

hónapjait jelentő 1989 őszi események taglalása következik. Hivatalos felszámolásáról 1989. október 19-én született döntés, így a „négyigenes” népszavazás a Munkásórség megszüntetését érintő kérdése már csak technikai jellegű lehetett. Kiss ugyanakkor jól látja, hogy a rendszerváltás folyamatában a Munkásórség komoly kockázati tényezőt jelentett egy esetleges kommunista restauráció szempontjából, és ebből az aspektusból utal Grósz Károly hírhedt 1987. évi beszédére, amellyel a kormányfő lényegében a hetven évvel korábbi reminiszenciákból kiindulva próbálta az MSZMP hatalmát megerősíteni. Az a tény, hogy a Párt kemény magját jelentő, ideológiai szempontból elméletileg kikezdetlen Munkásórség minden különösebb ellenállás nélkül tudomásul vette felosztatását, ismét komoly kérdéseket vet fel a szocialista káderképzés, illetve a Párt számára megfelelő utánpótlás kinevelését illetően.

A kötet végén nagyszámú mellékletet is találunk a szervezetről, amelyek statisztikai keresztmetszetet adnak a Munkásórségről, miközben a testület egyenruháit, rangjelzéseit, valamint védelmi és kitelepítési terveket is bemutatják.

A recenzensek meglátása szerint annak tárgyalása megért volna még egy külön fejezetet, hogy léteznek-e összefüggések arra vonatkozóan, kikből is állt ez a szervezet valójában? A Munkásórség szerepének ez a lezáratlan volta nagy hasonlóságokat mutat a szocialista korszak titkosszolgálatai, különösen pedig a belső elhárítás helyzetével, ez a lezárulatlan múlt pedig tovább növelte a III. Magyar Köztársaságban fellépő rendszerváltást követő káoszt. Talán megérne egy későbbi, még mélyebb elemzést az a kérdés is, hogy az ÁVH-s állomány mekkora részét irányították át ebbe a testületbe.

A kötet összesen 2328 lábjegyzetének jelentős része primer forrásra utaló jegyzet, amely jól mutatja a szerző alapkutatásának mélységét, mi több a jegyzetanyag nagysága önmagában egy kisebb kötetet is alkothatna. A hazai levéltári források mellett a szerző sikerrel helyezte el a Munkásórséget az európai paramilitáris szervezetek térképén. Kiss összeszedett és mélyreható elemzése révén betekintést nyerhettünk az előző rendszer világába egy olyan karhatalmi erőn keresztül, amelynek jelenleg nincs megfelelője. A korábban már említett közpolitikai vonatkozások miatt a kötet nem pusztán a szocialista korszak erőszakos szervezetei, hanem az annak általános története iránt is érdeklődőknek szóló és ajánlható kézikönyv.

Ligeti Dávid – Lévai Kristóf

Pál István – Szabó Csaba

A BUDAPESTI KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSE A POLITIKA NAPIRENDJÉN 1957–1990

Napvilág, Bp. 2017. 261 oldal

„Ma már nyilvánvaló, hogy a Rákóczi úti villamos megszüntetése volt az államszocializmus közlekedéspolitikájának legsúlyosabb hibája” – írja Pál István a 2017-ben megjelent *A budapesti közlekedés fejlesztése a politika napirendjén* című monográfiában. Az ütős állításokban, és áthallásos történetekben bővelkedő kötet az 1957–1990 közötti budapesti közlekedéspolitikai karakteres összefoglalását nyújtja. Ez az a korszak, amelyben a hazai közlekedési beruházások tekintélyes része Budapestre koncentrálódott. Budapest tömegközlekedésére az állampárt tudniillik nem pusztán szolgáltatási kérdésként tekintett, hanem abban a politikailag is szükséges nyugodt légkör megteremtésének eszközét látta. A korszakban Budapest közlekedésfejlesztéséhez kapcsolódó érdekérvényesítés szokatlanul erős és sikeres volt.

A tárgyalt periódusban a főváros térszerkezetét két innováció (metró és a gépkocsi) olyan formán módosította, hogy az akkori döntések és cselekvések szinte rétestesztaként benyúlnak a közelmúltba és a jelenünkbe. A kötetben leírtak így óhatatlanul rezonálnak a jelenkori tapasztalatainkra anélkül, hogy a szerzők a jelen és múlt közötti összehasonlításba belemerüljenek. Az olvasó egy némileg beszűkült nézőpontú (leginkább közlekedési ágazatokban és járműfajtákban gondolkodó), de cselekvő szakpolitikával szembesül.

Az öt fejezetre tagolt munka a Fővárosi Tanács érintett szervezeteiben (leginkább a Végrehajtó Bizottsági ülések jegyzőkönyvei) keletkezett iratok logikája szerint épül fel. A szerzők a testületi üléseken és döntéshozói fórumokon végigvitt legfontosabb ügyekre koncentrálnak. Az 1957–1973 közötti időszakot a *Megtorpanás és fellendülés*, az 1973–1990 közöttit pedig *Az aranykor és a stagnálás* címmel jellemezték. Látjuk az 1966-os viteldíjreformból kinövő Budapesti Közlekedési Vállalat működési sajátosságait, a villamos- és autóbusz-hálózat körüli kétségeket, a főváros és agglomerációja közötti úthálózat elavultságát, szembesülünk a MÁV és Budapest kapcsolatának ellentmondásaival. A harmadik és a negyedik fejezetek az észak-déli metró építésével és a 4-es metró kezdeteivel foglalkoznak. Ez utóbbi sztorija számos új, vagy kevésbé ismert részlettel gyarapodott. Ki gondolta volna, hogy a 4-es metró vonalvezetésének vitájában még a Nemzeti Banknak is volt – nem pénzügyi, hanem térszerkezeti – javaslata. A kötet utolsó, ötödik fejezete a személyautózás városi életre gyakorolt hatását (parkolás, forgalomcsillapítás) mutatja be. Úgy gondolom, ez a fejezet az, amelyik legerősebben előhívja az olvasók személyes emlékeit. Az 1970-es évek második felétől Budapest történelmi városközpontjában adminisztratív korlátozásokkal igyekeznek kiszorítani a gépjárműveket.

Érdekes módon a bürokratikus koordináció irattermelő logikáját követő tárgyalásmód időnként a történetmesélés legjobb hagyományaihoz mérhető színvonalú, sőt a humort is megcsillantó szöveget eredményez. Mindazonáltal ez a testületi ülések logikáját követő tárgyalásmód azt is eredményezi, hogy a közlekedés fővárosi ügyei – a széleskörű levéltári iratfeltárás ellenére – csak elvétve kerülnek tágabb kontextusba. A szerzők nem tesznek kísérletet arra, hogy Budapest közlekedési-érdekérvényesítő erejét, illetve a beruházási forrásokért indított győztes és vesztes „csatákat” elemezzék. Szokatlan, és sajnálatos módon nem megindokolt eljárás, hogy a képszerkesztő (képválogatás, képaláírások) munkáját elvégző Szabó Csaba a kötet társszerzőjeként szerepel. Ez az eljárás – kívülállók számára – méltánytalannak tűnik a tényleges szöveget megalkotó Pál Istvánnal szemben. Kétségtelen, hogy a szöveg befogadását ügyes, bár kizárólag a népszerű fortepanos adatbázist felhasználó képválogatás támogatja. Az is igaz, hogy a képaláírások élvezetesek, sőt a humort sem nélkülözik. Mindent egybevetve ez az első magas színvonalú, gördülékeny munka a Kádár-korszak budapesti közlekedéstörténetéről.

Frisnyák Zsuzsa

E SZÁMUNK MUNKATÁRSAI

Csaplár-Degovics Krisztián PhD, tudományos főmunkatárs
MTA BTK Történettudományi Intézet, Budapest

Demeter Gábor PhD, tudományos munkatárs
MTA BTK Történettudományi Intézet, Budapest

Csorba György kutató munkatárs
Országgyűlés Hivatala, Közgyűjteményi és Közművelődési Igazgatóság,
Budapest

Fodor Gábor doktorjelölt, igazgató
Isztambuli Magyar Intézet, Kağıthane Isztambul

Frisnyák Zsuzsa PhD, tudományos főmunkatárs
MTA BTK Történettudományi Intézet, Budapest

Gecsényi Lajos kandidátus, ny. levéltári főigazgató
Budapest

Gyarmati Enikő PhD-hallgató
EKE Történelemtudományi Doktori Iskola, Eger

Hornnyák Árpád PhD, tudományos főmunkatárs
MTA BTK Történettudományi Intézet, Budapest

Kolontári Attila PhD, egyetemi docens
KE PK Társadalom- és Kultúratudományi Intézet, Kaposvár

Kövér György az MTA levelező tagja, egyetemi tanár
ELTE BTK Történeti Intézet, Budapest

Lévai Csaba PhD, egyetemi docens
DE BTK Történelmi Intézet, Debrecen

Lévai Kristóf egyetemi hallgató
PTE BTK, Pécs

Ligeti Dávid PhD, tudományos munkatárs
VERITAS Történetkutató Intézet, Budapest

Murber Ibolya PhD, egyetemi docens
ELTE BTK Történeti Intézet, Savaria Történelem Tanszék, Szombathely

Ordasi Ágnes PhD-hallgató
KRE BTK Történelemtudományi Doktori Iskola, Budapest

Szöke Melinda PhD, tudományos munkatárs
MTA-DE Magyar Nyelv- és Névtörténeti Kutatócsoport, Debrecen

Szvák Gyula az MTA doktora, egyetemi tanár
ELTE BTK Történeti Intézet, Budapest

Tóth Hajnalka PhD, egyetemi adjunktus
SZTE BTK Történeti Intézet, Szeged

E szám írásai a szerzők jóváhagyásával
megjelennek a Századok internetes felületén és adatbázisában.

CONTENTS

FROM RIJEKA TO CONSTANTINOPLE

- Hajnalka Tóth*: How much is a Hungarian Cavalry Captain Worth? Prisoner
Ransoming and International Diplomacy in the Mid-17th Century..... 247
- Gábor Demeter*: From Modernization to Colonisation Efforts: Hungarian Travellers,
Scientists and Economists on the Balkan Affairs
(from the 19th Century to the Annexation Crisis) 284
- György Csorba – Gábor Fodor*: Lipót Mosony – Historical Research and
Hungarian Cultural Policy in Constantinople, 1914–1916 317
- Krisztián Csaplár-Degovics*: Commander of Albanian Youth 351
- Árpád Hornyák*: The Changing Image of the Serbs in Hungarian Foreign Political
Thinking in the Interwar Period 377
- Ágnes Ordasi*: Bomb Attacks against the Governor's Office at Fiume (1913–1914) 401

PAPER

- Melinda Szőke*: Forged Charters from the Perspective of Hungarian Linguistic Analysis.... 419

WORKSHOP

- Ibolya Murber*: Source Publications at the Border of Old and New Diplomatic History.
A Collection of Diplomatic Sources Relating to the First Austrian Republic 435

IN MEMORIAM

- Vera Bácskai (1930–2018) (*György Kövér*) 455

BOOK REVIEWS

- Kovács Ábrahám*: Nemzetközi kálvinizmus Európa periferiáin.
Magyar és skót protestáns kapcsolatok a 19. században (*Csaba Lévai*)..... 457
- Marvin Benjamin Fried*: Austro–Hungarian War Aims in the Balkans during
World War I (*Enikő Gyarmati*) 460
- Csurgai Zoltán – Huszár Mihály (szerk.): De Disciplina „Rusistica” I.
Magyar ruszisták a hazai történeti ruszisztikáról (*Gyula Szvák*)..... 462
- Frank Tibor (szerk.): Az orosz birodalom születései. Magyar kutatók tanulmányai
az orosz történelemről (*Attila Kolontári*) 465
- Fiziker Róbert (szerk.): Magyar–szovjet gazdasági kapcsolatok 1948–1973.
Dokumentumok (*Lajos Gecsényi*) 469
- Kiss Dávid*: A Munkásárség története és előzményei (*Dávid Ligeti – Kristóf Lévai*)..... 471
- Pál István – Szabó Csaba*: A budapesti közlekedés fejlesztése a politika napirendjén
1957–1990 (*Zsuzsa Frisnyák*) 473
- AUTHORS OF THIS ISSUE475