

## Keller-Deák Kristóf: A Vág völgye a hírszerzés célkeresztjében

### A Vág völgye a hírszerzés célkeresztjében

Az első csehszlovák állam a fennállása alatt folyamatosan védelmi rendszerének tökéletesítésével volt elfoglalva. Ez egy igen tág fogalmi kör, amelybe beletartozik elsősorban az erődépítés, a hadsereg fejlesztése is. Azonban a védelmi rendszer részét képezik a hadiipar létesítményei és bizonyos szempontból a közlekedési infrastruktúra is. Ebből következően nem meglepő, hogy ha egy olyan ország, mint a két világháború közötti Csehszlovákia, védelmi és stratégiai szempontokat figyelembe véve kezd a hadiipar és a közlekedés fejlesztésébe. Különösen figyelemre méltó, főként egy másik ország, esetünkben Magyarország számára, ha mindezeket a tevékenységeket egy földrajzi szempontból is figyelmet érdemlő térségben végzi, jelen esetben a Vág folyó völgyében.

A mindenkori magyar katonai attasé feladata volt a korszakban, hogy az adott ország hadseregéről bárminemű információt gyűjtsön, legyen az az alakulatokkal, a tisztikarra, vagy akár a hadiiparral kapcsolatos. Az alább részletezendő jelentésekben azt mutatjuk be, vajon mennyire tettek ennek eleget, ha fontos hadiipari fejlesztésekről kellett hírszerzői jelentéseket írniuk, milyen adatokat gyűjtöttek, egy a csehszlovákok számára hadiipari fejlesztésekre kiszemelt térségben.

### A Vág völgye

A Vág folyó a maga 375 km-es hosszával a Felvidék leghosszabb folyójának számít. A Fekete-Vág és Fehér-Vág találkozásával jön létre és a Duna bal parti mellékfolyójaként végződik. A folyó a mai Szlovákia középső területének északi részétől egy nagy ívet leírva nyugati, délnyugati, majd az alsó szakasza déli irányban szeli keresztül az országot, hogy Komáromnál a Dunába torkolljon.<sup>[1]</sup> Északnyugati irányban a Fehér-Kárpátok hegyvonulata határolja. Ennek a folyónak meghatározó szakasza, nem csak hosszának méretét tekintve, az a rész, ahol a folyó a hegyek közül kilépve éri el az ország déli részén elterülő síkságot. Ezt, a Ruttkától Pöstyénig terjedő szakaszt is magába foglaló részt szokás nevezni a Vág völgyének.

Ez a hosszú, a folyót magába foglaló, magas hegyek által határolt völgy megközelíti a mai Csehország határát. A két világháború közötti időszakban Csehszlovákia területének mondhatni közepén helyezkedett el. A hegyek által, az ország közepén található régió, a

földrajzi adottságainak köszönhetően stratégiai szempontból is meghatározó volt, hiszen az ország közepén, magas hegyekkel határolt területen terült el. A térségben rejlő lehetőségeket a csehszlovák vezetés is felismerte. Ennek következtében a Vág völgyében jelentős fejlesztéseket eszközöltek. Azonban ezek az építkezések, tervek nem kerültek el a magyar katonai hírszerzés és ezáltal a prágai magyar katonai attasé figyelmét sem. Az iratok tanúsága szerint a csehszlovákok az 1930-as évek elején kezdték felismerni és elkezdni kihasználni katonai szempontból a Vág völgyében rejlő lehetőségeket. Az 1933-as magyar katonai attaséi jelentések alapján megfigyelhető az a folyamat, hogy a csehszlovákok mit terveztek és mit valósítottak meg a Vág völgyében, a magyar hírszerzés szerint hadműveleti szempontú fejlesztés céljából.

### Hírszerzés a folyóvölgyben

1933-ban a prágai magyar katonai attasé Lakatos Géza alezredes volt. Ekkor már ötödik éve töltötte be ezt a pozíciót, ugyanis 1928-ban Székely János őrnagyot váltva ő lett a hivatalosan kinevezett első prágai magyar katonai attasé. Székely Jánosnak még a trianoni békeszerződés rendelkezései miatt 1926 és 1928 között nem hivatalosan, rejtve kellett attaséi tevékenységét folytatnia, azonban a Szövetségek Közi Katonai Ellenőrző Bizottság magyarországi kivonulását követően már nyíltan lehetett az országnak attasékat küldenie, így Csehszlovákia esetében Lakatos Gézát érte ez a megtiszteltetés.

Az attasé 1932 márciusában beszámolt arról, hogy Morvaország és a Felvidék összekötésére úthálózat kiépítését tervezik, mindezt bizalmas forrásból tudta meg. Hozzátette, ismerve azt, hogy ezeknek az útvonalaknak milyen gyér polgári forgalma van, ezért minden bizonnyal Magyarországot érintő hadműveleti célokat szolgál ez a fejlesztés.<sup>[2]</sup> Nem kizárt, hogy ezzel akár a Vág völgyében zajló ipari fejlesztésekhez kapcsolódó infrastruktúrák bővítése, elérhetőségük könnyebbé tétele is cél volt ekkor.

A levéltári iratok alapján megállapítható, hogy Lakatos Géza 1933-ban az évi első attaséi jelentésében már a Vág völgyében zajló csehszlovák hadműveleti célú fejlesztésekről számolt be. Véleménye szerint a folyó ezen szakaszának igen jelentős szerep juthat egy Magyarország elleni felvonulás esetén. (S egy Ausztria vagy Lengyelország elleni felvonulás esetén is. – KDK) Jelentésében leírta, hogy a térségben négy, általa katonai célúnak mondott fejlesztés zajlik. Északi irányból haladva elsőként a vágbesztercei építkezést említette, itt a Brnói Fegyvergyár (Zbrojovka Brno) új telepének építése folyik.<sup>[3]</sup> A terület fejlesztése 1929. július 7-én kezdődött, amikor a fegyvergyár egy másik csehszlovák hadianyag- és fémmegmunkáló üzemmel (amelynek pontos neve nem szerepel a jelentésben) közösen

kezdett itt építkezésbe, majd azt 1931-ben felvásárolta, de még nem olvasztotta magába. Végül 1935-től lesz végleg a Brnói Fegyvergyár része és ez a társaság fogja üzemeltetni a vágbesztercei gyárat.<sup>[4]</sup> Vágbeszterce után Máriatölgyest említette az attaséi jelentés. Egy itteni, még az építkezéskezdeti szakaszában járó Škoda telephelyről volt szó. Ez a telep ugyanis csak négy évvel később, 1937-ben kezdi meg a termelést.<sup>[5]</sup> Harmadikként említette a trencsényi lőszerraktárakat. Utolsóként pedig a Pöstyénben létesített benzinraktárakról jelentett Lakatos Géza. Pöstyén esetében megemlítette, hogy átépítették a település Vág folyót átszelő hídját is. Az attasénak voltak információi arról is, hogy 1933-ban milyen további tervek voltak a térségre nézve, ezek nem konkrétan katonai létesítmények, de kapcsolódhatnak azokhoz, illetve a hadiipari létesítmények közelében voltak tervbe véve. Vágbesztercén 5 millió koronából építenének új hidat, állítólag ennek megépítését a csehszlovák vezérkar sürgette: szerintük legkésőbb tavasszal el kell kezdeni. Zsolnán és Ruttkán pedig a városi pályaudvar kibővítését, fejlesztését tervezték. A tervek szerint először a zsolnai vasútállomás újulna meg 60 millió koronából, mégpedig 1937 végéig. Ezt követően látnának hozzá a ruttkai állomás átépítésének.<sup>[6]</sup>

A Vág völgyének katonai szempontú fejlesztéséről Lakatos Géza ezt követően 1933 nyarán jelentett legközelebb. 1933. június 15-én kelt jelentésében elsőként olyan építkezésekről számolt be, amelyek a legutóbbi jelentés elkészülte óta lettek tervbe véve. Eszerint két településen is, Lédecnél és Trencsényteplicnél is új hidat akartak építeni a Vágon át.<sup>[7]</sup> Az attasé felsorolta a Vág völgyében addig meglévő hidakat. Ez alapján elmondható, hogy akkor összesen hét híd szelte át a folyót a Zsolna és Pöstyén közötti szakaszon. Ebből négy közúti közlekedésre alkalmas: Zsolnán, Trencsénynél, Pöstyénben és Galgócnál. Három vasúti híd található a folyón: Zsolna, Trencsén és Tarnóc településeknél. Vágbesztercén pedig továbbra is építés alatt állt az a híd, amelyet a csehszlovák vezérkar már márciusban el akart kezdeni építtetni. A katonai attasé a jelentés végén nyomatékosan megjegyezte, hogy szerinte ezek az építkezések katonai célokat szolgálnak.<sup>[8]</sup>

A jelentésekben felvázolt számos, helyenként nagyszabásúnak és valóban katonainak mondható építkezés felkelthette Lakatos Géza mellett a hírszerzés vezetőinek is a figyelmét. Az előző jelentést követő egy hónapban ugyanis a magyar katonai attasé elutazott a Vág völgyébe, hogy egy tanulmányút keretében saját maga is tájékozódhasson a jelentésben leírtakról. Az attasék csak a legszükségesebb esetekben utaztak személyesen felderíteni. A magyar kémhálózat, különösen Csehszlovákiában igen kiterjedt volt. Ujszászy István visszaemlékezéseiből tudjuk, hogy magyar katonák, üzletemberek, követségi alkalmazottak és sokan mások álltak a magyar hírszerzés szolgálatában ekkor.<sup>[9]</sup> Lakatos Géza tehát személyesen utazott el a Vág völgyében és július 17-én kelt jelentésében számolt be erről az

útjáról. Utazásának célját úgy fogalmazta meg, hogy személyes, benyomást szeretett volna szerezni, valamint ellenőrizni azokat a híreket, amelyek a Vág völgyében zajló katonai fejlesztésekről szólnak.

Elsőként a zsolnai pályaudvart tekintette meg. Itt a korábban beharangozott fejlesztésekből még semmi sem kezdődött el, pedig már tavasszal hozzá kellett volna látniuk a munkálatokhoz. Az attasé szerint az oka pénzügyi és ezért elhalasztották a vasút itteni átépítését. Ezzel együtt csúszott a Zsolna és Ruttká közötti vasútvonal kétvágányúvá tétele is. Lakatos azt mondta, hogy erre azért is lenne szükség, mert 1920 óta az itteni népesség megkétszereződött. Információi szerint a magyar kisebbség létszáma érdemben nem változott. Azonban utazása során a személyes tapasztalata mást mutatott, főleg nyelvi szinten. Zsolna és Trencsén között a vasútvonalon munkálatokat látott az attasé. Vágbesztercére érve látta, hogy épülőben volt a korábban is a jelentésekben szereplő híd, a hozzá kapcsolódó utaknak viszont még nincs nyoma. Továbbá építés alatt állt a Brnói Fegyvergyár telephelye is, amely a leírtak alapján igen tekintélyes méretű lehet. Az attasé 16 épületről ír, ebből 4 nagy gyárépület lesz. A ma már Vágbeszterce városrészeként számon tartott Milohón is hídépítést látott az attasé, pontosabban a már meglévő hidat újították fel akkor.

Lakatos Géza ezután Puhóra utazott, ahol a vasúti építkezésekről tájékozódott. Tapasztalata szerint a cseh területek felé vezető, összekötő vasútvonal építésének még semmi nyoma. Bellusnál átutazóban nem látott ipari vagy infrastrukturális építkezést, egyetlen dolog, ami feltűnt Lakatos Gézának, az az, hogy rengeteg újépítésű ház volt a településen. A következő állomás Máriatölgyes volt. Itt az épülőfélben lévő új Škoda gyárat nézte meg az attasé. Elmondása szerint az építkezés állt és félbe volt hagyva. Ezután a két másik településre, Hőlakra és Nemsóra ment Lakatos, mindkét esetben a Vágon átívelő hidak miatt. Hőlaknál nem látta még nyomát a tervezett új híd építésének, Nemsónál pedig már egy felújított, kiszélesített híddal találkozott.

A következő úti cél Trencsén volt. Az oda vezető út a völgyben a folyó mentén a korábbi állapotához képest az attasé szerint felújításra és kiszélesítésre került. Trencsénben pedig a Drétona (helyesen Drétoma – KDK). felé vezető utat találta az attasé kibővítettnek, hogy még nagyobb forgalmat bírjon el. Az attasé útjának a jelentésben név szerint említett utolsó állomása Pöstyén volt. Itt is a Vágon épített hidakat szemlélte meg. Egyrészt a település fürdőszigetének régi fahídját betonból építették újjá, másrészt egy másik, 8 méter széles betonhíd is épült a városban. Az attasé ezzel be is fejezte tanulmányútját. A fenti építkezéseket találta jelentenivalónak. Amit a jelentéshez hozzátesz a végén, az egyrészt a

magyar lakosság hangulata azokon a helyeken, ahol járt. Szerinte ez alatt a rövid idő alatt nem volt lehetősége mérvadó információkat szerezni a magyarok helyzetéről. Azt nem tudjuk meg, hogy pontosan hány napig is tartott az utazása.<sup>[10]</sup> Érdekesség, hogy két évvel később már Ujszászy István prágai katonai attasé egy 6 napos felvidéki hadgyakorlat után egy több mint két oldalas jelentést írt csak arról, hogy milyennek látta a magyar lakosság helyzetét és hangulatát a Bártfafürdő és Kassa közötti területen.<sup>[11]</sup> Megfigyelései alapján megállapította még azt, hogy a Szokol mozgalomnak<sup>[12]</sup> igen nagy térhódítása jellemző a Vág völgyének térségére.

A jelentés végén az attasé összegző benyomása az, hogy a Vág völgye nagy fejlődés képét mutatta. Ezt azonban az akkori viszonyok közepette, ugyanis épp egy gazdasági világválság van a világban, igen nehéz katonai szempontok nélkül magyarázni. Sok a még nem elkezdett, vagy el nem kezdett vagy szünetelő építkezés. Az attasé figyelmeztet, hogy a még nem elkezdett el nem kezdett építkezések elmaradása csak ideiglenes, ezek folytatásával számolni kell a későbbiekben.<sup>[13]</sup>

Amint a leírtakból is látható, igen intenzív építkezések kezdődtek, folytatódtak vagy épp csak kerültek tervezőasztalra az 1930-as évek első felében a Vág völgyének Ruttká és Pöstyén közötti szakaszára vonatkozóan. A Morvaországhoz közel eső, földrajzi adottságai miatt jól elzárt és stratégiaileg kiemelt helyzetben lévő területen a hadiipartól az infrastruktúráig mindenféle fejlesztés kiolvasható az attaséi jelentésekből.

Későbbi attaséi jelentések már nem számoltak be a Vág völgyében zajló munkálatokról. Egy évvel később, egy 1934 októberében kelt jelentésben már Ujszászy István számolt be arról, hogy a csehszlovákok jelentős összegeket fordítottak az úthálózat fejlesztésére,<sup>[14]</sup> elképzelhető, hogy ebben jelentős szerepet kaphatott a Vág völgyének úthálózata is. Továbbá egy decemberi jelentés tett még említést arról, hogy Puhót és Horní Lideč-et összekötő, ezáltal a Felvidéket és Morvaországot ezen a ponton is összekapcsoló kétvágányú vasútvonalat akartak építeni.<sup>[15]</sup> Ez a vonal, újonnan azonnal kétvágányúként, 1935–1937 között meg is épült.<sup>[16]</sup>

A jelentés, amely a Vág völgyének ilyen szintű katonai célokat is magában foglaló használatáról számolt be, nem volt légből kapott ötlet. A csehszlovák stratégiai elgondolások az 1938-as Anschluss után ugyanis azzal számoltak, hogy egy nyugati irányú német támadás esetén ki kell üríteniük a Cseh-medencét és új védelmi vonalként a Beszkidek vagy inkább az amögött húzódó, a Vág völgyét északnyugati irányból határoló Fehér-Kárpátok vonalában vennének fel új harcállást és innen harcolnának a németekkel. Ez azt jelentené, hogy a Vág völgye lenne a csehszlovákok védelmi vonala az azt övező hegyekkel, mögötte pedig még az

építkezéseknek köszönhetően lenne hadiipari hátország és nem veszne el minden a cseh területek feladásával.<sup>[17]</sup>

## Összegzés

A Vág völgyének az attasé általi feltérképezése csak egy kis szelete annak a munkának, annak a feladatkörnek, amelyet a katonai attaséknak el kellett végezniük. Mindazonáltal jól mutatja, hogy mit jelent az, hogy a katonai attaséknak az adott ország bármilyen katonai, a hadsereggel kapcsolatos információkat kell gyűjtenie és jelentenie. A jelentésekben leírtak jól mutatják meg, hogy milyen fontos, különösen egy ilyen stratégiailag is meghatározó területen a naprakész információk begyűjtése. Az igen részletes jelentések alapján elmondható, hogy a katonai attasék a kapott utasításoknak megfelelően, a feladatkörükben leírtak alapján jártak el és végezték hírszerző munkájukat.

## Bibliográfia

### Levéltári iratok

HM HIM Hadtörténeti Levéltár VKF 1932., 2. oszt., 12880 számú irat

HM HIM Hadtörténeti Levéltár VKF 1933., 2. oszt., 118.177, 121.173, 121.753 számú iratok

HM HIM Hadtörténeti Levéltár VKF 1934., 2. oszt., 13977., 417/305 számú iratok

### Internetes hivatkozások

History of Považská Bystrica – Zbrojovka Brno Factory 2

<https://www.gunboards.com/threads/history-of-pova%C5%B5sk%C3%A1-bystrica-zbrojovka-brno-factory-2.948914/>

Munition factory – Dubnica nad Váhom

<https://www.filmcommission.sk/453-en/munition-factory-dubnica-nad-vahom/>

Keller-Deák Kristóf: Jelentés a felvidéki magyarság hangulatáról 1935-ben, *Napi történelmi forrás*, 2020. november 29.,

<https://ntf.hu/index.php/2020/11/29/jelentes-a-felvideki-magyarsag-hangulatarol-1935-ben/>

Vág, [http://www.kislexikon.hu/vag\\_a.html](http://www.kislexikon.hu/vag_a.html)

Őszi jégverem jég nélkül, <http://hmsoft.fw.hu/20061007/20061007.html>

Folyóiratcikk

Suba János: Csehszlovákia „katonapolitikai” helyzete és az országérodítás 1918–1938, *Közép-Európai Közlemények*, VII., évf., 2014/3–4., 107–119.

Szakirodalom

Haraszti György (szerk.): Vallomások a holtak házából – Ujszászy István vezérőrnagynak, a 2. vkf. osztály és az Államvédelmi Központ vezetőjének az ÁVH fogságában írott feljegyzései. Budapest, Állambiztonsági Szolgálatok Történeti Levéltára, 2007. 503. oldal

## Hivatkozások

1. Vág, [http://www.kislexikon.hu/vag\\_a.html](http://www.kislexikon.hu/vag_a.html) (Letöltés: 2021. október 10.) ↑
2. Morvahatármenti és felvidéki úthálózat kiépítése, VKF. 1932., 2. oszt., 12880 számú irat. ↑
3. Vág völgy fejlesztése hadműveleti szempontból, VKF. 1933., 2. oszt., 118.177 számú irat. ↑
4. History of Považská Bystrica – Zbrojovka Brno Factory 2, <https://www.gunboards.com/threads/history-of-pova%C5%B5sk%C3%A1-bystrica-zbrojovka-brno-factory-2.948914/> (Letöltés:2021. október 10.) ↑
5. Munition factory – Dubnica nad Váhom, <https://www.filmcommission.sk/453-en/munition-factory-dubnica-nad-vahom> (Letöltés: 2021. október 10.) ↑
6. Vág völgy fejlesztése hadműveleti szempontból, VKF. 1933., 2. oszt., 118.177 számú irat. ↑
7. Ebben az esetben azonban tárgyi tévedés szerepel az attasé jelentésében, ugyanis Trencsénteplic nem a Vág partjánál van, így ott nem építhettek a Vágon át új hidat. ↑
8. Vág völgy további fejlesztése hadműveleti szempontból, VKF. 1933., 2. oszt., 121.173 számú irat. ↑
9. Haraszti György (szerk.): Vallomások a holtak házából – Ujszászy István vezérőrnagynak, a 2. vkf.osztály és az Államvédelmi Központ vezetőjének az ÁVH fogságában írott feljegyzései. Budapest, Állambiztonsági Szolgálatok Történeti Levéltára, 2007. 503. oldal ↑
10. Úti jelentés a prágai kat. att. részéről 1933. évben megtett vág völgyi tanulmányutrol, VKF. 1933., 2. oszt., 121.753 számú irat. ↑
11. Keller-Deák Kristóf: Jelentés a felvidéki magyarság hangulatáról 1935-ben, *Napi történelmi*

*forrás*, 2020. november 29.,

<https://ntf.hu/index.php/2020/11/29/jelentes-a-felvideki-magyarsag-hangulatarol-1935-ben/>

(Letöltés: 2021. október. 05.) ↑

12. A Szokol 1862- jött létre, ezek a szlávokat tömörítő sportegyesületek voltak. ↑
13. Úti jelentés a prágai kat. att. részéről 1933. évben megtett vágvölgyi tanulmányutrol, VKF. 1933., 2. oszt., 121.753 számú irat. ↑
14. VKF. 1934., 2. oszt., 13977 számú irat. ↑
15. VKF. 1934., 2. oszt., 417/305 számú irat. ↑
16. Őszi jégverem jég nélkül, <http://hmsoft.fw.hu/20061007/20061007.html> (Letöltés: 2021. október 10.) ↑
17. Suba János: Csehszlovákia „katonapolitikai” helyzete és az országérdítés 1918–1938, *Közép-Európai Közlemények*, VII. évfolyam, 2014/3–4., 113–114. ↑