

VILÁG- TÖRTÉNET

14. (46.) évfolyam 2024. 4.

A HUN-REN BÖLCSESZETTUDOMÁNYI KUTATÓKÖZPONT
TÖRTÉNETTUDOMÁNYI INTÉZETÉNEK FOLYÓIRATA

- **BALÁZS GÁBOR**
KIK VOLTAK A GIRONDIÁK, ÉS MIT AKARTAK?
- **RÉTI BALÁZS**
A BRIT-FRANCIA SZÖVETSÉGTŐL A NÉMETBARÁTSÁGIG
- **BÍRÓ LÁSZLÓ**
SZÖVETSÉGESBŐL ELLENSÉG
- **MEZEI TIBOR**
DENUKLEARIZÁCIÓS ILLÚZIÓK
- **VÁRADI NATÁLIA**
EMANCIPÁCIÓ SZOVJET MÓDRA
- **SZEMLE**
SZUROMI KRISTÓF, PRANTNER ZOLTÁN, TAMÁSKA MÁTÉ ÍRÁSAI

VILÁGTÖRTÉNET
A HUN-REN Bölcsészettudományi Kutatóközpont
Történettudományi Intézetének folyóirata

Szerkesztők
Skorka Renáta (főszerkesztő)
Bíró László, Martí Tibor, Vámos Péter
(szerkesztők)

Szerkesztőbizottság
Glatz Ferenc (elnök), Borhi László, Erdődy Gábor,
Fischer Ferenc, Fodor Pál, Klaniczay Gábor,
Lovaš Eldina, Majoros István, Mihalik Béla Vilmos,
Pók Attila, Poór János

TARTALOM

A szövetség ára (Bíró László)	483
<i>Tanulmányok</i>	
Balázs Gábor: Kik voltak a girondiak, és mit akartak?	487
Réti Balázs: A brit–francia szövetségtől a németbarátsáig. A török semlegesség, 1939–1941	543
Bíró László: Szövetségesből ellenség. Geopolitika és a szovjet–jugoszláv viszony, 1941–1948	559
Mezei Tibor: Denuklearizációs illúziók. Az Egyesült Államok KNDK-politikája az 1990-es években	575
Váradi Natália: Emancipáció szovjet módra. A kárpátaljai nők helyzete a szovjet időszakban	595
<i>Műhely</i>	
Keresztes Csaba: „Kérdés nem időszerű.” A <i>Fontes</i> -sorozat újraindításának tervei 1948–1949-ben	613
<i>Szemle</i>	
Islámismeret és oszmánkép a kora újkori Csehországban (Szuromi Kristóf)	627
A frankofónia múltja és jelene Afrikában (Prantner Zoltán)	632
A folyó mint montázs. Dunai narratívák szövegben, filmben és képeken (Tamáska Máté)	638

Dunai narratívák szövegben, filmben és képeken¹

Tanulmánykötetről recenziót írni mindig kihívást jelent. A monográfiákra jellemző központi narratíva hiányában a tanulmánykötet recenzióírója rendszerint az írásokat sorjában mutatja be, követve a kötet szerkesztőjének, szerkesztőinek a bevezetőben lefektetett alapgedolatait. Különösen nehéz a helyzet egy olyan könyv esetében, amely címében is montázst ígér, tehát egymás mellé helyezett történeteket, amelyeket csak egy közös pont köt össze: a Duna.

Ha művelődéstörténeti szempontból szeretnénk elhelyezni a könyvet, úgy beilleszthetjük az elmúlt néhány évtizedben megfigyelhető trendbe, amely valamiféle országok feletti, a nemzetállami identitásokat felváltó nézőpontot kíván megfogalmazni, olyan, természet-földrajzinak tűnő, de valójában kultúrtörténeti makrorégiókat teremtve, mint a Mediterráneum, a Balti-tenger vagy éppen a Köztes-Európa. A Duna-mente nemzetközi európai makrorégióvá alakulásának kedvez, hogy a folyó országokat szel át, közben pedig európai mércével mérve óriási kulturális utat tesz meg nyugat és kelet között. Hosszából adódóan a Földközi-tengerhez hasonlítható, s valóban egykori beltengerekből kifejlődött „medencéket” köt össze egymással: az Alpok északi peremvidékét, a Kárpát-medencét és a Balkán északi alföldjeit. A Dunának ez a felfogása azonban maga is egy szellemi montázs. Mert miközben a 19. század vége óta Európa kisebb-nagyobb folyói rendre modern közlekedési folyosókká alakultak, a Duna vonalán ma is nehézkes a mobilitás. Egy-egy szakasza mentén találunk ugyan gyorsforgalmi utakat, vasutakat, de aki végig szeretné járni az egész vidéket, annak némi túlzással, de ma is a lassú hajóút a legoptimálisabb közlekedési eszköz. Pontosan ez a lassú, elmélyült szemlélődésre alkalmas tempó az, amely a kötet szövegeit olvasva az embernek elsőként eszébe jut.

Ám mielőtt a részletekbe mennénk, nézzük meg, milyen montázselemekből építkezik a könyv. Alapvetően négy módszertani megközelítési móddal találkozhatunk. Az első Martin Schmid környezetettörténeti látásmódja. Ő a Dunát mint valós, a térben megélhető tapasztalást mutatja be. A második Filisi Éva és Anton Holzer egy-egy tanulmánya, melyek a Dunáról készült fotókat és képeslapokat elemzik. A harmadik elbeszéléscsoportot Olívia Spiridon és Ingeborg Bratoeva írásai jelentik, melyek szerzői a film médiumán keresztül közelítenek a Dunához. Ezután következnek a könyv felét kitevő irodalmi elemzések. Olvashatunk többek között a jugoszláv kommunista párt által definiált Duna-képről (Branko Ranković), József Attila híres, *A Dunánál* verséről (Király Edit), Ján Rozner „dévényi utazásairól” (Josef Tancer), Nádas Péter Duna-történetéről (Christoph Leitgeb) és a Duna-szigetek, elsősorban

¹ *Der montierte Fluss. Donaunarrative in Text, Film und Fotografie.* Hrsg. v. Holzer, Anton – Király, Edit – Leitgeb, Christoph – Spiridon, Olívia. Stuttgart, Franz Steiner Verlag, 2023. 220 p. (Schriftreihe des Instituts für donauschwäbische Geschichte und Landeskunde, 26.)

Ada Kaleh emlékezhelyeiről (Vincze Ferenc). E rövid ismertető keretében nem kívánom egyenként bemutatni a tanulmányokat, már csak azért sem, mert az irodalomtudományhoz nem értő olvasóként erre nem érzem magam kompetensnek. Ehelyett egyetlen szempontot emelnék ki, amit „saját” olvasatnak is nevezhetünk, nevezetesen azt, hogyan és miként jelenik meg a Duna-képekben a folyó használatát alapvetően befolyásoló kikötő témája. A választás korántsem véletlen, hiszen évek óta foglalkozom a kikötők témájával. Jelenleg a Magyar Nemzeti Levéltár, az Újvidéki Egyetem és tübingeni Dunai Sváb Történeti és Honismereti Intézet közös projektjében összehasonlító munkát végzünk.²

Mint általában a Dunát feldolgozó kötetekben, a kikötők itt is csak marginálisan jelennek meg az írásokban, ha egyáltalán megjelennek. Ha azonban kevésbé vagyunk szigorúak, és nem magát a kikötőt, mint konkrét teret, hanem mint társadalmi helyet keressük, fel-felbukkan a montázsok sorában. Nádas Péter elemzett elbeszélésében (*Párhuzamos történetek*) például feltűnik a dunai személyforgalom utolsó jelentős viszonylata, a Budapest–Mohács hajójárat.³ Christoph Leitgeb interpretációjában ez a hajó a zsidóüldözések idején a Monarchia atmoszférájának nyugalmit testesítette meg. Hasonló funkciót tölt be egy másik hajójárat, amely Pozsonyból Dévénybe közlekedett a két világháború között. Ez már az új, turisztikai célú dunai hajóutak világa, ahol nem a távolságok leküzdése, hanem a szabadidő eltöltése a cél. Josef Tancer a hajóutat egyfajta „szanatóriumként” értelmezi, hiszen Rozner önéletrajzi írásában a dévényi hajókirándulások gyógyító hatásúak, mind a tényleges betegségekkel szemben (tüdőbaj – friss dunai levegő), mind a társadalmi problémák elviselésében. Az imént említett tanulmányokban a kikötő konkrétan nem, csak a kikötőt használó hajó jelenik meg, az is inkább metaforaként. Király Edit József Attila-elemzésében azonban már ott van a híres kép a rakparttal és a dinnyehéjjal. Király hangsúlyozza a kép „assemblage” jellegét, amelyben a rakpart a szemlélő pozícióját határozza meg, aki nézőként tekint saját és az egész térség „mozaikos” múltjára.

Mint a versből is kiderül, a rakpart egy olyan kikötői tér volt, amelyet a városlakók per definitívum még érzékeltek, sőt használtak is. A 20. század első felétől kiépülő modern kikötők ezzel szemben már városon kívüli ipari területek. A folyó iparosodásának folyamatáról Martin Schmid írása szól részletesen. Ebben bemutatja, hogy a 19. század közepétől miként alakul át a folyó árterekkel kísért völgye gigantikus ipari létesítménnyé, aminek legfontosabb céljai az árvízvédelem, a vízellátás (vele párhuzamosan a beépített és mezőgazdasági területek növelése), az energiatermelés és a logisztika. Schmid itt ugyan külön nem elemzi a kikötők kérdését, de a szöveg minduntalan hangsúlyozza, hogy a modern történelemben a Duna egy ipari-logisztikai térré alakult.⁴ Ebben a folyamatban a 19. századi szabályozások és a rakpartok kiépítése jelentette az első jelentős lépést, de a mindent átfogó iparosításra (nyugaton és keleten egyaránt) az 1945 utáni évtizedekben került sor. Ebben a folyamatban a 19. század klasszikus ipari térségei, köztük a rakparti kikötők is, elvesztették eredeti funkciójukat.

² Lásd: <https://danube-ports.com/index.php/EN>.

³ Érdekes azonban megjegyezni, hogy extrém helyzetekben a dunai személyforgalom a 20. században is jelentős szerepet töltött be. A második világháború alatt a Dunai Gözhajózási Társaság (DDSG) hajói szállították a keleti területekről áttelepíteni kívánt németeket a birodalom központja felé. Ugyancsak a vízi út jelentett némi reményt azoknak a zsidó kivándorlóknak, akik más módon már nem hagyhatták el a térséget. Lásd erről Forgács Péter *Dunai exodus* című dokumentumfilmjét (1997).

⁴ Martin Schmid másik írása a bécsi kikötőkről magyarul is olvasható: Város a folyónál. Bécs kikötői mint szociaturális helyek a kora újkortól a második világháború utáni időkig. In: *Dunai kikötők Bécstől Újvidékig*. Szerk.: Tamáska Máté. Bp., 2024. 23–52.

A recenzió zárásaként a rakpartok fénykorában készült fényképeket és képeslapokat bemutató két írásból emelek ki néhány, kikötőkre vonatkozatható részletet. Filisi Éva tanulmányában a Magyar Nemzeti Múzeum gyűjteményéből szemlélve a legkorábbi fotográfiák megjelenésétől az 1920-as évekig válogatott képeket. Fő mondanivalója, hogy a vedaábrázolások hagyományaiból kinövő fényképészet az első fél évszázadban kialakította saját látásmódját, amely követve a társadalmi értékrend változásait a látképtől egyre inkább a részletek, mindenekelőtt az emberek ábrázolása felé mozdult el. A változás mögött fototechnikai okok is rejlenek, hiszen eleinte a hosszú expozíciós idők nem tették lehetővé az emberek szabadtéri fotózását. A kikötői infrastruktúra ábrázolása általában járulékos elem valamely nagy témához, mint a budai vár vagy a pesti palotasor. Idővel azonban a rakpartok életre keltek. Kozmata Ferenc 1888-as felvételén szemléletesen látható a hangsúlyváltás. A Központi Vásárcsarnok alatti rakpart, ahol a lépcsőkön és a hajókon is árusítottak, kétségtelenül a korabeli Budapest egyik leglátványosabb, legtöbbet fotózott „szociális” találkozóhelye volt. Néhány évvel később ugyanitt egy ismeretlen amatőr fotós munkanélküli férfiakat fotózott, lentről a Duna felől. Ezen a képen a Duna, a budai vár már egyáltalán nem látszik. Ha nem tudnánk a helyszínt, aligha gondolnánk, hogy a rakparti kikötőben járunk.

Sokkal inkább kikötőként érzékelhető tér az Első Dunai Gőzhajózási Társaság Lánchíd melletti rakodója. Bár Filisi innen nem válogatott képet, de megemlíti, hogy a társaság egy egész fotósorozatot rendelt meg a dunai városokról Németországtól Romániáig, amely képeket a hajókon kívánták dekorációs céllal kiállítani. A folyó iparosításának leglátványosabb fotóját a tanulmány Erdélyi Mórtól közli. Ezen a képen az előtérben egy halász a hálóját javítja, miközben a kép közepén egy modern uszály halad át, háttérben pedig Budapest legemblematikusabb kikötői épülete, az Elevátor-ház látható. A régi és az új egymás mellé montírozása a korszak fotográfusainak egyik kedvelt témája volt. A tanulmány az 1900-as évekre vonatkozó képválogatása már elhagyja a rakpartokat, és az emberábrázolások felé fordulva inkább a város környéki szabadidős terekre irányítja az olvasó figyelmét.

Fényképek alapján készültek a korszak tömegtermékei, a képeslapok is. Csakhogy ezek még a fényképeknél is hangsúlyosabban megkomponált képek voltak, ahol, ha kellett, utólagos retusálással színpadias életképeket hoztak létre. A képeslapgyártók kész elemekkel dolgoztak, hajókat, léggömböket, embereket retusáltak a képekre. Anton Holzer tanulmányában külön fejezetet szentel a színezés kérdésének, kiemelve a „kék Duna” narrációját. Az adriai szépségű „kék Duna” motívuma otthonos tájakat teremtett a németek számára idegen magyarországi és balkáni vidékekből. Ugyancsak visszatérő motívum a rakpart, melynek lineáris vonala egyrészt rendezte a képek perspektíváját, másrészt a kék Dunához hasonlóan az otthonosság érzetét közvetítette, hiszen a korabeli szemlélő számára a rakpartok a civilizáció letéteményesei voltak. Noha a cikk szerzője szerint a képeslapok legnagyobb része a német nyelvterületen belül mozgott, jól megfigyelhető az Osztrák–Magyar Monarchia balkáni expanziója is. A fotográfiákkal ellentétben a képeslapok kikötőábrázolása kevésbé részletes, a távolról felvett látképek esztétikája dominál. Mindez érthető, hiszen ezek a képeslapok rendszerint az otthon lévőeknek szóló rövid üzeneteket tartalmaztak, mintegy megnyugtatóképpen, hogy rokonuk, szerettük „jó helyen” van.

A könyvet végigolvasva valóban montázsszerű élményeket szerezhetünk, képi és irodalmi médiumokról, azok társadalmi beágyazottságáról. Hogy ezekben a mozaikokban a kikötők kevésbé hangsúlyos szeletet képviselnek, nem róható fel hibaként, hiszen a kötetnek nem ez volt a vállalt célja. Ugyanakkor a recenzió megírásával jómagam éppen arra szerettem volna felhívni a figyelmet, hogy fontos lenne általános Duna-képünket differenciált helyekre szűkítve pontosítani. A kikötők mellett ilyen lehet a dunai malmok, a halászó,

az állatitató, a hajóépítő helyek, az evező- és a fürdőkkultúra világa is. Noha a néprajz- vagy a történettudomány e téren jelentős eredményeket ért el, fontos lenne a dunai narratívákhoz hasonló, a jelenségek kulturális reprezentációit bemutató munkák megjelentetése is.

*Tamáska Máté**

* A szerző az Apor Vilmos Katolikus Főiskola egyetemi tanára, rektorhelyettese (2600 Vác, Szent Miklós tér 14., tamaska.mate@avkf.hu).

CONTENTS

The Price of the Alliance (László Bíró)	483
<i>Studies</i>	
Gábor Balázs: Who Were the Girondins and What Did They Want?	487
Balázs Réti: From the British–French Alliance to German Friendship: Turkish Neutrality, 1939–1941	543
László Bíró: From Ally to Enemy: Geopolitics and Soviet–Yugoslav Relations, 1941–1948	559
Tibor Mezei: Illusions about Denuclearizing North Korea: The Evolving US Policy on North Korea in the 1990's	575
Natália Váradi: Soviet-style Emancipation: The Situation of Transcarpathian Women in the Soviet Period	595
<i>Workshop</i>	
Csaba Keresztes: “Question is not Timely”: Plans to Relaunch the <i>Fontes</i> Series in 1948–1949	613
<i>Book Reviews</i>	
The Knowledge about Islam and Image of Ottomans in Early Modern Bohemia (Kristóf Szuromi)	627
The Past and Present of Francophonie in Africa (Zoltán Prantner)	632
The River as a Montage: Danube Narratives in Text, Film and Images (Máté Tamáska)	638

Ára: 800 Ft
Előfizetőknek: 600 Ft



TERJESZTI A MAGYAR POSTA

Előfizethető személyesen a postahelyeken és a kézbesítőknél,
vagy a Központi Hírlap Iroda zöldszámán: 06-80/444-444,
e-mailen: hirlapelofizetes@posta.hu, faxon: 1-303-3440,
vagy levélben a Magyar Posta Zrt. Központi Hírlap Iroda,
Budapest 1008 címen.

Számonként megvásárolható a Bölcsészettudományi Kutatóközpont
Történettudományi Intézetében
(1097 Budapest, Tóth Kálmán utca 4.,
telefon: 224-6700/4624, 4626 mellék), illetve a Penna Bölcsész Könyvesboltban
(1053 Budapest, Magyar utca 40., telefon: 06 30/203-1769).

A Világtörténet 2024. évi megjelentetését
a Magyar Tudományos Akadémia támogatja.

MTA MAGYAR
TUDOMÁNYOS
AKADÉMIA

**HUN
REN**



BÖLCSESZETTUDOMÁNYI
KUTATÓKÖZPONT
TÖRTÉNETTUDOMÁNYI INTÉZET