----------------------------|-------|------|--|-------|------|
| | óra | perc | | óra | perc |
| P.-Ladány, Bpest ny. p. u. | 1 | 52 | M.-Szigetről | 1 | 29 |
| Sz.-Németi Körösmező | 2 | 54 | Bpest keleti p. u. | 2 | 31 |
| Nagyvárad, Derecske | 4 | 10 | Nagyvárad, P.-ladány | 5 | 01 |
| Nyiregyháza, Szerencs | 5 | 14 | Nagyvárad, Derecske | 6 | 27 |
| Királyháza | 5 | 16 | B.-Ujváros orsz. v. 2 nap | 6 | 42 |
| Füzesabony | 5 | 20 | Királyháza | 6 | 59 |
| H.-Böszörmény, Tiszalök | 5 | 30 | Tiszalök | 7 | 16 |
| P.-ladány, Bpest átsz. gy. | 6 | — | Nyiregyháza | 7 | 26 |
| Pocsaj-Esztár ün. és v. | 7 | 50 | Nagyléta, Vértes | 7 | 30 |
| Hajdunánás | 8 | 13 | Tiszafüred | 7 | 42 |
| Nagyléta, Vértes | 8 | 50 | Bpest, átszállás P.-ladány | 7 | 47 |
| Nyiregyháza, Miskolcz | 8 | 51 | Hajdunánás | 8 | 29 |
| Bpest nyugati p. u.* | 8 | 57 | Szerencs | 8 | 33 |
| Sz.-Németi, Királyháza | 10 | 01 | Szatmárnémeti * | 8 | 45 |
| Hajduböszörmény | 10 | 40 | P.-ladány | 9 | 36 |
| P.-ladány, Bpest k. p. u. | 10 | 52 | Szerencs | 11 | 22 |
| Sz.-Németi, Körösmező * | 11 | 48 | Budapest ny. p. u.* | 11 | 32 |
| Füzesabony | 11 | 55 | Hajdunánás | 11 | 41 |
| Nyiregyháza, Szerencs | 12 | 05 | Körösmező, M.-Sziget | 11 | 47 |
| Budapest keleti p. u. | 12 | 12 | Nagyléta, Vértes | 12 | 25 |
| Nagyvárad, Derecske | 12 | 18 | Tiszalök | 12 | 13 |
| H.-Böszörmény, Tiszalök | 12 | 22 | Nagyvárad, Derecske | 2 | 39 |
| Nyiregyháza | 2 | 21 | Püspökladány | 2 | 58 |
| H.-Böszörmény, Tiszalök | 2 | 25 | Siánki, Szerencs | 3 | 32 |
| Nagyléta, Vértes | 2 | 42 | Budapest keleti p. u. | 3 | 33 |
| P.-ladány | 3 | 3 | Hajduböszörmény | 3 | 40 |
| Sz.-Németi, Körösmező | 3 | 53 | Körösmező, M.-Sziget * | 4 | 23 |
| Nagyvárad, Derecske | 4 | 08 | Füzesabony | 5 | 25 |
| Nyiregyháza, Szerencs | 4 | 28 | Királyháza | 6 | 32 |
| H.-Böszörmény, Tiszalök | 4 | 35 | Nagyléta, Vértes | 6 | 35 |
| Budapest nyugati p. u. * | 4 | 45 | Nyiregyháza | 6 | 39 |
| Tiszafüred | 5 | 03 | Tiszalök | 6 | 45 |
| Nagyléta, Vértes | 7 | 05 | Bpest nyugati p. u. | 6 | 59 |
| Tiszalök, Böszörmény | 7 | 10 | Hortobágyi vásárkor | 7 | 33 |
| Szatmárnémeti * | 7 | 15 | Nagyvárad, Derecske | 8 | 12 |
| Nyiregyháza, Szerencs | 7 | 30 | Szerencs | 8 | 28 |
| Szolnok, Bpest kel. p. u. | 9 | 10 | Körösmező, M.-Sziget | 10 | 08 |
| Nyiregyháza | 10 | 42 | Füzesabony | 10 | 09 |
| Szatmár, M.-Sziget | 10 | 51 | Bpest, Pfadány átszállás | 10 | 14 |
| Budapest keleti p. u. | 10 | 55 | Siánki, Szerencs | 10 | 24 |
| | | | Tiszalök | 10 | 37 |
| | | | Pocsaj-Esztár jul. 15-től sept. 15 jár vas.- és ün. | 10 | 47 |

Jegyzet: A vonatok efeitől kezdődőleg érkezésük, illetve indulásuk sorrendjében vannak feltüntetve.
* A csillaggal jelzettek gyorsvonatok.

5. ábra: A „nagy állomásra” érkező és onnan induló vonatok menetrendje

Debrecen 19. századi fejlődéséhez nagyban hozzájárult a **vasúti forgalomba** történő viszonylag korai bekapcsolódása. 1849 januárjában Szolnokig már Kossuthék is vonattal utaztak, de onnan a vonal kiépítése még nyolc évet vett igénybe. Az ezt követően felgyorsult építkezéseknek köszönhetően 20 év alatt város az egész ÉK-i országrész vasúti központjává fejlődött. Fontosabb közlekedési csomópont lett, mint a nagy rivális; Nagyvárad, hiszen a század első éveitől innen már naponta több járat közlekedett Szatmárnémetin keresztül fel a Kárpátokba, Körösmezőre, az Uzsoki-hágón túli Siánki határállomáson át Galicia felé, valamint Nagyváradra és Budapestre (5. ábra). Az imént említett vásárok jelentőségét jelzi, hogy a júniusi nagy hortobágyi állatvásár alkalmával onnan külön vonat érkezett este 7:33-kor Debrecenbe.

A Piac utca 8. szám alatt működő M. kir. államvasutak központjában lehetőség volt ügyet intézni mindhárom nagy szervezeti egység munkatársainál; az építési és pályafenntartási, a forgalmi és kereskedelmi, valamint a vontatási osztályon. A legfőbb vezető Uhlarik Béla volt, a Ferencz József rend lovagja, aki a Hatvan u. 17 alatt lakott, hivatalos telefonja 387, lakásán pedig 463 volt. A vasúttal hasonló rangú szervezet volt a posta. Érdekes látni, hogy amíg a vasútnál még a segédfogalmazók is kivétel nélkül férfiak voltak, a postahivatalokban már 1914-ben (is) többnyire nők dolgoztak. A Péterfia u. 19 alatt működő 3. számú postán, pl. hárman: P. Nagy Árpádné postamesternő (Péterfia u. 19). Fejér Margit posta és távirat kiadónő (Boldogfalva u. 26). ill. Ökrös Ilonka posta és távirat kiadónő (Teleki u. 61).

A könyvben terjedelmes fejezetet foglal el a város **törvényhatósági bizottságát** alkotó személyek névsora. A város működését irányító bizottságokban hivatalos vállalkozó személye a ma megszokottnál sokkal nagyobb nyilvánosságot kapott, hiszen felsorolták a 93 legtöbb adót fizető, ún. (virilis) tagokat. Ma az átláthatóságra és nyitottságra oly sűrűn hivatkozó világunkban szinte elképzelhetetlen, hogy napvilágot láthatna egy ilyen névsor! 1914-ben nem is abc sorrendben, hanem az adófizetés nagyságának megfelelően sorakoznak a város (hivatalos viselő!) leggazdagabb polgárai. A foglalkozási megoszlás igen változatos: erdőmester, sertéskereskedő, vasúti főmérnök, orvos, ügyvéd, gőzmalom igazgató, ékszerész, házbirtokos, gyógyszerész, bádogos, hentes, lakatos, vendéglős, bankigazgató, nyugalmazott honvéd százados, sőt még egy ny. tanár is. A 16. helyen szerepelt Kovács József polgármester, a 77. név pedig „Dr. Baltazár Dezső ref. püspök, Hatvan-utcza 1, telefon 822”. A polgármesteri hivatal dolgozói között olvasható Szabó Elek aljegyző és polgármesteri titkár neve, aki Szabó Magda édesapja volt. A zsebkönyvben egyébként Szabó Magda szerteágazó családjának regényeiből ismert több tagja is felbukkan, pl. a Rikl család, vagy a Jabloncaiak.

A könyv ezután a városi **hivataloknak és intézményeinek** szervezeti felépítését ismerteti, ami alapján mindenki név szerint megtalálhatta az ügyében illetékes személyt. A rendőrség, pl. iparügyi, közigazgatási, bűnügyi, mezőrendőri, bejelentési és kézbesítési, valamint végrehajtói osztályra tagolódott. Az sem volt titok, hogy a városban összesen 11 a rendőrbiztos-detektív dolgozott; Bardócz Andrással kezdve Szilvássy Bélával bezárólag („Lakik: Vigkedvű Mihály u. 28”). Az akkor már 100 ezret megközelítő lakosságszámú városban a rendet 131 rendőr biztosította, alkalmaztak ezen kívül 20 rendőrségi kézbesítőt, 9 lovasrendőrt és 7 mezőrendőrt is. A városi vámhivatal 12 városból kivezető útnál működő állomáshelyet fogott össze, ahol sorompós,

mázsamester, díjszedő és vámellenőri beosztásban volt összesen 27 személy. A város saját fenntartású intézménye volt pl. az árvaszék, a mérnöki hivatal, az erdőmesteri hivatal és a városi vegyészeti hivatal. Ez utóbbi adott hivatalos véleményt, pl. vízzennyezési büntetés esetén. Alkalmaztak összesen 3 kerületi szülésznőt, tisztí orvosokat (8 fő), és volt egy közkórház is 10 orvossal. (Nem városi alkalmazotként, de máshol szerepel még a könyvben 63 „orvostudor és sebész”, 6 fogorvos, 5 „fogműves” és pontosan 100 (!) okleveles szülésznő.) A városnak volt saját téglagyára, köztisztasági, világítási, és nyomdai vállalata, továbbá zenedéje és múzeuma. Ez utóbbiról megtudhatjuk, hogy a Hatvan u. 23 alatti épületben (6.ábra) látogatókat csak szombaton, ill. vasárnap fogadtak, télen délután 2-5, nyáron 3-és 6 óra között, vasárnap délelőtt pedig 9-től 12 óráig. Belépti díj nem volt. Ugyanott lehetett megnézni a Csokonai-kör ereklyetárát is. A múzeumban Löfkovits Arthur igazgatón kívül csupán két szakember, Zoltai Lajos és Ecsedi István dolgozott, ún. múzeumőri beosztásban. Őket teendőik elvégzésében egyetlen szolga; Rácz Sándor segítette. A két máig ismert nevű muzeológus és a szolga a múzeum épületében lakott, amely a város tulajdonában állt.



6. ábra: A városi múzeum régi épülete (Hatvan u. 23), amely Csokonai Vitéz Mihály egykori lakóházának helyén épült

A szóban forgó épület egyébként jó példája az ún. polgári cívis házaknak, amelyeket nagyméretű boltozatos kapuátjárók, és gazdag stukkó díszítés

jellemzett. (A cívis házak régebbi típusát, az ún. népi cívis házakat később említjük.)

Ugyanilyen részletességgel olvasható a kiadványban a köz- és magánhivatalok hosszú sora. A főispán (domahidi Domahidy Elemér) „magánfeleket minden csütörtökön 11 és 1 óra között fogad a megyeháza I. emeleti hivatalában”. A város, ill. Hajdú vármegye országgyűlési küldötteivel valószínűleg ritkábban lehetett beszélni, minthogy a 3 városi ill. 4 megyei képviselő közül 5 budapesti állandó lakos volt... (7. ábra). A legismertebb név Rákosi Viktor író és politikus, akinek életrajza szerint nem volt személyes kötődése az általa képviselt hajdúnánási választási körzethez. A királyi főügyészség, a törvényszék, az ügyészség, az ügyvédi kamara a pénzügyigazgatóság mellett volt felmérési felügyelőség, államépítészeti, kulturmérnöki, dohánybeváltó hivatal és Debrecen adott helyet pl. az Alsó-Szabolcsi Tiszai Ármentesítő Társulatnak is. A Debrecenben 1715-ben alapított Kereskedelmi és Iparkamara nagy regionális szervezet volt, amelynek ún. kültagjai között felsoroltak 15-20 nagyszöllősi, nagybányai, beregszászi, munkácsi, máramarosszigeti, jászberényi, szolnoki, karcagi illetőségű kereskedőt, iparost is.

| Országgyűlési képviselők. | |
|--|---|
| Debreczen sz. kir. város és Hajdúvármegye területén. | |
| Debreczen I. ker.: | Dr. Tüdös János ügyvéd, lakása: Péterfia-u. 31. |
| Debreczen II. ker.: | Dr. Bakonyi Samu ügyvéd, lakása: Budapest, V. ker. Nádor-u. 43. |
| Debreczen III. ker.: | Dr. Láng Lajos báró, valóságos belső titkos tanácsos, egyetemi magántanár, lakik Budapesten, V. kerület, Mária Valéria-u. 10. |
| Hajduböszörmény: | Dr. Benedek János ügyvéd, lakása Budapest, VI. Teréz-körút 17. |
| Hajdúnánási kerület: | Rákosi Viktor író, lakik Budapest, II. Oszlop-u. 33. |
| Hajduszentpál kerület: | Justh János, lakása Budapest, VIII. ker. József-u. 25. |
| Nádudvari kerület: | Veszprémy István ügyvéd, lakása Hajduhadház. |

7. ábra: Debrecen szabad királyi város és Hajdúvármegye országgyűlési képviselői

A rendészeti, nyomozói dolgozókhöz hasonlóan a **katonai vezetők** beosztása és lakhelye is teljesen nyilvános adatnak számított. Tudható volt, hogy az ún. állomásparancsnok; báró Nagy Gyula császári és királyi vezérőrnagy a Thaly Kálmán u. 1 szám alatt lakott, helyettese Sepsy Pál hadnagy pedig a Darabos utcában. A 3. királyi honvéd gyalogezred laktanyája a ma is a honvédség tulajdonában lévő Péterfia u. 58 volt. A 39. császári és királyi gyalogezred - néha még ma is Pavillon-laktanyának (*8.ábra*) emlegetett - épületeit ma az egyetem Kossuth Lajos Gyakorló Gimnáziuma foglalja el. Az egykori honvédségi Vilmos lovassági laktanya hadházi úti komplexumát ma szintén az egyetem hasznosítja. A tiszteknek kb. a fele lakott benn a Pavillon- ill. a Vilmos huszár-laktanyában. Feltűnő, hogy a cs. és k. gyalogezred parancsnokai között sokkal több idegen hangzású névvel találkozunk: pl. Graeser Ágoston őrnagy, Morariu János százados, Suciú Aurél főhadnagy, Rauch János hadnagy stb. Az ún. „közös”; császári és királyi egységek vezetése tehát valóban jóval tarkább nemzetiségi összetételű volt, mint a honvéd gyalog- ill. huszárezredeké. Ezek a tiszték rendszerint a laktanyában laktak, mert őket gyakran vezényelték újabb és újabb szolgálati helyre, így nem ritkán „belakták” az egész Monarchia területét.



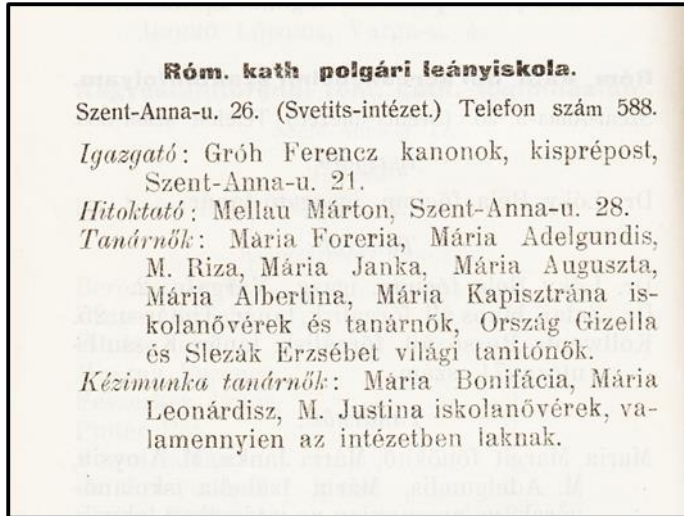
8.ábra: Az 1842-ben épült ún. Pavillon laktanya, ma a Kossuth Lajos Gyakorló Gimnázium épülete

A város **hitéleti** szempontból meghatározó református egyháznak a presbitériuma 132 tagot számlált, közöttük szerepelt 6 ún. „énekvezér”, és 1 ref. főgimnáziumi tanár. Az autonom ortodox izraelita hitközség előljárási tanácsának, tanácsnokainak lakhelye alapján jó látszik, hogy az ide tartozók többsége viszonylag szűk térben, a belváros nyugati részén lakott, a Hatvan-, Pásti-, Jókai-, Simonffy-, Zsák- és Csók utcákban. A baptista gyülekezetnek volt külön „ének és fúvós zene vezére”, „vonós zene vezetője” és akkoriban Deák Sándor (Apponyi u. 31) töltötte be az ún. „gyülekezeti vén” pozíciót.

Debrecen **iskoláinak** többségét a felekezetek irányították, de volt néhány fontos állami fenntartású is. Az 1912-ben alapított Magyar Királyi Tudományegyetem első tanulóit csak 1914 őszén fogadta, tehát ebben a könyvben még nem szerepel. Bizony senki nem sejtette, hogy az évtizedes politikai küzdelem árán létrejött egyetem önálló épülete ugyan ilyen nehezen születik meg, s az első évfolyamok egészen 1932-ig ideiglenes helyeken fognak tanulni. Az akkor a Bölcsészettudományi Karhoz tartozó Földrajzi tanszék, pl. az első tanévben a Református Főiskolán kapott egy szobát, 1915-től pedig a Piac és Kossuth utca sarkán álló bérházban kapott helyet. Onnan költözött 1932-ben, s maradt pontosan 80 évig a mai Főépület IV. emeletének nyugati oldalára.

Az állami intézmények közül a Főiskola mellett a pallagi Gazdasági Akadémia volt a legrangosabb, de volt egy állami „főreáliskola” (a mai Fazekas Mihály Gimnázium), egy fémipari és egy iparos szakiskola is. A Református Főiskola igazgató-tanácsának, albizottságainak tagjait 6 évre nevezték ki; volt akadémiai, gimnáziumi és tanítóképzőintézeti albizottság. Az akadémiai bizottság tagjainak egy része nem debreceni illetőségű volt, hanem Budapesten, Nagyszalontán, Munkácson képviselte a főiskola érdekeit. A jegyzék mintegy 50 tanárt sorolt fel, hittanszaki, bölcsészeti, jogi, tanítóképezdei és gimnáziumi csoportosítás szerint. A 19 gimnáziumi tanár közül 8 doktori fokozattal rendelkezett. Az intézmény működését tisztviselők, gazdasági tanács, valamint egyéb alkalmazott, pl. könyvtári eljáró, múzeumi famulus, pedellus, kapus, motorkezelő stb. biztosította. A város igen kiterjedt külterületén 15 tanyai állami elemi iskola működött, többségük egyetlen tanítóval. Debrecen korabeli közigazgatási határa Ny-felé túlnyúlt a Hortobágyon, az Ohat-telekházai tanyai állami elemi népiskola (Tanító: Molnár Ferencz) csaknem a Tiszánál, 60 km-re volt a várostól! Érdekes, hogy a tanárok felsorolásánál nincs feltüntetve, hogy milyen tárgyakat oktattak, csupán a gazdasági iskolák esetében szerepel pl. a dohánytermelési, a vegyakisérleti szakosodás, az iparos és leányiskolánál pedig a rajztanár, szabászati szaktanítónő (9.ábra), néhol a tornatanár, továbbá a hitoktatók szerepelnek külön csoportban. Működött ezeken kívül a városban egy

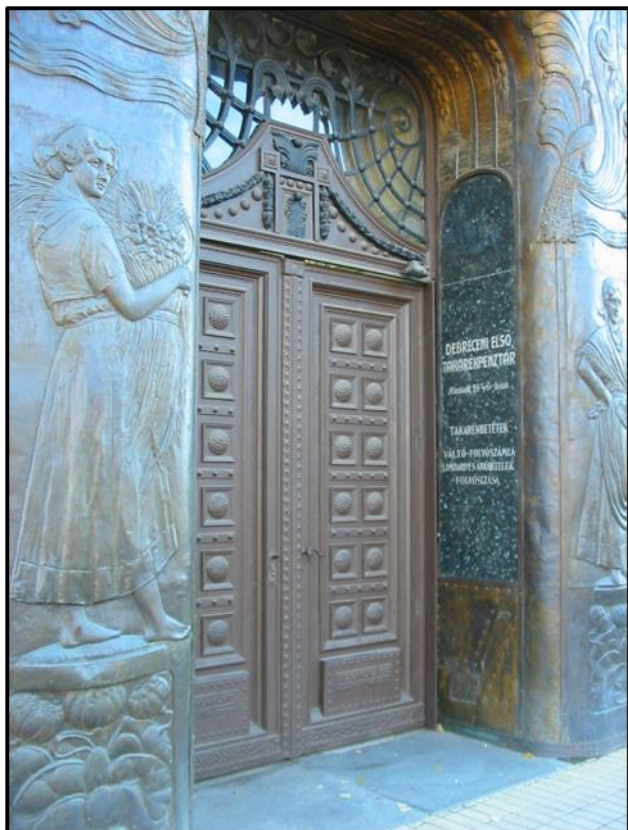
„Nyilvános magánpolgári fiiskola”, a „Debreczeni Jótékony Nőegylet Női pariskolája”, és a debreceni vendéglősök és kávéháztulajdonosok által fenntartott „pinczér-tanonc-iskola”.



9.ábra: A római katolikus polgári leányiskola tanárai

A zsebkönyv legterjedelmesebb fejezetei a biztosító intézetek, a kereskedők, az iparosok és a gyárak felsorolását tartalmazzák. 1914-ben a városban összesen 58 **pénzforgalmi intézet** működött; 21 biztosítóintézet és 37 takarékpénztár, bank, ill. hitelszövetkezet (10.ábra). Összehasonlításként; ma csupán 4 biztosító közül lehet választani, és 10 banknak, valamint 11 takarékszövetkezetnek van debreceni fiókja. (Igaz, hogy ma van néhány fiókkal nem rendelkező, de elektronikusan elérhető intézet is.) A szektor nemzetközisége sem igen maradt el a maitól, hiszen volt osztrák, holland, porosz, francia és angol érdekeltségű pénzügyintézet (pl. a Dordrecht, a Foncieré, vagy a „The Gresham” stb.). A biztosítók között volt élet és gyermekbiztosító (Unió) a takarékszövetkezetek sorában pedig ilyeneket találunk: Hajdúmegyei Népbank, Kisbirtokosok Hitelszövetkezete, Tiszavidéki Mezőgazdák Takarékszövetkezete stb. Az igazgatósági, a felügyelő bizottsági és a tisztviselői kart alkotó személyeknek itt is olvasható a lakcíme, és ezúttal sem feledkeztek meg a pénztári szolgákról és az eljárókról... A Debrecen Belvárosi Takarékpénztár Részvénytársaságot, pl. Würzburger Mór ügyvezető igazgató (Arany J. u. 30) vezette, Kertész Emil volt a főkönyvelő (Hatvan u. 1) és az alkalmazottak sorát Szekeres György eljáró zárta (Lakik: József kir. herceg u. 40). Szekeres György eljáró bizonyára büszkén olvasta nevét a zsebkönyvben,

ami nemigen mondható el a mai intézményi honlapok ilyen beosztásban dolgozó munkatársairól... A munka megbecsülését buzgón hirdető korunk mintha ilyen apró gesztusokról elfeledkezett volna...



10.ábra: Az Első Debreceni Takarékpénztár magyar szecessziós díszítésű bejárata a Piac u. 22 alatt

A pénzüzeteknél tapasztalhatjuk először, és ez a szervezeti vonás a gyáraknál is érvényesül, hogy az **igazgatósági testületbe** neves városi polgárok kerültek be. Néhány név kifejezetten sűrűn fordul elő, pl. Kenézy Gyula orvos, gróf Dégenfeld József főrendházi tag, Csanak József földbirtokos vagy Sesztina Jenő vasnagykereskedő, máig ismert debreceni személyiség volt. Kenézynek szobra áll a Klinikán, Csanakékról utcát neveztek el, újabban pedig az egyetem külföldi hallgatókkal foglalkozó irodája a Nagyerdei körúton, az ún. Sesztina-villát foglalja el (11.ábra).



11. ábra: A toszkán stílusban 1897-ben épült Sesztina-villa

Debrecen évszázadokon át főleg mezőgazdasági termékekkel **kereskedő** város volt. A zsebkönyv által felsorolt kereskedők többsége még száz évvel ezelőtt is ezt a profilt képviselte. A bőr, libahús, sertés, posztó, liszt, szappan és terménykereskedők mellett azonban épp ezekben a századforduló körüli évtizedekben jelent meg néhány modern iparcikket, pl. lámpaárut, gyógyárut, játékokat forgalmazó cég. A Piac utcán egymáshoz közel 4 „fényképészeti cikk” kereskedő hirdette magát, volt 5 zongora és hangszer-, valamint 8 ékszerkereskedés. Érdekes, hogy milyen sokan láttak fantáziát a fűszerrel történő üzletelésben. A felsorolásban 32 ilyen cég szerepel, közülük 8 a Piac utcán kínálta portékáját. A „gyarmatarú és fűszer” kereskedés érthető módon jelentős külföldi kapcsolatokat feltételezett, nem véletlen, hogy ilyen üzleteket többnyire nem magyar nevű tulajdonosok működtettek; Deutsch Lajos, Eisenberg testvérek, Ganofszky Lajos, Kontsek Géza, Ulmann Salamon stb. Párhuzamosan élt tehát a városban a hagyományos gazdasági profil, de már jelentős volt a polgárosodó világ szükségleteit kielégítő céghálózat is. Leghosszabb a kisebb vegyeskereskedés, az ún. szatócsboltok felsorolása. Ilyenből 144 volt a városban, azaz kb. 500-600 lakosra jutott egy. A városkörnyéki uradalmakból két tejszarnokba hordták össze a tejet, volt a városban két „műjég gyártó üzem” és 5 ún. „nürnbergi árukereskedő”. Ez utóbbi rövidárukat és játékszereket

forgalmazott, a gyűjtőnév azóta teljesen kikopott a nyelvünkől (12. ábra). Feltűnhet viszont, hogy dohányáruda, trafik egyáltalán nem szerepel a könyvben! A céglistából látszik, hogy egy-egy jól bejáratott név komoly vevőcsalogató erő lehetett, mert több kereskedő úgy hirdette magát, hogy X. Y. „utóda”...



12.ábra: Részlet a debreceni kereskedőket felsoroló fejezetből

Az **iparosok** címszó alatt közel 1000 vállalkozó neve, címe szerepel a zsebkönyvben. Az iparosok vezető testületének, az ún. előljáráóságának 24 tagja volt, tehát hivatalosan ennyi szakmacsoportot különítettek el. A kereskedők esetében feltűnt kettősség a tradicionális és a modern szakmák párhuzamos jelenléte itt is tetten érhető. Még szerepel a gubás, a kerékgyártó, a kötélverő, a tímár és a mészáros foglalkozás, de már megjelenik az aranyműves, a kályhás, a vízvezeték szerelő és a „szállásadó” is. Leghosszabb az asztalosok névsora volt, 111 vállalkozóval, de borbély (78), hentes (87), kocsmáros (58), és lakatos (80) szintén szép számmal volt a városban. Érdekes, hogy a felsorolásból hiányoznak a csizmadiák, pedig hogy sok ilyen foglalkozású volt, az az ingatlantulajdonosok fejezetből látszik. A négy mézeskalácsos, a 10 „címfestő” mellett az új igényeknek megfelelően már dolgozott 8 esztergályos, 10 könyvkötő, 17 „világítási szerelő” is. A gyáripari termékek elterjedésével ugyan már csak 2 „puskaműves” igyekezett lépést tartani, igaz, hogy mindkettőjük üzlete exponált helyen, a Piac utcán volt.

Kissé talányos a 19 „Bodega” profilja. A Révai Nagy Lexikon szerint „hideg ételeket és palackos vagy poharankénti borárusító hely” volt. A bodegák címei alapján kivehető, hogy többségük a Nagyállomáshoz közeli, kevésbé elegáns utcákban működött. A felsorolt 87 vendégő, 18 kávéház és 10 cukrászda igen élénk társasági életet feltételez. Ezek a **vendéglátóhelyek** néhol egész sűrűn, egymás mellett sorakoztak, pl. a Hatvan u. 47, 55, 61, 64 és 71 alatt is működött egy-egy. Ma az interneten 33 debreceni éttermet, vendéglőt hírdetnek, s még ha hozzávesszük a 8-10 gyorséttermet, 6-8 pizzára specializálódott étkezőhelyet és néhány salátabárt, akkor sem állítható, hogy látványosan bővült volna a kínálat, pedig időközben duplájára nőtt a lakosságszám...

A Monarchia élénkülő idegenforgalmát 15 **szálloda** igyekezett kiszolgálni, ezen fölül felsoroltak 11 szállásadással foglalkozó (kis)vállalkozást is. A 15 szálloda összesen 269 kiadó szobával rendelkezett. A híres Angol királynő, a Fehérlő, a patinás Debreczen, vagy a Royal nevű szállók mellett volt pl. „Magyar világ” 10 vendégszobával a Petőfi tér 9 alatt, (Tulajdonos: Lorber Gizella), vagy a Deák Ferencz u. 24 alatt a „Zöldfa” nevű szálloda. Emerich Arnoldnak a Hatvan u. 61 alatt volt egy 15 szobával rendelkező „Merkur” nevű szállodája, s ugyanott egy sörcsarnok is működött. (A „Bika” szálloda épp átépítés alatt volt, a ma is álló épület csak 1915-re lett kész.) Ma a városban kb. 1500 kiadó szobában, mintegy 6500 vendég számára van szálláshely. E tekintetben tehát az elmúlt 100 év nagyságrendi emelkedést produkált.

A debreceni **gyáripar** szintén túlnyomó részt az élelmiszer és mezőgazdasági termékek feldolgozásával foglalkozott. Volt szalámi-, dohány-, ecet-, és élesztőgyár, valamint több malom is. A nem élelmiszeripari cégek között jelentős volt a hordó-, a patkó-, a tégl- és szalagszövő gyár (13. *ábra*). A Patkógyár egyébként ekkor már inkább vízvezetékek gyártásával foglalkozott. Az egykor 25-30 munkással dolgozó Hortobágy gőzmalomból azóta szálloda lett (14. *ábra*). A Debreczeni első Lámpabél- és Szalagszövőgyár öttagú igazgatósága, 1 sertéskereskedőből, 1 bankigazgatóból, 2 nagykereskedőből és 1 ügyvédből állt. Megjelent ugyanakkor néhány modern profilú üzem is, pl. az „Adria halkonzerv és halfüstölő gyár”, harisnya gyár, kötszergyár, doboz gyár, sőt olvashatunk az „Első debreczeni elektrotechnikai és csillárgyár és villamos vállalat”-ról is. (Gyártelep és üzlet: Széchenyi u. 55, Tulajdonos: Földvári Mór. Munkások száma: 40.) A legtöbb munkást egyébként a dohánygyár foglalkoztatta, csaknem 1000 embert, de 500 munkással tekintélyes üzem volt a Falk Ármin és Társa Kefegyára is.

Sodronygyár.

Neubauer János sodronymű és sodronykerítés gyára. Gyártelep: Kétmalom-u. 4. sz. Telefonszám 768.

Gyártulajdonos: Neubauer János, Kétmalom-utca 4.

A gyár munkásainak száma 12—20.

Szalámigyár.

Vidoni Testvérek szalámigyára. Gyártelep helye: Domb-u. 5. Telefonszám 354.

Tulajdonosok: Vidoni János, Domb-u. 5.

Vidoni Jenő

Vidoni János

A gyár munkásainak száma 60—65.

Szalagszövőgyár.

Debreczeni első lámpabél- és szalagszövőgyár részvénytársaság. Gyártelep: Bethlen-utca 32. Telefonszám 471.

Igazgatóság:

Ungvári József sertéskereskedő, Péterfia-u. 29.

Ifj. Bozzay Pál, bankigazgató.

Aszódy Mór nagykereskedő.

Dr. Geiger Miklós, ügyvéd.

Heiné Valentin kereskedő, Wien.

Ügyvezető igazgató: Vági Gábor.

A gyár munkásainak száma 35—40.

13. ábra: A gyárakat felsoroló fejezet egy oldala

Az útmutató zsebkönyvben megtaláljuk a **hírlapok, nyomdák, jótékony intézmények, társas körök** felsorolását is. 1914-ben Tóth Árpád költő a Debreczeni Nagyújság politikai napilap munkatársa volt, de akkor már dolgozott a Nyugatnak is (15. ábra). Debreczenben jelent meg az országos hírű „élclap” a Dongó, a legrégebbi lap az 1914-ben már 46. évfolyamnál tartó „politikai estilap” a „Debreczen” volt, a legújabb pedig a fényképezés fejlődésével épp ekkor indult „Vasárnap képes heti néplap”. A városban— kezdetben hosszú megszakításokkal – 1561-től volt nyomda. Eleinte jellemző módon vándornyomdászok telepedtek le hosszabb-rövidebb időre. A szóban forgó években a Reggeli Újság és a város saját nyomdáján kívül további 12 nyomdai vállalat került a zsebkönyv megfelelő fejezetébe. A nyomdáknak kb. fele csak 2-3 munkással dolgozó kisműhely volt, de városi könyvnyomda 50-60, a Hoffman és Kronovitz féle üzem pedig 28-30 embert foglalkoztatott. A jótékonyági intézmények között volt Rabsegélyző-egylet, Gyermekvédő egyesület, Közhasznú munkáskertek egyesülete, Magyarvédő egyesület stb. (16. ábra). Ezek elnökei gyakran a már többször emlegetett neves személyiségek feleségei voltak; pl. Domahidi Elemérné, Csanak Józsefné, vagy „Fráter Erzsébet, a koronás arany érdemkereszt tulajdonosa”. Sajátos színtöltői voltak a város életének az ún. társas körök és egyletek; pl. Kézügyesítő,

Műpártoló, és Méhész egyesület, kertész-egyesület, és úrkocsisok egyesülete, továbbá Gazdakör, Iparoskör, Polgári kör, Függetlenségi kör stb, valamint a dalegyletek. Ez utóbbiból is felsorol a könyv 11-et. Legnevesebb a ma is meglévő főiskolai énekkar, a Kántus (akkor Cántus írásmóddal), amelynek tagjai „minden iskolai évben újonnan alakulnak hangnemek szerint”.



14.ábra: Az egykori Hortobágy gőzmalom ma szállodaként működő épülete

Ebben a fejezetben találjuk a városi **színház** teljes ügyvezetőségét, színészeit, táncosait és énekeseit (17. ábra). Szórakoztató olvasni a korabeli szerep-típusokat, pl. „a szerelmes siheder”, „drámai szende”, „anya színésznő”, „kedélyes apa” stb... A **zenei életre** nem lehetett panasz, volt a városban Filharmónia Társaság, Zenekedvelők köre, 5 zeneiskola, továbbá Munkásotthon vonós-zenekar és Munkásotthon fúvós zenekar. Amennyire sokrétűnek tűnik a kulturális élet, ez nem mondható el a könyvben szereplő **sport** szervezetekről. Az aktív mozgást a Polgári lövészes-egyesület, a Vadásztársulat, az 1867-ben alakult Debreceni Tornaegylet és a Vívóklub képviselte. Ezen kívül testedző egyesülete volt a magántisztviselőknek, a munkásoknak és a nyomdászoknak. A könyv nem említi a város mai ikonikus focicsapatát, a DVSC-t, pedig a jogelőd, az „Egyetértés Football Club” 1902-ben alakult. Igaz, hogy 1916-ig csak barátságos mérkőzéseket vívott, bajnokságokon nem vett részt.

Debreczeni Nagyújság.

Politikai napilap. Megjelenik mindennap,
hétfő kivételével.

Szerkesztőség és nyomdahelyiség Darabos-utca
19. sz. Telefonszám 862.

Kiadóhivatal Piacz-u. 7. Telefonszám 223.

Laptulajdonos Thaisz Arthur.

Főszerkesztő Dr. Gulyás István.

Felelős szerkesztő Szabánczy József.

Munkatársak Tóth Árpád Késes-u., Zoltán
István, Mercure-szálló, Hajdu Zoltán Deák
Ferencz-u. 4. Vecsey Géza Darabos-utca
12. sz., Sipos János.

15. ábra: Adatok a Debreczeni Nagyújságról

A város sokrétű hivatali palettájának, színes közéletének apró részleteibe engednek bepillantani azok az oldalak, ahol szerepel a városi Hordójelző Hivaltól az Érdemkereszt tulajdonosok névsorán keresztül a zenetanárokig (pl. cimbalomtanár), a hordárokig, és kézizálog intézetekig, vagy a „messenger-boy” vállalatig (amelyet az 1130-as telefonszámon éjjel is lehetett hívni!) sokféle közérdeklődésre számot tartó információ. Nyilván volt igény arra, hogy 12 hordár megadja nevét és lakcímét, volt 4 ingatlan adás-vételt közvetítő ügynök és 6 tánctanár is, közöttük egy nő: Perczel Karolina (Piac u. 32).

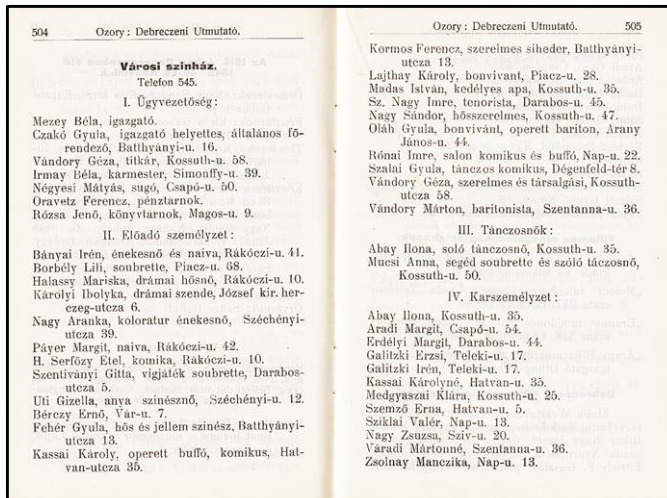
Ebben a fejezetben szerepel még a 15 gyógyszertár, amelyek közül legrégebbi az 1680-ban alapított Arany Angyal, a Piac u. 50 alatt működött. Ennek eredeti tárgyi emlékei nem maradtak meg, viszont a Déri Múzeumban ki van állítva az Arany egyszarvú patika szintén igen régi, 1772-ből származó bútora. A késő monarchia kori névadásra jellemző, hogy a gyógyszertárak között volt Csokonairól, Kossuthról, Rákócziról, elnevezett is. (Ezek egyike sem azonos nevű utcában működött.)

A fejezet utolsó tétele a „Hatóságilag megállapított árak mellett árusító húselárusító üzlet”. „Ezen üzlethelyiségben (Szent Anna u 10. szám alatt, a Rendőrség épületében) a hús árai hatóság által vannak megállapítva és csakis rendkívüli körülmények figyelembevételével és csakis a hatóság engedelmével változtathatók meg.” A szabadversenyos kapitalizmus érett korában az állam szociális megmondások miatt néhány üzlet erejéig korlátozhatta két alapélelmiszeri árucikket, a hús-szalonna-zsír és a kenyér árát (Révai Nagy Lexikon: Árszabályok címszó). Ugyancsak rögzített hatósági ára volt több szolgáltatásnak:

pl. a vasúti és bérkocsi közlekedés tarifájának, a cselédközvetítésnek és a kéményseprésnek valamint bizonyos orvosi, és ügyvédi ellátásnak.



16. ábra: Részlet a Jótékonyági egyesületek fejezetéből



17. ábra: A városi színház dolgozói és művészei

cívis népi építészeti stílusból őrzött meg néhány elemet, a háromszög alakú oromfalat, a 2 alacsony, kisméretű szimmetrikusan elhelyezett ablakot, ill. a deszkakaput és kerítést.



19.ábra: Hajdani formáját megőrzött 19. század végi házak egyik utolsó képviselője a Homok utcában

Az ingatlantulajdonosok foglalkozását olvasva felbukkan néhány ma már önálló szakmának aligha tekinthető megnevezés; „tepsi árus”, sorompó-őr, ablaktisztító, gyékényárus, „talyigás”, stb. A Bercsényi u. 109 alatt lakó Csomor Gyula, a Meteor mozi működtetője magát „villany színház” tulajdonosként regisztráltatta. A város gazdasági életének erős élelmiszer és mezőgazdasági profilja miatt a szakterületek nagymértékben **specializálódtak**, a pékek mellett, pl. volt külön „pereczsütő”, külön szakma volt a kávémérőé, a túróárusé (sőt még

szűkebb profillal; volt juhtúró árus is), de egyesek mázsálóként, sóraktárosként, vagy szénakereskedőként határozták meg magukat. Debrecen DNy-i széle, az 1944-ben a vasút bombázásakor megsemmisült Késes- és az Erzsébet utca a város egyik közbiztonsági problémagóca volt. Talán nem véletlen, hogy pont itt működött Kopcsa Mihály és neje Szolnoki Zsuzsánna két bordélyháza is. Volt konkurenciájuk is; néhány házzal odébb állt Nagy Lajos és Gavallér Rozália hasonló profilú műintézménye, a közeli Szepességi – korábbi nevén Tizenhárom város – utcában, nem messze a lovassági laktanyától, pedig további 3 piros lámpás ház várta a kuncsaftokat. Szegény érzékeny lelkű Tóth Árpád, épp ezen a környéken, az Erzsébet utcában lakott...

A bőrkikészítés tudvalevőleg igen kellemetlen szaggal járó tevékenység. Emiatt a tímárokat hagyományosan a város szélére „számúzték”. Megfigyelhető ez Debrecen esetében is, hiszen a város akkori DK-i szélén, a Teleki utcában 17, a szomszédos Vígkedvű Mihály utcában 16 tímárnak volt háza. Az előbbi utcákkal párhuzamos, már majdnem belvárosnak vehető Tímár utcában viszont 1914-ben már csak 3 bőrcserző lakott, a város növekedésével tehát ezek a műhelyek fokozatosan egyre kijebb szorultak. 1914-ben a Szappanos utcában lakott még 2 szappankészítő, és a Pereces utcában is egy pékmester, de a Salétrom utcában már a szabadságharc óta nem készült lőpor...

Az **ingatlan tulajdonosoknak** nagyjából fele „magánzóként” vagy „háztulajdonosként” szerepel. A korabeli szóhasználat szerint a magánzó olyan foglalkozás nélküli személy volt, aki „tulajdonából, vagy tőkejövedelméből élt”. Ha a hivatalok esetében hiányoltuk a nők jelenlétét, a háztulajdonosi felsorolásban gyakran szerepel női név (bár sokszor özvegyként), gyakori azonban, hogy a férj és a feleség együttes ingatlanbirtokosként van feltüntetve. Előfordul az is, hogy tulajdonos kiskorú, vagy pl. „hajadon”. Érdekes, hogy még az akkori városperemi utcákban sem ritka városi, vagy egyházi tulajdonban lévő telek, ill. épület. Ezek többnyire örökösök hiányában, vagy adományozás révén jutottak közkézre. A város beépített része egyébként 1914-ben nagyjából a Bem-tér – Árpád-tér – Attila-tér – Nagyállomás – Külső-vásártér és a Pesti-u. által határolt területet jelentette. Ennél kijebb voltak a szőlőskertek, „baromvásártér”, állami méntelep és lóversenytér, temetők (összesen 7 különálló temető!), katonai raktárak, „honvéd sátoztábor” és ide települtek a nagy helyigényű, újabb ipari létesítmények is, pl. a dohánygyár, a légszeszgyár, a gőzfűrésztelep, ill. a városi köztisztasági telep.

A neveket olvasva egyértelmű, hogy a városban ingatlanal rendelkezők nagy többsége **magyar** nemzetiségű volt. Az 1910-es népszámlálás alkalmával a 93 ezer főt számláló lakosság 98,2%-a magyarnak vallotta magát. A viszonylag kevés idegen hangzású név többnyire német (zsidó), elvélve szláv (pl. Nikolics, Sztraka, Dobránszki, Herskovics, stb.) gyökerekre utal.

A zsebkönyv gondos szerkesztését dicséri, hogy utolsó néhány oldalán „Tévedésből kimaradtak és időközi változások” fejezetcímmel pótol néhány információt; pl. a Kereskedelmi Tanintézet tanári karát, a törvényhatósági bizottságba újonnan beválasztottakat, végül a „Pénzügyi tisztviselők Kuglizó egyesületének” vezetőségét...

A kiadvány kiemelkedően sokrétű helytörténeti adattár, amely még épp a Nagy Háború előtti utolsó évben megjelenve jól tükrözi a Monarchia utolsó korszakának közigazgatási felépítését, a mindennapok megszervezéséhez szükséges intézményeket, az infrastrukturális közállapotokat, de helyenként érzékelhető az uralkodó társadalmi felfogás is. Debrecenről hasonló összeállítás legközelebb 1922-ben látott napvilágot, de az már jóval rövidebb, 180 oldal terjedelmű volt. A műfaj egyébként, tehát mint rendőrségi útmutató és zsebkönyv nem volt ismeretlen a 20. században, megjelent ilyen Pécsen, Budapesten is, de a szóban forgó debreceni zsebkönyv rendkívüli alapossága, részletgazdagsága mindenképpen figyelemre méltó.

IRODALOM

OZORY I. (szerk.) (1914): Debreceni útmutató – Rendőrségi Zsebkönyv Mihály Sámuel Könyv-és Műnyomdája, Debrecen, 1914 p. 710

ADALÉKOK VÁSÁROSNAMÉNY TÖRTÉNETI FÖLDRAJZÁHOZ (1784-1918)

FÜLÖP KRISZTINA

ADDITIONS TO THE HISTORICAL GEOGRAPHY OF VÁSÁROSNAMÉNY (1784-1918)

Historical geography-based studies of the past centuries include specific stages of development, periods that lose their dynamism, then reorganize and can be characterized by rapid development. As a result of the integrated transformation of the environment, profound changes have begun in the border of Vásárosnamény, transforming the order of land use that has developed over the centuries. The people's attachment to their homeland, the spirit of the place and their natural and human resources have always swept the inhabitants of Vásárosnamény during difficult times, and based on these traditions I tried to explore the socio-economically dominant development trajectory and spatial location of a modernizing settlement. The irony of fate is that Vásárosnamény became the real center of the region after the removal of the Trianon borders, as most of the territory of Bereg County was torn apart. As a result, Vásárosnamény played an increasingly central role in Csonka-Bereg County. The development of the settlement is clear, in Vásárosnamény in 1941 more people lived than in the other three settlements together. The significance of Vásárosnamény is fundamentally determined by its geographical location. The city also has favorable transport connections to the main settlements of the county.

BEVEZETÉS

Vásárosnamény a Nyírség és a Szatmár-Beregi-síkság peremén, forgalmas útvonalak kereszteződése mentén alakult ki. A város három, egymástól jól elkülöníthető mezotáj jellegzetességeit hordozza magán. Gergelyugornya jellegzetes beregi síksági település, Vítka tipikus szatmári síksági település, míg Vásárosnamény a Nyírség települése. A három eltérő táj találkozásánál fekvő terület már a honfoglalás előtt is lakott hely volt, számos kőkori, bronzkori lelet

maradt fenn. Mindez azt is tanúsítja, hogy a mikrorégió az eltérő alföldi tájak klasszikus telepítő vonalán (ártér, ill. ármentes térszín), az ún. „Nyírségi életkamra” (*Frisnyák S.1990*) ármentes és energikus északkeleti peremén helyezkedik el. Vásárosnamény azonban – a többi hasonló táji potenciállal rendelkező alföldi településhez (pl. Tokaj, Szolnok, Szeged stb.) képest – későn, lassan és vontatottan indult fejlődésnek. A táj és erőforrás potenciál kedvező elemei, mind a helyzeti energiák, mind a helyi energiák – eltérő idősíkokban – pozitívan hatottak a település fejlődésére.

Tanulmányomban azt elemzem, hogy a lokális tájhasználat változásai és a helyi természeti erőforrások kiaknázása mellett milyen szerepe volt Vásárosnamény fejlődésében a külső tényezőknek (pl. forgalomgyűjtő és –elosztó szerep, gazdasági modernizáció elemei stb.). Vásárosnamény társadalom- és gazdaságtörténeti fejlődésének folyamatait, a táj állapotváltozásait több időkeresztmetszet segítségével tártam fel, alkalmazva a történeti geográfia kutatásmetodikáját, pl. a retrospektív és komparatív módszereket is (*Frisnyák S. 1990, Beluszky P. 2016, Berényi I. 1998*). Azaz az emberi tevékenységeknek a földrajzi térben meghatározó folyamatait és azokból eredő térstruktúrákat vizsgáltam, a múlt egy-egy időszakában a folyamatelemzés megvalósítása érdekében. Ennek szerves része az az elemzés, amely Vásárosnamény helyét és szerepét értékeli a régió földrajzi munkamegosztásában, több időkeresztmetszet segítségével. E komplexitást igénylő tényfeltárás adatbázisának összegyűjtését és feldolgozásának lehetőségeit a következő fejezetben mutatom be.

1. ANYAG ÉS MÓDSZER

A tanulmány vizsgálati időhorizontja az 1780-as évek közepétől kezdődik, s az első világháború végéig terjed, azaz több mint százharminc évet ölel fel. Az elméleti alapokhoz a történeti földrajzi szakirodalom „klasszikusainak” írásai (pl. *Mendöl T. 1963, Bulla B.- Mendöl T. 1947, Frisnyák S. 1985, 1990 stb.*) mellett napjaink legfontosabb periodikáit (pl. *Történeti Földrajzi Közlemények, Földrajzi Közlemények, Történelmi Szemle stb.*) és könyvészeti kiadványait is tanulmányoztam. Az adatbázis összeállításához a népszámlálások adatai mellett felhasználtam az Általános Mezőgazdasági Összeírások, a település történetével foglalkozó elemzések adatai mellett a helyi múzeumban fellelhető korabeli nyomtatott dokumentumokat (pl. napilapok, folyóiratok, időszakos kiadványok és periodikák stb.), illetve a vásárosnaményi Önkormányzat is bocsájtott rendelkezésemre adatokat. A város korábbi rendezési terveinek és napjaink átfogó fejlesztési koncepcióinak bevezető történeti fejezeteit is megismerve készítettem el tanulmányomat. A történeti földrajzi kutatásoknak is elengedhetetlen eszköze a térkép, melyek közül a Habsburg Monarchia és Magyarország katonai térképfelméréseinek vonatkozó térképszelvényei nem csak a napjainkra négy településből egyesülő Vásárosnamény alaprajzi

fejlődéséhez nyújtottak alapvető segítséget, hanem a tájhasználat térbeli megjelenésének és táji különbségeinek megrajzolásához és időbeli változásának értelmezéséhez is. A vásárosnaményi Múzeum helytörténeti gyűjteménye az elmúlt évszázadokra vonatkozóan rendelkezik olyan fejlődéstörténeti dokumentumokkal is, amelyek fontos adalékokkal szolgáltak. Igyekeztem mindezeket is hasznosítani, s ezeken keresztül is bemutatni Vásárosnamény térszerkezeti helyének és szerepének változását, illetve ezeknek súlyponteltolódásait mind időben, mind a változó gazdasági prioritásokat tekintve.

2. VÁSÁROSNAMÉNY TERMÉSZETFÖLDRAJZI KÖRNYEZETE

Vásárosnamény város a Nyírség, ezen belül a Közép-Nyírség területéhez tartozik, s a Közép-Nyírség és a Szatmár-Beregi-síkság határvonalán helyezkedik el. Vásárosnamény ősi magja (a mai Jókai utca-Szabadság tér-Kossuth utca és szűkebb térsége) és a város nyugati része a Nyírség pleisztocén időszaki hordalékkúpjának ármentes peremén található (*1. térkép*). A város mai keleti és déli külterülete az ármentesítések előtt árvizekkel elöntött tökéletes, alluviális síkság.

Vásárosnamény bizonyos értelemben a „vizek városa” jelzöt is kiérdemelné, mert a Tisza meghatározó szerepe mellett a település határában torkollik a Tiszába a Szamos és a Kraszna folyó is. A Beregi-síkság és a Szatmári-síkság felszínének kialakításában a Tisza szerepe volt meghatározó, de ideiglenesen mellékfolyói is fontos szerephez jutottak (*Csoma Zs. 1979*). A Felső-Tisza vízgyűjtő területe a Bodrog-torkolatig 44 449 km², hossza 413 km (*Andó M. 2002*). A folyó heggyvidéki szakaszának alsó részén még 190 cm/km-es eséssel rendelkezik, majd elhagyva azt, az Ugocsai-síkságon Tiszabecsig ez az érték 70 cm/km-re csökken. A Tiszabecstől már teljesen alföldi jellegűvé váló folyó esése a Szamos-torkolatig 13 cm/km, innen a Bodrog beömléséig 9,5 cm/km (*Károlyi Zs. 1960, Vágás I. 1979, Lászlóffy W. 1982*). A Felső-Tisza vízhozamát és az egy év alatt lefolyó víztömeget rendkívüli szélsőségek jellemzik. Vásárosnaménynál a Szamos torkolat alatt a minimális és a maximális vízhozam közötti arány 1:106, az átlagos vízhozam 350 m³/s. Mindez évszázadokon keresztül igen jelentős ártéri elöntéseket és kiterjedt ártéri gazdálkodást életetett.

Az ármentesítés a Bereg vármegyei Vízszabályozó és Ármentesítő Társulat 1846-os megalakításával kezdődött. Az 1840-es évek közepén végzett munkálatok a Borsa és a Tisza jobb parti kezdetleges községi gátszakaszainak összekötésére szorítkoztak. 1849-re Váritól Tarpáig, 1856-ra Lónyáig, majd 1876-ra Csapig épültek ki a töltések (*Vázsonyi 1973*). A Latorca bal parti töltésének kiépítésével 1900-ig a Beregi-sík teljes területe ármentes térszinné vált. A folyók mentén elsősorban öntéstalaj, távolabb közép- és kötött, réti agyag és vályogtalajok váltakoznak, míg a térség nyugati oldalán éles vonallal

lehatárolva a Nyírség rossz termőképességű kovárványos homoktalaja válik uralkodóvá.

A régió erdőtársulásainak jelentős részét napjainkban az akácok alkotják, emellett nagyobb területet borítanak a nemes és a hazai nyárfások, s itt-ott megmaradtak a korábbi természetes vegetáció hírmondói, a tölgyesek is. A város közigazgatási határán belül azonban nagyobb, összefüggő természetes erdőterület nincs. Meghatározóak a folyók hullámtereiben fennmaradt puhafás ligeterdők és a homokos területek telepített akácosai. A keményfás ligeterdők csak a magasabb fekvésű területeken található meg, foltokban. A táj meghatározó elemei a kisebb facsoportok, ligetek, az egykori mezővédő erdősávok telepített, vagy természetes eredetű maradványai.

3. VÁSÁROSNAMÉNY TÁRSADALMI-GAZDASÁGI FEJLŐDÉSE A KÖZÉPKORBAN

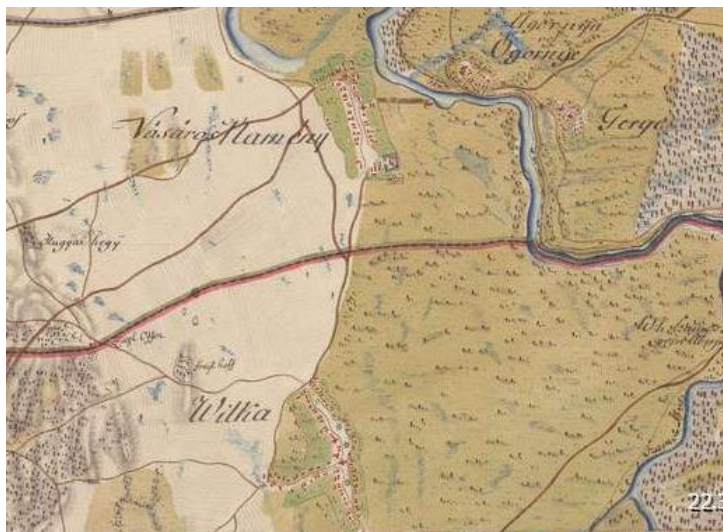
A tájpotenciál természeti elemeinek használatba vétele – kezdetektől fogva – az antropogén tájformálással, *erdőirtással és tereprendezéssel* kapcsolódott össze. Vásárosnamény lakói a magyarság megtelepülésétől – tágabb környezetéhez hasonlóan – pásztorkodó, alárendelten földművelő településként hasznosították a természeti erőforrásokat. Namény községet 1214-ben említik először oklevélben, amikor a Hontpázmány nembeli Sebös falujából való Pósa erőszakos pénzlopással vádolják. A település Péter nevű papja 1333-ban 4, 1334-ben 3 garas pápai tizedet fizetett. A Namény név ismeretlen eredetű. A települést először 1494-ban említik mezővárosként. Gergelyi község neve viszonylag későn, Lehóczky Tivadar szerint 1425-ben tűnik fel, amikor a csarodai Krisogon pap, itteni részeit átengedi anyai leánytestvérének. Névadója a tákosi család valamelyik Gergely nevű tagja lehetett. Valószínű, hogy a település a 11-12. században már létezett, erre valló magyar településnév: Gergely plusz -i birtokképző. Adatunk még tartalmazza az eredeti r-et (Gregor). Disszimilációval és palatalizációval jött létre a mai névforma (*Mező A. 1983*). Ugornya település 1389-ben tűnik fel, amikor Tákosi Gergely fia Miklós az ugornyai vám felét a révvel együtt – melyet ősi jogon bírt – új adomány címen megkapta Zsigmond királytól. Vitka község 1300-ban tűnik fel, amikor Kaplony nembeli Varsányi Mihály fiai: Gál Mihály, Demeter és Marcel a rokon Jákó fiai, Jákót és Andrászt más birtokok mellett Vitka elfoglalásától is tiltják. A 14-15. században több oklevélben (pl. 1321, 1327, 1330, 1463 stb.) is feltűnnek a települések nevei, ezek általában birtokpererekhez kapcsolódnak.

Vásárosnamény birtokosa a 14. században a Lónyai család, illetve a vele rokon Naményi család lett. A Lónyaiak birtoklása a 1945-ös földosztásig tartott, a Lónyai család birtokának egy része jutott az 1700-as évek elején az itt élő Eötvös család birtokába. Namény a többi falu közül annyiban is kiemelkedett, hogy várkastély és helyben lakó földesura is volt. Természetesen ettől fontosabb, de

valószínűleg ezzel összefügg, hogy a 15. század végétől (1494) mezővárosi kiváltságokkal rendelkezett (évi 2-4 országos vásár, heti piac). Amint fentebb már említettem a 18. sz. elején vagyonek Kobzásokkal (Rákóczi szabadságharcban részt vettek birtokairól van szó) a várkastély és környéke az Eötvös család birtokába került, így Namény mind a két „végén” helyben lakó földesurak kúriái épültek. E várkastély jellegű épület romjai még az 1870-es években is fennállottak.

4. VÁSÁROSNAMÉNY HELYZETE, SZEREPE ÉS JELENTŐSÉGE (1784/87-1870)

Vásárosnamény a 18. század végén abban is különbözött a környező településektől, hogy jelentős forgalomgyűjtő és elosztó szerepére alapozva országos vásárokat és heti piacokat tartó kismezőváros volt. Mindez nem csak a kereskedelem, hanem az anyagi és szellemi javak áramlását tekintve is jelentős volt, melynek néhány eleme (pl. 1778-ban Polacsek Ádám ékszerüzletet tartott fent, várkastély, két földesúri kúria stb.) a korabeli forrásokban is megjelenik. Kiemelkedő jelentősége volt annak, hogy országos jelentőségű postaút haladt keresztül a településen, mind Szatmárnémeti, mind Debrecen és Nyíregyháza felől érkeztek a postakocsik és haladtak tovább Beregszász, Munkács irányába. A postautak és postai megállóhelyek (lőváltás helyszínei, általában csárdák) korabeli térképi futása és ábrázolása alapján megállapítható, hogy Ilk felé az út mellett volt a legközelebbi postaállomás, ahova Debrecen és Kisvárdra felől is befutottak a postakocsik.



1. térkép. Vásárosnamény térsége az első katonai térképfelmérés szelvényein

A helyzeti energiák mellett a helyi erőforrások is fontos szerepet játszottak Namény fejlődésében. A kultúrtáj egyes hasznosítható elemeinek igénybevétele, használatának intenzitása – több hatótényező függvényeként – időben, e régióban is többször változhatott. Az első – térképen is ábrázolt – tájhasználati struktúráról az első katonai térképfelmérés szelvényei alapján szerezhetünk információkat. A régió lakóinak életét erősen befolyásoló tényezőként jelenik meg a Tisza és mellékfolyói által kialakított árvízjárta síkvidék. Namény belsősege nyugatról közvetlenül a szántóföldekkel és a szőlős kertekkel, keletről a folyók menti erdőségekkel, ártéri rét és legelőterületekkel, valamint mocsaras-nádas térszínekkel volt határos (*1. térkép*).

4.1 Vásárosnamény társadalmi-gazdasági fejlődése

Vásárosnamény mezőváros a 19. század első felében kevés külső fejlesztési forrást kapott, mindössze néhány központi funkcióval gyarapodott, amelyek azonban nem jelentettek áttörést, így mindezek a korábbi évtizedek társadalmi összetételét és gazdasági szerkezetét alapvetően nem változtatták meg. E központi funkciók közül a gyógyszerár (alapításának éve 1838. Elnevezése: Szerecsen, 1862-től Remény), az állandó postahivatal és postaállomás, a tiszai gőzhajózási állomás (1857-ben gőzhajózási ügynökség működött Vásárosnaményban), illetve a tiszai állandó híd (ekkor még fából) megépítése (1849) emelhető ki. Emellett néhány középület felújítása és új épületek építése is bekövetkezett.

A korábbi rév mindinkább akadályozta, legalábbis lassította a megnövekedett forgalmat az Alföld és az északi hegyvidék között. Emiatt szükségessé vált az állandó tiszai híd megépítése. Az előkészítés lassan történt és hosszú ideig tartott. Az 1844. évben kilencven részvényessel megalakult társaság a Tisza hidat 1849-re építette meg, mely a tiszai vízmérce 0 pontja felett 13,9 méter magasságban állt. Rajta a megyebeli nemesség nem fizetett vámot, a pénteken begyűlt vámpénz a helyi református egyháznak, ill. a lelkészeknek volt fenntartva.

1852-ben állították fel a postát, amely kezdetben heti két alkalommal lett állandó megállóhelye a Pestről - Debrecenen keresztül - Galíciába menő postaútnak. 1859-ben már heti négy alkalommal szállították a postát, majd 1877-től önálló kézbesítési körrel rendelkező központtá alakult. Ide tartozott néhány szomszédos település, köztük volt Gergelyi és Ugornya is.

Az 1848/49-es forradalom és szabadságharc eseményeibe aktívan bekapcsolódott a Naményban lakó Eötvös-család is. Ekkor Eötvös Tamás beregi főispán volt, aki testvérével (Eötvös Mihály) együtt a szabadságharc kormánybiztosai voltak. A szabadságharc leverése után vagyonukat elkobozták, Őket pedig fogságra ítélték, kúriájuk pedig pusztulásnak indult.

4.1.1 Vásárosnamény népességszáma és változása

A természeti erőforrások és tájpotenciál nem volt olyan erős, hogy jelentős népességkoncentráció alakulhatott volna ki, amit az 1. táblázatban feltüntetett adatok is jól tükröznek. A Vásárosnaményt alkotó négy önálló település demográfiai folyamatait tekintve megállapítható (1. táblázat), hogy a vizsgált időszakban dinamikus népességszám gyarapodás történt. A négy település együttes népességszáma 115%-kal gyarapodott 1784/87 és 1870 között, azaz több mint a duplájára emelkedett. E növekedés nem egyformán érintette az akkor még közigazgatásilag önálló településeket. Amellett, hogy Vitka és Namény népességszáma is megduplázódott, arányaiban a legnagyobb növekedést Gergelyi települést érte el. A népességgyarapodás okai között említhető a magas születésszám, az egészségügyi viszonyok javulása, az élelmezési helyzet kedvezőbbé válása, de igen jelentősek voltak az ármentesített területek új termőföldjei is, amelyek megművelésére jelentős népesség áramolhatott a mikrorégióba.

A viszonylag jelentős népességgyarapodás magasabb is lehetett volna, azonban a középkori járványok még időről-időre visszatértek (pl. 1831, de Vásárosnaményban 1855-ben is kolera és vérhas járvány volt, s a 43 halottból 24 a járvány miatt halt meg). Azt is láthatjuk, hogy 1784/87-ben Vásárosnaménytől Vitka és Ugornya is népesebb volt, s az előbbi előnye még 1870-ben is fennállt. A népességgyarapodás alacsony értékeit több tényező is befolyásolta, melyek közül egyedi elem, hogy a Tisza-szabályozásnak Ugornya település is áldozatul esett, s lakosait át kellett telepíteni a mai Munkácsi utcára és környékére.

1. táblázat. Vásárosnamény településrészeinek népességszáma (1784/87-1870)

| Település | 1784/87 | | 1828* | 1851** | 1870 | |
|-----------------|------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|
| | Lakóház | Népesség | Népesség | Népesség | Lakóház | Népesség |
| Vásárosnamény | 79 | 487 | 802 | 900 | 146 | 1 061 |
| Gergelyi | 49 | 362 | 538 | 435 | 134 | 971 |
| Ugornya | 86 | 594 | 706 | 411 | 77 | 427 |
| Vitka | 114 | 732 | 1 206 | 1 308 | 224 | 1 418 |
| Összesen | 279 | 1 813 | 3 252 | 3 054 | 581 | 3 877 |

* Ludovicus Nagy adatai szerint; ** Fényes Elek adatai szerint

A Vásárosnaményt napjainkban alkotó egyes települések lakosságának foglalkozási összetétele (2. táblázat) hiányos, mert például a nők adatait nem vették fel, ami egy több, mint kétszáz évvel ezelőtti katonai célzatú összeírásnál teljesen természetes. Mindezek ellenére megállapítható, hogy magas volt a kismesek aránya (23%) és természetesen a mezőgazdasággal foglalkozók

(paraszt, zsellér) száma is. A kismanesek klasszikus „hétszilvafás” nemesek voltak, akiket a nemesi kutyabőrön kívül már nem sok minden emlékeztetette egykori nemesi mivoltukra, ugyan úgy dolgoztak, mint a parasztok. Az sem meglepő, hogy a polgárok és értelmiségi foglalkozásúak aránya alacsony, azaz tipikus „vidéki Magyarország” képe bontakozik ki, amely a településszerkezetben is megfigyelhető (1-2. térkép).

2. táblázat. Vásárosnamény településrészeinek népességszáma és foglalkozási összetétele (1784/87)

| Település | Népesség | férfi | pap | nemes | tisztviselő | paraszt | polgár | zsellér |
|-----------------|--------------|--------------|----------|------------|-------------|------------|----------|------------|
| Vásárosnamény | 487 | 239 | 0 | 36 | 0 | 36 | 0 | 45 |
| Gergelyi | 362 | 188 | 1 | 88 | 0 | 0 | 2 | 37 |
| Ugornya | 594 | 263 | 0 | 36 | 0 | 36 | 0 | 45 |
| Vitka | 732 | 389 | 2 | 88 | 0 | 29 | 0 | 98 |
| Összesen | 1 813 | 1 079 | 3 | 248 | 0 | 101 | 2 | 225 |

Forrás: Népszámlálás (1784/87) adatai alapján saját szerkesztés

4.2 Vásárosnamény településszerkezete

Vásárosnamény településszerkezete erősen tagolt, amely évszázadok tradicionális fejlődésének az eredménye. A belterületek beépítésének alakulását részben a településszerkezeti tradíciók, részben a táji adottságok, valamint a mikro morfológiai sajátosságok határozták meg. Négy kisebb településből (Vásárosnamény, Gergelyi, Ugornya, Vitka) és több külterületi magányos településből alakult ki – közigazgatási egyesítésekkel – a jelenlegi települési térstruktúra. E településszerkezeti sajátosságok miatt a Vásárosnaményt alkotó településrészek fejlődését (belterület, egyéb belterület, külterület) egyenként vizsgáljuk meg szoros kapcsolatban a népességszám változásával (1. táblázat) és a települések horizontális kiterjedésének változásával (2. térkép).

Megállapítható, hogy Vásárosnamény egyutcás kismezőváros volt. Az első katonai felmérés idején a település magja a mai Jókai Mór utca és a Kossuth Lajos utca lehetett, amelynek gyűjtőpontja a mai Szabadság-tér. Valószínű, hogy a piacok és esetleg az országos vásárok helyszíne is ez lehetett. A Várkastély és a Lónyaiak uradalmi udvarháza a főutca északi és déli részét zárta. A templom építésének idejét nem tudjuk, de azt igen, hogy a városka főterén állt. Vásárosnamény horizontális kiterjedését vizsgálva a második katonai felmérés alapján (3. térkép) bővült a Kossuth út az Ilki út irányába, valamint a mai kórház területe is ekkor települhetett be. A harmadik katonai térképfelmérés idejére (1869-1887) beépült a Béke út, az Ifjúság utca valamint a Sport út és a Gyöngyvirág út közötti terület is.

Vitka az első katonai felmérések alapján a mai Damjanich utca platánfasortól délre lévő útszakasza már ekkor is megvolt, a mai Kazinczy Lajos úttal együtt. Valamint a Nagydobos-Mátészalka felé vezető mai Kiss Ernő út is, alapformája nem klasszikus, de utifalu. A település épületei közül kiemelendő, hogy a vitkai református egyház már 1774-ben rendelkezett iskolával. A faluban 1747-ben a római katolikus egyházközösség is létrehozta iskoláját. A római katolikus templomot 1748-ban építették, amelyet 1815-ben újból felépítettek. A második katonai felmérés (1819-1869) térképén látható, hogy betelepültek a mai Kiss Ernő úttól a mai Török Ignác útszakasz menti területek, valamint a Kiss Ernő út és a mai vasúti megálló közelében osztottak telkeket és építettek új házakat. A 3. katonai felmérés térképlapja is azt mutatja, hogy a vasúti megálló mentén települtek le a beköltözők.



2. térkép. Vásárosnamény alaprajzi fejlődése (1784/87-2018

Forrás: Katonai térképfelmérések szelvényei alapján saját szerkesztés

Gergelyi az 1784-87 katonai felmérés alapján még nem a mai helyén volt - később áttelepítették - e térképen még halmazfalu képe rajzolódik ki. A második katonai felmérés alapján a mai Kriza János út két oldalán jelentek meg lakóházak. A harmadik katonai felmérés (1869-1887) térképén már azt látjuk, hogy beépítették a mai Iskola út és a mai Bethlen út közötti részeket, ill. a mai Bem út és a mai Iskola út közötti rész vált lakottá, valamint a mai Templom út. Gergelyiben az iskola számára a telket (1824) az újtemető végéből jelöltek ki

1828-ban. A Jánd felé vezető út mellett a hídfőtől nem messze, az 5. telek után a régi falu végén állott a falu kovács műhelye. Az egész területen a telkek legyezőszerűen terülnek szét, bejáratuk keskeny, a házak néha egymás elébe épültek. Fontos változás, hogy a tiszai átkelő Gergelyinél található, ahova a hidat is tervezték és építették.

Ugornya esetében a katonai felmérés alapján azt láthatjuk, hogy a Gulácsi út egy részén települtek le az emberek, valamint a mai Bem út és a mai Kriza János út egy részén épültek a házak. Fatemploma a 18. század elején épült, a szószék az 1715. évet mutatja, a templomot 1777-ben fedték be újonnan, 1797-ben hosszabban kitoldatott, 1801-ben karzattal, mennyezettel és új székkal látták el. A település alaprajzi képe: szabálytalan halmazfalú, két jelentősebb főúttal és néhány mellékutcával. A térkép alapján az is megállapítható, hogy a szabályozatlan Tisza folyón az átkelést biztosító „gázló” Ugornya és Gergelyi között helyezkedett el a mai közúti hídról északabbra. A második és harmadik katonai felmérés vonatkozó szelvényei azt jelzik, hogy e településen nem történt érdemi változás. Ugornya 1860 táján költözött a mai helyére. Elrendezésében a falu régebbi részén némileg ma is őrzi az egyes jobbágy nagycsaládok csoportos települését és ezzel kapcsolatban az egyes utcák spontán kialakulását.



3. térkép. Vásárosnamény földrajzi környezete a második katonai térképfelmérés szelvényein

Forrás: második katonai felmérés (részlet)

5. VÁSÁROSNAMÉNY TÁRSADALMI-GAZDASÁGI FEJLŐDÉSE (1870-1918)

Minden túlzás nélkül állítható, hogy Vásárosnamény fejlődésének egyik legdinamikusabb periódusa a dualizmus időszakára tehető. A mezőváros közlekedésföldrajzi helyzetének felértékelődése mellett a központi funkciók - korábban soha nem látott mértékű - gyarapodása is bekövetkezett. Mindazok ellenére, hogy a mezővárosi státuszát jogilag elvesztette, jelentős térszervező központ maradt, az elkövetkező 100 évben községi jogállásban is.

Vásárosnamény helyzetén az országos forgalomba bekapcsolva, a hajózás mellett jelentős változást jelentett a Budapestről kiinduló északkeleti vasútvonal megépítése. Erre az engedélyt az országgyűlés már 1865-ben megadta. Megvalósítása azonban csak 1872-re történt meg. Ehhez kapcsolódott 1873-ban a Csap-Bátyu-Királyházai vasút, amely Beregszászon keresztül ma is átszeli az egykori Bereg vármegyét, a trianoni határon túl, a mai Kárpátalján. 1905-ben kiépült a vicinális vasúthálózat is. Ekkor épült meg a Nyíregyháza-Vásárosnamény és Nyíregyháza-Mátészalka, valamint a Mátészalka-Záhony vasútvonal, amelynek eredményeként Vásárosnamény vasúti központtá vált.

Namény központtá fejlődéséhez nagyban hozzájárult a Tisza vidéki vasútpálya megépítése, amely nem ment ugyan keresztül a városon, azonban mintegy 20 km-es közút közbeiktatásával Beregszászig megnyitotta a közlekedést. A térség gazdasági fejlesztése, közúthálózatának kiépítése is folytatódott. A folyószabályzás után Naményt Beregszászal és Munkáccsal összekötő földút helyén 1872-ben kövesút épült. Az építésben részt vettek az út mentén lévő települések is, a követ a beregdédai kőbányából hozták. Sajnos 1881 tavaszán az árvíz a Tiszán meghaladta a korábbi (1869. évi) legmagasabb vízállást, s elérte a 927 centiméteres magasságot. A víz behatolt Namény alacsonyabban fekvő részeibe, majd az apadás kezdetén átszakította a nagyhidat is. Az új híd megépítésére – amely már vasból készült - 1886-ig kellett várni.

A 19. század második felében Vásárosnamény gazdasága is gyors fejlődésnek indult, ipartelepek építésére, ipari létesítmények fejlesztésére került sor. 1871-ben kezdte el a munkácsi uradalom a fakitermelést és értékesítését. Több ún. „fa lerakatot” hoztak létre, az egyiket Naményban. 1905-ben az iparvágány megépülésével a fa lerakat fűrészteleppel egészült ki. A mai Kossuth utca és az iparvágány közötti részen három fatelep is volt. A tulajdonosok a területet a ref. egyháztól bérelték.

1907-ben Téglagyár kezdte meg működését, ezt Braum Andor hozta létre. A gyár létrejöttét a helybeli nyersanyag segítette. Területe az agyagbányával együtt 60 katasztrális hold volt. A téglák vetése kézi erővel, az üzem területén való szállítása pedig csillével történt.

A vásárosnaményi Dohánybeváltó (Fabrika) és dohányfeldolgozó is ekkor (1853 előtt) kezdte meg működését. Ismereteink szerint ez jelentős szállítást és munkaerőmozgást generált, igaz csak idénymunka jelleggel. Csenger tájáról,

például Szamostatárfalváról is ide hordták a dohányt, azonban a vasút előtt csak Beregszász felé szállítottak dohányt. A Szabolcsból és Szatmárból ideszállított dohány a hídon és Beregszászon át most már könnyen bejuthatott az országos forgalomba. A dohánybevaltóval sok munkahely keletkezett, Ugornyáról, Gergelyiből, Naményből és Varsányból is sokan jártak oda.

Vásárosnamény oktatási funkciói is jelentősen bővültek. 1905-ben az egyházi iskola mellett állami iskola is megkezdte működését, s 1917-től a magánpolgári iskola megnyitása már a tanulmányok helybeni folytatására kínált lehetőséget. Az oktatás fejlődése, az írni-olvasni tudás terjedése olvasókör létrehozását is eredményezte. Óvoda 1890-től működik a településen, melynek folyamán a református egyház szervezett nyári óvodát, s ennek több éves tapasztalata vezetett el az állami óvoda 1917-es megnyitásához.

5.1 Vásárosnamény népességszáma és változása

A népességszám vonatkozásában 1870-80 között hektikus változások zajlottak, amelyek egyrészt az 1873. évi kolera járványnak, másrészt a Tisza, a Kraszna és a Szamos szabályozásával összefüggő település áttelepítésnek (Ugornya) az együttes eredménye. Mindez a lakóházak számának változásában is nyomon követhető (3. táblázat). A népesség száma Naményban 1870-ben 1061 fő volt (146 házzal), s ez 1880-re sem nőtt jelentősen, azaz alig 100 fővel laktak többen (1159 fő). A lakóházak száma viszont csökkent 118-ra. A legtöbben a négy település közül továbbra is Vitkán éltek, 1870-ben a népességszám 1418 fő volt (224 ház), s 1880-ra itt is alig emelkedett a népesség (1470 fő), s a lakóházak száma (227 db). A legkevesebben 1870-ben Ugornyán éltek 427 fő, amely érték 1880-ra 350 főre csökkent, a lakóházak száma is csökkent. Gergelyiben 1870-ben a népességszám 971 fő volt 134 lakóházban, ez 1880-ra majdnem háromszáz fővel csökkent 571 főre, a lakóházak száma is csökkent 102-re.

Vásárosnamény népessége 1890-ben 1501 fő 147 lakóházzal, ez 1910-re jelentősen megnőtt, több mint hétszáz fővel (2240 fő), a lakóházak száma is kétszeresére nőtt. 1890-ben továbbra is Vitkán volt a legmagasabb a népességszám (1534 fő, 225 lakóház). Azonban a gazdaság dinamikus fejlődése és a központi funkciók gyarapodásának együttes eredményeként 1910-re Vásárosnamény lakosság száma meghaladta Vitkáét. Vitkán 1890-1910 között mindössze 104 fővel emelkedett a lakosság száma (1638 fő, a lakóházak száma 257 db). Gergelyiben 1890-ben a lakosság száma 787 fő volt, 124 házban (3. táblázat). 1910-re itt is emelkedett mind a népesség szám (965 fő), mind a lakóházak száma (163 db.). Ugornyán 1890-ben 572-en laktak 86 házban, itt nem emelkedtek jelentős mértékben az értékek (1910-ben 555 fő, a lakóházak száma 95 db). Az első világháború és a román megszállás kedvezőtlen hatásait az 1920. évi népszámlálási adatok tükrözik: stagnáló népességszám és csökkenő lakásállomány.

3. táblázat. Vásárosnamény mai településrészeinek népességszáma és lakóházai (1880-1920)

| Település | 1880 | | 1890 | | 1900 | | 1910 | | 1920 | |
|---------------|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|----------|-----|
| | népesség | ház | népesség | ház | népesség | ház | népesség | ház | népesség | ház |
| | fő | db | fő | db | fő | db | fő | db | fő | db |
| Vásárosnamény | 1 159 | 118 | 1 501 | 147 | 1 761 | 211 | 2 240 | 266 | 2 393 | 249 |
| Gergelyi | 571 | 102 | 787 | 124 | 889 | 149 | 965 | 163 | 927 | 158 |
| Ugornya | 350 | 74 | 494 | 76 | 572 | 86 | 555 | 95 | 550 | 88 |
| Vitka | 1 470 | 227 | 1 534 | 225 | 1 679 | 246 | 1 638 | 257 | 1 641 | 247 |
| Összesen | 3 550 | 521 | 4 316 | 572 | 4 901 | 692 | 5 398 | 781 | 5 511 | 742 |

Forrás: Népszámlálások adatai alapján saját szerkesztés

A lakosság foglalkozási összetételét tekintve továbbra is magas volt a mezőgazdaságban foglalkozók száma és aránya (4. táblázat) mind a négy településen. Vásárosnaményban az iparfejlődés megindult, de azt láthatjuk, hogy a lakosságnak csak egy kis része dolgozott az iparban. A többi településhez képest Naményban az ipari foglalkoztatásban dolgozók száma növekszik, de jelentős ipari funkciókkal továbbra sem rendelkezett. A szolgáltatások pedig mindössze 402 lakos számára jelentettek munkalehetőséget. Ugornyán a lakosok száma (572 fő) alapján az egyik legmagasabb (481 fő) volt a mezőgazdaságban foglalkoztatottak aránya. Az iparban 48 fő, a szolgáltatásokban mindössze 30 fő dolgozott. Vitkán az ún. „összes keresők” száma 1679 fő, ebből a mezőgazdaságban 1285 lakos dolgozott, az iparban mindössze 165 fő, a szolgáltatásokban pedig 123 fő. Naményban 1761 keresőből 1030-an dolgoztak a mezőgazdaságban, az iparban 352 fő, a szolgáltatásokban pedig 297-en. Gergelyiben a 889 keresőből 720-an dolgoztak a mezőgazdaságban, 135 lakos az iparban, 17-en pedig a közigazgatásban. Az adatokhoz kapcsolódóan meg szeretném jegyezni, hogy a korabeli statisztika az összes keresők alatt az össznépeiséget értette és nem a mai értelemben használatos foglalkoztatottakat vagy aktív keresőket.

4. táblázat. Vásárosnamény és a hozzá tartozó települések lakosságának foglalkozási összetétele (1900)

| Terület | Ipar | mezőgazdaság | nap-szám | házi cseléd | közlekedés | kereskedelem | közszolgáltatás | keresők összesen |
|----------|------|--------------|----------|-------------|------------|--------------|-----------------|------------------|
| Namény | 352 | 1 030 | 0 | 58 | 20 | 95 | 124 | 1 761 |
| Gergelyi | 135 | 675 | 45 | 6 | 2 | 0 | 9 | 889 |
| Ugornya | 48 | 481 | 0 | 5 | 9 | 10 | 10 | 572 |
| Vitka | 165 | 1 226 | 59 | 52 | 15 | 58 | 50 | 1 679 |
| Összesen | 700 | 3 412 | 104 | 121 | 46 | 163 | 193 | 4 901 |

Forrás: Népszámlálás (1900) adatai alapján saját szerkesztés

A 19/20. század fordulójára már részletes adatokkal rendelkezünk az ipari és szolgáltatási tevékenységet végzők foglalkozási ágak szerinti megoszlását tekintve is (5. táblázat).

5. táblázat. Néhány kisipari ágazatban foglalkoztatottak megoszlása (1900)

| Iparágak | Vásárosnamény | Vitka | Gergelyi | Ugornya | Összesen |
|-----------------------|---------------|-------|----------|---------|----------|
| kovács | 10 | 4 | 3 | 4 | 21 |
| asztalos | 8 | 7 | 3 | - | 18 |
| fűrészáru-gyártás | 18 | - | 3 | - | 21 |
| szabó | 13 | 6 | 2 | 2 | 23 |
| cipész, csizmadia | 10 | 5 | 5 | 2 | 22 |
| malomipar | 10 | 3 | 1 | 1 | 15 |
| sütőipar | 9 | - | - | - | 9 |
| hentes és mészáros | 4 | 2 | 1 | - | 7 |
| szeszgyártás | 2 | - | - | - | 2 |
| kőműves | 2 | 2 | 3 | 2 | 9 |
| ács | 4 | 2 | 1 | 2 | 9 |
| Összesen | 90 | 31 | 22 | 13 | 156 |

Forrás: Népszámlálások adatai alapján saját szerkesztés

Naményban volt - a négy település közül - a legtöbb iparban és szolgáltatásokban dolgozók száma. A cipész és szabó mint szolgáltató, itt tevékenykedett a legtöbb a négy település közül. Sütőipar a négy településből csak Naményban volt, ez láthatta el a térséget, a lakosság nagy része azonban ekkor még háznál készítette a kenyér és pékárut. Kőművest mind a 4 településen találunk átlagban kettőt, Gergelyiben hármat. A másik nehéz fizikai munkának megfelelő foglalkozás az ácsmesterség volt, Naményban (4 fő), a többi településen pedig 1-2 fő tevékenykedett. A malomiparban Naményban dolgoztak a legtöbben (10 fő), a többi településen 1-1 ember foglalkozott ezzel. Fűrészáru-gyártás vonatkozásában is Namény volt jelentős, fűrész és rönk telepe miatt.

5.2 Vásárosnamény településszerkezete

Ebben az időszakban épült ki Vásárosnamény központja. A századfordulótól kezdve, a paraszti gazdálkodók lassan a páskumba húzódtak. Naményban a főutcai házak zömét részben kereskedelmi célra (üzletek) vagy az iparosok használták, itt épültek a jelentősebb zsidó kereskedők nagyobb házai is (pl. a mai Vasbolt, az Áruház és azzal szemközti sarki emeletes épület stb.). 1910-ben épült a református templom melletti Csipke vendéglő, amely színvonalas vendéglátást biztosított a lakosság egy része számára. 1908-ban készült el a könyvtár mai

épülete, ez eredetileg orvosi lakás volt. Namény település-szerkezete továbbra is megőrizte mezővárosi arculatát. Ekkor vette birtokba a lakosság a mai a Béke út területét, ahol építési telkeket mértek ki.

Az ekkor még jogilag önálló település Gergelyi szabálytalan alaprajzú halmazfalú volt, jelentősebb horizontális alaprajzi változás nem figyelhető meg. Amint említettem Ugornyán a lakosság áttelepítése történt a Tisza szabályozása miatt, ekkor került a lakosság a mai település helyére. A települést egy utca mentén (a mai Munkácsi utca) alakították ki, mindkét oldalon házakkal. A feljegyzések szerint a falunak 1880-ban már volt orvosa (Pánthi Ferenc), akinek a síremléke ma is megtalálható a temetőben. Vitkán 1871-ben a református egyház újjá építi az iskoláját, a jelenlegi Kiss Ernő út 5. sz. alatti telken, ehhez még egy tanterem és kántortanítói lakás is épült, az oktatás zavartalan működése miatt. A napjainkban is funkcionáló vitkai református templomot 1871-ben építették. A falu továbbra is Nagydobos felé terjeszkedett, de jelentősebb változás nem történt beépítettségét illetően. A községében több kis nemesi ház volt, amelyek a maguk korában igen tekintélyes épületnek számítottak. A falunak a Namény felőli részén - a századforduló táján - épült az emeletes Ujhelyi kúria.

6. A TÁJHASZNÁLAT SAJÁTÓSÁGAI ÉS VÁLTOZÁSA A 19. SZÁZADBAN

A gazdasági élet természetföldrajzi alapjai, lehetőségei és potenciális tartalékai továbbra is a táj arculatát meghatározó ártéri síkságok és belőlük foltszerűen kiemelkedő ármentes térszíneken alapultak. Amint fentebb már említettem Vásárosnamény és a szűkebb-tágabb régió népességének táj- és erőforrás használatát a természeti környezet határozta meg, melynek vizuális területi megjelenését az első katonai térképfelmérés vonatkozó szelvényein láthatjuk A történelmi Magyarország területét átfogó településsoros - művelési ágakra és a földjövödelmekre kiterjedő – első statisztikai adatok 1865-ben jelentek meg (6. táblázat). Mindezek segítségével feltárhatók az ősi ártéri gazdálkodás térszerkezeti sajátosságai és a gazdasági egységek termelési övezetei (Frisnyák S. 1990). Az is megállapítható, hogy az itt élők a 19. század közepéig nagyobb területekre kiható, a táj jellegét megváltoztató folyószabályozási munkálatokba nem fogtak. A 6. táblázat adatai megerősítik, hogy a folyószabályozásokkal meginduló integrált környezetátalakító munkálatokig Vitka és Namény esetében a szántógazdálkodásra alapozott földművelés, míg Ugornya és Gergelyi esetében a rét és legelő gazdálkodásra alapozott állattenyésztés/állattartás volt a meghatározó. Ez utóbbi térszínen a Tisza és a Szamos kisebb-nagyobb kanyarulatokat írtak le, és a folyókat széles árterek kísérték. E tökéletes síkságon vertikálisan néhány méteres, olykor néhány deciméteres szintkülönbségnek is óriási jelentősége volt a mikrorelief tekintetében, meghatározva a vízzel borítottságtól a talajképző faktorok hatásán keresztül az antropogén tájhasználatig minden jelentős elemet. A tájhasználat és

erőforrás hasznosítás szempontjából kiemelt jelentősége van az alacsony és magas árterek elkülönülésének nem csak a két folyó relációjában, hanem magassági szintekre vonatkozóan is (Vass R. 2014), a Kárpát-medence más alföldi régióihoz hasonlóan (Kókai S. 2021). A létfeltételeket a 19. század derekáig az állattartás, halászat, fakitermelés és - az adottságoknak megfelelően – az ÉK-Kárpátokból történő só- és faanyagszállítás jelentette.

6. táblázat. Vásárosnamény területhasználata (1865-1913)

| Települések | Évek | szántó | kert, gyümölcsös | szőlő | rét | le-gelő | mezőg. terület | er-dő | ná-das | művelés alól kivett | Összesen |
|--|------|--------|------------------|-------|-------|---------|----------------|-------|--------|---------------------|----------|
| Vásárosnamény | 1865 | 1 429 | na. | - | 509 | 16 | 1 954 | - | 5 | 326 | 2 285 |
| Vitka | 1865 | 3 125 | na. | 40 | 1 014 | 263 | 4 442 | - | - | 428 | 4 870 |
| Gergelyi | 1865 | 597 | na. | - | 909 | 184 | 1 690 | - | - | 1 170 | 2 860 |
| Vásárosnamény (Gergelyi, Vitka, Ugornya adataival) | 1895 | 8 446 | 70 | 39 | 762 | 203 | 9 520 | 36 | 46 | 493 | 10 095 |
| | 1913 | 8 423 | 120 | 128 | 136 | 546 | 9 353 | 98 | 1 | 772 | 10 224 |

Forrás: Az 1865.- évi összeírás, ill. az ÁMÖ-k adatai alapján saját szerkesztés

A környezetgazdálkodás idő- és térbeli változásait a népességnövekedés és az ökonomiai tényezők (a makrogazdasági folyamatok) indukálták. A területhasznosítási típusai és gazdálkodási sajátosságai – amelyek a folyószabályozási és ármentesítési munkálatok megkezdéséig alapvető fontosságúak voltak – is ezek alapján értelmezhetők. A településcsoport egészére a vegyes (polikultúras) gazdálkodás vált uralkodóvá. 1865-ben Gergelyiben mindössze 597 katasztrális hold volt szántó, a mezőgazdasági terület több mint ötven százalékát a gyepföldek foglalták el. Szőlő, erdő és nádas nem volt a településen. Naményban 1865-ben a szántó 1429 kat. hold volt. A szántógazdálkodást az alacsony határfokú extenzív gabonatermesztés túlsúlya jellemezte, s az évente többször faekével megszántott, de csak ritkán trágyázott földeken főként gabonát, árpát és zabot termeltek. A meglévő állatállomány legeltetését a kiterjedt gyepföldeken gond nélkül végezhatték, az állatok itatására a határban elegendő víz állt rendelkezésre. Az egyes munkaföldrajzi egységek (pl. szántóföldek, rétek stb.) a településközi térben részben már ekkor is összekapcsolódtak.

A komplex környezetátalakító munkálatok eredményeként eltűntek az egykori ártéri életterek, az ártéri tájak és élőhelyek, amelyek megfeleltek a nagyállattartó és földművelő életformának. Az 1860-as évektől kezdődően a természeti környezetben előidézett változások, a mezőgazdasági termelés költségeinek a növekedése, a gabonakonjunktúra és a gyarapodó népesség a szántóterület erőteljes növekedését, ezáltal a művelési szerkezet gyökeres megváltozását, végső soron a gazdálkodás strukturális átrendeződését eredményezte. A

környezet-átalakító munkálatok legközvetlenebb hatása a határhasználat gyökeres átalakulásában nyilvánult meg. A mezőgazdasági tevékenység jelleg egyre inkább a szántóföldi növénytermesztés és az istállózó állattenyésztés felé tolódott el. Fokozatosan megszűnt az ártér és az ármentes térszín határhasználati különbsége, s mindenütt a szántógazdálkodás vált uralkodóvá. A 19. század végére és a 20. század elejére vonatkozó statisztikai adatok a művelési ágak szerinti bontást tartalmazzák, s ezek alapján megállapíthatjuk a környezethasznosítás legfontosabb települési-területi különbségeit.

A mezőgazdasági földalap műveléségi megoszlását bemutató statisztikai adatok elemzése révén pontos képet alkothatunk mindennek mértékéről, intenzitásáról. Harminc év alatt, 1895-re, jelentős arányeltolódás következett be a települések határterületeinek művelési szerkezetében. A tájhasználat egyes elemeit tekintve a szántók területe 1895-re 8446 kat. holdat ért el, a rét és legelőterületek drasztikusan lecsökkentek, s a gazdálkodás strukturális átrendeződése felgyorsult. Mindez lehetővé tette - a kedvező talajadottságok pedig még inkább elősegítették - a vetésforgó elterjedését és az árutermelő mezőgazdaság kibontakozását. A szőlők és az erdők területeket alárendelt szerepet játszottak. A művelés alól kivett területnél növekedés figyelhető meg 1913-ra (6. táblázat). A mezőgazdasági tevékenység településen belüli differenciálódása felgyorsult, belső és külső kapcsolatrendszere, térszerkezete és árualapja mind a mennyiségi, mind a minőségi mutatókat tekintve megváltozott, s kialakultak a tökéletes mezőgazdaság termelési és kapcsolat-rendszerét jellemző sajátosságok.

Az agrártermékek folyamatosan emelkedő árai, biztos piaci és a szállítási-feldolgozási feltételek megteremtése azt eredményezte, hogy az extenzív növekedés rendelkezésére álló tartalékterületeit (pl. árterek, rétek és legelők, erdők stb.) is igénybe véve a termelés a búza és kukorica természetesen alapuló monokultúrás jellegű gazdálkodás irányába tolódott el.

7. ÖSSZEGZÉS

Az elmúlt évszázadok történeti földrajzi alapú vizsgálatai sajátos fejlődési szakaszokat, dinamizmusát veszítő, majd reorganizálódó és gyors fejlődéssel jellemezhető periódusokat magába foglaló időszakokat egyaránt tartalmaznak. Az integrált környezet-átalakítás eredményeként Vásárosnamény határában is mélyreható változások indultak meg, egyre erőteljesebben átalakítva a földhasznosítás évszázadok alatt kialakult rendjét. Az itt élők ragaszkodása szülőföldjükhöz, a hely szelleme, illetve természeti és humán erőforrásai mindig átlendítették a nehéz időszakokon Vásárosnamény lakóit, s e tradíciókra alapozva egy többszörösen modernizálódó település társadalmi-gazdasági dominanciájú fejlődési pályáját és térszerkezeti helyét igyekeztem feltárni dolgozatomban. A sors ironiája, hogy a régió igazi központjává Vásárosnamény a trianoni határok

megvonása után vált, ugyanis Bereg vármegye területének nagy részét elszakították. Ennek következtében Vásárosnamény egyre inkább központi szerepet töltött be Csonka-Bereg vármegyében. A településfejlődés egyértelmű, Vásárosnaményban 1941-ben többen laktak, mint a másik három településen együtt. Vásárosnamény jelentőségét alapvetően földrajzi elhelyezkedése teszi napjainkban is meghatározóvá. A város kedvező közlekedési kapcsolatokkal rendelkezik a megye fontosabb települései és Ukrajna irányába is.

IRODALOM

- ANDÓ M. (2002): A Felső-Tisza vízrendszer hidrogeográfiai adottságai. Hidrológiai Közlöny, 82/3, pp. 129–141
- BALOGH L. (1986): Múltat idéző földrajzi nevek. In.. Beregi találkozások (szerk. Mező A.)
- FÉNYES E. (1851): Magyarország geográfiai szótára.. <https://library.hungaricana.hu/> (letöltés: 2021. 09.14.)
- FRISNYÁK S. (1990): Magyarország történeti földrajza. Tankönyvkiadó, Budapest. p. 215.
- KASZA S. (szerk.) (1998): Magyarország megyei kézikönyvei 15. Ceba kiadó, p. 1000
- KÁROLYI Z. (1960): A Tisza mederváltozásai, különös tekintettel az árvízvédelemre. VITUKI, Tanulmányok és kutatási Eredmények sorozat 8, Budapest, p. 102.
- KÓKAI S. (2021): A Marosszög történeti földrajza. Nyíregyháza-Kiszombor, p. 297.
- KONECSNY K. (2002): Hegy- és dombvidéki erdők hatása a lefolyásra, különös tekintettel a Felső-Tisza vízgyűjtőjére. Hidrológiai Közlöny, 2002. 82. évfolyam, 6. szám
- KUKNYÓ J. (1986): A Tarpai Nagy-hegy és térségének természeti viszonyai. In. Beregi találkozások (Mező A.)
- LEHOCZKI T. (1881): Bereg vármegye monográfiája. 1-3 kötet.
- MENNER Ö (1986): Beregi patikák. In. Beregi találkozások (szerk. Mező A.)
- MEZŐ A. (szerk) Beregi találkozások: Kiadja a vásárosnaményi Városi Könyvtár, 1986, p.236.
- MIKLÓSA E. (szerk) (1999), Vásárosnamény 1999, Kiadja: Városi könyvtár.
- NÉMETH P. (szerk.) (1979): Ipari üzemek története, Jósa András Múzeum kiadványai 14, Nyíregyháza, <https://library.hungaricana.hu/> (letöltés ideje: 2021. november 1)
- VASS R. (2014): Ártérfejlődési vizsgálatok a Felső-tiszai mintaterületeken, Debrecen, 184 p.

VÁZSONYI Á. (1973): A Tisza-völgy vizeinek szabályozása. In: Ihrig D. (szerk.):
A magyar vízszabályozás története. Budapest, 1973, pp. 281–389
LÁSZLÓFFY W. (1982): A Tisza. Akadémiai Kiadó, p. 610.

Felhasznált források, levéltári dokumentumok, adattárak:

Beregi Múzeum levéltári kutatás 64-es dosszié

*Magyarország megyei kézikönyvei 15. Szabolcs-Szatmár-Bereg Megye
Kézikönyve- Ceba kiadó, 1998. p. 409.*

Magyarország művelés ágak szerinti terjedelme és földjövendelme. Buda, 1865.

*Vásárosnamény Város Önkormányzata: Vásárosnamény város környezetvédelmi
programja <https://vasarosnameny.hu/>, p 115. (letöltés ideje: 2021. 11.06.)*

*Vásárosnamény város integrált fejlesztési stratégiája 2008.
<https://vasarosnameny.hu> (Letöltés ideje: 2021. 05. 13.)*

A HEJŐ-VÖLGY TÖRTÉNETI TÁJRAJZA

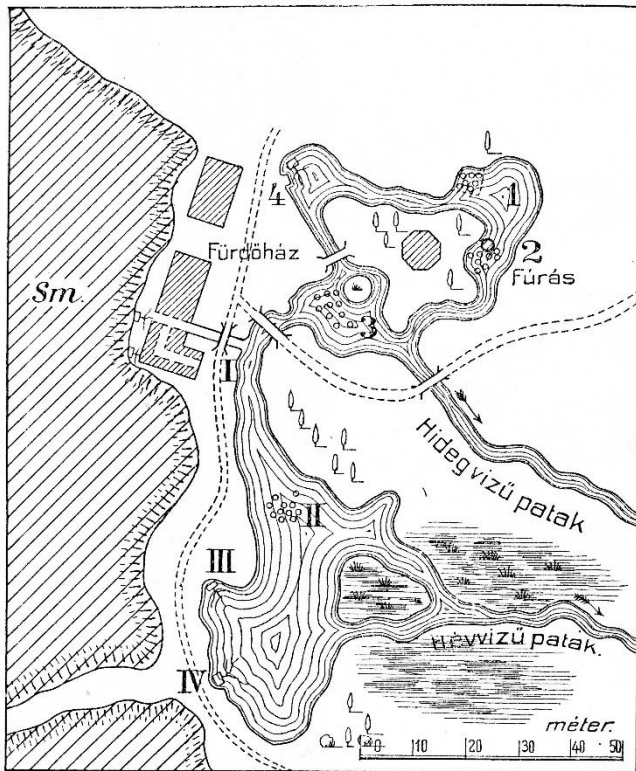
FRISNYÁK SÁNDOR

Rövid adalékközlő írásomban a Hejő menti települések 18-19. századi táj- (természeti erőforrás-) használatát és térszerveződését foglalom össze. A Hejő-völgy a honi tájak természetföldrajzi felosztása szerint a Sajó-Hernád hordalékkúp-síkság része (*Dövényi Z. 2010*), – nem tekinthető önálló kistájnak. A patak tizenkét településen halad át, és gazdasági hatásterülete kb. 180-200 km²-re terjed. Forrásterülete (Tapolcafürdő) és völgyének felső szakasza, a Bükkalja dombság-jellegű heglábfelszínéhez, a néhány km-es torkolati szakasza a Tisza ártérövezetéhez tartozik. A Sajó hordalékkúpjába mélyülő középső, vízjáratos völgyszakasz történeti területhasználata hasonló a Borsodi-Mezőség hordalékkúp-síkságát tagoló patakvölgyek környezetgazdálkodásához. A tájrajzi-tájképi hasonlóságok mellett, kisebb eltérések mutathatók ki az egyes művelési ágak területi arányaiban és termékszerkezetében.

A Hejő menti településcsoport tájegységen belüli jelentőségét a területén áthaladó közlekedési folyosónak tulajdonítjuk. A Sajó és a Hernád alföldperemi völgynyílása és előtérövezete, az ún. Miskolci-kapu (-táj) a középkortól forgalomgyűjtő és -elosztóhely, közvetítő táj, piacközpontokkal, és mint ilyen, fontos szerepet töltött be az interregionális kapcsolatokban, a Kárpát-medence regionális térszerveződésében (*Frisnyák S. 2020*). A Miskolci-kapu déli peremén, a Pest-Buda térségéből induló és a Hernád-völgyében folytatódó kereskedelmi út Muhi és Ónod területén három irányba ágazódott el: Miskolc felé, a Hejő-patak völgyében, a Hernád mentén a Felvidékre, a Harangod és a Szerencsi-dombságon át Tokaj-Hegyaljára (*Csorba Cs. 1994*). A Muhi térségéből induló Hejő menti országút jelentősége Mezőnyéknél, a Bükkalja és a Borsodi-Mezőség határsávján haladó út becsatlakozásával tovább növekedett, majd Miskolctól a Sajó-völgyében haladt tovább Észak-Borsod és a Gömöri-medence felé.

(1) A Hejő-patak a Bükkalján, a régi időkben a Görömböly községhez, ma a Miskolchoz tartozó Tapolcafürdőn ered. A Vár-hegy keleti peremén, az egymás szomszédságában feltörő hideg, 11°C-os karsztvíz- és 29-31°C-os melegforrások táplálják (*I. ábra*). A melegvízű patak a tapolcai forrásmedencétől a Dudujkáig északkeleti, onnan éles fordulattal délkelet irányú völgyben folyik. Hejőcsaba térségében elhagyja a dombvidéket és a Sajó hordalékkúpjába mélyülve, a pleisztocén végi Ós-Sajó lefutási irányában, részben medrében, legalább két km

széles eróziós síkot kialakítva, folytatja útját a Tiszáig (Gábris Gy. 1970, Laszlovszky J., Nagy B. 2021). Hossza 44 km, vízgyűjtő területe 243 km². Mellékvizei közül a Bükkaljáról érkező Görömböly-patak és a Kulcsárvölgyi-patak a legjelentősebb. A Hejő közepes vízhozama 0,55 m³ másodpercenként, azonban az áradások idején ennek harmincszorosát is szállíthatja (Marosi S., Szilárd J. 1969).

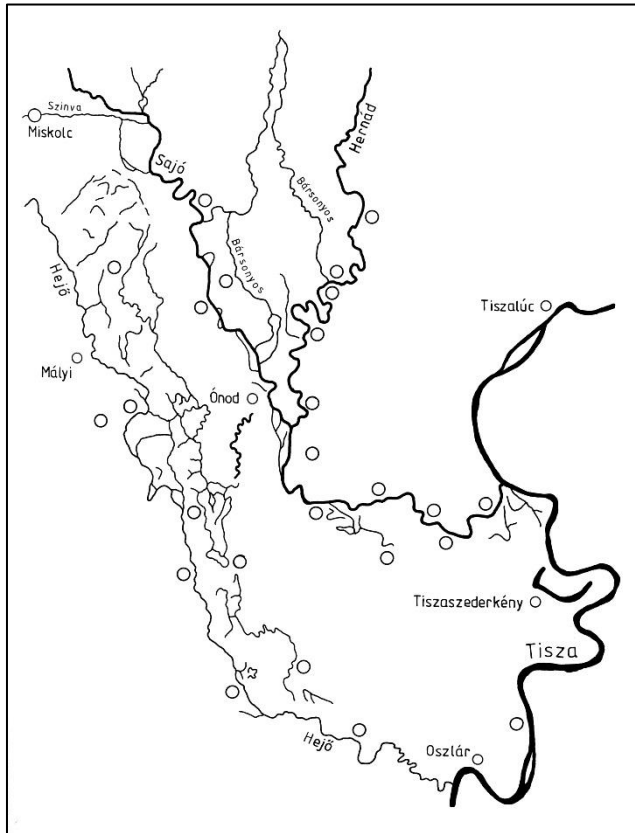


1. ábra. A Hejő-patak forrásmedencéje (Papp K. nyomán).

1-4 = hideg források, I-IV = melegvizű források, Sm = mézskőhegy

A forráshelytől a Hejő-völgy alföldi völgynyílásáig a völgytalpat mocsarak, meleg vizű posványok, mocsárterek és nádasok töltötték ki, közlekedni csak a völgyperem lejtős térszínén lehetett. A Sajó hordalékkúp-síkságára érve, Hejőcsaba és Szirma között egy 8 km²-es mocsarat táplált. Innen délkelet irányban, a Sajóval párhuzamosan és nagyon közel, a Muhi-pusztáig terjedő szakaszán kb. 3-4 km-re, további szakaszán nagyobb távolságban folyt. A Hejő és a Sajó között még egy vízfolyás, az Ős-Szinva medermaradványait

követhetjük nyomon, mind a felszínen, mind pedig a régi térképeken. A Hejő és a régi Szinva-meder közötti ártéri síkon kisebb-nagyobb mocsarak, lápok, nádasok, kiterjedt vizesföldek, puhafás ligeterdő-, távolabb szil-kőris-tölgy erdőmaradványok, és a hordalékkúp-síkság árvízmentes térszínei tagolták a tájat (2. ábra).

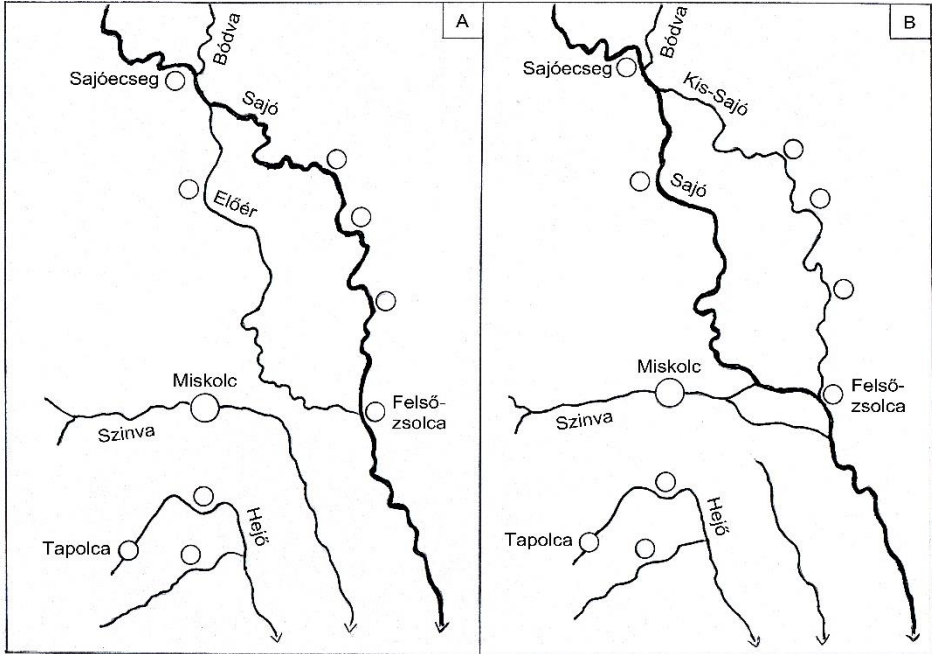


2. ábra. A Hejő vízrendszere a 18. században

A Szinva-patak a 17/18. század fordulójáig a Hejővel közös vízrendszert alkotva, Ónod és a Muhi-pusztá térségét is érintve, a Tiszába torkolt (Ringer Á. 1996). A Szinva – az említett idősíkban – elhagyta régi medrét, és Miskolcon, a városföld keleti peremén a Sajó vizével egyesült. A Szinva-patak irányváltozása a Sajó folyó Miskolc környéki szakaszának mederátrendeződésével függ össze (3. ábra).

A Sajó a Bódva torkolata alatt, Sajóecseg mellett két ágra szakadt: a völgy tengelyét alkotó Előerre és a vele párhuzamos, a völgytalp keleti peremén

kanyargó főágra. A két folyómeder Felsőzsolca mellett egyesül. A hely- és tájtörténeti források szerint a 17/18. század fordulóján – feltehetően egy nagyobb árvíz idején – az Előér vált főmederré, az egykori főág pedig holtággá alakult, melyet később Kis-Sajó néven emlegetnek (Marjalaki Kiss L.1926, Gyulai É. 1996).



3 ábra. A Miskolc környéki vízhálózat változásai

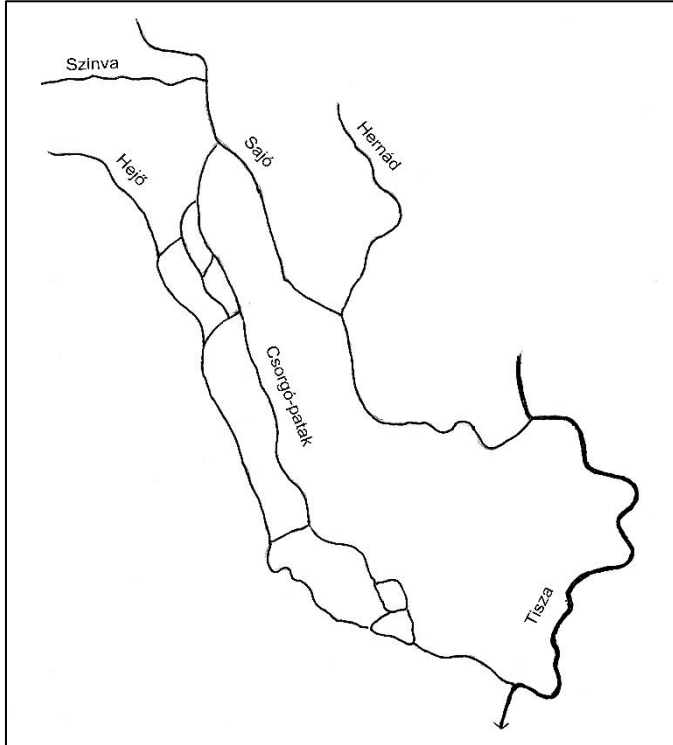
A = középkor, B = 17/18. század fordulója

(Marjalaki Kiss L. és Gyulai É. nyomán).

Az első katonai felmérés 1782-1785 között készült térképszelvényein a régi Szinva-meder is megfigyelhető. A Sajó hordalékkúpjába bevágódó Szinva a Hejő folyásirányával párhuzamosan haladt, mellék- és holtágakkal és a két vízfolyást összekötő medrekkel, egészen a Tisza ártéri síkságáig terjedően. Görög Demeter 1848-ban megjelent vármegye térképe szerint Szirma községtől délkeletre a régi Szinva-meder ismét aktív vízfolyássá vált, melyet a Sajóból kiágazó ér táplált. A két patak Hejőbába és Hejőkürt térségében összefolyt, majd az oszlári Holt-Tisza közvetítésével az élő Tiszába ömlött (4. ábra).

A Hejő-völgy átfogó vízrendezésére a 19. század vége felé került sor, amikor is a patakokat főcsatornává alakították át, majd az 1900-as évek elején

Hejőkeresztúr alatt megépült a Hejőt és a Sajót összekötő, Hejő-Szarda nevű övcsatorna (Ihrig D. 1972).



4. ábra. A Hejő vízrendszere a 19. század közepén
(Görög D. nyomán)

(2) Az előzőekben vázolt vízrajzi rendszer és változásfolyamatai jelentősen befolyásolták az ember telephelyválasztását és gazdálkodását. A honfoglalók – az agroökológiai tényezők figyelembe vételével – alakították ki életterüket. A táj- (természeti erőforrás-) használata kezdetektől fogva összekapcsolódott az antropogén tájformálással, a kultúrtáj kialakításával. A kultúrtáj az emberi munkával átalakított és folyamatosan használt természeti táj, – termelési és települési tér. Hosszú fejlődési folyamat eredménye, nemzedékek egymásra rétegződő alkotása. Ha művelése megszűnik, a táj regenerálódik, vagyis visszatermészetesedik.

A táj jellege, ahogy egy adott kor embere érzékeli, a természeti tényezők és/vagy az emberi tevékenységek hatása és kölcsönhatása eredményeként alakult ki. A Hejő-völgy a dolgozatban vizsgált időszakban, mint víz- és emberformálta táj jelenik meg, melynek tájhasználati alapszerkezete már a középkorban

kialakult. A történeti földrajz, mint történeti tértudomány, az emberi aktivitás térbeli folyamatait és azokból formálódó térstruktúrákat jeleníti meg a múlt egy időszakában, – a jelen közleményben a 18-19. századra terjedően. A régebbi korok tájhasználatát a levéltári, régészeti és könyvészeti források és empirikus vizsgálatok (terepmunkák) alapján, a 18. századtól kezdődően – az előbbieket mellett – a részletes (1:28 800-as méretarányú) katonai térképek, és az 1865-től rendelkezésre álló községsoros statisztika felhasználásával lehet rekonstruálni. A térképelemzések mellett a retrospektív (logikai visszakövetkeztető) módszer alkalmazásával jeleníthető meg a múltbeli tájállapot, pl. egy regionális egység gazdasági térszerkezete vagy egy település határhaznázati rendszere.

(3) A Hejő-völgy síksági szakaszán a települések az ártér peremén, az árvízmentes „ösi települési szinteken” létesültek. A települések a két tájtípus, az ártéri síkság és a magasabb helyzetű hordalékkúp-felszín érintkező vonalán helyezkedtek el, és mindkét területre kiterjedő gazdálkodást folytattak. A 18. századi tájhasználat és a településtípusok rekonstruálásához alapvető forrásként használhatók az első katonai felmérés, az ún. Josephinische Aufnahme térképszelvényei és azokhoz mellékelt országleírás (Landesbeschreibung) (Csorba Cs. 1990).

A Hejő és a régi Szinva-meder (=Csorgó-patak) közti, és azon is túl terjedő ártéri vizesföldek, lápok, mocsarak és kiterjedt nádasok szervesen beépültek az ártérperemi települések gazdasági életébe, határszerkezetébe. A Hejő-patak mint halászhely, a völgytalp természetes takarmánybázisa pedig a nagyállattartás (legeltetés és állateleltetés) színtereként fontos része volt a falvak környezetgazdálkodásának. Az ártérövezet a két meghatározó tájhasznosítás mellett biztosította a lakosság épület-, szerszám- és tűzifa-szükségletét, és az épületek alapanyagát, az agyagot és a nádat. A gazdálkodás domináns ágazata a szántóföldi gazdálkodás volt, mely az ármentes hordalékkúp területén folyt, nyugati irányban összekapcsolódóan a Borsodi-Mezőség szántóföldjeivel. Az árteret tagoló hátszerű magaslatokon (pl. Ládháza, Hejőkeresztúr, Hejőpapi térségében) kistáblás szántógazdálkodást, a többi helyen nagyáblás szántóművelést folytattak. A Mária Terézia-féle úrbérrendezéshez kapcsolódó paraszti vallomások (investigatiók) az 1770-es évek tájgazdálkodásához sok információt tartalmaznak és kiegészítik a nem sokkal később készült katonai térkép adatbázisát (Tóth P. 1991). Az investigatiók szerint a szántóművelésben a háromnyomásos rendszer terjedt el (pl. Hejőkeresztúr, Hejőpapi, Hejőszalonta). A szőlőtermesztést is megemlítik, a Hejő-völgy felső szakaszán, ahol Hejőcsaba, Görömböly, Kistokaj és Mályi a Bükkalja heglábfelszíneire is kiterjedő határrészeiben volt jellemző, míg a gyümölcsösök és veteményes kertek minden településen előfordultak. Az erdőállomány a 18. századra már erősen megfogyatkozott, a Hejő-patak forrásvölgyére és dombsági környékére nagy összefüggő erdőségek, a síksági völgyszakasz ártérövezetére a kisebb erdőfoltok

(Mályi, Ládháza, Hejőszalonta, Hejőpapi, Nemesbikk) és ligeterdők voltak jellemzőek. A nagytáblás szántóföldeket helyenként kisebb facsoportok és gyepföldek tagolták.

A gazdálkodás ágazati és térszerkezete alapján a Hejő-völgy települései átmeneti jelleget képviseltek a hegy- és dombvidéki szalagtelkes és az alföldi kertes településvidék között (*Györffy I. 1943*). A települések belsőégei (az épített környezet) az ártérperemi telepítő- és egyben határhasználati választóvonalon létesültek és Györffy I. szerint három féle típusba sorolhatók. Az első típus a „szalagtelkes belsőég csűrrendszerrel” (pl. Görömböly, Hejőcsaba, Kistokaj), a második a „szalagtelkes belsőég hátsó végén szérűvel” (pl. Mályi, Ládháza, Hejőkeresztúr). A harmadik a „zsúfolt lakóházsoros belsőég, rendetlen szérűskertesség” (pl. Hejőpapi és Nemesbikk). Az utóbbi település már nem átmeneti forma, hanem a nagyállattartó, kétbeltelkes, szérűskertes település klasszikus alaprajzát és határrendszerét jeleníti meg.

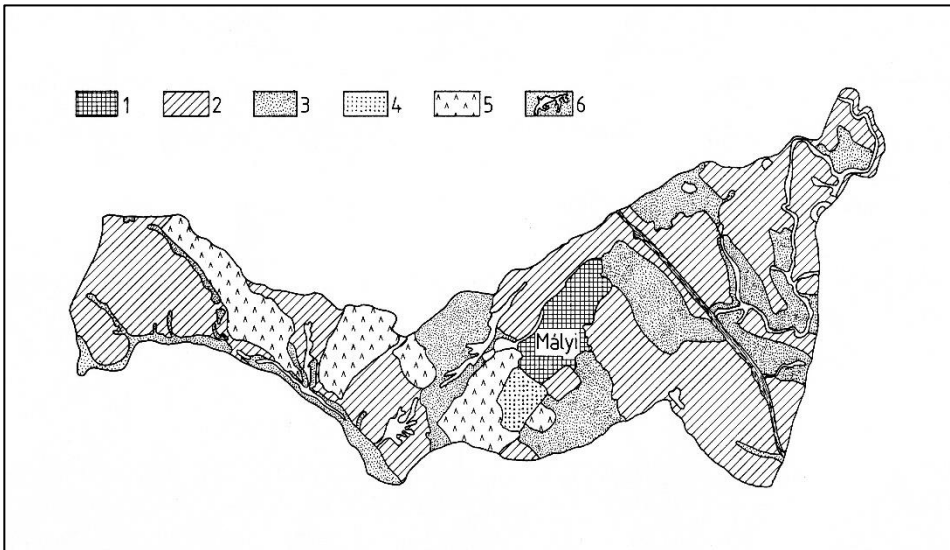
A Hejő-völgy településein áthaladó országút az árvízmentes hordalékkúp-síkságon létesült, kivéve egy rövid, Hejőcsaba széles mocsarát átszelő, néhány km-es szakaszát, melynek alapját mesterségesen magasított térpálya képezte. A forgalmi tengelyhez a lokális és kistérségi közlekedést lebonyolító mellékutak csatlakoztak. Az ártéri síkságon átvezető utak jelentős része csak időszakosan, az árvízmentes, száraz évszakokban voltak használhatók. A Hejő mocsaras medre – a térkép-kiegészítő leírás („katonai vízföldrajz”) szerint – átlagosan 10-15 lépés, helyenként 20 lépés széles, és két és fél láb mélységű. Torkolatkörnyéki szakaszán, pl. Nemesbikk határában a Hejőkürtre menő út gázlójánál a patak 50-60 lépés széles, kis vízállásnál 2-3 láb mély volt, a torkolatánál pedig 4-6 lábnyira mélyült (*Csorba Cs. 1990*).

(4) A 18. századi gabonakonjunktúra hatásaként a Hejő-völgy – a szomszédos Borsodi-Mezőséghez hasonlóan – monokultúra-jellegű gabonatermelő és állattartó térségként definiálható. A földművelés intenzívebbé válása és térfoglalása a 19. században is folytatódott és az extenzív állattartás átalakulása is megindult. A változásfolyamatot – összesíthető statisztikai adatok hiánya miatt – csak az 1865. évi helytartótanácsi adatfelvételezéstől kezdődően lehet nyomon követni. Az 1865-ös községsoros statisztika egy félévszázadosnál nagyobb fejlődésszakasz eredményeként is értékelhető.

A Hejő-völgyi települések összterülete 32 789 kat. hold (=188,7 km²) volt, melyen 40 nagybirtokos és 3025 kisbirtokos gazdálkodott. Az agrárium meghatározó ágazata a szántóföldi termelés 45,6%-kal (=14 997 kat.hold) részesedett a földalapról. A második helyet a gyepföldek (35,2%): a rétek (= 7101 kat.hold) és a legelők (= 4407 kat.hold) foglalták el. Az erdő 6,5%-kal, a szőlő 5,1%-kal, a nádas 0,4%-kal és az ún. haszonvehetetlen terület 7,2%-kal részesült a völgyi települések gazdálkodási teréből. A Kárpáti-medencarendszer láp- és mocsárvidékeiről készült néprajzi, hisztogeográfiai és történeti ökológiai

elemzések alapján megállapítható, hogy a Helytartótanács által haszonvehetetlennek minősített tájelemek (mikrotérsegek) is szervesen beépültek a Hejő menti parasztgazdaságok térbeli rendszerébe.

A települések műveléségi megoszlása – az ökológiai és az ökonómiai tényezők hatására – jelentős eltérést mutat a területi összesítésben közölt adatoktól. Így pl. a szántóföld Hejőszalontán volt a legtöbb (65,1%), Görömböly községben a legkevesebb (18,8%), a rét és legelő területi részesedése Ládházán (57,5%) és Hejőkürt községben (53,2%) volt a legmagasabb, Görömbölyben a legalacsonyabb (24%). Az összes szőlőterület 97%-a Hejőcsaba, Görömböly és Mályi határában koncentrált, egymással összekapcsolódó termelési övet alkotva (5. ábra). A Hejő-völgy erdőállományának 81,1%-a Görömböly területéhez tartozott, és 33,5%-kal részesedett a falu földalapjából. 1865-ben Hejőbába, Hejőpapi és Szakáld határában már nem voltak erdőségek.



5. ábra. Mályi területhasználata a 19. század vége felé.

Jelmagyarázat: 1= belsőség, 2= szántó, 3= rét és legelő, 4= erdő, 5= szőlő, 6= eróziós árok és régi medermaradvány

(5) A 19. század második felében a Hejő-völgy történeti felszínborítása és tájhasználata (termelési szerkezete) – a makrogazdasági folyamatok hatására – jelentősen átalakult. A változásfolyamat több mint félévszázados eredményeit az 1865. és az 1910. évi statisztikai adatok összehasonlításával jelenítjük meg. A legalapvetőbb változás a szántóföldek és kertek térfoglalása és a gyepföldek csökkenése. A termesztő felület módosítása, a művelési ágak arányváltozása a

lokális környezet tovább folytatódó átformálásával történt. Ennek eredményeként a szántóföldek területi részesedése 1865-től 1910-ig 45,6%-ról 67%-ra növekedett, a rétek és legelők aránya 35,7%-ról 18,5%-ra csökkent. Az 1865. évi statisztikában még nem szereplő kertek 1910-ben a Hejő-völgy mezőgazdasági földalapjának 3,1%-át foglalták el. A 19. század vége felé és a 20. század elején – a bolgár kertészeti gazdaságoknak köszönhetően – a Kárpát-medencében öntözött földek 30%-a Miskolc környékén összpontosult, a Sajó és a Hejő vízkészletére épülve (Frisnyák S. 1990). A szőlő- és borgazdaság a filoxéra-vész következtében, majd a munkaerő hiánya miatt leépült, a területi részaránya 5,1%-ról 1,2%-ra mérséklődött. A nádasok csaknem teljesen megsemmisültek, az erdő 6,5%-ról 5,5%-ra, az egyéb földhasznosítású területek 7,2%-ról 4,6%-ra csökkentek. A Hejő-völgy településcsoportja gabona-, zöldség- és gyümölcsstermelő, és állattenyésztő, tej-, tejtermék ellátó területeként kapcsolódott be Borsod vármegye regionális munkamegosztásába. A Hejő-völgy a Sajó alföldperemi hordalékkúp felszínén a környezeténél fejlettebb termelési területsávot alkotott. A településcsoport egy katasztrális holdra jutó kataszteri tiszta jövedelme 1910-ben 956 fillér volt, az országos átlag (= 648 fillér) 147,5%-a. A kataszteri tiszta jövedelem (=277 221 korona) 82,7%-a a szántó- és kertgazdálkodásból származott. A települések egy kat. holdra jutó tiszta jövedelme a legalacsonyabb Görömböly községben (= 684 fillér), a legmagasabb Szakáldon (= 1305 fillér) volt, s ez utóbbi az országos átlag kétszerese.

A Hejő-völgy területhasználata – a geomorfológiai és hidrológiai helyzete alapján – elkülönült a kistáj (a Sajó-Hernád hordalékkúp-síkság) többi részétől. A helyi energiák (természeti és humán erőforrások) mellett a helyzeti energiák – a településsort átszelő középkori eredetű áramlási folyosó és termékfeleslegeinek közeli felvevőpiaca (Miskolc) – hatással voltak a dolgozatban felvázolt gazdasági elkülönülésének. Tevékenységi rendszeréből az agrárgazdaság térhasználatára koncentráltunk, nem foglalkoztunk a Hejő vízének egyéb hasznosításával, a tapolcai fürdőkulturával, a 18-19. századi papír- és gabonaőrítő malmokkal, és egyéb mesterségekkel. További vizsgálatokkal érdemes lenne a Hejő-völgy monografikus feldolgozása, nagyobb időkeretben és több témakörre kiterjedően.

IRODALOM

- DÖVÉNYI Z. szerk. (2010) Magyarország kistájainak katasztere. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest, 876 p.
- CSORBA CS. (1990): Borsod vármegye katonai leírása (1780-as évek). Borsod megyei Levéltár, Miskolc, 180 p.
- CSORBA CS. (1994): Az Árpád-kori vármegyéktől Borsod-Abaúj-Zemplénig. In: Viga Gy. szerk.: Borsod-Abaúj-Zemplén Megyékönyv. Miskolc, pp. 81-130.

- CSORBA P. (2021): Magyarország kistájai. Meridián Táj- és Környezetföldrajzi Alapítvány, Debrecen. 409 p.
- FRISNYÁK S. (1962): Adatok Miskolc és Dél-Borsod régi vízrajzához. Borsodi Szemle 6. évf. 5. pp. 28-31.
- FRISNYÁK SÁNDOR (1965): Tapolcafürdő. Természettudományi Közlemények, 96. évf. 11. pp. 500-502.
- FRISNYÁK S. (1990): Magyarország történeti földrajza. Budapest, 212 p.
- FRISNYÁK S. (1999): Borsod vármegye földhasznosítása a 18-19. században. A Herman Ottó Múzeum Évkönyve XXXVII. Miskolc, pp. 585-602.
- FRISNYÁK S. (2020): A Miskolci-kapu és a tokaji átkelőhely. In: Tamás E-, Kókai S. szerk.: Felföld: tájak, népek, tevékenységek. Nyíregyháza-Sárospatak, pp. 246-255.
- FRISNYÁK S. – BOROS L. (1986): Adalékok Dél-Borsod agrárföldrajzához. Alföldi tanulmányok X. kötet, Békéscsaba, pp. 275-302.
- GÁBRIS GY. (1970) Fiatal mederváltozások kutatásának módszerei a Sajó hordalékkúpjának példáján. Földrajzi Közlemények, 126. évf. 4. pp. 294-303.
- GYÖRFFY I. (1943/1987) Magyar falu – magyar ház. Turul Kiadó, Budapest, 231 p.
- GYULAI É. (1996) Miskolc középkori topográfiája. In: Kubinyi A. szerk. Miskolc története I. A kezdetektől 1526-ig. Miskolc, pp. 175-253.
- IHRIG D. szerk. (1973): A magyar vízszabályozás története. Budapest, 396 p.
- LASZLOVSZKY J. – NAGY B. (2021): Új földrajzi, környezettörténeti és régészeti kutatások a muhi csatatéren és a Sajó mentén. In: Demeter G., Kern Z., Pinke Zs., F. Romhányi B., Vadas A., Bíró L. szerk.: Környezettörténet 3. Környezeti folyamatok a honfoglalás korától napjainkig történeti és természettudományi források alapján. Bölcsészettudományi Kutatóközpont. Budapest, pp. 139-159.
- MARJALAKI KISS L. (1926): Adatok a tapolcai apátság történetéhez. A tapolcai apátság 1214-i adatának hitelessége. Miskolc, 26 p.
- MAROSI S. – SZILÁRD J. szerk. (1969): A tiszai Alföld. Magyarország tájföldrajza 2. Akadémiai Kiadó, Budapest, 381 p.
- PAPP F. (1907): Miskolc környékének geológiai viszonyai. Magyar Állami Földtani Intézet Évkönyve 16. 3. pp. 91-131.
- RINGER Á. (1996) Miskolc történetének földrajzi háttere. In: Kubinyi A. szerk. Miskolc története I. Miskolc, pp. 17-32.
- TÓTH P. (1991) A Mária Terézia-kori úrbérrendezés kilenc kérdőíves vizsgálatai - Borsod vármegye (1770). Miskolc, 279 p.
- TÓZSA I. (1990) A miskolctapolcai geotermális víz. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest, 45 p.

A FELHASZNÁLT TÉRKÉPEK FORRÁSJEGYZÉKE

- FRISNYÁK S. (1997): Térképek Borsod vármegye történeti földrajzához. Oktatási segédanyag. Nyíregyháza, 42 p.
- GÖRÖG D.: Borsod vármegye. In: Görög D.: Megye atlasz, azaz a, magyar-, horváth- és tótországi megyék és szabad területek földképei. Pesten, 1848.
- KNEIDINGER A.: Charten von Ládhasz...1770 körül. Méretarány: 1:7200. Országos Levéltár – Kamarai 830/66.
- KNEIDINGER A.: Mappa Regio Coronaliū Praediorū Mohi et Csöllő... 1771. Méretaránya 1: 27 080. Országos Levéltár – Kamarai 830/67.
- KOCSIS K. főszerk.: Magyarország Nemzeti Atlasza 2. Természeti környezet. MTA Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földtudományi Intézet. Budapest, 2018.
- LÁSZLÓFFY W.: Magyarország vízborította és árvízjárta területei az ármentesítő és lecsapoló munkálatok megkezdése előtt. M. Kir. Földművelésügyi Minisztérium Vízrajzi Intézete, Budapest, 1938.
- Első katonai felmérés 1782-1785. Colonne XXI. Sectio 13, 14, 15, Colonne XXII. Sectio 16. Hadtörténeti Intézet és Múzeum Térképtára, Budapest
- Mályi helység és határa térképe a tagosítás után, 1873 (Szerző nélkül). Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Levéltár, Miskolc
- Második katonai felmérés 1819-1869 Colonne XXXIX. Sectio 45., Colonne XL. Sectio 45, 46. Hadtörténeti Intézet és Múzeum Térképtára, Budapest

TUDOMÁNYTÖRTÉNET

„A MAGYARORSZÁGI KÖZLEKEDÉS KRÓNIKÁSA” DR. FRISNYÁK ZSUZSA (1960–2021) TUDOMÁNYOS MUNKÁSSÁGA

SZULOVSKY JÁNOS



A múlt iránti érdeklődését a szülői házból hozta. 1983-ban szerzett diplomát az ELTE történelem – új- és legújabb kori muzeológia szakán. Nemcsak a történelem eseményei foglalkoztatták, hanem az egykori élet mikéntje és tárgyi világa is érdekelt. Egész életében arra törekedett, hogy meg- és felismeréseit másokkal megossza. Nemcsak a szakemberek szűk körével, hanem lehetőleg minél többekkel. Ehhez kiváló lehetőséget nyújtott számára a

Közlekedési Múzeum, ahol végzése után elhelyezkedett. Jóllehet, 1985-ben még az egyetemista éveiből „hozott” témából (Az Erdély-üzlet működése Magyarországon) írta és védte meg egyetemi doktori disszertációját,¹ azonban a múzeum vasúti gyűjteményének a referenseként nem csak muzeológusi állásra, hanem a magyarországi közlekedés 19-20. századi történetében olyan összetett és még sok felfedezni valót magában rejtő kutatási témára talált, amellyel végérvényesen eljegyezte magát. Ahogy 2001-ben megfogalmazta, a „közlekedés története számomra az ember–jármű–állam–hálózat közötti kapcsolatok szövevényes hatásainak elemzését jelenti. Az újabb és újabb térlegyőzési technikák (gőzhajó, vonat, kerékpár, autó, repülőgép) új emberi igényeket indukáltak, melyek tovább formálták az infrastrukturális környezetet. A közlekedési infrastruktúra mindenkori állapota és működése tehát magán hordozza a társadalom viszonyaira utaló jegyeket is. A közlekedés történetén keresztül így az embert ismerjük meg: mert benne vannak a jeleken, jelzéseken, kódokon, konvenciókon alapuló emberi magatartásformák is. Sőt, gyakran úgy

¹ Rövidített változata 1992-ben megjelent a Századok hasábjain: Az Erdély-üzlet működése Magyarországon. *Századok* 126. évf. 1992. 2. sz. 173-201.

tűnik, a közlekedéstechnika fejlődését követő mentalitás- és életmódbéli változások fontosabbak, messzebbre hatóak, mint maga a technika, mely ezeket a változásokat elősegítette. A feladat: térben és időben elemezni az ember–jármű kapcsolatok típusait, a tradicionális és modern járműhasználat formáit (és ezek kultúrára kiható mellékhatásait), a sebesség–gazdagság–kényelem összefüggéseit, a járművek szociológiai funkcióit (presztízs, státusz, reprezentáció). A feladat: térben és időben elemezni az állam–hálózat közötti kapcsolatok formáit, tér- és településszerkezeti kölcsönhatásait, geopolitikai összefüggéseit, az infrastruktúra és a gazdaság együttműködésének típusait. A feladat: térben és időben a közlekedést az ember–jármű–állam–hálózat viszonyrendszerbe helyezni”.²

A rábízott gyűjtemény megismerése és feldolgozása mellett a kezdetektől élénken foglalkoztatta a kapcsolódó képi források feltárása. Ez irányú tájékozottságát 1992 és 1994 között a *História* folyóirat, illetve az 1995-ben Glatz Ferenc által közreadott „Magyarok krónikája” c. kötet vezető képszerkesztőjeként is kamatoztatta. Ezeken túlmenően nemcsak a saját publikációihoz felhasznált illusztrációkban tükröződött a képi források iránti elkötelezettsége, valamint néhány, kifejezetten e forráscsoportot kiaknázó, illetve kritikusan elemző tanulmányában,³ hanem abban is megnyilvánult, hogy – amennyiben valamely múzeum nem tartott rá igényt, és ha módja volt rá – a különböző aukciókon feltűnő közlekedéstörténeti érdekű metszeteket és fotográfiákat megvásárolta, nehogy elkallódjanak és végérvényesen kikerüljenek a jövőbeni tudományos hasznosítás hatóköréből. (E magángyűjteménye végakarátának megfelelően a Közlekedési és Műszaki Múzeum anyagát gazdagítja majd.)

1987-től sorra jelentek meg a *História* folyóirat, illetve a Múzsák múzeumi magazin hasábjain a sok irányú tájékozódását és tájékozottságát jelző ismeretterjesztő cikkei, illetve a levéltári kutatásokon nyugvó tudományos publikációi, előbb a különböző vámokról, majd pedig az egyre kiszélesedő vasút-, illetve a tágabb közlekedés-tematikában.

Ahogy mondani szokták, az egyetemről kikerülő diplomás tíz év komoly múzeumi munka után válik valamire való muzeológussá. Ennek megfelelően e dekád leteltét követően Frisnyák Zsuzsára 1992-től egymás után bízták különböző kiállítások megrendezését, kurátori munkáját (1992: „Baross Gábor, a

² *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000*. Budapest: MTA TTI, 2001. I-II.

³ Például: “Pokrócz Ádám vasúti kalauz nyájaskodásai”. Vasút a karikatúrában. *Vasúthistória Évkönyv*, 1996.; A vasúti ábrázolások forrásértéke (1854–1890). *Tanulmányok Budapest Múltjából* 39. 2014. 145-158.; Kapaszkodó hajózás a Dunán: Ismeretlen fényképek a gombosi átkelésről. In: Sikos T. Tamás – Tiner Tamás (szerk.): *Tájak, régiók, települések térben és időben. Tanulmánykötet Beluszky Pál 80. születésnapjára*. Budapest: Dialóg Campus Kiadó, 2016. 77-84.

vasminiszter”; 1993: a „Mérnökök, mérnökök... „illetve „Hivatal és szakértelem. 125 év közlekedési hatóságai”; 1994: „Királyi vonatok”). Glatz Ferenc hívására 1996-tól az MTA Történettudományi Intézete munkatársa lett, de az év során még megrendezte a „150 éves a magyar vasút” c. állandó kiállítást a Közlekedési Múzeumban. Ekkorra már nevet szerzett magának nemcsak mint nagy munkabírási történész-muzeológus, hanem mint rátermett szervező. 1986 és 1997 között a Közlekedéstudományi Egyesület Közlekedéstörténeti szakosztályának titkáráként, majd 1997-től 2002-ig elnökeként tevékenykedett.

Ez utóbbi minőségében két évente tematikus közlekedéstörténeti konferenciákat szervezett.

Szerkesztője és egyik szerzője volt az 1997-ben megjelent Baross Gáborról szóló életrajzi kötetnek, amelynek második kiadását 2000-ben adta közre a Dinasztia Kiadó. 2000-ben látott napvilágot első önálló kötete, a *Fejezetek az udvari és kormányzati utazások történetéből*. Ennek, csakúgy mint a rákövetkező évben kiadott, *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000* című magisztrális művének az anyaga az 1990-es évek fáradhatatlan munkálkodásának a gyümölcse. Az utóbbi könyve – amely méltán felkerült az OSZK által összeállított hungarológiai alapkönyvtár jegyzékére – mind a szakemberek, mind pedig a laikus olvasók elismerését is kivívta. Amikor a Délvilág című szegedi napilap 2002. március 9-i számában közölte a helyi Sík Sándor könyvesbolt heti sikerlistáját, szerepelt rajta ez a mű is, méghozzá így: „Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikása” (1. kép).

Azokban Zsuzsa sokkal több volt, mint egyszerű krónikás: tudósa volt a múltunk e sokrétű vetületének. Azt, hogy mennyire meg tudja látni az adatok mögötti lényegét, a különböző tényezők közötti összefüggéseket, igazán az új évezredben megjelent, adatbázis-elemzésekben nyugvó tanulmányainak hosszú sora igazolja.

Már az 1990-es évek vége felé sokat beszélgettünk arról, hogy milyen jó lenne, ha a meglévő, illetve épülő adatbázisainkhoz lenne egy 19. század végi állapotokat megjeleníteni tudó, település szintű történeti térinformatikai alaptérkép. Jóllehet, csak néhány évvel később kezdte publikálni a statisztikai adatsorokon nyugvó tanulmányait, már akkor is szorgalmasan Excel-táblákba gépelte azokat a monotonnak tűnő adatsorokat, amelyben ő már meglátta megszólaltatásuk mikéntjét. Felismerte ugyanis, hogy akkor tudja meghaladni és eredményesen tovább építeni a szakirodalom eddigi ismereteit, ha felhasználja és adatbázisba rendezi a főleg a 19. század utolsó évtizedeitől rendelkezésre álló közlekedéssel kapcsolatos statisztikai adatokat. E folyamat első lépéséről egyik fogalmazványában ekként írt: „nagy intellektuális, sőt érzelmi fordulatot jelentett számomra az országos kocsi- és járműösszeírás megtalálása. Már az adatsorok legelső átolvasása is megrendítő pillanat volt. Mint egy gátakat áttörő áradás zúdultak rám a tények, melyek magukban hordozták annak a lehetőségét, hogy

egy tradicionális világot megértünk”.⁴ Ezzel kapcsolatos tanulmányai 2002-től láttak napvilágot.⁵ Tapasztalatait összegezve arra a következtetésre jutott, miszerint „a járműszámlálások tér- és időbeli elemzése segítséget jelent a kaotikus, de nem szabálytalan közúti forgalom megértésében, s abban, hogy a tradicionális közlekedés lineáris és nemlineáris jellemzőit megkülönböztessük. A közlekedést ugyanis szemlélhetjük egy olyan komplett viselkedési rendszernek is, amelyben az egyén beavatkozásától függ a rendszer válasza. Az üres szekér gyorsabban halad, mint a terhes, egy kettős fogatban többet lehet szállítani, mint egy egyfogatúban stb. De a közutakon zajló mozgásokat nemlineáris következményekkel járó beavatkozások is formálják. A kiépített, jó minőségű közutakkal rendelkező térségekben nem használják többet a szekereket, mint azokon a területeken, amelyek rossz utakkal rendelkeznek. A vasúttal nem rendelkező kistérségekben a szállítási feladatokat nem oldják meg több szekér forgalomba állításával, vagy a település–vasútállomás közötti nagy távolság sem növeli meg a szekerek számát. Mindazonáltal egy adott település, kistérség, vagy régió paramétereinek csekély megváltozása is kihathat a közúti szállítására”.⁶ Elemzése során szembesült a mérettartományok, a használt lépték dilemmájával is: „Minden méretváltozással új jelenségek járnak együtt. A közúti járművek birtoklásának területi egyenlőtlenségeit, népességszámhoz viszonyított jellemzőit éppen ezért nem lehet egyetlen értelmezéssel 'elintézni'. Torontál megye országosan kiemelkedő járműállományát, vagy egyes erdélyi megyék rendkívül alacsony értékeit elfogadható módon magyarázhatjuk az eltérő földrajzi, gazdasági környezetükkel és mindezekből következő eltérő hagyományaikkal. De mindezen magyarázatok már nem tűnnek kielégítőnek, ha a megvizsgált mérettartományt szűkítjük. Miért van az, hogy két hasonló földrajzi, gazdasági feltételekkel rendelkező kistérségben más és más – gyakran szélsőségesen eltérő értékeket – regisztrálunk? Miért van az, hogy hasonló infrastrukturális feltételekkel rendelkező falvak közül egyesek bekapcsolódnak az áruszállításba, mások pedig nem? Falvak közötti különbségeket inkább a

⁴ tartalomjegyzék. 2011.06.24. Word dokumentum. – Digitális másolat a szerző tulajdonában.

⁵ Pl. Északkelet-Magyarország kocsis- és szekérállománya, 1887. In: In: Frisnyák Sándor (szerk.): *A Nyírség és a Felső-Tisza-vidék történeti földrajza. A Nyíregyházán 2001. október 29-30-án megtartott tudományos konferencia előadásai*. Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszék, 2002. 239-246.; Magyarország kocsis- és szekérállománya, 1889. *Herman Ottó Múzeum Évkönyve* 42. 2003. 359-386.

⁶ A közúti jármű-számlálások forráselemzési kérdései. In: Frisnyák Zsuzsa – Katona András (szerk.): *Közlekedés a Kárpát-medencében: Újabb kutatási eredmények*. Budapest: Közlekedési Múzeum, 2003. 67.

mikromilió különbségeivel lehet megmagyarázni – a nagy kérdés persze az, léteznek-e forrásai az adott terület mikrotörténelmének?”⁷

Nagy munkabírással és fáradhatatlan szorgalommal épített fel, majd pedig invenciózusan elemzett újabb és újabb statisztikai adatbázisokat, noha tisztában volt ennek buktatóival: „az adatelemző kutatási témák átlagon felüli időbefektetést (adatgyűjtés és adatbázis felépítése) igényelnek. Mindezen felül, az adatbázis-építés – előre nem látható módon – magában hordozza azt a kockázatot, hogy a befektetett munka feleslegesnek bizonyul, azaz nem lesz eredményes. Az esetenkénti szélsőséges időigény mellett az adatbázis-építés másik nagy tanulsága: a legkisebb hibának is lesz következménye, illetve a kétes adatok természetének kiderítése szokatlanul nagy energiát igényel. Sem a 19. századi források, sem pedig a mai kézikönyvek nem maradéktalanul precízek, az apró hibák jelentős része azonban nem tűnik fel a felhasználónak: például hivatalos térképekről hiányoznak kisebb vonalak, ismeretlen néven nevezik meg az állomásokat, vagy egymásnak ellentmondó adatok szerepelnek egyazon forrás különböző oldalain stb. Mindezekon túl a korszak statisztikai adatgyűjtéseinek (az Edvi Illés féle monográfia kivételével) nem a közlekedés gazdasági, társadalmi, térszerkezeti hatásainak adatszerű bemutatása volt a célja. Éppen ezért erősen meg kell fontolni, hogy az egyes adatsorok mögötti információ – a kutatási cél szempontjából – releváns-e”.⁸ Úgy vélte, megéri a kockázat, mert egy jó adatbázis elemzése jelentősen árnyalhatja, vagy olykor határozottan módosíthatja is a szakirodalom eddigi megállapításait. A *vasúttársaságok* nyomtatásban kiadott *éves üzletjelentéseiben* meglátta, hogy azok a vasúttal rendelkező lakott helyek közötti áramlások legfontosabb forrását jelentik. A rendelkezésre álló kiadványok ismeretében tisztában volt azzal, hogy az 1890 előtti adathiányokkal terhelt évtizedekkel szemben 1891-től 1917-ig a vasútállomások és megállóhelyek túlnyomó többségéről hiánytalan adatsorokat lehet összeállítani. Mivel ezekben az évtizedekben a pókháló-szerűen terjedő vasúthálózat már az ország valamennyi kistérségébe eljutott, felismerte, hogy az 1891 utáni évtizedekben a vasút társadalmi–gazdasági hatásait a maga térbeliségében kistáji szintig ki lehet mutatni és értelmezni. Tanulmányaiban tudatosította, hogy tömeges vasúthasználatról csak 1889 után, az ún. zónatarifa bevezetését követő időkben beszélhetünk Magyarországon. Kiszámolta, hogy a kistérségekben élő népesség és a felszálló utasok száma között (korrelációs együttható: 0,69) lineáris összefüggés létezik. Az adatai alapján kiderült, hogy a

⁷ A közútjármű-számlálások forráselemzési kérdései. In: Frisnyák Zsuzsa – Katona András (szerk.): *Közlekedés a Kárpát-medencében: Újabb kutatási eredmények*. Budapest: Közlekedési Múzeum, 2003. 68.

⁸ Statisztikai adatelemzés és térinformatika a közlekedéstörténeti kutatásokban. In: Forrai Judit – Pók Andrea (szerk.): *Statisztika a tudományok, a technika és az orvoslás körében*. Budapest: Magyar Természettudományi Társulat, 2018. 123-124.

másodosztályú jeggyel utazók magas aránya nem mércéje a vasútállomások vonzáskörzete polgárosodó társadalmának, ennek nyomait inkább tükrözi a harmadosztályú jegyet váltók nagy aránya: *a hagyományos paraszti térhasználatból ki-kilépő társadalmi csoportok a legolcsóbb vasúti menetjegyekkel utaztak.*⁹ Edvi Illés Sándor 1896-ban közreadott kétkötetes statisztikai adatgyűjtése alapján feltérképezte a magyarországi vasútállomások vonzáskörzeteit, ugyanis az adatfelvétel kiterjedt a vasútállomás és a vonzáskörzeti település közötti úttávolságra is, így képet tudott alkotni arról a földrajzi területről, „amelyről az árucikkek és termények rááramlanak a vasútvonalra. Sőt, arról is információ keletkezett, átlagosan mekkora utat kell szekerezniük egy adott járásba tartozó településeknek ahhoz, hogy elérjenek a teheráru feladására alkalmas vasútállomásra”.¹⁰ De nemcsak a személy-, hanem az áruforgalmi viszonyokra vonatkozó statisztikai adatokat is elemezte.¹¹

Kutatásai során arra a következtetésre jutott, hogy „a vasutakról és a vasutak modernizációs hatásairól általánosságban igaznak tűnő állítások érvényességét a rendkívül sok statisztikai adat elemzése nem igazolja, illetve jelentősen módosítja. A vasutak tényleges modernizációs és polgárosító hatásai csak meglepően hosszú időtávban és szélsőséges területi különbségekkel mutathatóak ki a maguk számszerűségében. A fejlődés ti. korántsem volt olyan robbanásszerű, mint ahogyan azt feltételezzük, illetve ahogyan azt a vasútért lobbizó 19. századi polgárok elképzelték. Mindennek az az oka, hogy a vasút egy olyan innováció, amelynek térbeli terjedése és tényleges használata között különbség létezett. Sőt, nemcsak a vasút jelenlétéből, de még a vasút használatából sem következik automatikusan, hogy a vasút az adott település életére, fejlődésére kimutatható hatást gyakorolt”.¹²

⁹ A vasút és a térbeli mobilizáció jellemzői a 19. században. In: Gecsényi Lajos, Izsák Lajos (szerk.) *Magyar történettudomány az ezredfordulón: Glatz Ferenc 70. születésnapjára*. Budapest: ELTE Eötvös Kiadó - MTA Társadalomkutató Központ, 2011. 195-204.

¹⁰ Szekerezés a vasutakhoz. A magyarországi vasútállomások vonzáskörzetei, 1895. In: Veres László – Viga Gyula (szerk.): *Herman Ottó Múzeum évkönyve XLI*. Miskolc: Herman Ottó Múzeum, 2002. 164. Lásd még pl.

¹¹ Lásd pl. A magyarországi vasútállomások áruforgalmi jellemzői a 19. század végén. *Közlekedési Múzeum Évkönyve* 13. 2003. 305-320.; Nyíregyháza vasúti áruforgalma a dualizmus korában. In: Frisnyák Sándor (szerk.): *Nyíregyháza: előadások a város újratelepítésének 250. évfordulóján*. Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszék, 2003. 149-158.; A távolsági áruszállítás és az alföldi települések a 19. század végén. *Tisicum. Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Múzeumok Évkönyve* 1. 2008. 289–295.

¹² Statisztikai adatelemzés és térinformatika a közlekedéstörténeti kutatásokban. In: Forrai Judit – Pók Andrea (szerk.): *Statisztika a tudományok, a technika és az orvoslás körében*. Budapest: Magyar Természettudományi Társulat, 2018. 124.

Eredményeiről a 2000-es évektől rendszeresen számot adott konferenciákon, többek között a történeti földrajz nyíregyházi műhelye által szervezett tudományos rendezvényeken és azok kiadványaiban. *Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895). Vasút–ember–tér kapcsolat* című PhD disszertációját 2007-ben védte meg sikeresen. Kutatásait nagyban segítette, hogy férje, Phengmaly Péter kialakított egy olyan térinformatikai környezetet, amelynek segítségével az adatokat kistérségi szinten térképeken meg tudta jeleníteni. Ily módon a történeti térinformatika egyik első hazai úttörője volt. Elemzéseire fontos háttérismerettel szolgált, hogy – amint arra Kókai Sándor rámutatott – „az elmúlt két- és fél évtized alatt férjével (...) és geográfus édesapjával autós-túrákon, évi átlagban 20-30 napos időtartamban a helyszínen tanulmányozhatta a történelmi Magyarország minden tájegységét. Elsősorban a társadalmi-gazdasági folyamatok térbeli lenyomatait vizsgálta (többek közt az áramlási pályákat, a régi pályaudvarokat, a folyami és tengeri kikötőket, átrakó- és raktározó rendszereket, a múzeumokban fellelhető közlekedési eszközöket stb.). Egyéni és ösztöndíjas tanulmányútjain (Bécs, Berlin stb.), továbbá a nemzetközi konferenciákon tartott előadásai alkalmával (legutóbb Észak-Írországon és Romániában) megismerte Európa nagy részét, de beutazta Kis-Ázsiát és Egyiptomot is. Külföldi útjain is kereste a közlekedéstörténet tárgyi emlékeit, emlékhelyeit, a geotényezőket és a közlekedési hálózat összefüggéseit. Terepmunkáinak tudományos eredményei értékelhető műveiben és konferencia-előadásában hasznosultak”.¹³

Az elmúlt évtized során keletkezett tanulmányai mellett, amelyek mind tágabb összefüggések, a közlekedés rendszerszerű értelmezése felé nyitottak utat, újabb ismeretterjesztő (2009: *Volt egyszer egy vasút*, 2018: *Volt egyszer egy vasút II. A Magyar Államvasutak 150 évének képes története*) és szakkönyvekkel is (2011: *Közlekedés, politika, 1945–1989.*; 2017: (Klement Judittal) *A Siemens története Magyarországon. 1887-2017.*) gazdagította múltunkra vonatkozó ismereteinket. Nemcsak az említett vasúttörténeti albumai jelzik töretlen elkötelezettségét az ismeretterjesztés iránt: a magyar Wikipédia indulása idején, 2007-től 2011-ig szerkesztőként segítette e lexikont a küldetésében. Lépést tartva a tartalom-szolgáltatás, illetve az információ-keresés iránti új igényekkel, 2011 júliusában Timelord címen kultúr- és közlekedéstörténeti blogot indított, hogy életképeket osszon meg a múltunkból, „humoros, fájdalmas, kínos és szerethető apróságokat”. Utolsó bejegyzését nyolc év múltán, 2019. július 12-én adta közre.¹⁴ Ezek után aligha meglepő, hogy amikor 2019 augusztusában a Sziget Fesztiválon a múzeumi standokon bemutatásra került egy a postakocsi- és vasúti

¹³ Kókai Sándor: Dr. Frisnyák Zsuzsa életműve. In: Frisnyák Zsuzsa: Közlekedéstörténeti tanulmányok. Történeti Földrajzi Közlemények 2021. Különszám. (Főszerk.: Kókai Sándor). Nyíregyháza, 2021. 5.

¹⁴ <https://timelord.blog.hu/2019/7>

utazás tér- és időbeliségét bemutató érintőképernyős ismeretterjesztő játék, Zsuzsa munkája volt az az adatbázis, amelyre a játék szoftvere épült.

Ahogy a hagyományos csoportos kutatásokban is készséggel vállalt szerepet, a korszerű eszközök alkalmazásában is partner volt. Magától értetődően aktívan bekapcsolódott a Demeter Gáborral közösen benyújtott és megvalósított történeti térinformatikai pályázatunkba, s egyik létrehozója volt a GIS-ta Hungarorum keretrendszernek. Ennek jegyében részt vett adatbázisok, tematikus atlaszok összeállításában és közreadásában is. Innovatív készségét mutatja, hogy az általa készített térkép-sorozatokról animációkat is készített, szemléletessé téve az időbeni változást.¹⁵

Akadémiai intézet kutatójaként is megmaradt vérbeli muzeológusnak, örömmel és lelkesen vállalt feladatokat kiállítások létrehozásában (pl. Keszthely: „Főúri utazások, úti kalandok”; Komlódtótfalu: Becsky-Kossuth-kúria állandó kiállítása). Azt, hogy mennyire személyes ügynek érezte az eredményes és korszerű muzeológiai munkát, jól mutatja egy 2004-ben közreadott írása, amelyben arra kérdésre fejtette ki véleményét, hogy hogyan integrálják a történészek a történeti muzeológia eredményeit? Ahhoz, hogy a kívánt recepció eredményes lehessen, magasra állította a múzeumi feldolgozó munka minőségi mércéjét: „A publikációs tömegtermelés miatt fontos (lenne) feszes gondolatmenettel, komoly (de nem unalmas) témákról írni! Ahogy egy kiállításban a bemutatásra kerülő tárgyak kiválasztása feszes, a kiállítás témájától el nem rugaszkodó gondolkodásmódot igényel, ugyanúgy hasonló szigorú és feszes eljárást kell követni az írásos publikáció esetében is. Minden egyes leírt mondatnak a választott témát kell körbejárni. (...) Egy helyiérdekű vasúti vonal története szinte biztos, hogy csak helytörténeti szempontból lehet érdekes, a magyarországi közlekedéstörténet szempontjából pedig nincs jelentősége hacsak... hacsak ki nem derülne, hogy adott vasútvonal országos következményeket hordozó specifikus jellemzőkkel bír. (De ilyenről még nem olvastam.) Hogyan alakul ki az ország villamos-energia hálózata? Időszerű lenne erről nem vállalati prospektusokból tájékozódni. Hogyan épült ki az ország telefonhálózata? Úgy érzem, már nem Puskás Tivadarról kell(ene) írni, hanem arról, hogy a 19. században mi volt a társadalmi és területi bázisa a telefonnak és ez a bázis hogyan szélesedik ki az idők folyamán. (...) Az is igen gyakori, hogy az ember-eszköz kapcsolat, a tárgy funkcióinak alapos körüljárása elmarad. De a tárgy nemcsak eszköz, hanem jel is! Gondoljunk például napjaink trendi Merdzsóiban (értsd: Mercedes) feszítő, kigyúrt fiatal emberek önidentifikációjára, sajátos viselkedéskultúrájára. Vagy például micsoda képzeteket keltett egy női kerékpáros az 1880-as években és mennyire nem érdekelt ez senkit pár évtized múlva. Mindannyian emlékezhetünk még a KGST-

¹⁵ Vö.: <http://gistory.hu/g/hu/gistory/otka>; <http://gistory.hu/g/hu/gistory/gismaps>

piacokon árusítók gépkocsi-használatára, ti. a portékát a pokróccal letakart motorháztetőn árusító gyakorlatra. A tárgyak használatának szokásrendszerében kortól függő változások is léteznek”.¹⁶

Kész volt abban közvetlenül is szerepet vállalni, hogy a műszaki muzeológia képes legyen a kor kihívásaira megfelelő válaszokat adni, napjaink megváltozott igényeinek eleget tévő kiállításokkal bevonni a látogatókat. Noha tudta, hogy politikai támogatás nélkül nincs sok esélye, egy általa megálmodott, igazán 21. századi koncepcióval 2015 novemberében megpályázta a Közlekedési és Műszaki Múzeum főigazgatói székét. Ahogy az esélyeit, saját maga kvalitásait is reálisan értékelte: „Magamat kreatív, kooperatív és igen-igen szívós személyiségnek tartom. Erősek a motivációim. Megbízható, szótartó és felelősségtudó vagyok. Készen állok arra, hogy szolgáljam a múzeumot”.¹⁷ Ismeretes, nem ő lett a befutó, ám ez nem keserítette el, készen állt így is szolgálni a múzeumot. A jót látta meg ebben a helyzetben is: örült, hogy olyan rátermett emberre esett a választás, akinek kiváló kapcsolatai révén még több esélye lesz egy korszerű új múzeum és új, ízig-vérig modern állandó kiállítás létrehozására. Ezt olyannyira komolyan gondolta, hogy az új főigazgatónak felajánlotta szakmai segítségét, aki erre igényt is tartott. Szinte utolsó pillanatáig számíthattak enciklopédikus tudására. Zsuzsa az új kiállítás ügyét még a saját tudományos életműve betetőzésénél is előrébb valónak tartotta. 2020 elején megtudta, hogy gyógyíthatatlan betegség támadta meg. Az év nyarán még azt tervezte, hogy az előre láthatóan még talán rendelkezésére álló egy év alatt eddigi eredményei összegzéseként megírja közlekedéstörténeti monográfiáját. Miután kutatói hagyatékának gondozása jegyében férjétől megkaptam számítógépes dokumentumainak másolatát, kiderült, a megmaradt energiáját inkább a Közlekedési és Műszaki Múzeum javára kamatoztatta. Nem véletlen, hogy a múzeum is saját veszteségként élte meg azt, hogy Frisnyák Zsuzsa 2021. június 18-án örökre lehunyta szemét, hiszen olyan „lenyűgöző tudású és felkészültségű kutató volt, olyan széles látókörrel és lényeglátással, amit csak csodálni és tisztelni lehetett”. Megemlékezésükben megosztották számukra küldött utolsó üzenetét is: „merjünk nagyot álmodni és küzdjünk meg az új Közlekedési Múzeum megvalósításáért, mivel ha sikerül, egy újjászületett intézmény túl mindannyiunkat”.¹⁸

¹⁶ Levél a történeti muzeológiáról. In: Ihász J. – Pintér X. (szerk.): *Történeti Muzeológiai Szemle. 4. A Magyar Múzeumi Történész Társulat Évkönyve*. Budapest: Magyar Múzeumi Történész Társulat, 2004. 115-116.

¹⁷ Pályázat az MMKM főigazgatói állására. Budapest, 2015. november 10. – Elektronikus másolat a szerző tulajdonában.

¹⁸ <https://kozlekedesimuzeum.hu/hu/hirek/meghalt-frisnyak-zsuzsa>

Hatvanegy esztendő és három hónap adatott neki. Tartalmas és értékteremtő életet élt. Egy 2007 májusában kelt önéletrajzát ekként fejezte be: „Kiegyensúlyozott, a munkáját élvező, boldog ember vagyok”.

Ránk hagyta időtálló és gyakran új utakat törő tanulmányait, hogy használjuk és tovább gondoljuk. Barátsága és szakértelme, együtt gondolkodásra mindig kész egyénisége, inspiráló véleménye és derűs lénye hiányozni fog.

DR. FRISNYÁK ZSUZSA PUBLIKÁCIÓI 1987-2021

ÖSSZEÁLLÍTOTTA: SZULOVSZKY JÁNOS

ÖNÁLLÓ KÖTETEK

2000

1. *Fejezetek az udvari és kormányzati utazások történetéből.* (Vasúthistória Könyvek) Budapest: MÁV Zrt. 2000. 150 p.

2001

2. *A magyarországi közlekedés krónikája 1750-2000.* Budapest: MTA Történettudományi Intézet 2001. XXV+346 p. + 16 p. térképmelléklet

Könyvtoplista

A Sík Sándor Könyv és Cserkészbolt (Szeged Oskola u. 27.) e heti sikerlistája

1. Kristó Gyula: A korai Erdély (895-1374) (Szegedi Középkorász Műhely)
2. Petekéi Áron: Krakko (Enciklopédia)
3. Jankovics Marcell: Ének a csodaszarvasról (Csokonai)
4. Hankiss Elemér: A tízparancsolat ma (Helikon)
5. Horváth Ferenc: A csengelei kunok ura és népe (Archaeolingua)
6. Árvai Mária: Portrék a Szegedi Tudományegyetemről (Messzélató)
7. Kahler Frigyes: III-III-as történelmi olvasókönyv (Kairosl)
8. Kónig Frigyes: Várak és erődítmények a Kárpát-medencében (Helikon)
9. Gereben Ágnes: Egyház az ateista államban (PolgArt)
10. Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája (1750-2000) [MTA Történettudományi Intézete]

2009

3. *Volt egyszer egy vasút.* Budapest: Indóház Kiadó, 2009. 300 p.

2011

4. *Közlekedés, politika, 1945-1989.* (Magyarország a szovjet zónában és a rendszerváltásban.) Budapest, MTA Történettudományi Intézet, 2011. 655 p. 2017
5. (Klement Judittal) *A Siemens története Magyarországon. 1887-2017.* Budapest: Siemens Zrt., 2017, 194. p.

2021

6. *Közlekedéstörténeti tanulmányok.* Történeti Földrajzi Közlemények, 2021.

Különszám. (főszerk.: Kókai Sándor, szerkesztette: Szulovszky János),
Nyíregyháza, 2021. 211. p.

SZERKESZTETT MŰVEK

1997

1. Frisnyák Zsuzsa (szerk.): *Baross Gábor*. Budapest: Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium (KHVM) – Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara Baross Gábor Vállalkozási Alapítvány, 1997. 132 p.

2000

2. Frisnyák Zsuzsa (szerk.): *Baross Gábor*. Budapest: Dinasztia, 2000. 131 p.

2003

3. Frisnyák Zsuzsa – Katona, András (szerk.): *Közlekedés a Kárpát-medencében: Újabb kutatási eredmények*. Budapest: Közlekedési Múzeum, 2003. 198. p.

2017

4. Demeter Gábor – Németh Gábor – Nagy Mariann – Szulovszky János – Bottlik Zsolt – Frisnyák Zsuzsa – Nagy Béla – Radics Zsolt– Szabó Gergely et al. (szerk.): *A Historical Geographical Atlas of Hungary for the regional analysis of socio-economic phenomena (1869-1910). Atlasz a dualizmuskori Magyarország regionális társadalmi-gazdasági folyamatainak tanulmányozásához*. Budapest: HISZI-Map Térképkiaadói és Kereskedelmi Kft. 2017. 494 p.
5. Demeter Gábor – Németh Gábor – Szulovszky János – Bottlik Zsolt – Frisnyák Zsuzsa – Nagy Béla – Beluszky Pál – Radics Zsolt – Péntes János – Nagy Mariann – Németh Gábor et al. (szerk.): A történeti Magyarország település, járás és megye szintű adatbázisa a társadalmi, gazdasági és demográfiai folyamatok tanulmányozásához 1869-1914: Settlement, district and county level database for studying socio-demographic and economic phenomena of historical Hungary in 1869-1914. (2017) elérhető: <http://www.gistory.hu/g/hu/gistory/otka>
6. Demeter Gábor – Szulovszky János – Frisnyák Zsuzsa – Nagy Béla – Bottlik Zsolt – Jakobi Ákos – Radics Zsolt – Péntes János – Nagy Mariann – Kővári Ágnes et al. (szerk.): A történeti Horvátország település, járás és megye szintű adatbázisa a társadalmi, gazdasági és demográfiai folyamatok tanulmányozásához 1869-1914. Settlement, district and county level database for studying socio-demographic and economic phenomena of historical Hungary in 1869-1914. (2017) elérhető: <http://www.gistory.hu/g/hu/gistory/otka>, Térinformatikai rendszer kiépítése Magyarország és az Osztrák-Magyar Monarchia történetének

tanulmányozásához (1869-1910) Adatbázis

7. Frisnyák Zsuzsa – Németh Gábor – Csámer Loránd – Demeter Gábor: *A történeti Magyarország digitális (GIS) vasúti térképe, 1869-1910. The digital railway map of Hungary, 1869-1910.* In: s n (szerk.): Térinformatikai rendszer kiépítése Magyarország és az Osztrák-Magyar Monarchia történetének tanulmányozásához (1869-1910). Budapest: MTA Bölcsészettudományi Kutatóintézet. 2017. Paper: vasúti térkép

2018

8. Frisnyák Zsuzsa (szerk.): *Volt egyszer egy vasút II. A Magyar Államvasutak 150 évének képes története.* Budapest: Indóház Kiadó, 2018. 339 p.

2019

9. GIS térképekből egy történeti animáció. A vasúti közlekedés Magyarországon (1914–1915) Kutatási adat. (2019) <http://gistory.hu/g/hu/gistory/gismaps>

2020

10. Demeter Gábor – Németh Gábor – Szulovszky János – Bottlik Zsolt – Frisnyák Zsuzsa – Nagy Béla – Beluszky Pál – Radics Zsolt – Nagy Mariann – Jakobi Ákos et al. (szerk.): *Kisatlasz a dualizmuskori Magyarország regionális társadalmi-gazdasági folyamatainak tanulmányozásához (1869-1910) / A Historical Geographical Atlas of Hungary for the regional analysis of socio-economic phenomena (1869-1910).* Budapest–Debrecen, 2020.

CD-ROM

1996

1. Megy a gőzös. Vasúttörténeti, interaktív CD–rom. Bp. 1996.

1999

2. A közlekedés története 1945 után. In. Közlekedés, hírközlés, vízügy – Múlt és jelen. Interaktív CD–rom, 1999. Közlekedéstudományi Intézet Rt. kiadásában

TANULMÁNYOK

1988

1. A kerékpározás kultúrájának kialakulása Magyarországon. In: Czére, Béla (szerk.): *Közlekedési Múzeum Évkönyve* 1. 1988. 321-336.
2. Út, híd és révvámok Magyarországon (1853–1890). In: Czére, Béla (szerk.): *Közlekedési Múzeum Évkönyve* 1. 1988. 241-270.

1989

3. A jelvények mint információhordozók. *Történeti Múzeumi Közlemények* 1987-89. 91-94.
4. Közlekedési vámok Sopronban. *Soproni Szemle* 1989. 3. sz. 272-275.

1990

5. A közlekedési vámok. *Közlekedéstudományi Szemle* 1990. 4. sz. 91-94.
6. Vasutas egyenruhák Magyarországon 1846-1914 között. *Vasúthistória Évkönyv* 1990. 455-468.

1992

7. Az Erdély-üzlet működése Magyarországon. *Századok* 126. évf. 1992. 2. sz. 173-201.

1993

8. Vasutasok kulturális és közművelődési egyesületei. *Vasúthistória Évkönyv* 1993. 275-295.

1994

9. A Magyar Királyi Államvasutak történeti kronológiája 1868-1918 között. In: Árva, Kálmán; Balázs, György; Bayer, József; Bencsik, László; Bór, József; Dr. Csehy, Erzsébet; Dr. Csiba, József; Dr. ; Gyuricza, Gyula; Holcsik, Ferenc; Dr. Horváth, Ferenc; Karádi, Amália; Keller, László; Kiss, Zsanna; Malatinszky, Sándor; Martinovich, István; Dr. Mayer - Mezei, István (szerk.): *MÁV Almanach 1994*. Budapest: MÁV Vezérigazgatóság, 1994. 6-44.
10. Udvari utazások és a vasútüzem. *Vasúthistória Évkönyv* 1994. 357-370.
11. Udvari vonatok, királyi utazások. *Közlekedési Múzeum Évkönyve* 1994. 405-430.

1996

12. A vasúti gyűjtemény. Közlekedési Múzeum Évkönyve X. 141–158. p.
13. Udvari és kormányzati utazások. In. A 150 éves magyar vasút 1846–1996. Bp. 1996. 283–298. p.

1997

14. Egy karrier története (Baross Gábor). In: Frisnyák Zsuzsa (szerk.): *Baross Gábor*. Budapest: Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium (KHVM) – Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara Baross Gábor Vállalkozási Alapítvány, 1997. 10-31.
15. A vasutak. In: Frisnyák Zsuzsa (szerk.): *Baross Gábor*. Budapest: Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium (KHVM) – Budapesti

- Kereskedelmi és Iparkamara Baross Gábor Vállalkozási Alapítvány, 1997. 64-75.
16. Egy életút évszámokban (Baross Gábor). In: Frisnyák Zsuzsa (szerk.): *Baross Gábor*. Budapest: Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium (KHVM) – Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara Baross Gábor Vállalkozási Alapítvány, 1997. 76-116.
 17. Udvari és kormányzati utazások. In: Mezei I. (szerk.): *A 150 éves magyar vasút, 1846-1996*. Budapest: MÁV Vezérigazgatóság, 1997. 283-298.
 18. A vasutasok. In: Mezei I. (szerk.): *A 150 éves magyar vasút, 1846-1996*. Budapest: MÁV Vezérigazgatóság, 1997. 441-478.
 19. „Pokrócz Ádám vasúti kalauz nyájaskodásai”. Vasút a karikatúrában. *Vasúthistoria Évkönyv 1996*. Budapest, 1997. 321-335.

1998

20. A közlekedésügy minisztériuma, 1848-49. *Közlekedéstudományi Szemle* 48. 1998. 7. sz. 249-253.

1999

21. A hazai vasúti közlekedés jellemzői és válsága 1949-1953 között. *Vasúthistoria Évkönyv* 1. 1999. 263-301.
22. Die Rolle des Deutschtums im Verkehr der Hauptstadt. In: Hambuch, Vendel (Hrsg.): *Deutsche in Budapest*. Budapest: Deutscher Kulturverein. 1999. 192-195.

2000

23. A magyarországi vasútépítés és a hadászati érdekek. In: Varga A. József (szerk.): *Haditechnika-történeti és katonaeorvoslás-történeti konferencia*. Budapest, 2000. 97-100.
24. Közlekedési vámkok az Alföldön. In: Frisnyák Sándor (szerk.): *Az Alföld történeti földrajza. A Nyíregyházán 2000. április 18-19-én megtartott tudományos konferencia előadásai*. Nyíregyháza: MTA Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei Tudományos Testülete – Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszék. 2000. 369-376.

2001

25. A közúti közlekedés az 1950-es években. *Közlekedési Múzeum Évkönyve* 13. 2001. 250-280.
26. A MÁV vezérigazgatósága az 1956-os forradalomban. *Vasúthistoria Évkönyv 1999*. 2001. 332-355.

2002

27. Északkelet-Magyarország kocsi- és szekérállománya, 1887. In: Frisnyák Sándor (szerk.): *A Nyírség és a Felső-Tisza-vidék történeti földrajza. A*

Nyíregyházán 2001. október 29-30-án megtartott tudományos konferencia előadásai. Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszék, 2002. 239-246.

28. Szekerezés a vasutakhoz. A magyarországi vasútállomások vonzáskörzetei, 1895. In: Veres László – Viga Gyula (szerk.): *Herman Ottó Múzeum évkönyve* XLI. Miskolc: Herman Ottó Múzeum, 2002. 147-169.

2003

29. A közúti áruszállítás infrastruktúrája Magyarországon 1895-ben. In: Frisnyák Sándor – Gál András (szerk.): *Szerencs és a Zempléni-hegység: a Szerencsen 2003. május 16-17-én megtartott tudományos konferencia előadásai.* Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszék, 2003. 259-271.
30. A közúti jármű-számlálások forráselemezési kérdései. In: Frisnyák Zsuzsa – Katona András (szerk.): *Közlekedés a Kárpát-medencében: Újabb kutatási eredmények.* Budapest: Közlekedési Múzeum, 2003. 61-68.
31. A magyarországi vasútállomások áruforgalmi jellemzői a 19. század végén. *Közlekedési Múzeum Évkönyve* 13. 2003. 305-320.
32. Bebrits Lajos. In: Szentpéteri József (szerk.): *Szürke eminenciások a magyar történelemben.* Budapest: Kossuth Kiadó, 2003. 190-191.
33. Die Telegrafie. In: Sipos András – Csendes Péter (szerk.): *Budapest und Wien. Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert.* Budapest: Budapest Főváros Levéltára, 2003. 185-196.
34. Magyarország kocsis- és szekérállománya, 1889. *Herman Ottó Múzeum Évkönyve* 42. 2003. 359-386.
35. Nyíregyháza vasúti áruforgalma a dualizmus korában. In: Frisnyák Sándor (szerk.): *Nyíregyháza: előadások a város újratelepítésének 250. évfordulóján.* Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszék, 2003. 149-158.
36. Städtischer Verkehr. In: Sipos András – Csendes Péter (szerk.): *Budapest und Wien. Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert.* Budapest: Budapest Főváros Levéltára, 2003. 115-120.
37. Verkehrslinien und räumliche Struktur Budapests. In: Sipos András – Csendes Péter (szerk.): *Budapest und Wien. Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert.* Budapest: Budapest Főváros Levéltára, 2003. 109-114.
38. Az ÁVH és a vasúti kémelhárítók, 1953. *Vasúthistoria Évkönyv* 1. 2003. 253-269.

2004

39. Levél a történeti muzeológiáról. In: Ihász J. – Pintér X. (szerk.): *Történeti Muzeológiai Szemle. 4. A Magyar Múzeumi Történész Társulat Évkönyve.* Budapest: Magyar Múzeumi Történész Társulat, 2004. 115-116.

2005

40. A távközlés Budapest életében. In: Csendes P. – Sipos A. (szerk.): *Bécs – Budapest: Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században*. Budapest – Wien: Budapest Főváros Levéltára – Wiener Stadt- und Landesarchiv, 2005. 205-216.
41. A városi közlekedés eszközei Budapesten. In: Csendes P. – Sipos A. (szerk.): *Bécs – Budapest: Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században*. Budapest – Wien: Budapest Főváros Levéltára – Wiener Stadt- und Landesarchiv, 2005. 125-129.
42. Közlekedési folyosók és városi térszerkezet Budapesten. In: Csendes P. – Sipos A. (szerk.): *Bécs – Budapest: Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században*. Budapest – Wien: Budapest Főváros Levéltára – Wiener Stadt- und Landesarchiv, 2005. 119-124.
43. Magyarország Európa közlekedési térszerkezetében. *Közlekedési Múzeum Évkönyve* 1. 2005. 170-195.

2006

44. A Délvidék árutermelő kistérségei és a vasúthasználat területi sajátosságai (1895). In: Kókai Sándor (szerk.): *A Délvidék történeti földrajza*. Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola, 2006. 45-54.

2007

45. A magyarországi cukorgyárak vonzáskörzetei a 19. század végén. In: Frisnyák Sándor; Gál András (szerk.): *Szerencs, Dél-Zemplén központja. A IV. Tájföldrajzi Konferencia előadásai*. Nyíregyháza – Szerencs: Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézet – Hajdúböszörményi Boeckai István Gimnázium, 2007. 511-520.
46. A telefon térbeli terjedése Budapesten (1881-1912). *Urbs. Magyar Várostörténeti Évkönyv* (2007) 2: 1. 13-38.

2008

47. A közlekedés térbeli hatásai a Bodrogtóban. In: Tuba Z. – Frisnyák Sándor (szerk.): *Bodrogtó: a magyarországi Bodrogtó tájmonográfiája*. Sárospatak – Gödöllő: Lorántffy Zsuzsanna Szellemében Alapítvány, 2008. 283-292.
48. A távolsági áruszállítás és az alföldi települések a 19. század végén. *Tisicum. Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Múzeumok Évkönyve* 1. 2008. 289-295.
49. Az alföldi települések kereskedelmi erőtere. In: Novák, László Ferenc (szerk.): *Tradicionális kereskedelem és migráció az Alföldön*. Nagykőrös: Pest Megyei Múzeumok Igazgatósága, 2008. 79-88.

2009

50. Az árutermelés térbeli jellemzői a 19. század végi Magyarországon. In: Frisnyák Sándor – Gál András (szerk.): *A Kárpát-medence környezetgazdálkodása. Az V. Tájé földrajzi Konferencia előadásai. Dolgozatok Prof. dr. Marosi Sándor akadémikus, a Magyar Földrajzi Társaság tiszteletbeli elnöke 80. születésnapjára.* Szerencs – Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézet – Bocskai István Gimnázium és Közgazdasági Szakközépiskola, 2009. 139-146.

2010

51. A telefon nélküli élet. Telefonhasználat a Kádár-korszakban. In: Á. Varga László (szerk.): *Urbs. Magyar várostörténeti évkönyv V.* Budapest: Budapest Főváros Levéltára, 2010. 291-310.
52. Budapest Európa közlekedési és kommunikációs térszerkezetében. In: Barta Gy. – Keresztély K. – Sipos A. (szerk.): *A „világváros” Budapest két századfordulón.* Budapest: Napvilág Kiadó, 2010. 169-207.
53. Vasút és a paraszti polgárosodás. In: Flórián Mária (szerk.): *Életmód, szemléletmód és a módi változása a parasztság körében a 19-20. század fordulóján.* Budapest: MTA Néprajzi Kutatóintézet, 2010. 81-108.

2011

54. A nagytávolságú alföldi áruszállítás térbeli jellemzői (1858–1880). In: Frisnyák Sándor – Gál András (szerk.): *Kárpát-medence: Tájak, népek, tevékenységek. Földrajzi tanulmányok.* Szerencs – Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézet – Bocskai István Katolikus Gimnázium, 2011. 111-120.
55. A vasút és a térbeli mobilizáció jellemzői a 19. században. In: Gecsényi Lajos – Izsák Lajos (szerk.): *Magyar történettudomány az ezredfordulón: Glatz Ferenc 70. születésnapjára.* Budapest: MTA Társadalomkutató Központ – ELTE Eötvös Kiadó, 2011. 195-204.

2012

56. A vasút fénykora. Az ipari forradalom csúcspontja Magyarországon. In: Vámos Imre (szerk.): *A magyar ipari és technológiai forradalom III.* Budapest: Magyar Fiatalok Határok Nélkül Alapítvány, 2012. 101-109.
57. A zempléni települések fejlődése és a vasutak. In: Frisnyák Sándor – Gál András (szerk.): *Tokaj-hegyaljai borvidék: Hazánk első történeti tája.* Szerencs – Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézet – Hajdúböszörményi Bocskai István Gimnázium, 2012. 257-262.
58. Baross Gábor élete és munkássága. In: Bujna Kálmán – Frisnyák Zsuzsa –

Horváth Lajos – Keszmann János – Kun Dezső – Mihály Zsolt – Nagy Erika – Opauszki István – Udvarhelyi Dénes – Unyi Béla: *125 éves a vasúti tisztképzés 1887-2012*. Budapest: MÁV Zrt., 2012. 9-44.

2013

59. A kisforgalmú vasútvonalak bezárása a Kádár-korszakban. *Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum Évkönyve* 2. 95-109.
60. A vasút hatása a községek fejlődésére az első világháború előtt. In: Frisnyák Sándor – Gál András (szerk.): *Kárpát-medence: természet, társadalom, gazdaság*. Szerencs – Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézet – Hajdúböszörményi Bocskai István Gimnázium, 2013. 267-276.
61. A vasút hatása a magyarországi városokra. *Korall: Társadalomtörténeti folyóirat* 2013. 14: 52. 5-20.
62. Az alföldi városok kereskedelmi kapcsolatai a 19. század végén. In: Kókai Sándor (szerk.): *Tanulmánykötet Dr. Dobány Zoltán főiskolai docens 60. születésnapjára*. Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézet, 2013. 113-124.
63. Az utak forgalma Borsodban a 19. század végén. *Történeti Földrajzi Közlemények* 2013: 1-2. 48-55.
64. Railway Heritage Protection Policy in Hungary. In: Roth, Ralf – Jacolin, Henry (ed.): *Eastern European Railways in Transition: Nineteenth to Twenty-first Centuries*. Farnham,; Ashgate, 2013. 343-354.
65. The Centrally Planned Economy and Railways in Hungary. In: Roth, Ralf – Jacolin, Henry (ed.): *Eastern European Railways in Transition: Nineteenth to Twenty-first Centuries*. Farnham,; Ashgate, 2013. 171-182.

2014

66. A vasúti ábrázolások forrásértéke (1854-1890). *Tanulmányok Budapest Múltjából* 39. 2014. 145-158.

2015

67. A Közlekedési Múzeum története. *Múzeumcafé – A Múzeumok Magazinja*. 9: 47. 36-40.
68. Anomy and the public transportation of Budapest: The effects of hyperinflation, 1945–1946. *Remembrance and Solidarity: Studies in 20th Century European History* 4. 2015. 91-108.

2016

69. A magyar állam közlekedés-beruházási politikája. In: Hamarné, Szabó Mária (szerk.): *Közlekedésfejlesztés Magyarországon*. Budapest: Palatia Kiadó, 2016. 11-21.

70. A politika csapdájában – közlekedés a szocialista Magyarországon. In: Horváth Csaba Sándor – Imre Lászlóné – Majdán, János – Varga, Gábor (szerk.): *Ezerarcú vasút: vasút – történet – írás*. Budapest–Pécs: Virágmandula Kft. – Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány, 2016. 41-52.
71. A rémhírek térbeli terjedése és következményei: Az autósok üldözése 1914 augusztusában. In: Z. Karvalics László (szerk.): *Az első világháború információtörténetéhez*. Budapest: Gondolat Kiadó, 2016. 276-293.
72. Időzavarban: a vasút és a helyi idő. In: Fónagy Zoltán (szerk.): „*Atyám megkívánta a pontosságot*”. *Ember és idő viszonya a történelemben*. Budapest, Magyar Történeti Társulat – MTA BTK Történettudományi Intézete, 2016. 123-132.
73. Kapaszzkodó hajózás a Dunán: Ismeretlen fényképek a gombosi átkelésről. In: Sikos T. Tamás – Tiner Tamás (szerk.): *Tájak, régiók, települések térben és időben : tanulmánykötet Beluszky Pál 80. születésnapjára*. Budapest: Dialóg Campus Kiadó, 2016. 77-84.
74. Magyarország települései és a vasúthálózat közötti térkapcsolatok (1901). In: Pap József – Tóth Árpád – Valuch Tibor (szerk.): *Vidéki élet és vidéki társadalom Magyarországon*. Budapest: Hajnal István Kör Társadalomtörténeti Egyesület, 2016. 254-265.
75. Utazás vonattal. A személyforgalom jellemzői a 19. század végén. *Történeti Földrajzi Közlemények* 4. évf. 2016. 1. sz. 170-178.

2017

76. A Főúri utazások, úti kalandok kiállítás. In: Kardos Laura (szerk.): *A Helikon Kastély és kiállításai*. Keszthely: Helikon Kastélymúzeum, 2017. 85-95.
77. Kéjutazók és zarándokvonatok. A vasúthasználat kultúrája és szokásai a 19. században. In: Barna Gábor – Gyöngyössy Orsolya (szerk.): *Különvonaton. A vasút szerepe a vallási életben és a turizmusban*. Szeged: SZTE BTK Néprajzi és Kulturális Antropológiai Tanszék – MTA-SZTE Vallási Kultúrakutató Csoport, 2017. 11-26.
78. Közlekedéspolitika a szocializmusban: Tények és tévedések. In: Hamarné Szabó Mária (szerk.): *Közlekedésfejlesztés Magyarországon*. Budapest: Magyar Mérnöki Kamara. 2017. 20-25.

2018

79. A kolera térbeli terjedése és a közlekedés (1872-1914). *Közlekedés- és Technikatörténeti Szemle* 2018. 1. sz. 39-62.
80. Statisztikai adatelemzés és térinformatika a közlekedéstörténeti kutatásokban. In: Forrai Judit – Pók Andrea (szerk.): *Statisztika a tudományok, a technika és az orvoslás körében*. Budapest: Magyar Természettudományi Társulat, 2018. 122-130.
81. Térinformatika és vasúttörténet. Magyarország vasúti alaptérképe (1846-

- 1916). In: Horváth Csaba Sándor – Imre Lászlóné – Majdán János – Varga Gábor (szerk.): *Ezerarcú vasút II. Fókuszban a vasúti építészet*. Pécs: Virágmandula Kft. 2018. 462. 257-264.
82. Utazás télen. A közlekedés téli infrastruktúrájának kialakulása Magyarországon. *Történeti Muzeológiai Szemle* 16. 2018. 55-56.

2019

83. A tér és az idő a menetrendekben. In: Tamás Edit – Kókai Sándor (szerk.): *Kárpát-Pannon térség: tájak, népek, tevékenységek. Tanulmányok Frisnyák Sándor professzor 85. születésnapjára*. Nyíregyháza–Sárospatak, Magyar Nemzeti Múzeum Rákóczi Múzeuma, 2019. 163-172.
84. From GIS-Maps to a historical Animation. Railway Transport in Hungary (1914–1915) Kutatási adat. (2019) www.gistory.hu/...
85. 2019 Közlekedési beruházás-politika a szocialista Magyarországon. In: Horváth Gábor – Gaál Bertalan – Horváth Balázs (szerk.): *Közlekedéstudományi Konferencia Győr 2019 Conference on Transport Sciences: Alternatív-Autonóm-Kooperatív-Komparatív Mobilitás* (Tanulmánykötet). Győr: Széchenyi István Egyetem, 2019. CD_Frisnyak
86. Közlekedési beruházás-politika a szocialista Magyarországon. In: Horváth Gábor – Gaál Bertalan – Horváth Balázs (szerk.): *Közlekedéstudományi Konferencia Győr 2019 Conference on Transport Sciences: Alternatív-Autonóm-Kooperatív-Komparatív Mobilitás*. (Absztrakt kötet) Győr: Széchenyi István Egyetem, 2019. 98.
87. Raumlische Mobilisierung: Merkmale der Eisenbahnnutzung im Ungarn des 19. Jahrhunderts. In: Tamáska, Máté – Hardt, Matthias – Heinrich-Tamáska, Orsolya – Schenk, Winfried (Hrsg.): *Orte und Landschaften der Mobilität*. Bonn: Siedlungsforschung – ARKUM, 2019. 219-236.

2020

88. Zur Mobilitätsgeschichte von Budapest und ihrer Interaktion mit der Stadtentwicklung. In: Tamáska, Máté – Rief Vernay, Barbara (Hrsg.): *Wien – Budapest: Stadträume des 20. Jahrhunderts im Vergleich*. Wien: Praesens Verlag, 2020. 239-254.

2021

89. A közlekedési infrastruktúra és a hadügyi érdekek (1867 – 1914) *Történeti Földrajzi Közlemények* 9. évf. 3. sz. 79-90.
90. Közlekedési vámok az Alföldön. In: Frisnyák Zsuzsa: *Közlekedéstörténeti tanulmányok*. Történeti Földrajzi Közlemények, 2021. Különszám. (főszerk.: Kókai Sándor, szerkesztette: Szulovszky János), Nyíregyháza, 2021. 7–16.
91. Északkelet-Magyarország kocsi- és szekérállománya, 1887. In: Frisnyák Zsuzsa: *Közlekedéstörténeti tanulmányok*. Történeti Földrajzi Közlemények,

2021. Különszám. (főszerk.: Kókai Sándor, szerkesztette: Szulovszky János), Nyíregyháza, 2021. 17–24.
92. A magyarországi vasútállomások jellemzői, 1895. In: Frisnyák Zsuzsa: *Közlekedéstörténeti tanulmányok*. Történeti Földrajzi Közlemények, 2021. Különszám. (főszerk.: Kókai Sándor, szerkesztette: Szulovszky János), Nyíregyháza, 2021. 25–34.
93. Nyíregyháza vasúti forgalma a dualizmus korában. In: Frisnyák Zsuzsa: *Közlekedéstörténeti tanulmányok*. Történeti Földrajzi Közlemények, 2021. Különszám. (főszerk.: Kókai Sándor, szerkesztette: Szulovszky János), Nyíregyháza, 2021. 35–42.
94. A közúti áruszállítás infrastruktúrája Magyarországon, 1895. In: Frisnyák Zsuzsa: *Közlekedéstörténeti tanulmányok*. Történeti Földrajzi Közlemények, 2021. Különszám. (főszerk.: Kókai Sándor, szerkesztette: Szulovszky János), Nyíregyháza, 2021. 43–54.
95. A Délvidék árutermelő kistérségei és a vasúthálózat területi sajátosságai (1893) In: Frisnyák Zsuzsa: *Közlekedéstörténeti tanulmányok*. Történeti Földrajzi Közlemények, 2021. Különszám. (főszerk.: Kókai Sándor, szerkesztette: Szulovszky János), Nyíregyháza, 2021. 55–63.
96. A magyarországi cukorgyárak vonzáskörzetei a 19. század végén. In: Frisnyák Zsuzsa: *Közlekedéstörténeti tanulmányok*. Történeti Földrajzi Közlemények, 2021. Különszám. (főszerk.: Kókai Sándor, szerkesztette: Szulovszky János), Nyíregyháza, 2021. 65–71.
97. A közlekedés térbeli hatása a Bodroghözben In: Frisnyák Zsuzsa: *Közlekedéstörténeti tanulmányok*. Történeti Földrajzi Közlemények, 2021. Különszám. (főszerk.: Kókai Sándor, szerkesztette: Szulovszky János), Nyíregyháza, 2021. 73–81.
98. Az árutermelés térbeli jellemzői a 19. század végi Magyarországon. In: Frisnyák Zsuzsa: *Közlekedéstörténeti tanulmányok*. Történeti Földrajzi Közlemények, 2021. Különszám. (főszerk.: Kókai Sándor, szerkesztette: Szulovszky János), Nyíregyháza, 2021. 83–90.
99. Budapest Európa közlekedési és kommunikációs térszerkezetében a 19. század végén. In: Frisnyák Zsuzsa: *Közlekedéstörténeti tanulmányok*. Történeti Földrajzi Közlemények, 2021. Különszám. (főszerk.: Kókai Sándor, szerkesztette: Szulovszky János), Nyíregyháza, 2021. 91–132.
100. A nagytávolságú alföldi áruszállítás térbeli jellemzői (1858-1880) In: Frisnyák Zsuzsa: *Közlekedéstörténeti tanulmányok*. Történeti Földrajzi Közlemények, 2021. Különszám. (főszerk.: Kókai Sándor, szerkesztette: Szulovszky János), Nyíregyháza, 2021. 133–141.
101. A zempléni települések fejlődése és a vasutak. In: Frisnyák Zsuzsa: *Közlekedéstörténeti tanulmányok*. Történeti Földrajzi Közlemények, 2021. Különszám. (főszerk.: Kókai Sándor, szerkesztette: Szulovszky János),

- Nyíregyháza, 2021. 143–148.
102. Az utak forgalma Borsodban a 19. század végén In: Frisnyák Zsuzsa: *Közlekedéstörténeti tanulmányok*. Történeti Földrajzi Közlemények, 2021. Különszám. (főszerk.: Kókai Sándor, szerkesztette: Szulovszky János), Nyíregyháza, 2021. 149–155.
103. A vasút hatása a községek fejlődésére az első világháború előtt. In: Frisnyák Zsuzsa: *Közlekedéstörténeti tanulmányok*. Történeti Földrajzi Közlemények, 2021. Különszám. (főszerk.: Kókai Sándor, szerkesztette: Szulovszky János), Nyíregyháza, 2021. 157–166.
104. Az alföldi városok kereskedelmi kapcsolatai a 19. század végén. In: Frisnyák Zsuzsa: *Közlekedéstörténeti tanulmányok*. Történeti Földrajzi Közlemények, 2021. Különszám. (főszerk.: Kókai Sándor, szerkesztette: Szulovszky János), Nyíregyháza, 2021. 167–177.
105. Kapaszkodó hajózás a Dunán. Ismeretlen fényképek a gombosi átkelésről. In: Frisnyák Zsuzsa: *Közlekedéstörténeti tanulmányok*. Történeti Földrajzi Közlemények, 2021. Különszám. (főszerk.: Kókai Sándor, szerkesztette: Szulovszky János), Nyíregyháza, 2021. 179–186.
106. A tér és az idő a menetrendben. In: Frisnyák Zsuzsa: *Közlekedéstörténeti tanulmányok*. Történeti Földrajzi Közlemények, 2021. Különszám. (főszerk.: Kókai Sándor, szerkesztette: Szulovszky János), Nyíregyháza, 2021. 187–196.
107. A közlekedési infrastruktúra és a hadügyi érdekek (1867-1914) In: Frisnyák Zsuzsa: *Közlekedéstörténeti tanulmányok*. Történeti Földrajzi Közlemények, 2021. Különszám. (főszerk.: Kókai Sándor, szerkesztette: Szulovszky János), Nyíregyháza, 2021. 197–207.

SZÓCIKKEK

1992

Szócikkek a Csárdi János (szerk.): Vasúti Lexikon 2. kötetében (Budapest. 1992.)

1994

Közlekedéstörténeti szócikkek Glatz Ferenc (szerk.): A magyarok krónikája c. kötetben

2004

1. Közlekedéstudomány. In: Kollega Tarsoly István (szerk.): Révai Új Lexikona. XIII. kötet L–Mag. Szekszárd: Babits Kiadó, 2004. 733-734.
2. Közúti közlekedés. In: Kollega Tarsoly István (szerk.): Révai Új Lexikona. XIII. kötet L–Mag. Szekszárd: Babits Kiadó, 2004. 747.

2009

3. Egy képzeletbeli utazás a vaspályán. In: Mezei István (szerk.): A magyar vasút krónikája a 19. században. Budapest: MÁV Zrt. 2009. 26.
4. Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről. In: Mezei, I (szerk.): A magyar vasút krónikája a 19. században. Budapest: MÁV Zrt. 2009. 68.
5. Mostoha munkakörülmények a vasútépítésekben. In: Mezei, I (szerk.): A magyar vasút krónikája a 19. században. Budapest: MÁV Zrt. 2009. 118. (szócikk)
6. Egy kétségbeesett ötlet: lóvasutat Nagykálló és Nyíregyháza között. In: Mezei, I (szerk.): A magyar vasút krónikája a 19. században. Budapest: MÁV Zrt. 2009. 119.
7. Hogyan épüljenek a vasutak? In: Mezei, I (szerk.): A magyar vasút krónikája a 19. században. Budapest: MÁV Zrt. 2009. 128.
8. A kiegyezés és a vasutak. In: Mezei, I (szerk.): A magyar vasút krónikája a 19. században. Budapest: MÁV Zrt. 2009. 130.
9. A magyar betyárok garázdálkodása a vasúton. In: Mezei, I (szerk.): A magyar vasút krónikája a 19. században. Budapest: MÁV Zrt. 2009. 137.
10. Kötelező lesz a személykocsik fűtése. In: Mezei, I (szerk.): A magyar vasút krónikája a 19. században. Budapest: MÁV Zrt. 2009. 161.
11. Predeal vagy Orsova? In: Mezei, I (szerk.): A magyar vasút krónikája a 19. században. Budapest: MÁV Zrt. 2009. 178.
12. Vasúti összeköttetések Magyarország és Galícia között. In: Mezei, I (szerk.): A magyar vasút krónikája a 19. században. Budapest: MÁV Zrt. 2009. 178.
13. Utasok panasza. In: Mezei, I (szerk.): A magyar vasút krónikája a 19. században. Budapest: MÁV Zrt. 2009. 180.
14. Megbízhatatlan vasutasok. In: Mezei, I (szerk.): A magyar vasút krónikája a 19. században. Budapest: MÁV Zrt. 2009. 201.
15. A MÁV első udvari vonata. In: Mezei, I (szerk.): A magyar vasút krónikája a 19. században. Budapest: MÁV Zrt. 2009. 241.
16. Hadimenetrendek készülnek. In: Mezei, I (szerk.): A magyar vasút krónikája a 19. században. Budapest: MÁV Zrt. 2009. 257.
17. A zónadíjszabás. In: Mezei, I (szerk.): A magyar vasút krónikája a 19. században. Budapest: MÁV Zrt. 2009. 283.
18. Egy kisvárosi vasútállomás hétköznapjai. In: Mezei, I (szerk.): A magyar vasút krónikája a 19. században. Budapest: MÁV Zrt. 2009. 292.
19. Új árudíjszabás, mint gazdaságpolitikai eszköz. In: Mezei, I (szerk.): A magyar vasút krónikája a 19. században. Budapest: MÁV Zrt. 2009. 294
20. A vasutak államosítása. In: Mezei, I (szerk.): A magyar vasút krónikája a 19. században. Budapest: MÁV Zrt. 2009. 297
21. Az időzónák és a vasutak. In: Mezei, I (szerk.): A magyar vasút krónikája a 19. században. Budapest: MÁV Zrt. 2009. 300

22. Mi a különbség a magyar és az amerikai vasutak között? In: Mezei, I (szerk.): A magyar vasút krónikája a 19. században. Budapest: MÁV Zrt. 2009. 328
23. A millenniumi udvari vonat. In: Mezei, I (szerk.): A magyar vasút krónikája a 19. században. Budapest: MÁV Zrt. 2009. 332.
24. Utazás az európai nagyvárosokba. In: Mezei, I (szerk.): A magyar vasút krónikája a 19. században. Budapest: MÁV Zrt. 2009. 371.
25. A Balaton lecsapolása és a vasút. In: Mezei I. (szerk.): *A magyar vasút krónikája a 19. században*. Budapest: MÁV Zrt., 2009. 110.
26. Kövezetvám. In: Frisnyák Sándor – Gál András – Horváth Gergely (szerk.): *A Zempléni-hegység földrajzi lexikona*. Szerencs – Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézet – Bocskai István Gimnázium és Közgazdasági Szakközépiskola, 2009. 178.
27. Közúthálózat kialakulása. In: Frisnyák Sándor – Gál András – Horváth Gergely (szerk.): *A Zempléni-hegység földrajzi lexikona*. Szerencs – Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézet – Bocskai István Gimnázium és Közgazdasági Szakközépiskola, 2009. 180-182.
28. Közúti forgalom kezdetei. In: Frisnyák Sándor – Gál András – Horváth Gergely (szerk.): *A Zempléni-hegység földrajzi lexikona*. Szerencs – Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézet – Bocskai István Gimnázium és Közgazdasági Szakközépiskola, 2009. 182-183.
29. Sárospataki hidak. In: Frisnyák Sándor – Gál András – Horváth Gergely (szerk.): *A Zempléni-hegység földrajzi lexikona*. Szerencs – Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézet – Bocskai István Gimnázium és Közgazdasági Szakközépiskola, 2009. 273.
30. Tokaji hidak. In: Frisnyák Sándor – Gál András – Horváth Gergely (szerk.): *A Zempléni-hegység földrajzi lexikona*. Szerencs – Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézet – Bocskai István Gimnázium és Közgazdasági Szakközépiskola, 2009. 338-339.
31. Tokaji rév. In: Frisnyák Sándor – Gál András – Horváth Gergely (szerk.): *A Zempléni-hegység földrajzi lexikona*. Szerencs – Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézet – Bocskai István Gimnázium és Közgazdasági Szakközépiskola, 2009. 339-340.
32. Vasútvonalak építése. In: Frisnyák Sándor – Gál András – Horváth Gergely (szerk.): *A Zempléni-hegység földrajzi lexikona*. Szerencs – Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézet – Bocskai István Gimnázium és Közgazdasági Szakközépiskola, 2009. 365.
33. Vízi közlekedés és szállítás. In: Frisnyák Sándor – Gál András – Horváth Gergely (szerk.): *A Zempléni-hegység földrajzi lexikona*. Szerencs – Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézet – Bocskai István Gimnázium és Közgazdasági Szakközépiskola, 2009. 376.

ISMERETTERJESZTŐ CIKKEK

1987

1. A Tisza-szabályozás és kára. *História*, 9. 1987. 2 sz. 13-14.
2. Még a troli is 70-es. *História*, 9. 1987. 5-6. sz. 31-32.

1988

3. Királyi kocsik. *Múzsák. Múzeumi magazin*. 1988. 4. sz. 40-41.

1989

4. A vasparipa nyergében. *Múzsák. Múzeumi magazin*. 1989: 2. 28-30.
5. Órákat igazítani. A vasúti időről *Múzsák. Múzeumi magazin*. 1989. 1. 28-30.
6. A reform lényege (A zónatarifáról) *Élet és Tudomány* 1989. 31. sz. 963-964.

1990

7. Vasúti egyenruhák. *Múzsák. Múzeumi magazin*. 1990. 3. sz. 28-30.
8. Pályavendéglők. *Múzsák. Múzeumi magazin* 1990. 4. sz. 28-30. p.

1991

9. A vasminiszter. *Múzsák. Múzeumi magazin*. 1991. 1. sz. 14-16.
10. Hadirepülőök. *Múzsák. Múzeumi magazin* 1991. 2. sz. 41-43.

1992

11. A női kerékpározás hőskora. *História* 14. 1992. 2. sz. 14-16.
12. Kiállítás a vasminiszterről. *História*, 14. 1992. 9. sz. 35-36. p.
13. Baross Gábor. Évfordulóink a műszaki és a természettudományokban 1992. 83-85. p.
14. Kormányzói utazások. *Múzsák*, 1992. 1. sz. 22-24. p.
15. Kolumbusz. *Múzsák* 1992. 2. sz. 14-16. p.
16. Kabát és hídvám. *Múzsák*, 1992. 3. sz. 16-17. p.
17. Baross Gábor a közlekedési infrastruktúra fejlesztéséért. In. A vasminiszter. Baross Gábor emlékezete. Posta Oktatási Központ, 1992. 7-11. p.
18. Anekdoták, karikatúrák a vasminiszterről. In. A vasminiszter. Baross Gábor emlékezete. Posta Oktatási Központ, 1992. 45-63. p.
19. A vasminiszter. Bp. 1992. 16 p.

1993

20. Vasúti egyletek. *Vasút Világa*, 1994. ápr.
21. Vonatfűtés. *História*, 15. 1993. 5-6. sz. 32-33.

1994

22. Közlekedés a századfordulón. *História*, 16. 1994. 5-6. sz. 42-44. p.

23. Udvari utazások *História*, 16. 1994. 7. sz. 33–34. p.
24. Frisnyák Zsuzsa – Kerkápoly Endre – Gazda István beszélgetése. Boldog Békeidők. Tájak–korok Múzeumok Egyesület kiad. 1994. 23–28. p.
25. Étkezés az udvari utazások idején. In. Királyi vonatok – udvari utazások. 1994. 6–8. p.
26. Királyi vonatok, udvari utazások. Kiállítási katalógus. 1994. 18–51. p.

1996

27. Megy a gőzös... *História* 18. 1996. 5-6. 46-48.
28. 150 éves a magyar vasút. Kiállítás a Közlekedési Múzeumban. *História*, 18. 1996. 8. sz. 34. p.
29. Vezérigazgató és miniszter. Csanádi György. *História* 18. 1996.9-10.sz.52.p.

1997

30. Úttörővasút a Széchenyi hegyen. *História*, 19. 1997. 5-6. sz. 58-59.
31. Kapcsold az ötödik sebességet... (Autózás a 70-es években). *História*, 19. 1997. 9-10. sz. 47-49.

1999

32. „Utazás a Balaton körül”. *História*, 21. 1999. 5-6. sz. 39-42.
33. Balatoni közállapotok, 1956. *História*, 21. 1999. 5-6. sz. 57-59. p.

2000

34. Negyvenegy kérdés. *História*, 22. 2000. 3. sz. 28-29.
35. Motorizáció a századfordulón. *História*, 22. 2000. 9-10. sz. 28-31.

2001

36. Árvizek, szabályozások: kronológia. *História*, 23. 2001. 2. sz. 16-22.
37. A villamos. *História*, 23. 2001. 5-6. sz. 47-50.

2002

38. A vasúti kémelhárítók. *História*, 24. 2002. 9-10. 48-50.

2005

39. A ló a közlekedésben. *História*, 27. 2005. 1-2. sz. 54-58.

2008

40. Munka, üzlet, fecsegés – távbeszélőn A telefon terjedése Magyarországon, 1881-1912. *História*, 30. 2008. 8. sz. 22, 24-25.

2015

41. Az automobilizmus kezdetei Magyarországon. In: Virág Zsolt (szerk.): *Keszthelyi Fesztetics-kastély: Kastélytörténet – kiállításvezető – érdekességek*. Keszthely: Várkastély Kiadó, 2015.329-335.

42. Utazás a 19. században.: Járművek, szokások, kalandok. In: Virág Zsolt (szerk.): *Keszthelyi Festetics-kastély: Kastélytörténet – kiállításvezető – érdekességek*. Keszthely: Várkastély Kiadó, 2015. 337-353.
43. The Beginnings of Automobilitism in Hungary. In: Virág Zsolt (szerk.): *Keszthelyi Festetics-kastély: Kastélytörténet – kiállításvezető – érdekességek*. Keszthely: Várkastély Kiadó, 2015. 509-511.
44. Die Anfänge des Automobilitismus. In: Virág, Zsolt (szerk.): *Keszthelyi Festetics-kastély. Kastélytörténet – kiállításvezető – érdekességek*. Keszthely: Várkastély Kiadó, 2015. 569-572.

2018

45. A vasúti közlekedés fénykora. / Railway in its heyday. In: Frisnyák Zsuzsa (szerk.): *Volt egyszer egy vasút II. A Magyar Államvasutak 150 évének képes története*. Budapest: Indóház Kiadó, 2018. 9–94.
46. Két háború között. / The Interwar period. In: Frisnyák Zsuzsa (szerk.): *Volt egyszer egy vasút II. A Magyar Államvasutak 150 évének képes története*. Budapest: Indóház Kiadó, 2018. 95–130.
47. A szocialista vasút. / The socialist railway. In: Frisnyák Zsuzsa (szerk.): *Volt egyszer egy vasút II. A Magyar Államvasutak 150 évének képes története*. Budapest: Indóház Kiadó, 2018. 143-187.
48. A rendszerváltás után: alkalmazkodás a piachoz. / Following the political changes: adapting to the market. In: Frisnyák Zsuzsa (szerk.): *Volt egyszer egy vasút II. A Magyar Államvasutak 150 évének képes története*. Budapest: Indóház Kiadó, 2018. 235-237.

2019

49. Harc a Dunáért: A dunai hajózás a 19-20. században. *Újkor.hu – A velünk élő történelem*. <http://ujkor.hu/content/harc-dunaert-dunai-hajozas-19-20-szazadban>. 2019. (Ismeretterjesztő)

RECENZÍÓ

2003

1. Közlekedés a Kárpát-medencében. *Magyar Múzeumok / Hungarian Museums* 2003: 3. 59-60. (rec)

2017

2. Hídvégi János – Négyesi Pál: A tricikkel kezdődött. *Könyvguru*, 2017: 2. [http://konyv.guru/tortenelemszemlelo-mozgasban-a-posta/\(recenzió\)](http://konyv.guru/tortenelemszemlelo-mozgasban-a-posta/(recenzió))

2018

3. Pál István-Szabó Csaba: A budapesti közlekedés fejlesztése a politika napirendjén 1957-1990. *Századok* 152: 2018. 2. sz. 473-474.

KÖNYVISMERTETÉS

VERESEGYHÁZI BÉLA:

A TISZAFÜREDI ÉS AZ ABÁDSZALÓKI ÉLETKAMRÁK A 16. SZÁZADBAN

Tiszafüredi Tanulmányok 10. Kiss Pál Múzeum Tiszafüred.2021. 103.p.

URBÁN SÁNDOR

A tiszafüredi Kiss Pál Múzeum helytörténeti sorozatának ez a kötete több tekintetben is újdonság a sorozat eddigi darabjaihoz képest. Tisztán történeti-földrajzi megközelítésű munka még nincs a sorozatban, de a Közép-Tiszavidékről megjelent Szolnok megyei munkákban sem. Újdonság a témaválasztás szempontjából a korszak is, a 16. század második felének világa, a török hódoltság kora. Ez az időszak még az Alföld vonatkozásában is gyéren kutatott, annak ellenére, hogy a magyar és török források egyre nagyobb mértékben állnak rendelkezésünkre. A hazai történeti földrajzban a tanulmányok, cikkek, kötetek inkább a sokkal biztonságosabb -a 18. századelejétől a 20. századig terjedő- időszakot részesítik előnyben. Káldy-Nagy Gyulának és társainak defter-fordításai azonban mára már olyan hatalmas nyersanyag-mennyiséget (adatokat a termelésről, a népességszámról, a gazdasági-jövedelmi viszonyokról) biztosítanak a korszakot kutatók – akár helytörténészek, akár a nagyobb területek gazdaságtörténetét feldolgozók- számára, melyek alapján már bemutathatóak a gazdasági, társadalmi állapotok.

Ezt a korszakot kutatja -immár alaposabban- a kis kötet szerzője, akinek a korszakot ábrázoló és elemző ilyen irányú, rövidebb lélegzetű írásai már jó öt éve megjelennek a Történeti Földrajzi Közlemények hasábjain is. Írásait jellemzi az a szerkezeti felépítés, amelyet ebben a munkájában is követ: nem hiányozhat a természeti megalapozás (jelen esetben a Tisza és mellékerei, s azok mocsaras vidékének bemutatása, majd az adatok népességföldrajzi elemzése, amelyet a termelés szerkezetének és mennyiségének vizsgálata követ.

A kötet első része tehát a rövid természetföldrajzi ismertetés: a Tisza és mocsárvilágának a táj formakincsére és az ott élők tevékenységére való hatása. A szerző az „életkamra” kifejezést használja mind a címben, mind a kötet soraiban, bár a 16 település egy nagyobb közigazgatási egység, a kissevesi járás része volt. Ez a magyar közigazgatáshoz köthető beosztás azonban azon a tényen bicsaklik meg, hogy a terület a töröké volt. Így azt a magyar szervek majd másfél

évszázadon keresztül csak sok nehézséggel küzdve irányíthatták, amennyiben elérték a területet. A két központ Tiszafüred és Abád körül kialakult egy olyan – elsősorban gazdasági jellegű – kör, amely jórészt a saját önellátásával foglalkozott. Ez magyarázza az életkamra fogalom használatát, amely nem újdonság a magyar földrajzi irodalomban, hiszen már a két világháború között Glaser Lajos, Prinz Gyula, Teleki Pál, Mendöl Tibor is használták és munkáikban éltek vele, míg a szocialista időkben a szakma „elfelejtette”, majd Frisnyák Sándor rehabilitálta és használta több munkájában is. A Frisnyák-tanítvány Veresegyházi Béla úgy véli, hogy a magyar közigazgatási szervezet felbomlásával a hódoltsági területen, ez a fogalom fedi leginkább a valóságot. A két életkamra falvai távol a szolnoki, balaszentmiklósi török váraktól, s az ugyancsak nehezen elérhető, 1596-is magyar kézen lévő egri vártól éveken keresztül maguk intézték dolgaikat. A hivatalos szervekkel az adószedésen keresztül találkoztak, a két fél kóborló fegyveres egységeitől pedig igyekeztek elbújni, vagy ha másként nem ment fizetni életükért.

Az elzárkózást elősegítette a tény, hogy mind Tiszafüred, mind Abád korábbi igen fontos közlekedési funkciója megváltozott, a fő közlekedési utak vagy csak odáig tartottak, vagy elkerülték őket. A sókamarai tevékenység mindkét helyen megszűnt, a hódoltság idejére zsákutcás „fejlődés” jellemezte a két életkamrát, amelyek az őket elválasztó hatalmas mocsárvidéken át vízi közlekedéssel tartották a kapcsolatot egymással.

A kis kötet második részében a szerző a népességet tanulmányozza az elérhető anyagokból: a defterekből és a dézsmajegyzékekből. Viszonylag nagy anyagból meríthet, 7 időkeresztmetszetben vizsgálhatta meg a népesség (családfők) számát, melyből megkísérli megállapítani a nemek arányát is. A nevek vizsgálatával a törzslakos és a jövevény lakosság számát is pontosan meghatározta, így bizonyos következtetéseket levonhatott a migrációra is. Színesíti a kiadványt a települések családfőinek felsorolása is (1548,1556,1571,1576,1583,1591) mely nagy segítség a helytörténeti kutatóknak.

A gazdaság teljesítőkétségének vizsgálata teszi ki a kötet következő részét. A dézsmaadatok alapján kibontakozik előttünk az elszegényedő falvak képe, amit az egyetlen (1591-es) defter adatai alapján akár megcáfolhatnánk is, melyek olyan adókat rónak ki a népességre, amelyek az általános jólétet sugallják. A török adózással kapcsolatos szakirodalomban Szakály Ferenc is megjegyezte már ezt a jelenséget, és Veresegyházi Béla a Nagykunssággal, Újváry Zsuzsanna a Jászkunssággal kapcsolatban is ugyanilyen következtetésekre jut, azaz a török adók tekintet nélkül a népesség teherbírására, jóval nagyobbak, mint a magyar kötelezettségek.

A következő- viszonylag rövid- részben a kialakult életről szól a szerző. Az ilyen munkáknak elkerülhetetlen része az, hogy kis etnográfus szemlélet is megjelenjen bennük, ha teljessé akarja a szerző a képet tenni.

A falvak családfő-neveinek felsorolásáról már volt szó. Hogy a szerző tudatosan törekedett a helytörténeti kutatók segítségére lenni, azt a közép-tiszavidéki kutatásai alapján összegyűjtött és itt közreadott, a Tisza-szabályozás előtt vízrajzi (9-12.oldal) nevek, és a 62-85 oldalakon az összes földrajzi név leírása bizonyítja. A kötetet bőséges helyi szakirodalom, 5 térkép (a korabeli időkből) és 34 fekete-fehér kép fejezi be.

Amint már az előbbieken volt róla szó a helytörténeti kutatás számára igen fontos munka a török kort bemutató nagyobb szintézisek alkotórésze is lehet.

PAP NORBERT:
**MORDORTÓL MOHÁCSIG – A MOHÁCSI CSATATÁJ TÖRTÉNETI
FÖLDRAJZI KUTATÁSA**

MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont, 2020. 350.p.

PÉTER TAMÁS LÁSZLÓ

BEVEZETÉS

Mohács, szinte minden magyar számára, több, mint egy város, több, mint egy település. Sokkal inkább egy fogalom, mely összeforrta egy 1526-os augusztus végi nappal. Augusztus 29-én a seregek felvonultak, megütköztek, a vesztes fél túlélői elmenekültek, míg a győztes sereg ünnepelt. Ez a leírás bármely csatára igaz lehetne a világtörténelemben, azonban magyarként számunkra sokkal többet jelent „Mohács”, mint egy csata. A mohácsi csata egy nemzeti tragédiát, egy sorsfordító pillanatot, a nemzeti kálváriánk talán első igazi állomását jelképezi. Ez a „Mohács” jelentette a Magyar Királyság végét, elvesztett a királyunk, rövidesen kezdetét vette a török hódoltság és „Magyarország” három részre szakadt.

Mint minden sorsfordító eseményt, Mohácsot is legendák veszik körül és beépül a nemzetképünkbe és a nemzettudatunkba. Megannyi kérdés merül fel kezdve az összeesküvés elméletektől, egészen a mítoszokig. Ki és miért akart ott megütközni? Miért nem jelent meg a csatateren Szapolyai János? Kinek állhatott érdekében a király halála? A megválaszolatlan kérdéseket hosszan lehetne sorolni, viszont fontos leszögezni, hogy ezekre a könyv nem fog válaszolni. De nem is ez a célja.

A kötetet kimondottan értékesnek gondolom, hiszen egy történelmi eseményt emel ki a megszokott (történelem)tudományos kontextusából és azt áthelyezi egy másik tudomány területére – földrajz és földtudományok. A szerzők ennek segítségével próbálnak meg választ adni egy történelmi problémára, történelmi kérdésre. Ezt talán nevezhetnénk színesztéziának is, azonban, ha egy adott történelmi problematikát mélyebben szeretnénk vizsgálni viszonylag gyorsan kiderülhet, hogy a két tudomány nagyon mélyen összefügg és nem csak elméleti síkon létezik a történelmi földrajz, mint tudományág.

De miről is szól a könyv röviden? A szerzők, Dr. Pap Norbert vezetésével, arra adnak választ, hogy ez a mézszárlás, a csata, hol zajlott le pontosan továbbá, hogy hol halt meg II. Lajos. Vitaindító kérdések, amelyeknek talán felrható az, hogy az ezzel kapcsolatos kérdéskör mellékes egy ilyen országégést hozó esemény kapcsán. Ezt egyrésztől el is lehetne fogadni, azonban a mellett nem

szabad elmenni, hogy a királyunk és sok ezer katona halt hősi halált a csatában, így az elhunytak iránt is lehet adózni, hogy pontosan megismerjük haláluk és így a csata helyét.

A TÖRTÉNETI FÖLDRAJZI VIZSGÁLATOK SZÜKSÉGESSÉGE¹

A mohácsi csatával foglalkozó történeti kutatások soha nem foglalkoztak az azóta eltelt időben bekövetkezett talajformáló és az egyéb, a környezet alakító hatásokkal: a klímaváltozással, földtani változásokkal, morfológiai hatásokkal és az antropogén felszínalakító erővel, mint például a mezőgazdasági technológia fejlődésével járó következményekkel vagy a mocsarak lecsapolása, folyók szabályozása miatt bekövetkező tájalakító hatásokkal. Ezekon túl a Mohácsi-síkság és a Mohácsi-sziget tájképét a lemeztektonikai mozgások is befolyásolták, amelyek alakították a Duna és a kisebb mellékfolyók vagy vízfolyások helyzetét is a területen.

A történelmi kutatások sokkal inkább hagyatkoznak az írott forrásokra és ezáltal mintegy puzzle-szerűen alakulnak ki az állítások és azokat igazoló válaszok. Minél több a forrás, annál pontosabb képet tud kapni a kutató, viszont az alapok szubjektív mivolta nagyban befolyásolja az interpretálást. A csatával foglalkozó eddigi tudományos vizsgálatok belső körökben, általában „külső” szakterületek igénybevétele nélkül folytak, így vált Mohács egy értelmezhetetlen „Mordorrá”. A kutatók túlzottan ragaszkodnak a leírt tér és idő formátumaira, kihagyva az évszázadok alatt bekövetkező földrajzi, domborzati és névbeli változásokat, valamint az idő szubjektív és „újszerű” létét. Még olyan evidenciák is vitát generáltak, hogy miképpen lehet, vagy kell a Gergely-féle naptár reformot figyelembe venni a csata körülményeinek értékelésében? Mint kiderült, még a teljesen objektívnek gondolt dátumot is érdemes lehet átgondolni és a vizsgálatokba beszámítani.

TÁJREKONSTRUKCIÓ A MOHÁCSI-SÍKON

A könyvben bemutatott tájrekonstrukciós vizsgálatokat négy fő csoportba lehetne osztani: geomorfológiai, vízrajzi, település, valamint felszínborítási és területhasználati vizsgálatok. A kutatások segítségével a cél az volt, hogy a földrajzi jellemzők ezen összességével szűkíteni és meghatározni lehessen azon területeket, ahol a csata megtörténhetett.

¹ PAP Norbert. Mordortól Mohácsig. A történeti földrajzi vizsgálatok szükségessége. pp. 9-22

Geomorfológiai vizsgálat összefoglalása²

A fejezetben a terület földtörténeti fejlődését mutatják be a szerzők. Fontosabb megemlíteni a Pannon-tenger, majd a Pannon-tó anyagos üledékképző hatását a késő miocén korban, valamint a Duna hordalékképző, tájalakító szerepét az évmilliók alatt. A mikrodomborzati viszonyokat a pleisztocén glaciálisok és antiglaciálisok is alakították, ezzel is szelídítve, kisímítva a tájat.

A Mohácsi-síkon négy magassági szint és terület különíthető el: alacsony ártér, magas ártér, ármentes terasz, valamint a területet keretező dombvidék. Az alacsony árterek nagyrészt mocsarak és nádasak voltak, ahol a helyiek fokgazdálkodást folytattak. A magas ártereken ártéri erdők terültek el. Ezen két magassági szint esetében kijelenthető, hogy a 19. századi folyószabályozás és ármentesítési munkálatok nagyban megváltoztatták a környezet viszonyait: a gátakkal leszűkített folyók helyén mezőgazdasági tevékenység kezdődött. A löszös ármentes teraszon manapság szintén szántóföldi művelés zajlik, azonban korábban legelőként is hasznosították, valamint ezen a területen haladtak a fontosabb útvonalak is. Ezen a területen fellelhető mikrodomborzati formák nagyban befolyásolták a csata helyszínét, illetve csatával foglalkozó leírások jelölőpontjai voltak. A csatában ilyen fontos jelölőhely volt mind magyar, mind pedig török nézőpontból egy völgy, amely több, mint valószínű egy egykori Duna-meder lehetett. Ez a csata óta eltelt 500 évben feltöltődött, viszont 1526-ban markáns „*landmark*” volt. A csatában résztvevő szemtanúk (pl.: Brodarics István) valamint utazók tájleírásait is használva a szerzők alapvetően a térinformatikai modellezésre támaszkodva rekonstruálták a korabeli táj főbb jellemzőit.

Vízrajzi vizsgálat összefoglalása³

Mohács és a Mohácsi-síkság mindennapjaiban központi szerepe van a Dunának és általában a vizeknek. Nem volt ez másképp 500 évvel ezelőtt sem. A vízrajzi körülmények figyelembevétele megkerülhetetlen a csata értelmezésében. Hangsúlyozandó, hogy a terület vízrajza merőben megváltozott az elmúlt évszázadok alatt. A korabeli emberek életét sokkal több vízrajzi tényező befolyásolta, sokkal pontosabb ismeretre volt szükség a síkság területén, mint manapság. A mohácsi-szigeti Duna ágakat tekintve 500 évvel ezelőtt a nem a nyugati ág volt a „fő” ág, hanem a keleti. Az áthelyeződés oka természetes lehetett, nem az ember folyószabályozási tevékenysége miatt következett be, hanem törésvonalmenti emelkedésnek és süllyedésnek volt köszönhető. A kutatások során a szerzők geoinformatikai módszerekkel készített elemzéssel és

² GYENIZSE Péter, VARGA Gábor. A Mohácsi-sík és környéke geomorfológiai viszonyai, valamint ezek szerepe a mohácsi csatában. pp. 23-50

³ GYENIZSE Péter, LÓCZY Dénes. A Mohácsi-sík vízrajza és annak hatása a mohácsi csatára. pp. 51-90

fellelhető korabeli térképek segítségével igyekeztek meghatározni a Duna 17. századi futását, amely bár merőben eltért a mai nyomvonalától, azonban a csata korának állapotát hűen tükrözheti.

A vízrajzi tényezőket vizsgálva a környék kisebb vízfolyásai is hangsúlyosak voltak. A patakokhoz egyetlen biztos meder nem határozható meg, hanem a völgyekből kifutó különböző patakmedrekben érték el a Dunát. A patakok és a különböző kisebb vízfolyások elmoszarították a Mohácsi-síkság dombághoz közeli területeit, így a közlekedés ezeket a területeken nehézkessé, esetenként lehetetlenné vált. Ezek a tényezők a csata potenciális helyszíneit is szűkítik, hiszen páncélzatban és ágyukkal ilyen területen felvonulni majdnem lehetetlen. A környéket behálózó patakok nedves időben a közlekedést is akadályozták, így ez fontos és meghatározandó tényező volt a csata vizsgálatát tekintve.

Településvizsgálat a Mohácsi-síkság teraszos területén⁴

A Mohácsi-terazon tucatnyi település, falu létezett, melyek közül sok manapság eltűnt. A korabeli társadalmak berendezkedése merőben más volt, mint a mai emberé. Nem volt gépjármű, így a falvak, lakóhelyek a mezőgazdasági területekhez a lehető legközelebb létesültek. A terület településeinek a vizsgálata nehézkes, hiszen a pontos elhelyezkedésük meghatározása akadályokba ütközhet. A szerző a fejezetben helyi és helyzeti energiák feltárásával lokalizálta a település hálót.

Felszínborítási és területhasználati vizsgálat⁵

A vegetációs szinteket tekintve a Mohácsi-síkságon három réteg található. A legelső réteg a Duna ártere, itt található a lápi vegetációhoz tartozó növényzet. Ezen a rétegen akár egy méteres szint béli különbség is nagy különbséget okozhat a növényzetet illetően. Ezt a területet érintették a leghátrányosabban a folyószabályozások és mocsár lecsapolások. A korábban fellelhető ártéri mocsarak, rétek és erdők helyét a szántóföldek vették át, illetve a gazdálkodásban is az állattenyésztés helyett a nagygépes művelés lett a számottevő. Ezen állítás azonban általánosan az összes vegetációs szintre, rétegre kijelenthető. A második rétegben található löszpusztákat is teljesen kiirtották az évszázadok alatt, helyettük szántóföldek találhatóak manapság. A harmadik szinten cseres-tölgyesek és lösztölgyesek helyezkedtek el, azonban igaz erre a területre is, hogy a szántóföldi művelés egyeduralkodóvá vált.

A törökkori felszínborítási és területhasználati állapotokat tökéletesen tükrözni a mai modern módszerekkel nem lehetséges, hiszen erre vonatkozó

⁴ GYENIZSE Péter. A Mohácsi-terasz középkori településhálózatának vizsgálata. pp. 91-100

⁵ GYENIZSE Péter, MORVA Tamás. A Mohácsi-sík és környéke felszínborításának és területhasználatának változása a 16-20. század között. pp. 101-122

térképek nincsenek vagy nem maradtak fenn. Ahogy a települések esetében is, a környezeti és természeti adottságok nagyban befolyásolták, hogy az adott területet milyen célra hasznosították az ott élők. Minden felsorolt szintnek meg volt a maga feladata, a maga mezőgazdasági célja: fokgazdálkodás, erdei legeltetés, fakitermelés, rétek, szántók. A csatát követően közvetlenül, a 16. században a terület elvadult, azonban a háborúk és a csatározások elcsendesedésével indult el a terület „kultúrtájja válása”. Szoftveres modellezéssel a 17. század végi felszínborítottsági állapotot sikerült leképezni, amely különbségeket mutatott az Első Katonai Felméréssel: az ártéri erdők nagyobb kiterjedésűek lehettek, ármentes területen nagyobb területen lehettek rétek, erdők és bozótosok. A mohácsi csata idejéig visszamenő szoftveres modell készítése az adatok hiányossága miatt nem lehetséges, illetve az esetleges eredmények hamis következtetésekre vezethetnek.

A MOHÁCSI CSATA LOKALIZÁLÁSA⁶

A mohácsi csata helyszíne kapcsán számos vita alakult ki az elmúlt 100 évben. Ahogy a bevezetőben is leírásra került, a tudományos viták alapja az esetek nagy részében történelmi és katonai jellegű, nagyon kevés veszi figyelembe a csata földrajzi aspektusait. A korábban tárgyalt fejezetek pontosan körülírják a Mohácsi-síkot, mintegy interpolálva a csata „pontját”, „pontjait”. A seregek mozgását jelentősen befolyásolta a mocsarak és vizenyős területek elhelyezkedése, valamint az összesen több, mint százezer főt felvonultató hadtestek helyszükséglete. Brodarics csata leírásait pontos kiindulási pontnak lehet tekinteni, viszont itt sem szabad elfelejteni az azóta eltelt 500 év környezet alakító hatásait. A régészeti vizsgálatok is szűkítik a lehetséges helyszínek körét, gondolva itt a tömegsírokra és egyéb hadirégészeti leletekre. Ezek és a geográfiai vizsgálatok alapján Sátorhely település sík környezetére tehető a csata helyszíne. A keresztény sereg a síkot körül ölelő nagy árok – amely a Törökdombtól indult északnyugati irányba - északi részén táborozott és áll fel, míg az oszmán sereg dél felől érkezett Eszék, közvetlenül Baranyavár felől. A csata a „nagy árok”-tól délre zajlott a térségben, de különösen heves csatározások lehettek a mohácsi-északi út környékén.

A Duna szerepe is jelentős volt a csatában mind az előkészületek, mind pedig a menekülés szempontjából. A folyón is érkezett utánpótlás és felszerelés az ütközetet megelőzően, valamint a menekülés során hajóval vagy átúsztatva próbáltak menekülni az üldözők elől. A Mohács-szigeti Duna ágak közül ebben az időben a keleti volt a fő ág, a nyugati ágat „Kis-Dunaként” lehet aposztrofálni. A menekülési utakat tekintve három fő irányt lehet megállapítani: az északi

⁶ PAP Norbert, GYENIZSE Péter, KITANICS Máté, SZALAI Gábor. Az 1526. évi mohácsi csata helyszíneinek földrajzi jellemzői. pp. 123-168

útvonal Buda felé, keleti irány az Alföld felé, ahonnan a Szapolyai vezette seregek érkeztek, valamint nyugati irányba. A legtöbben a kelet felé menő utat választották, ezzel próbálva kikerülni az üldöző török lovasságot. A Dunán való átkelés megpróbálása közben sokan hunytak el, ahogy a király is.

Sátorhely? Majs? ⁷

A csata helyszínét érintő egyik legnagyobb anomália, hogy a középkori Földvár településnév már nem létezik. A faluhely a török alóli felszabadítást követően is megmaradt a térképeken, viszont a település jelleg megszűnt, illetve a birtokhasználat is változott. A birtokot, amihez a falu is tartozott Savoyai Jenő kapta, aki elkezdte modernizálni a gazdaságot. A település az 1704-es kuruc-, illetve rácdúlások miatt elnéptelenedett és nem települt később sem újra, ellentétben Majssal. Földvár a belyei birodalom pusztájaként integrálódott a birtoktestbe. Savoyai utód nélküli halálával a birtok visszaszállt az udvarra, majd Mária Terézia adományozta előbb anyjára, majd lányára a birtokot és így a területet is. A település ebben az időben alakult át „Sátorhellyé”. A levéltári dokumentumok szerint „Foldvár alias Satanyistya”-vá. De későbbi, 18. századi feljegyzéseken, térképeken a Földvár elnevezés továbbra is szerepel, azon a helyen, ahol jelenleg Sátorhely áll.

Sátorhelyen - vagy Földváron – a 18. századtól juhokat és lovakat tenyésztettek, így a település nem faluként fejlődött tovább, hanem pusztává vált. A major folyamatosan épült tovább, amelyet a katonai felmérések térképein is pontosan nyomon lehet követni.

Itt érkezünk el a Majs és Sátorhely közötti tudományos vita központi elemére: jelentős fémkereső műszeres régészeti kutatások zajlottak Majs közelében, azonban a leletek számszerűsége és minősége – összevetve egyéb európai példákkal – kérdéseket vet fel.. A talált tárgyi leletek nem minden esetben a 1526-os események tárgyi bizonyítékai, hiszek a mohácsi vészt követő 150, majdnem 200 évben legalább nyolc csata, ütközet volt a meghatározott területen. Sátorhelytől keletre ellenben számos olyan leletet sikerült megtalálni, mely arra enged következtetni, hogy a csata ezen a területen zajlott le, illetve a területet 1526-ban a megáradt Borza patak választotta el Majstól. Ezekről függetlenül vélelmezhető, hogy a csata folyamán feldúlták a falut az oszmán csapatok egy bekerítő manőver során.

⁷ PAP Norbert, KITANICS Máté, GYENIZSE Péter, SZALAI Gábor, POLGÁR Balázs. Sátorhely vagy Majs? Földvár környezeti jellemzői. pp. 169-210

II. LAJOS HALÁLÁNAK HELYE ÉS KÖRÜLMÉNYE⁸

A mohácsi csata nem csak egy veszített csata volt, hanem egy olyan tragédia, ahol a magyar király is elesett menekülés közben. Ez az esemény tovább gyengítette az amúgy is gyenge országot. A mohácsi csata kutatása nem történhet meg II. Lajos király halálának vizsgálata nélkül. Ez a feladat különösen nehéz, hiszen megannyi mítosz lengi körül az elhalálozás körülményeit, és ezzel szemben egyetlen hiteles szemtanú volt: Czetricz Ulrich udvari kamarás. A menekülő királyi csapat – mindössze három fő – kelet felé, a Duna mellékágán átkelve próbált meg elmenekülni az őket üldöző török lovasság elől. Az átkelésnél a gázolás közben a ló elakadt egy feliszapolódott mélyedésben – talán egy fokban, ettől megijedve felágaskodott, a királyt pedig ledobta magáról. Aczél István a király után ugrott, viszont egyikük sem élte túl, mindketten megfulladtak. Czetricz leírását az eseményeket illetően hitelesnek vehetjük, tekintettel arra, hogy pontosan és rögtön vissza tudta vezetni a helyszínre a keresőcsapatot, akik igazolták a jelentését.

A halál pontos helye a Csele-patak torkolatától délre volt, „átellenben” a Mohácsi-szigeten. Ha a halálozást nézzük három fő idősíkot tudunk megkülönböztetni. Az első idősík augusztus 29-e este, az elhalálozás ideje, amelyről Czetricz számolt be. A második idősík az első eltemetése, amelyet több mint valószínű a szigetre menekült helyiek végeztek el, sekély sírt ásva a királynak. Ezt bizonyíthatja az a tény is, hogy a helyi jobbágyok a csatát követő évben a pecsétgyűrűt és a király ruháit beszolgáltatták. A harmadik idősík a király testének megtalálása a Sárffy Ferenc vezette keresőcsapat által. A helyszín a beszámolóik alapján igen hatékonyan azonosítható.

A Csele-patak, mint helyszín a 17. és 18. században jelent meg a közgondolkodásban, viszont kellően gyorsan legitimálta magát, annak ellenére, hogy fizikai és elvi akadályai is vannak a történesnek. A néphagyományban viszont továbbra megmaradt emlékezeti szinten, hogy a király a Dunába fúlt.

A TÖRÖKDOMB⁹

A Törökdomb egy ember alkotta kiemelkedés a síkságon, amely arról tanúskodik, hogy a terület már a római korban is kulcsfontosságú volt. Erre haladt el a limes út, amelynek őrzésére egy őrtornyot építettek a rómaiak. Az épített halomnak jelentős szerepe van a csata emlékezetében is, ahogy a neve is tanúskodik. Az emlékezetben ez egy kultikus szerepű pontja a csatának: utódai

⁸ PAP Norbert, KITANICS Máté, GYENIZSE Péter, SZALAI Gábor. II. Lajos halálának helye. pp. 211-248

⁹ PAP Norbert, FODOR Pál, KITANICS Máté, MORVA Tamás, SZALAI Gábor, GYENIZSE Péter. A mohácsi Törökdomb. pp. 249-272

úgy vélték itt imádkozott Szulejmán a csata előtt, a helybeliek úgy gondolták, hogy talán itt sátorozott a szultán, talán itt temették el az elesett török katonákat. Spirituális jelentősége azonban megkérdőjelezhetetlen a csata jelentőségében: vallási tartalmat kap mind a két fél részéről. Török oldalról dervisek által őrzött zarándokhely lesz, majd a felszabadítást követően kápolnát létesítenek rajta egyes források szerint. Az oszmán hódítás fontos állomásainál számos helyen alakultak ehhez hasonló zarándokhelyek (pl.: Szigetvár, Belgrád).

Azonban a Törökdomb kapcsán felmerül kérdéseik tisztázása még jelenleg is folyamatban, így a részletek feltárása továbbra is kihívás.

A Törökdomb régészeti vizsgálata¹⁰

A Törökdombbal kapcsolatos kérdések régóta foglalkoztatják a kutatókat. Több korábbi forrásban szerepel egy Szultán- vagy Császárdomb nevű hely, mely Mohácstól délre az eszéki hadiút mentén helyezkedik el. A Fodor Pál és Pap Norbert vezette kutatócsoport kiterjedt kutatást folytatott annak érdekében, hogy a pontos helyszíneket lokalizálja. A régészeti kutatásokkal kiegészült munka igazolta a feltételezést, hogy a Törökdomb azonos a Császárdomb elnevezésű hellyel. A helyszín régészet történeti szempontból is érdekes, már Rómer Flóris a magyar régészet atyja is járt ezen a helyen. Az 1920-as évektől kezdve folyamatosan voltak a régészeti kutatások a helyszínen és számos lelet bukkant fel, különböző időszakokból.

A különböző felmérések és vizsgálatok igazolták azt a feltételezést, hogy a domb egy mesterségesen létrehozott római kori létesítmény, mely „*burgus*”-ként, azaz őrtoronyként funkcionált. Az elmúlt bő száz év kutatásai számos értékes leletet szolgáltatottak a kutatók számára: római kori érmék különböző császárok idejéből, amelyek közvetett komplex vizsgálata (forgalmi mennyiségi) arra engednek következtetni, hogy az őrtorony a limes határrendszer fontos helyszíne lehetett.

A Római Birodalom felbomlása után a Törökdomb továbbra is használatban volt, az őrtorony elpusztulása ellenére. Számos Mátyás-korabeli lelet került elő, valamint az 1600-as évek utazói közül sokan beszámolnak a dombon álló építményről, amelyhez kút is tartozott. A felszabadítás után több térképen is szerepel, hogy a Törökdombon egy kápolna állhatott. A hivatkozott kutat az 1970-es közepén még régészek látták, azonban a domb elbányászása miatt az is eltűnt. Ezen tevékenység nagymértékben rombolta a dombot, amely tekintetében számos régészeti kutatási lehetőség állna rendelkezésre.

¹⁰ KITANICS Máté, NAGY Levente, HANCZ Erika, GYENIZSE Péter, SZALAI Gábor, NAGY László, KLEMBALA Zsombor, POLGÁR Balázs, PAP Norbert. A Törökdomb a régészeti vizsgálatok tükrében: 1924-2020 pp. 273-349

VÉLEMÉNY

A könyv a mohácsi csatát, mint történelmi eseményt a földtudományok oldaláról közelíti meg, mégis egyértelművé válhat az olvasó számára ennek szükségessége. A leginkább értékelendő a műben a kutatás során alkalmazott módszertan példaszerű teljessége, valamint a terület átfogó ismerete. Pap Norbert szerkesztő kívülről befele haladva vezeti az olvasót a terület megismerése felé, ezáltal eljutva a megoldás felé. Ez csak azoknak sikerülhet, akik a területet „tőviről hegyire” ismerik, a témát pedig sajátjukénak érzik. A könyv elolvasásával nem csak a mohácsi csata helyszínére kapunk választ, hanem földtudományi és helytörténeti betekintést is nyerhetünk a Mohácsi-síkságot illetően.

Hiányérzet számomra a mohácsi csata – a konkrét ütközet - tekintetében merült fel. Az előkészület és felvonulás kapcsán hiányoltam azokat a minőségi térképeket és ábrákat, melyek a komplett könyvet jellemezték. A csata előkészületeit és a menekülés borzalmait kellő részletességgel felvázolták a szerzők, viszont a csata rövid leírása számomra elmaradt. Brodarics másfél óra után elmenekült. Ennyire tragikusan gyors volt az ütközet? Természetesen nem ez volt a könyv célja, de egy-két bekezdésben a teljesség végett érdekes lett volna. De ahogy a mondás tartja: több is veszett Mohácsnál!

Dövényi Zoltán-Nagy Miklós Mihály-Perényi Bálint:
Legitim geopolitika
Tanulmányok a klasszikus német geopolitikáról
Pallas Athéné Könyvkiadó Kft, Budapest, 2021. p.134

TÖKÉS TIBOR

A Dövényi Zoltán, Nagy Miklós Mihály és Perényi Bálint munkáiból megjelent kötet hiánypótló műnek tekinthető a magyar geopolitikával foglalkozó irodalomban. Ahogy arra a bevezető fejezetben is rámutatnak a szerzők, Haushofer geopolitikai munkássága és a német geopolitikai iskola két világháború közötti eredményei annak a második világháború utáni negatív megítélésnek a fogságába került, mely a német geopolitikát a náci Németország államtudományaként azonosította. Ebből a szerepből a közelmúltig nem szabadult ki, annak ellenére, hogy azt mind a nyugati mind a keleti blokkban nem tudományos, hanem inkább ideológiai alapon aggatták rá. Valóban igaz, hogy a náci ideológusok, a Harmadik Birodalom és maga Hitler is fölhasználta – több estében elferdítve – a német geopolitika eredményeit céljai igazolására. Ám előbbieket általánosan elkövetett bűnök nem magát a tudomány területet, hanem azok elkövetőit minősítik. Sajnos az elmélet és annak használói, ahogy a geopolitika és a náci külpolitika, összerosódtak a világháború után. Ebben természetesen nagy szerepe volt annak, hogy a központosított náci hatalom nemcsak a gazdaság, a politika, a társadalom és a kultúra egészét igyekezett kisajátítani, hanem a tudományt – és ezzel együtt a geopolitikát – is igyekezett ideológiája szerint átformálni. Az igazsághoz hozzátartozik, hogy ehhez a korszak geopolitikai kutatásainak művelői – köztük Karl Haushofer – is hozzájárultak, hol akarva, hol akaratlanul. E helyzet tisztázására vállalkozik e munka, azaz a Haushofer által legitim geopolitikának nevezett korszak, az 1919 és 1933 közötti német geopolitika eredményeinek ismertetésére. A német geopolitika nagy hatással volt a kor geopolitikájára Haushofer elméletei számos szerzőre hatással voltak és vannak a mai napig még akkor is, ha csak közvetett formában.

A mű első Teleki Páltól kölcsönzött című „A geopolitika ma divat” (*Teleki P.* 1929 p.29) fejezetében Nagy Miklós Mihály az előbbi kérdést Haushofer életművének megítélése tekintetében járja körül több különböző évtizedben alkotott szerző munkái alapján (Obst, Teleki, Rónai, Troll, Winkler, Wassermann, Banse, Schöller, Jacobsen). A Haushoferi geopolitika a ratzeli

politikai földrajzból nőtt ki. Annak legitim korszakára először Carl Troll figyelt föl közvetlenül a háború után a németországi földrajz tudománytörténetéről írt munkájában (*Troll, C. 1947*). A haushoferi legitim geopolitika azonban, mint Ikarosz, túl közel repült a naphoz, és szárnyalásának időszaka, az 1919 és 1933 közötti időszak után túl közel került a politikához és ennek következtében zuhanása elkerülhetetlen volt. Troll Haushofer – és egyszersmind a geopolitika – tragédiáját nem a geopolitika tudományos, hanem a politikai oldalának tulajdonította. Szintén a háború után, Ernst Winkler a Haushoferi életművet a népek békés egymás mellett élésének segítő alkotásnak írja le (*Winkler E. 1947*), ám annak kritikájában helytelenül összemosza azt egyfajta rendszerkritikával, melyet nem támaszt alá azzal, hogy a Haushofer által terjesztett ismereteket ismerteti. Az ötvenes években a haushoferi örökségről Winklerénél szofisztikáltabb képet alkotott Felix M. Wassermann, aki hangsúlyozza Haushofer életművének a Hidegháború folyamataira való alkalmazhatóságát, kritikájában nem a német hódító politika szekértolójaként, hanem konzervatív értelmiségiként és kora angolszász szerzőinek méltó kortársának írja le. Valamint hangsúlyozza, hogy a geopolitika nem azonos a fasiszta állam hatalmi ideológiájával és e szakterületnek gyakorlati hasznosítása szükséges a Hidegháborús viszonyok között (*Wassermann, F. M. 1952*). Edward Banse a haushoferi német geopolitikát a földrajz, a történelem és az államtudomány határterületén működő területnek tekintette (*Banse E. 1953*). Azonban Wassermann értékelése és Jacobsen Haushofer életművét objektíven értékelő a nyolcvanas években megjelent munkája (*Jacobsen, H. A. 1979*) ellenére a Hidegháború végére sem sikerült lemosni a bélyeget a két világháború közötti német geopolitikáról és annak legjelentősebb alakjáról Karl Haushoferról. A „bűnös tudomány”-ra és művelőire a világháború után kirótt, a politikum oldaláról kiinduló szubjektív ideológiai alapú ítélet túlságosan beleégett a tudomány „kollektív tudatába”, annak ellenére, hogy a geopolitikát a bipoláris világrend felbomlása után újra fölfedezték. Ám annak művelői – a modern irányzatok, különösen a kritikai geopolitika képviselői – talán a négy évtizedes tagadás hatására, igyekeztek elhatárolódni a klasszikus geopolitika haushoferi örökségtől. Ez a folyamat és hozzáállás megfigyelhető az 1990-es években újjáéledő magyar geopolitika esetében is. A tudománytörténeti módszer alkalmazása című alfejezetben előbbieket okaként a szerző a geográfiai kultúrtörténeti szemléletmód mellőzését és nehézkességét, illetve a nem kellő mélységű és megalapozottságú témával kapcsolatos megállapítások elterjedését

és megkövesedését említi. E probléma – és a haushoferi klasszikus geopolitika értékelése – feloldható egy objektív és alapos tudománytörténeti megközelítés érvényesítésével, mely az eredeti források tanulmányozásán és nem a róluk kialakított véleményeken alapul. Ezzel lehetővé válik a kérdéskör feldolgozása és politikai ideológiai hatásoktól való megtisztítása is. A két világháború közötti német geopolitika Haushofer szerint két egymástól elkülöníthető időszakra bontható. A német geopolitika első, 1919 és 1933 közötti időszakát maga Haushofer nevezi el legitim geopolitikának életművét lezáró utolsó írásában az *Apologie der deutschen Geopolitik* című dolgozatában (*Haushofer, K 1946*). A legitim geopolitika megismerése a politikai földrajz alaptételeinek újbóli felszínre kerülését is magával hozhatja. A két világháború közötti német geopolitika második, az 1934 és 1945 közötti időszakában a Harmadik Birodalom felhasználta és a maga céljaira fordította és alakította a geopolitika eredményeit sőt elméleteit is.

A legitim geopolitika alapvetése című fejezetben Karl Haushofer, Erich Obst, Herman Lautensach, Otto Maull, a *Bausteine zur Geopolitik* (A geopolitika alapkövei) című 1928-ban megjelent tanulmánykötetének tartalma, szerepe, fogadtatása és szerzőinek életpályája kerül ismertetésre. A mű a haushoferi legitim geopolitika eszmerendszerének tudományos megalapozása, és annak ellenére, hogy egy tanulmánykötetről van szó, olyan dolgozatokat tartalmaz, melyek hatása meghatározta a haushoferi geopolitikai iskola lényegét és fejlődését. A mű fogadtatása nem volt jelentőségéhez mérhető. Obst az orosz államtér történelmileg kimutatható pulzálásának európai folyamatokra való hatására vonatkozó elemzése, melyet későbbi munkáiban Maull is átvett, napjainkig meghatározó elem a témával kapcsolatos geopolitikai elemzésekben. A fejezet további részében a szerzők életművének bemutatása következik. Majd a szerző rátér a *Bausteine zur Geopolitik* rövid tartalmi ismertetésére. A kötet a tanulmányokat logikai sorrendben három csoportba sorolja, melyek tulajdonképpen egymásra rétegződnek. Az első részben egy tudománytörténeti munkát közölnek, mely a négy szerző közös unkája, majd Haushofer két a geopolitika lényegét és a politikai földrajzzal való kapcsolatát vizsgáló tanulmányt közöltek, melyek a kor haushoferi geopolitikájának alapját adták. A geopolitikai szemléletnek át kell hatnia a társadalmat, a földrajzi alapú gondolkodásnak irányítania kell a hatalmi elit döntéseit. A geopolitika a politikai földrajzból nő ki és nem más, mint a politika gyakorlatában alkalmazott politikai földrajz. A *ratzel* féle politikai földrajz a haushoferi geopolitika legfontosabb

alapeleme, így a geopolitika és a politikai földrajz közötti határvonal meghúzása lehetetlen feladattá vált. A munka második felében az geopolitikai mintatanulmányokat közöltek Oroszországról, Braziliáról, a földközi tengerekről és a monszunvidékekről. Ezen esettanulmányok bizonyították, hogy a geopolitika a konkrét tanulmányok tekintetében csekély mértékben – ha egyáltalán – különbözik a politikai földrajztól. Az utolsó részben a geopolitika módszertani kérdéseit vizsgálták, melyre úgy tekintettek, mint a politikai földrajz alkalmazásának tudománya. Ez végső soron a geopolitikai munka gyakorlati módszertani megalapozása volt.

A harmadik, *Vita az iskolán belül* című fejezetben bemutatásra kerülnek az időszak német emberföldrajzában meglévő sokszínűség következtében jelen lévő, a klasszikus német geopolitikára közvetlen vagy közvetett hatással lévő irányzatok (filozófiai földrajz, irodalmi földrajz, esztétikai földrajz, történeti földrajz, katonaföldrajz). Alapvetően ekkor a német antropogeográfia egy helyét kereső tudományterület volt. A világháború elvesztése miatt kialakult helyzet, valamint a Németországot és egész Európát érintő határváltozások következtében a földrajzi kérdések iránt megnőtt az érdeklődés. Ennek köszönhetően számos új irányzat jelent meg és megnőtt az ezzel foglalkozó irányzatok súlya az emberföldrajzon belül, különösen a politikai földrajzé. Ebben a korszakban a földrajztudományban egyszerre volt jelen a XIX. század klasszikus földrajzi értékeire alapozó geográfia és az új, a XX. század elejének történései miatti utak keresésének igénye. A német geográfusok nagy része az egységes földrajz mellett foglalt állást, de felismerte a földrajztudományban megjelenő diverzifikálódást. Az ennek következtében létrejött új ágazatok közé tartozott a klasszikus német geopolitika is. Ezen új szakterület tudományként való meghatározásában jelentős részt vállalt Haushofer és három közvetlen munkatársa, Obst, Lautensach és Maull. Ők a geopolitika fogalmának meghatározásakor Rudolf Kjellén munkáiból indultak ki. A geopolitika Kjellén szerint (Az állam, mint organizmus c. munkája, 1917. p. 46.): az államról, mint geográfiai organizmusról vagy térbeli jelenségről szóló tan: tehát az állam, mint vidék, territórium, terület vagy a legkifejezőbb módon, mint birodalom politikai tudományként állandóan az állami egységet tartja szem előtt, és az állam lényegének megértéséhez akar hozzájárulni, míg a politikai földrajz a Föld, mint az emberi közösségek lakóhelyét a Föld többi sajátosságához való viszonyában tanulmányozza. A geopolitika értelmezéséről a korabeli német geográfiában vita alakult ki. Haushofer és munkatársai között is volt egyfajta vita a geopolitika tartalmával

kapcsolatban, ám ez inkább a különböző elképzelések leírásának tekinthető. Obst egyik munkájában az általános földrajz ellenében a specializáció és az analízis-szintetizáló földrajz egyfajta plasztikus ábrázolás mellett érvelt, mely a Haushoferi geopolitikában és annak módszereiben öltött testet (*Obst, E. 1923*). Haushofer és munkatársai a külpolitikai és az állami élet folyamatainak geográfiáját adták. Lautensach Haushofer definícióját alapul véve elfogadta szerzőtársa véleményét, amely szerint a geopolitika az élettérben lévő politikai életforma tudomány annak teljes földhöz való kötöttségében és a történelmi mozgás függőségében. Ennek alapján fogalmazta meg véleményét, mely szerint három tényező érintkezési pontjain keresztül lehet meghatározni a geopolitikát és előbbieket adják annak lényegét. Ezek: a földrajz és az államtudomány határán a politikai földrajz, a történelem és az államtudomány határán az államok történelmi formálódásának elméleti megközelítése, és a földrajz és a történelem határán található a történelmi mozgások földhöz való kötöttségének vizsgálata. Maull Politikai Földrajz és Geopolitika című munkájában megpróbálta elválasztani a két szakterületet állásfoglalása szerint, mely azonos volt Haushoferével „a geopolitika nem egyéb, mint alkalmazott politikai földrajz” (*Maull, O. 1926*). Emellett ekkor úgy gondolta, hogy a „geopolitikanak geográfiának kell maradnia”. A geopolitikanak ezt az alkalmazott politikai földrajzi jellegét egy évtizeddel később 1936-ban a geopolitika lényegét meghatározó munkájában is vallotta (*Maull O. 1936*). Ám definícióját gyakorlatiasabbá tette és itt a geopolitikát már a térhez kötött politika tudományaként határozza meg. Maull a geopolitikát a politikai földrajz határait feszegető multidiszciplináris tudománynak tekinti, mely szervesen kapcsolódik a geográfiai szemléletmódhoz, univerzális tudomány, mely gondolkodásmódjában determinált. Megállapításaival Haushofer is egyetértett, ám kiállt a politikai földrajz szerepének túldimenzionálásával szemben, de emellett hangsúlyozta a más tudományok felé nyitás fontosságát. Haushofer szerint a geopolitika rokon az alkalmazott politikai földrajzzal, de mégsem azonos azzal. Megállapítása szerint „a geopolitika nem akar egyéb lenni a politikai erők szolgálojánál” (*Haushofer, K. 1928b. p. 60*) ezzel már megszületésekor túl közel vitte a geopolitikát a hatalmi tényezőhöz (*Nagy, M. M. – Dövényi Z. 2020*). A földrajzi és geopolitikai gondolkodást a társadalom műveltségi alapjaként tekintette. Ez alapján a geopolitika túlnyúlik a hagyományos geográfián és egyfajta integráló jellegű tudományként tekinthető, mely átveszi az emberföldrajztól annak integráló szerepét. A ratzeli antropogeográfia tekintetében ez a megállapítása

meglehetősen erőltetettnek hat. A geopolitika a korszakban megjelent új földrajzi irányzatok közül egyetlenként valamelyest eltávolodott a politikai földrajztól. Ám a haushoferi geopolitika ennek ellenére mindvégig megőrizte politikai földrajzi tartalmát még ha tudatosan szegődött is a politika szolgálatába.

A negyedik magyar vonatkozású fejezetben Dövényi Zoltán és Perényi Bálint azokat a szerzőket és írásait mutatják be, akik a *Zeitschrift für Geopolitik*ban publikáltak. A folyóirat a két világháború közötti geopolitika meghatározó folyóirata volt, az első szám 1924 januárjában jelent meg A lap 1924 és 1945 között havi rendszerességgel jelentkezett, 1925 és 1938 között tíz magyar szerző 19 írása jelent meg benne. E szerzők között megtalálhatók politikusok, szakírók és a geopolitikával legfeljebb érintőlegesen, vagy csak ad hoc alapon foglalkozó szerzők. A fejezetben a megjelent munkák összefoglalói mellett egy rövid életrajzot is közölnek az említett szerzőkről. A folyóiratban cikket jegyző szerzők, témakör és a közölt cikkek: Haltenberger Mihály (1888-1972): Balkán: A balkáni országok területi változásának kartográfiai ábrázolásáról (1925). Teleki Pál (1879-1941): Magyarország helyzete: Magyarország világpolitikai és világgazdasági helyzete a múltban és jelenben (1931). Politikai földrajz: A nemzetközi politika időszerű kérdései és a politikai földrajz megvilágításában (1934). Hantos Elemér (1881-1942): Az európai együttműködés kérdései: Páneurópai közlekedési problémák (1927). A közép-európai gazdasági együttműködés geopolitikai alapjai (1928). Török Árpád (1882-1983): Politika és gazdaság: A politikai és gazdasági akarat koordinációja (1927). A világgazdasági konferencia és az európai probléma (1927). Jugoszlávia: A délszláv törzsek és az államuk (1928). Lehetséges-e önálló Horvátország? (1929). Az új délszláv területbeosztás (1930). Duna-régió: A Duna-medencei államok válsága (1928). Magyarország a francia Duna-politika játszójában (1932). A Duna-kérdés a középpontból szemlélve (1936). Bethlen István (1874-1946): Nacionalizmus és kozmopolitizmus (1929). Katscher Lipót (1853-1939): A kínai gazdaság jelenkori kérdései (1929). Somogyváry Gyula (1895-1953): Magyarország rádió-hírszolgálat (1937). Milleker Rezső (1887-1945): Etnikai földrajzi térképek, mint a geopolitikai döntések alapjai (1937). Julier Ferenc (1878-1944): Csonka Magyarország (1938). Molnár Dezső (1913-1944): Geopolitika és a műszaki tudományok kapcsolata (1938). A fejezet lényegre törően mutatja be az említett munkákat, igen hasznosak a szerzők rövid életrajzi adatai, melyek a tanulmányok összefoglalói előtt találhatóak.

Dövényi Zoltán tanulmánya – Rónai András és a magyar politikai földrajz – a kötet utolsó fejezete. Ebben a szerző a magyar geográfia jelentős alakjának pályafutásáról közöl még kevésbé vagy egyáltalán nem ismert részleteket, ezekkel kapcsolatos és különösen értékes az illusztrációként bemutatott képanyag. A fejezet első részében A felkészülés évei alfejezetben Rónai András egyetemi időszaka kerül bemutatásra. Majd A politikai földrajz élvonalában című alfejezetben Rónai politikai földrajzi terminusa kerül ismertetésre. 1934-ben doktorált közgazdaságtudományból, témája a kelet-közép európai államok politikai hatáira nehezedő népességyomlás. Disszertációjának címe Kelet-közép Európa államainak életrajza, mely később magyarul és németül, sőt átdolgozva francia nyelven is megjelent. A dolgozat politikai földrajzi témájú, jelentős terjedelmű irodalomjegyzékéből kiderül, hogy a magyar politikai földrajz és geopolitika szerény terjedelmű szakirodalmi bázissal operálhatott, így értekezésében inkább külföldi szakirodalmakkal dolgozott. E szakirodalmak közül a téma szempontjából kiemelendő Rudolf Kjellén három alapmunkája. De használta az angolszász szerzők Isaiah Bowman, Sir Halford Mackinder és James Fairgrieve, valamint a politikus Lord Curzon munkáit is. A hivatkozások közül a legtöbb – érthető módon – a német szerzőkre történik. Leginkább Maull munkáit hivatkozta, ezek közül a leginkább témába vágó Maull Politikai földrajza. Emellett két Haushofer munkát is felhasznált az egyik a szerző a határok politikai és földrajzi jelentőségéről szóló tanulmánya. És természetesen hivatkozik Haushofer, Obst, Lautensach, és Maull, Bausteine zur Geopolitik kötetére is. Emellett a Haushoferi irányzaton kívüli szerzők munkáit is felhasználta: Ewald Banse, Arthur Dix, Adolf Grabowsky, Richard Henning és Alfred Hettner. Rónai tudományos előrehaladása mellett az Államtudományi Intézetben is egyre nagyobb szerepet töltött be. 1938/39-től átvette a politikai földrajz oktatását a Magyar Királyi József Nádor Egyetemen, Teleki Pál tanszékén majd 1941-től Teleki halála után a gazdaságföldrajzot is átvette. Mivel 1940-től az Államtudományi Intézet igazgatója is ő volt, így a magyar politikai földrajz két legjelentősebb intézménye Rónai kezében volt. Emellett Telekivel együtt kortársai a magyar politikai földrajz legjelentősebb képviselőjének tekintik. 1941 és 1945 között vezeti az Államtudományi Intézetet. Legjelentősebb munkái ebből a korszakból Közép-Európa Atlasza és Közép-Európa nagy méretarányú etnikai térképe, emellett folyamatosan publikált politikai földrajzi témájú tanulmányokat. A geopolitikáról főleg a német geopolitikáról hasonló véleménnyel volt, mint Teleki. A geopolitikát nem tekintette meghatározó

területnek és több ezzel kapcsolatos cseppet sem hízelgő kijelentést tett a terület művelőire. Ennek ellenére 1943-ban egy kéziratban elemzi Magyarország geopolitikai helyzetét és arra a megállapításra jut, hogy Ausztria-Magyarország felbomlásával – mely jelentős tényező volt a térségben – megváltozott hazánk geopolitikai helyzete. Ebben a helyzetben, ahol a megnagyobbodott Magyarország két nagyhatalommal határos, mérete miatt nem játszhat egyensúlyozó szerepet a két jelentős nagyhatalom Németország és a Szovjetunió között. Hogy megvédhesse magát csatlakoznia kell valamelyikhez és a választás Magyarország nyugati orientáltsága történelme és kötődése miatt Németországra kell eszen. A tanulmány záró alfejezete A kényszerű útkeresés éveit kapta és Rónai világháború utáni szakmai életútját mutatja be. 1945-ös az Államtudományi Intézetből való távozásán után 1948-ban a Nemzeti Múzeum térképtárához került, majd 1949-ben amikor ez a megbízatása lejárt elveszíti egyetemi tanszékét és tanári állását, kényszernyugdíjazták és végül 1950-ben a Földtani Intézethez kerül, mint kutató. Ekkortól hidrogeológusként dolgozik tovább és ezen a területen is magas színvonalú szakmai eredményeket produkált.

A kötet átfogó képet nyújt a két világháború közötti, 1919 és 1933 közötti német geopolitikai iskoláról és annak magyar kapcsolódásairól is. A német geopolitika ezen időszakát nevezte el Haushofer legitim geopolitikának. Az egyes fejezetekben a legjelentősebb szerzők és legfontosabb műveik, illetve kritikusaik is bemutatásra kerülnek. Igen értékes anyag a fejezetekhez kapcsolódó irodalomjegyzék, mely segítségével az olvasó tovább mélyítheti ismereteit a témával kapcsolatban.

Felhasznált irodalom (Dövényi Zoltán-Nagy Miklós Mihály-Perényi Bálint: Legitim geopolitika Tanulmányok a klasszikus német geopolitikáról c. munkája alapján):

BANSE, E. (1953): Entwicklung und Aufgabe der Geographie: Rückblicke und Ausblicke einer universalen Wissenschaft. Stuttgart-Wien, Humboldt Verlag, 239 p.

JACOBSEN, H. A. (1979): Karl Haushofer: Leben und Werk. I-II. Boppard am Rhein. Harald Boldt Verlag.

HAUSHOFER, K. (1928b.): Politische Erdkunde und Geopolitik. In HAUSHOFER, K. OBST, E. LAUTENSACH, H. MAULL, O. (1928): Bausteine zur Geopolitik, Berlin-Grünwald, Kurt Vowinkel Verlag, 349 p.

HAUSHOFER, K. (1946): Apologie der deutschen Geopolitik. In: Walsh Edmund J. (szerk.): Wahre anstatt falsche Geopolitik für Deutschland. Frankfurt am Main, Verlag G. Schulte-Bulmke, pp. 18-27.

- HAUSHOFER, K. OBST, E. LAUTENSACH, H. MAULL, O. (1928): Bausteine zur Geopolitik, Berlin-Grunewald, Kurt Vowickel Verlag, 349 p.
- KJELLÉN, R. (1917): Der Staat als Lebensform. S. Hirzel. Leipzig. p.235.
- MAULL, O. (1926): Politische Geographie und Geopolitik. Geographische Anzeiger, 27, 11-12.pp. 245-253.
- MAULL, O. (1936): Das Wesen der Geopolitik. Leipzig-Berlin, Verlag und Druck von B.G. Teubner., 57. p.
- NAGY. M. M. – DÖVÉNYI Z. (2020) Legitim geopolitika vagy nagyhatalmi ideológia? – 150 éve született Karl Haushofer. Földrazi Közlemények, 144. 2. pp. 221-234.
- OBST, E (1923): Die Krisis in der geographischen Wissenschaft. In: Schotte, Walther (szerk.): Preußische Jahrbücher. Berlin, Verlag von Georg Stilke, pp. 16-28.
- RATZEL, F. (1887): A föld és az ember. Anthro-po-geographia vagy a földrajz történeti alkalmazásának alapvonalai. MTA. Budapest. p.623
- TELEKI P. (1929): Henning R.: Geopolitik, die Lehre vom Staat als Lebewesen. Földrajzi Közlemények, 57. 1-5. pp. 46-47.
- TROLL C. (1947): Die Geographische Wissenschaft in Deutschland in Jahren 1933 bis 1945. Erdkunde 1.1. pp.3-48
- WINKLER E. (1947): Karl Haushofer und die deutsche Geopolitik. Schweitzer Monatshefte 27. 1. pp. 29-35.
- WASSERMANN, F. M. (1952): Karl Haushofer. Zeitschrift für Geopolitik, 23. 1. pp. 721-726.

Tartalom:

Nagy Miklós Mihály: A geopolitika ma divat: Haushofer-képek. A tudománytörténeti módszer alkalmazása.

Nagy Miklós Mihály: A legitim geopolitika alapvetése: A Bausteine zur Geopolitik és kora. A Bausteine zur Geopolitik és szerzői. Háromrétű alapvetés.

Nagy Miklós Mihály: Vita az iskolán belül: Sokszínű földrajz. Polémia a geopolitikáról.

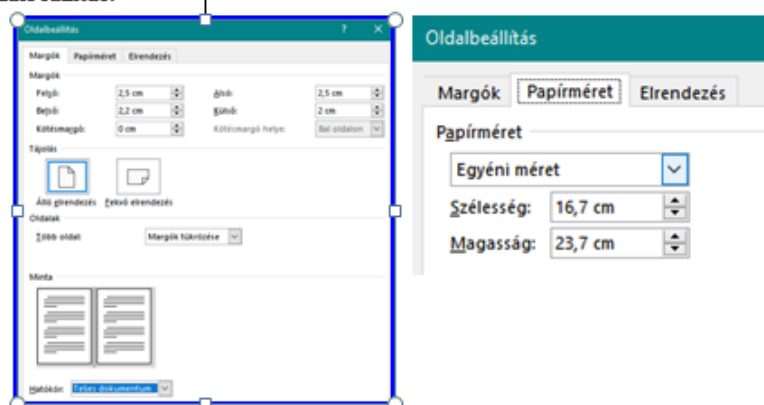
Dövényi Zoltán-Perényi Bálint: Magyar szerzők és írásaik a Zeitschrift für Geopolitikban: Bevezető megjegyzések. Áttekintés és ismertetés. Epilógus.

Dövényi Zoltán: Rónai András és a magyar politikai földrajz: Bevezető megjegyzések. A felkészülés éve. A politikai földrajz élvonalában. A kényszerű útkeresés éve.

SZERZŐINK FIGYELMÉBE

Tisztelt szerzők a kéziratokat az alább megadott formában kérjük beküldeni ezzel is gyorsítva a szerkesztést és a megjelenítést. Ugyanakkor így a szerzők számára is látható a tanulmány megjelenési formája (az oldalak széveghossza, az ábrák és a táblázatok mérete, illetve a megjelenési terjedelem). Kérjük az alább leírtakon egyéb szerkesztést, beállítást ne végezzenek el a szövegen.

A tanulmányt Microsoft Word fájlban kérjük. A fájl név a szerző nevével kezdődjön, majd a cím eleje, vagy rövidítése következzen pl. SzabóKNyírség.docx
Oldalbeállítás:



Szöveg betűtípus és méret (Normál stílus): Times New Roman 11p - a szövegre, címre, fejezetcímekre, ábracímekre. Kérjük ne használjanak kiemelést, aláhúzást. Dölt szöveget a szövegközi hivatkozásban és a szükségesnek gondolt helyeken természetesen lehet használni.

Első sor a cím.

Alatta a szerző(k) neve.

Alatta az angol cím (mindhárom balra húzva, normál stílus).

Ezek alatt egy minimum 10-12 mondatos angol összefoglaló (sorkizárt).

A tanulmány szövege legyen sorkizárt. Kivéve a cím, szerző(k), angol cím, fejezetcímek (lehetnek számozottak is) ábra/táblázat címek és aláírásk ezek legyenek balra húzva.

A szövegben ne használjanak behúzást, valamint előtte és utána térközt. A bekezdések jelölésére használják a tabulátort, amelynek beállítása legyen : 0,75 cm. Táblázat: Címe a táblázat felett (normál szöveg, középre húzva). Az adatok formása a táblázat alatt. Az oszlopok címe a cellákban középre húzva, az adatnév az első oszlopban balra húzva, a számadatok a számhelyességnak megfelelően jobbra húzva.

Ábrák: Ábra szám és cím, esetleges jelmagyarázat és a forrás alatta, középre húzva.

A szöveg végén az IRODALOM (ez a cím középre húzva kiskaptális formában): Times New Roman 11p betűméret, sorkizárt. A szerzők neve kiskapitális formában, utána a megjelenés évszáma zárójelben, majd az irodalom adatai:

FRISNYÁK S. (2002): A történeti földrajz. – In: TÓTH J. (szerk.): Általános társadalomföldrajz II. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs. pp. 9-20.

Szövegközi hivatkozások: (Friskyák S. 2002) zárójelben, szerző neve, keresztnév kezdőbetűje, évszám, dölt formában.

Szövegközi hivatkozások helyet lehetséges a lábjegyzetek használata: Times New Roman betűtípusban és 10p betűméretben.