



Afrika ma
Afrikai vasutak kínai segítséggel – kinek éri meg?

Infrastrukturális beruházások Afrikában

Térségi biztonsági kérdések és megoldások az afrikai kontinensen

Afrika tegnap
A Szabad Francia Legierő tevékenysége Afrikában

Az afrikai tamtam-ok avagy résdobok története és típusai

Benyovszky és a rabszolgakereskedelem

Kiadja/Published by: IDRResearch Kutatási és Képzési Kft./Publikon Kiadó

Alapító és felelős kiadó/Founder and Executive Editor TARRÓSY István

Főszerkesztő/Editor-in-Chief BÚR Gábor

Olvasószerkesztő/Proofreading Editor A. GERGELY András

Tördelőszerkesztő/Technical Editor VÖRÖS Zoltán

A szerkesztőség tagjai/Members of Editorial Team TARRÓSY István, VÖRÖS Zoltán

Külső munkatárs/Contributor SZILASI Ildikó Hermina

Szerkesztőbizottság/Editorial Board BESENYŐ János, BÚR Gábor, CSATÁDI

Katalin, MORENTH Péter, SUHA György, SZABÓ Loránd, TARRÓSY István

(elnök/chair), VOJNITS András

Tudományos Tanácsadó Testület/Scientific Advisory Board BENKES Mihály,

BIERNACZKY Szilárd, CSIZMADIA Sándor, FODOR Erika, KISS Judit, RÉGI Tamás,

SÁRKÁNY Mihály, SUHA György, SZOMBATHY Zoltán, VIDACS Bea

Design & Layout IDRResearch Kft./IDResearch Ltd. - www.idresearch.hu

Kiadó és szerkesztőség elérhetőségei/Publisher and Editorial Team 7624 Pécs,

Jakabhegyi út 8/E.

T./F.: +36 (72) 522-624 afrika@publikon.hu, www.afrikatanulmanyok.hu

Hirdetésfelvétel/Ads and Publicity 7624 Pécs, Jakabhegyi út 8/E.

T./F.: +36 (72) 522-624 afrika@publikon.hu

Olvasói levelek/Readers' Comments afrika@publikon.hu

Értékesítő partnerek/Sales Partners

www.afrikatanulmanyok.hu

www.publikon.hu

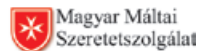
Borítófotó/Cover Photo Tarrósy István, Addisz Abeba, Etiópia, 2018

Támogatóink/Our Supporters

A 2018-as évfolyam támogatója a Magyar Máltai Szeretetszolgálat,

stratégiai együttműködésben a PTE Afrika Kutatóközponttal

<https://maltai.hu>



Megjelenik évente négy alkalommal/Published four times a year

A lap előfizethető/Subscription

IDResearch Kft. / Publikon Kiadó • 7624 Pécs, Jakabhegyi út 8/E

T./F.: +36 (72) 522-624, elofizetes@publikon.hu

www.afrikatanulmanyok.hu

Nyomda/Printing House Molnár Nyomda Kft. **Felelős vezető** Molnár Csaba

ISSN 1788-6422

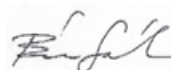
Minden jog fenntartva!

A kiadó a lap bármely részének másolásával, terjesztésével, a benne megjelent adatok elektronikus tárolásával és feldolgozásával kapcsolatos jogot fenntartja. Az Afrika Tanulmányokban megjelent minden szerzői mű (cikk, tanulmány, fotó, táblázat, grafika, illusztráció) csak a kiadó előzetes írásbeli, vagy elektronikus dokumentumba foglalt engedélyével tehető hozzáférhetővé, illetve másolható a nyilvánosság számára a sajtóban. Ez a nyilatkozat a szerzői jogról szóló törvényben foglaltak szerint tiltó nyilatkozatnak minősül.

A lapban megjelenő hirdetések tartalmáért a kiadó felelősséget nem vállal. A lapban leközölt írások nem feltétlenül tükrözik a kiadó véleményét. A tartalom, az egyes írások elektronikus felületen (honlapon, adattárban) való megjelentetése a kiadó joga.

Az Afrika Tanulmányok talán legvaskosabb, egyúttal első triplaszámát tartja kezében a Kedves Olvasó! Az elmúlt év során számos minőségi kéziratból állítottuk össze a XII. évfolyam első print kiadványát, mely ugyanúgy fordít figyelmet történeti és kulturális kérdések tárgyalására, mint azon kortárs nemzetközi-globális folyamatokra, amelyek jelentős mértékben formálják az afrikai kontinens képét, a kontinens különböző térségeiben élő emberek mindennapi életét. Az Afrika ma rovatban Törökország és Kína afrikai szerepvállalásai kerülnek terítékre miután egy nagyobb ívű áttekintést kapunk a biztonság fogalmának kitégítését igénylő változásokról, általában az afrikai regionális biztonsági architektúra fejlődéséről. Az Afrika tegnap rovatban olvashatunk a 19. század második felének hazai Afrikaképeiről, melyet szerzőnk képes hetilapok szemlélésének segítségével mutat be, valamint Benyovszky Móric vélt vagy valós kapcsolatáról a rabszolgakereskedelmet illetően, továbbá Torday Emil nagyságának belföldi és külhoni tetten érhetőségéről. Miután a Szabad Francia Légierő afrikai ténykedését megismertük, zárásként Afrikai zene rovatunkban a tamtamok (résdobok) történetéről és típusairól tájékozódhatunk. Miközben mindenkinek élvezetes és tartalmas olvasást kívánok, megköszönöm a Magyar Máltai Szeretetszolgálat támogatását, amely nélkül ez a szám nem jelenhetett volna meg!

We have proudly managed to edit probably the densest, at the same time, triple issue of the Hungarian Journal of African Studies. In the course of the past year we had the opportunity to select high-quality manuscripts for the first print issue of our twelfth volume, which – as usual – pays attention to covering historical and cultural topics, together with those contemporary international-global processes that shape the continent, influencing the everyday life of people inhabiting numerous regions of Africa. We provide the floor for discussion over both Turkey's and China's roles and engagements across the continent, after having learnt about the extension of the notion of security and the development of a security architecture by the African Union and all the regional integrative frameworks of Africa. Our Dear Readers can also pick pieces looking at the representation of Africa in the second half of the 19th century in several Hungarian weekly newspapers and magazines, as well as the possible connection between Count Benyovszky and slave trade. In addition, interpreting Emil Torday's national and international recognition is also touched upon. After learning about the activities of the Free French Air Forces in Africa we conclude our issue with yet another article on African music, this time, devoted to the slit drum type of instruments, the African tamtams. I wish all of you an enjoyable and meaningful reading experience, which could not have been put into this print format without the support of the Hungarian Charity Service of the Order of Malta – we are truly grateful for that, thank you!



Dr. Búr Gábor

főszerkesztő, editor-in-chief

TARRÓSY ISTVÁN

TÉRSÉGI BIZTONSÁGI KÉRDÉSEK ÉS MEGOLDÁSOK

AZ AFRIKAI KONTINENSEN – AZ AFRIKAI UNIÓ ÉS A REGIONÁLIS GAZDASÁGI KÖZÖSSÉGEK (RECS) BIZTONSÁGI ARCHITEKTÚRÁJA

5

Azzal együtt, hogy az új évszázad elejére az addigi fegyveres konfliktusok többsége megoldódott, befejeződött az afrikai kontinensen, a regionális és kontinentális afrikai béketeremtő és –fenntartó, illetve konfliktust kezelő kapacitások egyértelmű erősödését figyelhetjük meg.

DUDLÁK TAMÁS

A TÖRÖK DÉLI NYITÁS POLITIKÁJA – SOFT POWER ESZKÖZÖK AFRIKÁBAN

31

A tanulmány Törökország és Afrika kapcsolatrendszerének alakulását vizsgálja, különös tekintettel az utóbbi másfél évtized fejleményeire, a törökországi Igazság és Fejlődés Pártja (AKP) 2002 óta tartó kormányzásának időszakára.

BUCKSKY PÉTER

AFRIKAI VASUTAK KÍNAI SEGÍTSÉGGEL – KINEK ÉRI MEG?

55

Kenyában és Etiópiában már használják a kínai hitelekből, kínai technológiával és kínai munkásokkal épített vasútvonalakat. Sokan a fejlődés zálogaként tekintenek ezekre, az egyébként már korábban is működő vasútvonalak helyett épült új vonalakra. Kérdéses azonban, hogy a beruházások költségeit milyen áron tudják az országok előteremteni, és a vasútvonalak tudnak-e olyan gazdasági növekedést ösztönözni, amiből vissza tudják fizetni a vasutak fejlesztésére felvett hiteleket.

KIS KATALIN

INFRASTRUKTURÁLIS BERUHÁZÁSOK AFRIKÁBAN – KÍNA ÉS AZ ÚJ TENGERI SELYEMÚT

79

Az infrastruktúra-fejlesztés jelenleg az afrikai belső tőke hiányában erősen támaszkodik a külső forrásokra. A külső befektetők és hitelezők között ma már megkerülhetetlen Kína szerepe.

KICSINDI EDINA

TUDOMÁNYÁGAK A SZAKOSODÁS ÉS A POPULÁRIS KULTÚRA HATÁRÁN

95

Afrika földrajzi feltárása és gyarmatosítása a 19. század második felében nemcsak a mai értelemben vett tudományos és politikai kérdés volt, de a világról szerzett információk bővülése felé a nagyközönség is érdeklődéssel fordult: heti képes családi lapok rendszeresen közöltek híreket, képeket vagy nagyobb összefoglaló elemzéseket a kontinensen zajló eseményekről.

RÁKÓCZI ISTVÁN

BENYOVSZKY ÉS A RABSZOLGAKERESKEDELEM

111

BENE KRISZTIÁN

A SZABAD FRANCIA LÉGIERŐ TEVÉKENYSÉGE AFRIKÁBAN

117

Miközben a második világháború vitathatatlanul a (had)történelem legjobban kutattott fejezetei közé tartozik, egyes részletei mindmáig nem kerültek a tudományos és olvasói érdeklődés homlokterébe. Ez utóbbiak közé tartozik a Szabad Francia Légierő tevékenysége a konfliktus során, amelyről a mai napig nem született érdemi összefoglalás, ebből kifolyólag az afrikai hadszíntéren nyújtott teljesítménye is kevésbé vált ismertté.

BRAUER-BENKE JÓZSEF

AZ AFRIKAI TAMTAM-OK AVAGY RÉSDOBOK TÖRTÉNETE ÉS TÍPUSAI

137

Füssi-Nagy Gézáról a honi afrikanisztika alapítójától és prominens képviselőjétől gyakran hallhattuk egykoron, ha valamely, az afrikanista hallgatókat érintő fontos közleményről volt szó: „Ez ügyben verjük meg a *tamtam* dobokat”.

BIERNACZKY SZILÁRD

KULTURÁLIS ÉRTÉKEINK MEGBECSÜLÉSÉRŐL (EGY MAGYAR HUMANISTA AFRIKA-KUTATÓ ÉLETMŰVE ÉLETRE KEL?)

157



Szarka Evelin

EGYSÉG A SOKFÉLESÉGBEN

A TÁVOLI INDONÉZIA KÖZELRŐL

Indonézia. Mitől olyan különleges az itt élők által beszélt nyelv? Hogyan viselkedünk vendégségben? Milyen furcsaságokkal vagy mulatságos helyzetekkel találkozhatunk, ha elvegyülünk a helyiek között? Mit jelent a gumiidő? Hogyan él ez a rendkívül színes indonéz közösség több ezernyi szigeten, és miként villantja fel identitásának egy-egy különleges elemét közmondásaiban, szimbólumaiban és mesevilágában?

A tudományos megalapozottsággal és ismeretterjesztő igénnyel megírt kötetben mindenki megtalálja az érdeklődésének megfelelő fejezetet – legyen szó izgalmas történelmi, politikai vagy gazdasági tényekről, a mezőgazdaság és a környezet jelenlegi állapotáról, vallási kérdésekről, a kisebbségek együttélését érintő aktuális témákról, a balinéz hagyományos építészeti elvekről vagy innovatív egészségügyi kezdeményezésekről.

A jórészt indonéz nyelvű forrásokra, helyszíni tapasztalatokra és interjúkra épülő, gazdagon illusztrált kiadvány közelebb hozza ezt a távoli országot, segítségével bepillantást nyerhetünk egy változatos és számos meglepetést tartogató ázsiai nép mindennapjaiba: hogy elolvasása után Indonéziára ne csupán a komodói sárkány, az óriási – gyakran iszonyú büzt árasztó, de színpompás – egzotikus növények, az ínycsiklandó fogások, az aromás fűszerek, a jávai előember, valamint a széles mosolyok és a lenyűgöző táncmozdulatok hazájaként gondoljunk.

Keresse a kötetet a Lira Könyvesboltokban,
a független könyvesboltokban és az internetes portálokon
vagy rendelje meg a Publikon Kiadótól a www.publikon.hu oldalon.

www.publikon.hu



TÉRSÉGI BIZTONSÁGI KÉRDÉSEK ÉS MEGOLDÁSOK AZ AFRIKAI KONTINENSEN – AZ AFRIKAI UNIÓ ÉS A REGIONÁLIS GAZDASÁGI KÖZÖSSÉGEK (RECS) BIZTONSÁGI ARCHITEKTÚRÁJA¹

TARRÓSY ISTVÁN

1. Bevezetés – A humán biztonság és fejlődés központú megközelítés szükségessége

A biztonság fogalmáról és kérdésköréről, általában a biztonsággal foglalkozó tanulmányok (át)alakulásáról különösen a hidegháború végétől mélyreható vita folyt a világ meghatározó kutatóműhelyei között. A bipoláris korszak lezárultát követően kialakuló biztonsági környezet jellegzetességei és eseményei rávilágítottak a hagyományosan katonai értelemben vett biztonságfogalom korlátaira (Szálkai 2015: 8). Szükségessé vált a fogalom mélyítésén túl annak bővítése, hiszen nem csupán az állam szintjén jelentkező, már nem csak katonai típusú fenyegetettségek váltak egyre láthatóbbá, hanem az állam alatti szinteken, a világ számos régiójában az egyén mindennapi realitásaiban tűnt evidensnek a különböző (politikai, gazdasági, társadalmi és hangsúlyosan környezeti) szektorokat és szférákat érintő kihívások sokasága és összetettsége. A biztonságról alkotott kép és az arról folyó diskurzus egyre szorosabban összekapcsolódott a fejlődéssel kapcsolatos gondolkodással.

Amikor fejlődésről beszélünk, mindig arra utalunk, hogy egy folyamat, cselekvés eredményeként mindenkinek jobb élete lehessen, jobb körülmények között élhesse életét – bárhol legyen is a világon. A ma túlzottan egyenlőtlen és aszimmetrikus világának egyik jellemzője, hogy a „jobb élet” sokaknak igazából az alapvető szükségletek alapszintű kielégítését jelenti. Peet és Hartwick (2009) szerint e körbe tartozik a megfelelően jó egészségi állapot miatt elvárható elégséges táplálék elérhetősége, a biztonságos és egészséges lakóhely megléte, a mindenki számára megfizethető alapvető szolgáltatások garantálása, az egymás személyiségének tiszteletben tartása, melyek mind alapvető szükségletek az ember fennmaradása, életben maradása érdekében. Mindez az ENSZ által is szorgalmazott humán biztonság fogalomkörébe és eszmeiségébe tartozik, és az Amartya Sen Nobel-díjas közgazdász által szorgalmazott fejlődési paradigma alapkörét jelöli ki. A humán biztonság paradigmája olyan sebességgel tör utat a nemzetközi közösség gondolkodásában, hogy már külön indexálás is jelzi az egyes országok közötti különbségeket a fent említett területeken. A Humán Biztonsági Index (HSI) közel 25 év munkájának eredménye, mely először 2008-ban látott napvilágot, majd első statisztikai 2009-ben és 2010-ben jelentek meg. A HSI az oktatás és fejlődés összefüggésrendszerében fontos kapaszkodót kínál, különösen azáltal, hogy több mint harminc – az alábbiakban jelzett csoportosítás

szerint – közgazdasági, környezeti és egyéb társadalmi komponenst egybe gyúrva jelez egy állapotot az adott országra vonatkozóan, komparatív környezetben:²

1. Gazdasági Szövet Index, amely a GDP per capita mérésétől a bevételek elosztásának egyenlőségén keresztül a pénzügyi-gazdasági kormányzásig foglalkozik az egyes dimenziókkal;
2. Környezeti Szövet Index, amely a környezet sérülékenységeinek szintjeit, a környezetvédelmet szorgalmazó politikákat és eszközöket, valamint a környezeti fenntarthatóságot figyeli;
3. Társadalmi Szövet Index, amely az egészségügy, az oktatás, a tájékoztatás alrendszerével foglalkozik, egyúttal ügyel a sokszínűségből származó előnyökre, (főként) az afrikai kontinensen oly jellemző diverzitás védelmére, az egymás közötti béke fenntartásának lehetőségére, valamint az élelmiszerbiztonságra, illetve a kormányzat illegális és korrump tevékenységének szintjére.

A fejlesztési szakirodalom is jelzi, hogy a biztonság általában kritikus pontja bármiféle fejlődésnek, és alapköve a fenntarthatóságnak. A biztonság fogalmának egy új, összetett dimenzióját jelenti az emberi (humán) biztonság fogalma, amelynek elfogadottságát és alkalmazását az ENSZ nagymértékben támogatja. E megközelítés szerint a hangsúly az egyének biztonságára, nem pedig az államok, nemzetek biztonságára helyeződik. Afrikában e kérdéskör kiegészül a regionális biztonság fogalmával, amely összefüggésben van a regionális integrációt célzó elképzelések megvalósításának lehetőségével. A világszervezet nyomatékkal rögzíti, hogy a környezeti instabilitás, a szegénység, az éhínség és elnyomás nem pusztán kritikus biztonsági kérdések, hanem egyszerre forrásai és következményei is a konfliktusoknak. A humán biztonság fogalmában testet öltő új felismerés újrhangsúlyozza az államok felelősségét és kötelezettségét, hogy biztosítsák állampolgáraik biztonságát (Botz 2007: 6-7). A Sen által is vallott fogalom az emberek mindennapjaiban jelentkező új globalizációs kihívások összetettségét igyekszik leképezni, ezért is foglal egybe olyan tételeket, mint a túlélés, az emberi élet méltósága, az egészség, a béke, a tolerancia, az egyenlőség, a szolidaritás, és általában „az élet minősége”. Sen hivatkozik a volt japán miniszterelnök, Keizo Obuchira, aki 1999-ben egy nemzetközi, Ázsia jövőjével foglalkozó konferencián a következőt mondta: „Leginkább abban bízom, hogy az emberek legyenek képesek élni saját kreatív életüket minden olyan félelemtől mentesen, amely életben maradásukat veszélyeztetné, méltóságukat megtépázhatná.”³ A valódi fejlődés is az emberekről kell, hogy szóljon, és ez a kitétel Afrikában hatványozottan igaz, ugyanis, ahogyan Goran Hyden (1989: 194-195) fejt ki:

„az afrikai társadalmakban nagyban különbözik a felelősségek, így például a tulajdonjogok, az ellátás, a gyereknevelés leosztása a családi egységek vonatkozásában a világ más régióitól [...] és e szintek vizsgálata növekvő

mértékben ébreszti rá a nemzetközi közösséget, hogy a helyi erőforrások felhasználásába, eleve azok megtervezésébe kiemelten kell bevonni a mikroközösségeket.”

A fejlődés új paradigmája arról szól, hogy az szorosan kapcsolódik a biztonsághoz, de olyan módon, ahogyan azt maguk az afrikaiak látják relevánsnak saját jelenük és jövőjük szempontjából. A Japán által az 1990-es években elindított TICAD⁴-folyamatban ez az elv hatványozottan kerül előtérbe, különösen a saját tulajdonú fejlődés célját prioritásként kezelve. Ez utóbbira erősített rá Helen Clark UNDP-vezető is, aki a fejlesztési segélyek elosztását felügyelő intézmény, a Japán Nemzetközi Együttműködési Ügynökség (JICA) szimpóziумán emelte ki: az ötödik TICAD megvalósításába társszervezőként bevonásra került az Afrikai Unió. Ez a lépés az egész TICAD-folyamat azon erőfeszítésének reflexiója, amely az afrikaiak saját maguk által tulajdonolt fejlődését támogatja.⁵

A 2000–2003 között tevékenykedő Humán Biztonság Tanácsa (Council on Human Security) 2003-ban közzétett jelentése szerint a 21. század első évében a világ 24 regisztrált, kiterjedtségében számottevő fegyveres konfliktusának többsége az afrikai kontinensen zajlott, 11 közülük nyolc vagy több éve sanyargatva, tizedelve a helyi lakosságot.⁶ A fegyveres konfliktusok ugyanis határozottan negatívan befolyásolják magát a humán biztonságot, hiszen kivétel nélkül azt eredményezik, hogy az általuk érintett területeken éhezés, alultápláltság, megbízhatatlan (többnyire szennyeződött) vízforrások, az alapvető egészségügyi ellátás hiánya, nem megfelelő, nem biztonságos lakókörmények válnak a mindennapok meghatározó jellemzőivé. 2017 februárjában a dél-szudáni kormány hivatalos közleményben tudatta a világgal, hogy éhínség fenyegeti a lakosságot. Az ENSZ Világélelmezési Programja (FAO) ekkor újabb egy millió emberről állította⁷, hogy veszélybe került az élete, az éhínség szélére sodródott és humanitárius katasztrófa fenyegeti a térséget. A világ e makrorégiójában legutóbb 2011-ben Szomáliában pusztított súlyos éhínség, akkor negyedmillió ember halt meg 2010 októbere és 2012 áprilisa között. Mindezek hátterében az évek óta tartó polgárháborút és annak a fentiekben jelzett következményeit találjuk. A konfliktus által érintett területen ugyanis lehetetlen gazdálkodni; az emberek elvesztették az állataikat, a szerszámaikat, mindazokat a feltételeket, amelyekkel maguk elő tudták teremteni a fennmaradásukhoz szükséges élelmiszer nagy részét. Hónapokon keresztül – amíg tehetik – azon kénytelenek élni, amit a bozótban találnak vagy a folyókban halásznak (ha tudnak). A bozóthús (bushmeat) az esetek jelentős részében az elhalt és bomlásnak indult állatok húsát jelenti, mely járványveszélyt is jelent egyúttal. A későbbiekben éppen az ebola kapcsán szükséges emlitenünk újból. A nemzetközi élelmiszerbiztonsági állapotokat figyelő program, az IPC (Integrated Food Security Phase Classification)⁸ szerint Dél-Szudán 86 megyéjéből 14-ben globálisan értelmezhető akut alultápláltság szintje alakult ki. A 2017. júniusi jelentésben 6 millió embernek azonnali humanitárius segítségre van szüksége.⁹ Világos módon ezt nem a szárazság, a klímaváltozás számlájára írhatjuk,

hanem egyértelműen ember-okozta éhínségnek kell minősítenünk. Megszüntetéséhez, felszámolásához legelőször is békére, nyugalomra van (lenne) szükség, amelyre kevés esély kínálkozik – valójában bő negyven éve polgárháború zajlik a térségben, és a 2011-ben létrejött önálló Dél-Szudánban sem hagy alább, sőt, az etnikai nepotista¹⁰ színezetű belső konfliktus folyamatosan kényszeríti az itt élőket otthonaik elhagyására.

A biztonságfogalom megváltozásának szükségességét világítja meg a következő 1. Táblázat, mely Reveron és Mahoney-Norris (2011) munkássága nyomán arra mutat rá, hogy az egyre gyarapodó, típusában egyre változatosabb biztonsági kérdések értelemszerűen magukkal hoznak különböző módszertanokat, különféle megközelítéseket. A táblázatban a szerzők azt mutatják be, hogyan gondolkodik az Egyesült Államok saját nemzetbiztonságáról, miközben a humán biztonsági kihívások az elmúlt évtizedekben megsokszorozódtak. Valójában az 1990-es évek közepétől regisztrálhatjuk a különböző elméletek egymásnak feszülését a biztonság koncepcióiról. A realista, liberális internacionalista, valamint institucionalista teoretikusok vitája is alátámasztja azt a komplex értelmezési igényt, mely a béke, a fejlődés és a biztonság hármasságának nexusában helyezi el az emberi biztonságot. Richmond (2013: 216) pedig kiemeli, hogy a humán biztonság legfőbb alanya maga az egyén, tehát az eddigi (köz)politikák által vezérelt biztonságfelfogás helyett egyén-központú megközelítésre lesz szükség. A béke, fejlődés és biztonság nexusát többek között Francis (2006) vonatkoztatja az afrikai regionális együttműködésekre azzal a megkötéssel, hogy a gazdasági regionalizáció nem képzelhető el a biztonsági architektúrák regionalizációja nélkül.

Természetesen nem csak az USA, hanem minden állami és nemállami aktor számára újfajta transznacionális kihívások jelentenek újfajta biztonsági feladatokat. Ezek között ott találjuk a környezet degradációját, a klíma megváltozását, a kibertérben zajló illegális cselekményeket, az embercsempészetet, az irreguláris migrációt. Ezekkel és számos további bizonytalansággal jellemezhető globális világunkban határozottan szükség van tehát a biztonság eddigiekben jelzett újrakonceptualizálására.

A következőkben néhány, az afrikai kontinenst kiemelten érintő biztonsági kérdést járunk körbe. Figyelmünk középpontjában a vízzel, a járványokkal és a terrorizmus térhódításával kapcsolatos biztonsági kérdések állnak – ezek kiválasztását egyfelől a szerzői szubjektivitás, másfelől a kurrens politikai-gazdasági-társadalmi folyamatok indukálták. A különböző esetek felvillantását követően végül az elmúlt két évtizedben megalkotott biztonsági architektúra két pillérének, a regionális gazdasági integrációk eddigi erőfeszítéseinek és az Afrikai Unió (AU) által életbe léptetett APSA-mechanizmus¹¹ eredményeinek és további feladatainak megértésére koncentrálnunk.

2. Eszkalációk a 21. század elején – Afrikai regionális kihívások?

Azzal együtt, hogy az új évszázad elejére az addigi fegyveres konfliktusok többsége (közel 80 százaléka) megoldódott, befejeződött az afrikai kontinensen, a regionális és kontinentális afrikai béketeremtő és -fenntartó, illetve konfliktust kezelő kapaci-

	<i>Nemzet(i)biztonság</i>	<i>Humán biztonság</i>
Fő aktorok	Államok	Egyének
Elsődleges kihívások	A rendszer stabilitása és biztonsága	Gazdasági státusz, egészségügyi, személyes biztonság és szabadságjogok
Elsődleges veszélyforrások	Különbéféle gazdasági, katonai vagy diplomáciai típusú elrettentés	Járványok, szegénység és bűnözés
A veszélyek forrása	Nem baráti (szövetséges) államok, gyenge államok és rivális államok	Nemállami aktorok, transznacionális problémák (pl. klímaváltozás), elnyomó rendszerek és illegális fegyveres csoportok
A rendelkezésre álló erők/képességek fajtája, illetve a mérhető erősségek	Katonai erő, gazdasági termelékenység, határok védelme, értékek mentén történő kormányzás	HDI, azaz a Humán Fejlettség Indexe, mely a születéskor várható élettartamot, az élet minőségét és az oktatási lehetőségeket is magában foglalja
Amin mindez nyugszik	Nemzeti érdek	Egyetemes emberi értékek és egyéni igények
A végső cél/állapot	Nemzeti szuverenitás, területi integritás, a kormányzás vitalitása, az intézményrendszer és a társadalom működése	Az elnyomástól és félelemtől mentes szabad élet, a véleménynyilvánítás szabadsága, hitbeli szabadság
Mindezek jogi alapja	Az ENSZ Chartája és a nemzetközi jog	Az Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozata, a védelem felelősségének doktrínája (R2P – Responsibility to Protect)

▲ 1. Táblázat: Állam- és egyénközpontú biztonsági dimenziók összevetése
 Forrás: Reveron és Mahoney-Norris 2011: 3.

tások egyértelmű erősödését figyelhetjük meg. Mindezek abba az irányba mutatnak, hogy a helyi megoldások kapjanak támogatást, a helyi/térségi elképzelések mögé sorakozzanak fel a különféle szinteket képviselő szervezetek, valamint a nemzetközi közösség egyéb aktorai. Külön kiemelendő a Nyugat-afrikai Államok Gazdasági Közössége (ECOWAS) és a Dél-afrikai Fejlesztési Közösség (SADC) regionális képességeinek bevetése több nemzetközi afrikai misszió kapcsán. Ahogyan azonban Peter Arthur megjegyzi, mindezen erőfeszítések ellenére a kontinens fejlődési lehetőségeit folyamatosan aláásták, továbbra is képesek visszavetni a fegyveres összetűzések. Az Afrikai Unió tagjai közül 48-ban zajlott le vagy alakult ki a függetlenség elnyerését követően fegyveres konfliktus, és ahogyan erre Patrick Chabal (2002) utalt, láthatóan a rendetlenség, kegyetlenkedés és a konfliktus maga cinikusan a politikai elit általi „eszközök” arra vonatkozóan, hogy a neopatrimoniális

hatalmukat fenntarthatassák (Arthur 2017: 2). Bizonytal a hosszú távon értelmezhető és fenntartható fejlődés egyik legnagyobb visszatartója az afrikai elitek hatalomgyakorlása. Az 1990-es évektől egyre határozottabban vált világossá, hogy az afrikai emberek maguk is törvényeket és szabályokat akarnak, melyek mindenki számára egyformán viszonyítási pontokat és kereteket jelölnek ki a hatalomgyakorlásban ugyanúgy, mint más gazdasági, társadalmi tevékenységben. A tucatnyi afrikai sikertörténet (pl. Botswana, Mauritius, Szenegál) ellenére tudniuk kell, hogy az afrikai országok és általában körülmények kimondottan sérülékenyek. Maga a kormányzás továbbra is képes el/megbukni, illetve így pontosabb fogalmaznunk: nem képes oly határozottan váltani, amely szakítana a múlt módszereivel, gyakorlataival. Ez utóbbiak között leginkább a klientúraéptésre, a patrónus-kliens relációra (patrimoniális hatalomgyakorlás), a nepotista kapcsolathálókra, a járadékvadászatra, valamint mindennemű korrupt cselekedetre, csalásra szükséges utalnunk. Vines (2013) rávilágít, hogy 2003 és 2012 között éppen e neopatrimoniális felfogás miatt 12 puccsra került sor Afrika-szerte, és következményként az Afrikai Unió 8 ország tagságát függesztette fel a szervezetben (a Közép-afrikai Köztársaságét, Elefántcsontpartét, Guineáét, Bissau-Guineáét, Madagaszkárét, Maliét, Mauritániáét és Nigerét). A Dél-Szudán esetében említett etnikai színezetű nepotizmus kapcsán, de általában véve jelezniük kell, hogy a konfliktusok értelmezésében nem elegendő az „etnikai ellentét narratíva”. A politikai szereplők persze mindenkor – ha szükséges – élnek és visszaélnék az „etnikai kártyával”, képesek könnyedén mozgosítani etnikai csoportjaikat, tehát az etnikumra való utalás „hathatós regiszternek bizonyul az afrikai politika számára” (Arthur 2017: 3), mégis nem elegendő és eléggé megalapozott az etnikai különbségekre (és akár feszültségekre) fogni egy-egy kirobbanó konfliktust. Inkább úgy pontos a megfogalmazás, hogy a konfliktusok könnyedén etnicizálhatóak, azaz az „etnikai kártya” előrántásával az adott politikai szereplő berobbanthatja a szikrát.

2.1. Vízkonfliktusok, folyók vízbázisához való hozzáférés, vízhez köthető határviták
A vízhez való hozzáférés, a vízzel való ellátottság, a víz egyéni és ipari használata (pl. mezőgazdasági területek öntözéséhez vagy energiatermelésre), a folyók hajózhatósága kereskedelmi célból, a vizekben található természeti kincsek kiaknázása (pl. halászat, vagy éppen a tavak és tengerek mélyéről kitermelhető kőolaj és földgáz), mind kritikus kérdés, amióta ember lakja a földet. Közösségek, államok, magánvállalatok „harcoltak” a múltban és versenyeznek a jelenben azért, hogy a víz feletti hatalmat gyakorolhassák – motivációik pedig széles skálán mozognak. Különösen igaz mindez olyan térségekben, mint az afrikai kontinens, ahol az elsivatagosodás, általában az éghajlat megváltozása csökkenő mértékben kínál lehetőséget az egyéneknek és a különböző szereplőknek a vízhez való hozzáféréshez. Glied és Bumberák (2011: 8) megállapítják, hogy:

„Világszerte közel negyven országban [- köztük számos afrikaiiban -] alakulhat ki vízhiány [a közeljövőben], amely sok

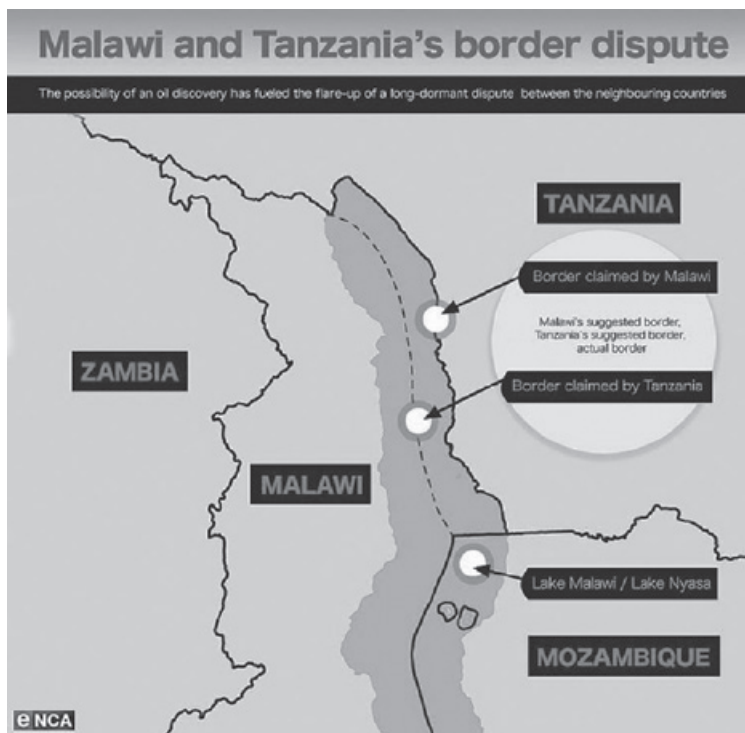
százmillió ember életét veszélyeztetheti közvetlenül. Nem csak a felszíni, de a felszín alatti vízkészletek is kiapadóban vannak, a jövőben nem lesznek képesek megfelelő mennyiségben és minőségben újatermelődni, illetve a mostaninál jóval több embert ellátni. Az öntözés a mezőgazdaság számára nélkülözhetetlen, közvetetten meghatározott szerepet játszik a terméshozamok alakulásában.”

Afrikában több jelentős folyót érintenek a klímával kapcsolatos radikális változások. Akár a Nílust, a Nigert vagy a Kongót hozzuk példaként, mindegyik esetben elmondhatjuk, ahogyan az International Alert független brit kutatóintézet már 2007–2008-as kutatásai szerint kijelentette: „a legvalószínűbb konfliktusforrás a közeljövőben a vízmegosztás lesz” (Uo.). Ugyanezen szervezetnek a Niger-folyóval kapcsolatos jelentése egyenesen úgy fogalmaz, hogy „a klímaváltozás kulcsfontosságú befolyást gyakorol a vízkészletekre és a humán biztonságra [...] és a vízhez kötődő fejlesztések az állampolgárok és az állam, illetve a nemállami aktorok közötti feszültségekhez vezethetnek” (Goulden – Few 2011: 6-7). „A Nílus ma 11 ország közel 300 millió lakosának élelmezésében és vízellátásában játszik igen jelentős szerepet. Ezek az országok: Egyiptom, Szudán, Dél-Szudán, Etiópia, Eritrea, Kongói Demokratikus Köztársaság, Kenya, Tanzánia, Uganda, Ruanda, Burundi” (Neszmélyi 2014: 101). Ezen országok közül a vízellátottság terén Egyiptom, Szudán, Dél-Szudán, Etiópia és Uganda nagy mértékben érintett, így egyáltalán nem mindegy, hogyan (és kik által) állapítódik meg a vízhozam szabályozása és annak felhasználása. Egyiptom létfontosságú nemzeti erőforrásként kezeli a Nílust, és jelentős ráhatása van arra vonatkozóan, milyen mértékben részesülhetnek a vízhozamból a felső folyás menti országok. Neszmélyi György szerint (2014: 103):

„A folyó felső folyása menti országok többsége ugyanakkor a korábbinál több vizet kíván használni a folyóból, mielőtt az elérné Egyiptomot. Etiópia gazdasági, népességi és katonai szempontból a nilusi kérdésben Egyiptom legnagyobb szubszaharai »ellenpólusa«; úgy vélekedik, hogy egyetlen ország sem akadályozhatja meg a területén lévő folyóvíz-mennyiség hasznosítását. A rendelkezésre álló vízmennyiség korlátozott, valamennyi érintett ország vízigénye növekszik. A konfliktushelyzet kialakulása ma is valós kockázat, ezért ennek nemzetközi együttműködéssel való megakadályozása a régió jövője szempontjából létfontosságú.”

A nemzetközi együttműködést ma a Nílus-medencei Tanács (Nile River Basin Commission) által tető alá hozott Együttműködési Keretmegállapodás (Cooperative Framework Agreement – CFA¹²) szabályozza, amely az 1990-es évektől folyamatosan formálódó közös erőfeszítések, így az 1999-ben létrejött Nílus-völgyi Kezdeményezés (Nile Basin Initiative) vagy a világbanki támogatással és koordinációval megalkotott ICCON¹³ tapasztalataira alapozva igyekszik a térségi partnerséget menedzselni. A konfliktuózus környezetben a feladat nem egyszerű: minimalizálni az egyébként is számos konfliktussal terhes térségben az országok közötti feszültséget, megelőzve a potenciális eszkalációt.

A vízkonfliktusok egy másik tipikus térségi esetét Tanzánia és Malawi ötven éve tartó határvitája kapcsán tudjuk a legjobban megvilágítani. Néhány hónapja ugyanis ismét fellángolt az egymásnak feszülés¹⁴, hiszen a két állam határán fekvő Nyasza-tó (vagy Malawi-tó) feletti tulajdonlás arányait illetően régóta nem tudnak a felek megegyezni¹⁵ (ld. 1. Ábra). Amióta pedig földgáz és kőolaj kitermelésének előkészítésébe fogtak mindketten, különösen fontos kérdés: kinek, meddig érhet a takarója, azaz mekkora az egyik és mekkora a másik ország által tulajdonolt terület. Az olajkitermelés negatív környezeti és ezáltal társadalmi következményeire azonban már most számos szakértő felhívja a figyelmet.¹⁶



1. Ábra: Malawi és Tanzánia határvitája a Nyasza-tó (Malawi-tó) felett
Forrás: <http://www.herald.co.zw>

2.2. Járványok, fókuszban az ebola

A humán biztonság egyik fő veszélyforrását a járványok jelentik. Globális, többszörösen, különböző területeken és szektorokban összekapcsolt világunkban egy helyi lokalitásban felbukkanó fertőző betegség néhány óra alatt akár a Föld egy másik pontján fejtheti ki hatását, szélesebben járvány formáját öltve. 2013 év végén, 2014 év elején az első ebolás megbetegedést követően tíz hónappal, 2014 októberében az Egészségügyi Világszervezet (WHO) főtitkára olyan katasztrófáról beszélt, amely „a nemzetközi békére és biztonságra nézve jelent krízist” és amely „veszélyezteti az eleve szegénysorban lévő társadalmakat és kormányokat”, jelentősen hozzájárulva „állami bukásokhoz”.¹⁷ A globális problémák – így globális méretű járványok – kapcsán fontos jeleznünk, hogy a nemzetközi tér egyik aktora sem tud önmaga válaszokat adni e problémákra, tényleges és valóságos összefogásra, együttműködésre van szükség – jobban, mint valaha –, amely túl kell, hogy mutasson a retorika szintjén. Valódi tettekre van és még inkább lesz szükség az elkövetkező években/ időszakban. Mindezek különösen fontosak és sokszorosan igazak az afrikai államok esetében – az afrikai állam ugyanis az esetek többségében kudarcos, gyenge, vagy gyengülőben lévő, sőt, számos egyéni eset mutatja, bukott állam (failed state). Éppen ezért a koncentrált regionális és kontinentális erőfeszítések és akciók kerülnek egyre inkább a politikai napirend legfelső szintjeire.

A legutóbbi ebola-járvány világos módon nemzetközi biztonsági kérdést jelentett. Elkerülendő azonban a hisztérikus biztonságiasítási megközelítést, Wilkinson és Leach (2014) fellibbenti a fátlyat a járvány visszaszorítása kapcsán tapasztalt problémákról:

„Annak ellenére, hogy a szakemberek figyelmeztetést adtak ki arról, hogy a járvány példátlanul és kontrolálhatatlannak bizonyult, a nemzetközi reakciók, különösen a WHO részéről katasztrófális eredménytelenek voltak. Gyenge kommunikáció, elhúzódo vízumkiadások és átutalások, valamint egyfajta általános önteltség, mind azt igazolták vissza később, hogy a szervezet az első regionális találkozót az első ebolás eset felbukkanását követően három hónappal volt képes megszervezni” (Wilson – Leach 2014: 140).

Mindezeket tetézte a szervezet afrikai részlegének reakcióképtelensége, valamint a donorok huzakodása. „Teljesen tévesnek bizonyult továbbá az a feltételezés, hogy a privat szektor majd komoly erő/forrásokat mobilizál annak érdekében, hogy védelmet biztosítsanak saját befektetéseik számára, illetve a társadalmi felelősségvállalásuk okán” (Uo: 141). A szerzőpáros természetesen nem csupán a világszervezetet okolja a járvány nem megfelelő kezelése végett, kiemelik még a különböző szintek különféle szereplőinek egymást átfedő, de az egyeztetések hiánya miatt egymást nem

erősítő tevékenységeit, melyek további bizonytalanságokat szült. Számos pontosítást is jeleznek, mellyel árnyalják annak a hitnek/hiedelemnek a kontextusát, amely az ebola elterjedését a denevéreknek és főként az elhullott denevérek elfogyasztásának tulajdonítják. Felhívják joggal a figyelmet arra, hogy a részzigazságok rossz döntésekhez vezethetnek, illetve olyan eljárások és megoldások foganatosításához, melyek nem veszik figyelembe (sőt akár tagadják) a nagyon is értékes helyi közösségi inputokat, tudásokat, gyakorlatokat. (Uo: 146) Azáltal, hogy az afrikai lélek, lélekfelfogás és hiedelem szétválaszthatatlanul összenőtt a társadalmi lét és kultúra szerteágazó dimenzióival, értelmezése elképzelhetetlen az adott helyi kulturális sajátosságok és hagyományok figyelembevétele nélkül. Tekintettel pedig arra, hogy az afrikai hitvilág kölcsönösen összekapcsolódik a politikával, a gazdasággal, a különböző társadalmi folyamatokkal, a betegségekkel, a gyógyítással, a művészettel, a tánccal és a zenével (Blakely et al. 1994: 1), és többek között a hétköznapi beszéddel, társalgással, verbális, nonverbális interakciókkal, az afrikai „legbenső” megértéséhez a mindennapi szociokulturális kontextus tanulmányozásán keresztül vezethet a megfelelő út. Erre pedig azért van szükség, hogy különösen az ilyen krízishelyzetekben a megfelelő megoldást találhassák meg az érintett szereplők.

2.3. Az instabilitás íve, a terror és az illegális cselekmények háromszöge

Afrika sem tudta elkerülni a transznacionális globalizmus egyik rákfenéjének tekinthető terrorizmust. Az egykoron szinte izoláltak tekinthető Szaharán átívelő, többek között a transz-szaharai karaván-kereskedelem eredményeként létrejött összeköttetések mindennapos jelenségei közé befurakodott a terror és az általa keltett instabilitás. Ma már egyértelműen biztonsági kihívások sorát jelentik az egyébként szövevényes hálózatba szerveződött és egymást támogató terrorista csoportok, sokan közülük szélsőséges iszlám, dzsihádistá ideológiát követve. A világ egyik leginstabilabb zónájának mára az Afrika Szarva térségtől a Szaharán áthúzódó a Száhel-övezet eléréig ívet tarthatjuk, mely további leágazásként – más illegális cselekményekkel kiegészülve – egészen a Karib-térségig kinyújtható (ld. 2. Ábra).¹⁸ Ezen ív mentén mindennapos terrorban tartják az embereket a „terror képzeletbeli háromszögében” az al-Sabáb, a Boko Haram és az AQIM, azaz az al-Káida Maghreb-térségbeli szárnya különböző fegyveres csoportjai. Ezek az egységek kapcsolatban állnak egymással, ha kell fegyverekkel, emberekkel, (ki)képzésekkel és pénzzel támogatják egymást. A dzsihádistákon túlmenően számos egyéb fegyveres csoport tartja rettegésben az ív mentén található országok népcsoportjainak egy jelentős részét: kalózok, embercsempészek, vagy éppen egymással hosszú ideje békétlenségben élő klánok – például Szomália esetében. Marsai Viktor (2015: 107) pontosan fogalmazza meg az egyén oldaláról értelmezhető humán biztonsági helyzetet:

„egy átlagos szomáli számára a fegyveres erőszak – különösen 25 évnyi polgárháború után – a mindennapok szerves része. Ez nem azt jelenti, hogy minden szomáli erőszakos, csak

azt, hogy ingerküszöbük e tekintetben máshol húzódik, és a stabilitás ellenségei nem kizárólag a térség iszlamista szélsőségei. Az al-Sabáb katonai veresége ezért sem hozna automatikusan békét Afrika szarvának, és nem vetne véget az országban dülő fegyveres összecsapásoknak, legfeljebb azok dinamikáját változtatná meg.”

A terrorizmus terjedése karöltve zajlik az egyéb illegális tevékenységekkel. Számos esetben a terrorista egységek aktívan vesznek részt például a kábítószer vagy a fegyverek csempészésében. Ebből természetesen komoly bevételeik származnak, melyeket további terrorista akciókra fordíthatnak. Suha György és Gulyás Gáspár (2008) cikkéből kiderül, hogy a 2000-es évek közepére a nyugat-afrikai térség a nemzetközi kokainkereskedelem legfontosabb tranzitrégiójává vált, áthúzva a karibi kábítószer fő útvonalát az afrikai kontinensre, ahonnan aztán a fokozott jelentőségű európai felvevőpiacra kerülhet az áru. „Nyugat-Afrika, [Európához viszonyított] földrajzi közelsége és instabilitása okán ideális tranzitútvonalnak ígérkezett. A megváltozott csempészeti útirányok jelenlegi központjának Bissau-Guinea tekinthető” (Suha – Gulyás 2008: 12). Amíg Oszáma bin Láden az 1998 áprilisi első nagy robbantásos merényleteivel a kenyai és a tanzániai USA nagykövetségek ellen az al-Káida globális szereplővé válásához szükséges médiafigyelmet szerezte meg, majd pedig a világ egészére veszélyt jelentő akciókat hajtott végre, addig a helyi afrikaiak mindennapjaiba is folyamatosan beköltözött a terror jelentette bizonytalanság – valójában éppen e merényletekkel „kötötte be” Afrikát is a transznacionális terrorizmus hálójába.



▲ 2. Ábra: Az instabilitás új összekötöttsége
 Forrás: Inter-University Center for Terrorism 2013.

2014. áprilisában 276 iskoláslányt rabolt el az iszlamista Boko Haram terrorszervezet a Nigéria észak-keleti csücskében található Borno szövetségi állam Chibok nevű városából. A mai napig közel 200 lány még nem került haza. Miközben a nemzetközi közösség sok szereplője beszállt a „Hozzatok vissza a lányainkat!” (#BringBackOurGirls) kampányba, továbbá a nigériai hadsereg valójában folyamatosan hajítja végre azokat az akciókat, amelyek a lányok kimentését szolgálhatják, maga a terrorszervezet csak erősebb és terebélyesebb lett. Miután 2015 tavaszán felelősök lettek az Iszlám Államnak (ISIL), nevüket ISWAP-ra (azaz az Iszlám Állam Nyugat-afrikai Provinciája elnevezésre) változtatták, a Globális Terrorizmus Index 2016 szerint a földkerekség négy legtöbb halálos áldozatot eredményező szervezeteinek egyikévé váltak. Nem csoda, hogy az általuk terrorizált lakosság folyamatosan rettegésben él, és inkább elmenekül otthonából, mintsem kitegye magát az újabb és újabb terrorveszélynek. Ez pedig világos módon, valójában naponta a térségből kiáramló menekültek számát gyarapítja.

Muhammadu Buhari, Nigéria 2015 májusában megválasztott régi-új elnöke (1983 és 1985 között már volt elnök, de akkor katonai puccsot követően lett az ország vezetője) és kormánya 2016 októberében áttörést ért el azzal, hogy több körös egyezkedést követően 21 lányt szabadon engedtek a milicisták – cserébe számos elfogott katonájuk átadásáért. A közvetítésben a Nemzetközi Vöröskereszt és a svájci kormány is szerepet vállalt. Az északról származó Buhari elnök egyfelől katonaként, másfelől muszlim politikusként élvezzi a társadalom többségének bizalmát. Imidzse sokak számára tetszetős: őt az emberek keménynek tartják, olyannak, aki nem tűri a korrupciót és a fegyelmezetlenséget a közigazgatásban, államigazgatásban. A nemzetbiztonságra oly súlyos árnyékot vető Boko Haram-jelenség elleni küzdelemben pedig eredményesebbnek bizonyul mint elődje, Goodluck Jonathan. Ráadásul a terrorszervezet nem pusztán Nigéria és a térség számára jelent feladatot, hanem az egész nemzetközi közösség számára.

A terrorcselekményeken túlmenően azonban sok fiatal nigériai frusztrált, ugyanis az elmúlt néhány évben súlyos mértékben nőtt a fiatalok munkanélküliek száma. A világ legfiatalabb korfájú kontinensén a majdnem 180 milliós Nigéria lakosságának fele 15–34 éves korú, a National Population Commission 2013 adatai szerint. A Brookings Intézet 2014 szeptemberi elemzése azt mutatja, hogy ugyan a rohamos mértékben növekvő arányszám mérséklésére megalkotott kormányzati intézkedések azonnali munkalehetőségeket jelentettek fiatalok ezreinek a mezőgazdaságban, a képzetebbek azonban nem elégedettek a volumennel és a lehetőségekkel. Ráadásul, diplomájuk megszerzését követően a felsőfokú végzettséggel rendelkező fiatalok 20 százaléka akár 5 évig sem tud állandó jövedelemtermelő tevékenységet folytatni.

A probléma középpontjában egy meglehetősen összetett képet látunk: egyrészt a nigériai társadalom évi 3,5 %-os termékenységi „sebességgel” gyarapszik; másrészt az oktatási rendszer minőségének fejlesztése hosszú távú küzdelmeket rejt magában – jelenleg is kevés a tanár, illetve nincs elég megfelelő színvonalú tananyag; harmadrészt a városi–vidéki „szembenállás” tovább tetézi a nehézségeket, hiszen a

rurális területeken mind a fizikai, mind a humán oktatási infrastruktúra lényegesen szegényesebb, mint a városokban.

A „nyugati oktatás harám”, azaz muszlim megítélés alapján bűn – vallja a szervezet, melynek neve (Boko Haram) is ezt jelzi. A Mohammed Yusuf radikális (egyébként autodidakta) imám által alapított szervezet tanításai szerint a nyugati típusú öltözködés tiltott, ugyanúgy, ahogyan a nyugati oktatásban való részvétel. Éppen az, ami növekvő számú (főként persze keresztény) nigériai fiatal számára vonzó, például az Európai Unió országainak egyetemén. E tekintetben egyébként Magyarország kitüntetett célország a tanulmányi célú migráns fiatalokat tekintve, kiknek számát a magyar kormány a Stipendium Hungaricum ösztöndíjprogramon keresztül is igyekszik növelni.

Az elrabolt lányok egy (kis) részének legutóbbi kiszabadításával azonban sokan elégedetlenek. Azaz inkább azzal van többeknek problémája, hogy 2014 tavasza óta valójában nem sok minden történt a lányok kimentése tekintetében – 200-an még mindig a terrorszervezet fogságában élnek, sokan közülük szexrabszolgaként. Az egyik tinédzser korú lánynak már hathónapos kisbabáját is el kell látnia, nem beszélve az elmúlt két évben átélt mindenféle traumáról. Ugyan Buhari elnök 2016 év végén úgy nyilatkozott, hogy a nigériai hadsereg sikerrel űzte ki az iszlamistákat egyik észak-nigériai bázisukról, a Sambisa természetvédelmi területen található erdőben kialakított táborukból, még nagyon messze az igazán átütő megoldás. A Boko Haram elleni harc mellett pedig Buhari elnöknek a választási kampányban tett ígéreteit is valóra kell váltania, így elsődlegesen a kormányzat hatékony(abb) működését kell előmozdítani, továbbá vissza kell szorítani a nigériai fejlődést gátló korrupciót. A korrupció elleni harc eredményeként realizálható megtakarításokat a tervek szerint a mezőgazdasági és az ipari szektorokat, valamint a biztonságot érintő beruházásokra kívánja fordítani. Mindezek sikerességéhez biztonságos környezetre van szükség, melynek megteremtését egyik, terrorista és illegális cselekmények által sújtott afrikai ország sem tudja egyedül véghez vinni. A lehetséges megoldások és válaszok mind a szub-állami, mind a kormányzati, valamint a regionális és a nemzetközi szintek együttes erőfeszítéseit igénylik. Mielőtt a záró részben a különböző szinteken megfogalmazott aktorok és programok kerülnek bemutatásra, még egy fontos témát szükséges exponálnunk.

2.4. Migráció¹⁹

A gyarmati időszak évtizedeiben mind a rurális területek között, a rurális területeken belül, mind a vidéki-városi relációkban a migráció elsősorban a férfiak vándorlását jelentette, többnyire szezonális munkavállalások alakjában. A posztkoloniális időszak mozgásai viszont egyértelműen főként az urbánus központok felé irányultak (Kane – Leedy 2013: 2). Ahogyan Myers jelzi (2011: 83-84):

„A gyarmatosító hatalmak a kontinens legnagyobb részén igyekeztek korlátozni a vidékről a városokba tartó migrációt,

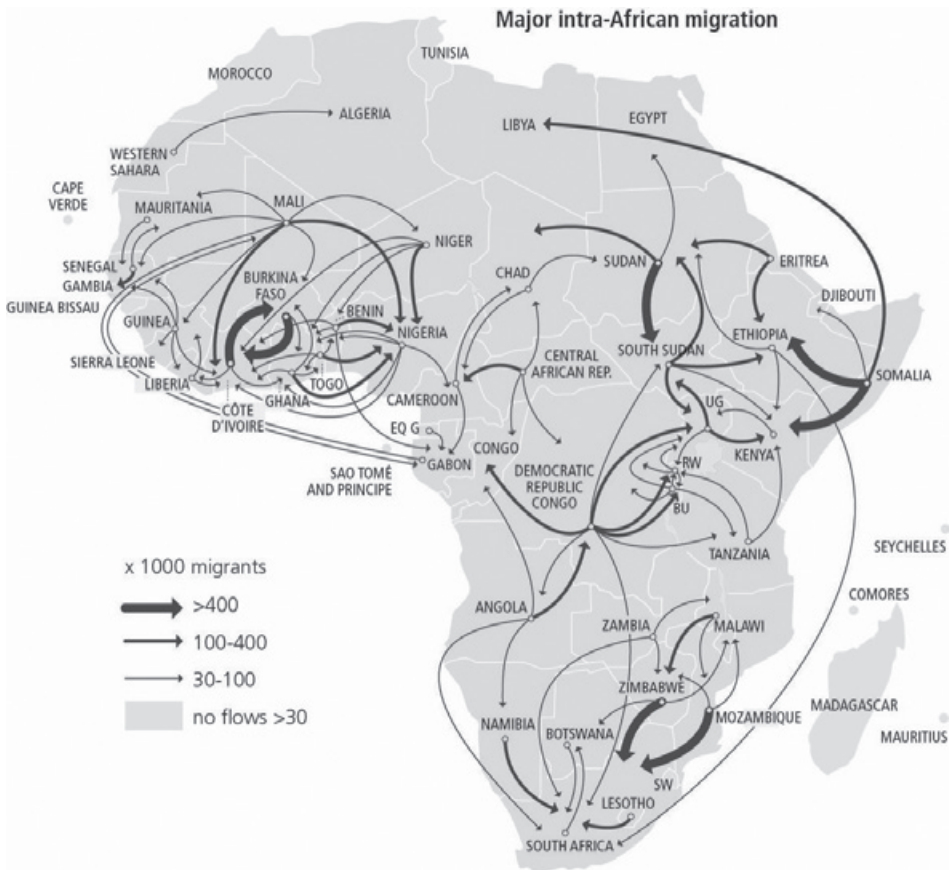
vagy teljesen megfosztották az afrikaiakat a városokban lakás jogától. [...] A költözési korlátozásokat a gyarmati időszak végén szüntették meg, ami a nagyvárosi lakosság óriási növekedését okozta a függetlenség első évtizedeiben.”

A városi lehetőségeken – vélt és valós – túlmenően sokáig a gyarmati időszak egyik öröksége is szerepet játszott a mozgásokban, ugyanis a városok felé irányuló migrációt „a falusi földhiány, az állatállomány hiánya, az »involúció«, a szegénység és a munkanélküliség [is] gerjesztette”, kialakítva a falusi szegényekből városi szegényekké transzformálódott kategóriát. (Uo: 84)

Az Európát előzőlő afrikaikról szóló tudósítások által gerjesztett európai félelmeket higgadtan érdemes kezelni, ugyanis a posztkoloniális időszak afrikai migrációja leginkább *intra*kontinentálisként jellemezhető. Kurrens mérvadó kutatások (pl. Castles – De Haas – Miller 2014) támasztják alá azt a kijelentést, miszerint Afrika rendelkezik a legalacsonyabb *inter*kontinentális rátával az összes földrész közül. Az Európába irányuló afrikai migrációhoz is jelentős anyagi és egyéb erőforrásokat kell előteremtenie az adott vándornak. Ez a tény is azt támasztja alá, hogy az Európába bevándorolni szándékozó afrikaiak jelentős hányada nem a legszegényebb területekről, családokból indul el a hosszú útra. Az Afrikán kívüli célterületek köre bővülni látszik, ugyanis a tradicionálisnak mondható európai országokon kívül a gyorsan növekvő feltörekvő gazdaságok egyre népszerűbbek az afrikai fiatalok között. Törökország, Oroszország, India, Kína, Brazília, Argentína számos lehetőséget kínál az oktatási vagy éppen üzleti célú afrikai migráció számára. Világosan kirajzolódik tehát egy legújabb tendencia, amely a volt gyarmati mintázatokon jóval túlmutat és az afrikai migráció földrajzi szétterjedésére hívja fel a figyelmet. A kifelé irányuló mozgások legfontosabb célterületei között találjuk így Ázsiát, az Öböl-térséget, és továbbra is Észak-Amerikát (Flahaux – De Haas 2016: 22). Az e térségekbe igyekvő fiatal afrikaiak egy fontos szegmense oktatási célú gazdasági migráns.²⁰ Közülük egyre többen Ázsiába, azon belül is gyarapodó számban Kínába mennek. Tucatnyi afrikai ország fiatalja érintett, hiszen Kína Afrika-politikája markánsan eredményezi a számukra egyre szélesebb körben elérhető lehetőségeket, köztük a felsőfokú tanulást, szakképzést támogató ösztöndíjakat, vagy éppen a kereskedésbe való bekapcsolódás jövedelmező formáit. A kínai „előrenyomulást” bő tíz éve az egyre terebélyesedő Konfuciusz Intézetek hálózata is hatékonyan képes támogatni.

Ami a kontinensen belüli vándorlásokat illeti (ld. 3. Ábrán a legfontosabb belső migrációs útvonalakat), 1989-et követően – amikor is a kontinens több országában olyan politikai változások indultak meg, melyek következtében demokratikus/abb átalakulásokra került sor – új migrációs desztinációk kerültek fel a vándorok térképére. A Dél-afrikai Köztársaság, Botswana, illetve a 2010-es évek elején az észak-afrikai régióban végigsöprő „arab tavasz” Líbia, újfent migrációs pólusokká váltak az afrikai migráció folyamatában. Az észak-afrikai államok sokáig stabil migrációs célpontként funkcionáltak. Májig nyugat-afrikaiak zöme hoz meg olyan

migrációs döntéseket, melyek értelmében észak-afrikai városokat vesznek célba, ahol a vándorok igyekeznek munkát találni, vagy tanulmányi célú migránsként a térség szakképzési, de még inkább felsőoktatási intézményeibe beiratkozni. Közöttük persze megtaláljuk azokat is, akik valójában Európába szeretnének jutni, de ha ez nem sikerül nekik, a második legjobb választásként az észak-afrikai térségben maradás válik, semmint a visszatérés az akár instabilabb, gazdaságilag gyengébb és kevesebb lehetőséget kínáló otthonaikba. Ráadásul a sikertelen hazatérés rögtön stigmatizálttá teszi őket, amellyel nagyon nehéz megküzdeniük hosszú távon. (Tarrósy 2019)



3. Ábra: Legfontosabb intrakontinentális migrációs útvonalak Afrikában
 Forrás: Dietz et al., 2017

3. Válaszok a lehetséges válaszadók szemszögéből

3.1. Az Afrikai Egységsszervezettől az Afrikai Unióig

A gyarmati uralom alól függetlenedő afrikai államok euforikus állapotát szinte azonnal kihívások sora jőzanította ki. Ugyan évekig fontos politikája volt valamennyi új afrikai kormánynak, hogy a bürokráciából is száműzze a fehéreket, az afrikanizáció folyamata nehézkesen haladt előre, hiszen nem állt sehol rendelkezésre a megfelelő létszámú és képzettséggel/végzettséggel rendelkező helyi afrikai személy (nem beszélve az etnikai alapon történő hivatalosztogatásokról), akik megfelelő felkészültséggel és minőségben indíthatták az új időszámítást a független afrikai állam számára egy új nemzetközi kontextusban. Ahogyan Búr Gábor fogalmaz (2006: 201):

„A dekolonizáció révén létrejött államok közös jellemzője volt, hogy (legalábbis kezdetben) befelé erőt mutattak, keményen felléptek a tribalizmus, a regionalizmus, s minden partikuláris, centrifugális hatást kiváltó erő ellen. A külvilággal, elsősorban volt gyarmattartóikkal szemben viszont gyengének bizonyultak, érdekeik érvényesítésével nem sok sikerrel próbálkoztak.”

Nem csupán amiatt, hogy több ikonikus afrikai vezető – így a ghánai Kwame Nkrumah – úgy látta, hogy az új afrikai államok gyengék ahhoz, hogy önállóan, a volt gyarmatosítóktól teljesen függetlenül legyenek képesek saját gazdaságaikat sikeresen átalakítani, önálló új nemzeti gazdaságpolitikákat meghatározni és végrehajtani, hanem a hosszú történelmi gyökér és kötődés az afrikai anyakontinenshez, a különböző afrikai népek közötti sorsközösség összetartó ereje volt az, amely a pánafricanizmus ideológiájával már az 1960-as évek elején az új államok kontinensméretű együttműködését szorgalmazta. Az egységes fellépés tehát nem volt kérdés az új vezetők számára (hiszen már évtizedek óta körülölte a pánafricanizmus szelleme függetlenedési törekvéseiket) – sokkal inkább folyt a feloldhatatlannak tűnő vita az együttműködés tartalmáról és formájáról.

„A Ghána, illetve Nkrumah által vezetett ún. »Casablanca-csoport« a politikai unió elsődlegességére, a másik, az ún. »Monrovia-csoport« a gazdasági együttműködést erősítő összefogásokra helyezte a hangsúlyt. 1963-ra, az Afrikai Egységsszervezet megalapításának évére a Monrovia-csoport álláspontja győzedelmeskedett.” (Uo: 202)

Az Afrikai Egységsszervezettel intézményesült a pánafricanista gondolat. Azáltal azonban, hogy az alapító kartában a tagok elfogadták azt a kitétel, mely szerint a

tagállamok szuverenitásának, területi integritásának és cselekedeteiben való függetlenségének, azaz elsősorban belpolitikájának (határainkon belüli viselkedésének) elfogadása mindenki számára szent és sérthetetlen, valójában azonnal paralizálták is a szervezetet. Kasaija (2013: 117) megfogalmazásában mindezt „a benemavatók normájának” tekinthetjük, melynek „leple alatt az afrikai vezetők többsége – többjük eleve illegitim diktátorként, oligarchaként és kleptokrataként – atrocitások tömkelegét követte el saját népe ellen.” Következésképpen az új afrikai államok nemzetközi kapcsolatait – így szövetségi szervezeti kereteit – is e vezetők által kialakított „büntetlenség és közöny kultúrája” fémjezte, igazából sokszor a közömbösség sánca mögé bújtak el, szemet hunyva egymás galád tettei felett. Mindezek ellenére az Afrikai Egységszervezet minden bizonnyal mérvadó szerepet játszott a gyarmati uralom teljes felszámolásában, később utat nyitva az Afrikai Unió létrejöttének. Mangu (2014: 59) szerint az egységszervezettel szemben a 2001-ben létrehozott Afrikai Unió a demokráciát és a politikai értelemben vett jó kormányzást komolyan veszi.²¹

„Az Afrikai Unió a tradicionális nemzetközi szervezetek – elsősorban az ENSZ – és a jellegét tekintve sui generis Európai Unió által alkalmazott megoldások egyfajta vegyítését jelenti. Magyarul, az afrikai egységesülési folyamat [jelenleg még mindig] (valamivel) több, mint kormányköziség, de kevesebb, mint (európai értelemben vett) integráció.” (Tóth 2010: 80)

Habár az egymás belügyeibe való be nem avatkozást továbbra is alapelveként gondolják fontosnak az AU tagjai, a szervezetet létesítő dokumentum a jogi keretek, az intézmények és általában a működési felfogás tekintetében is sokkal „intervencionistább álláspontot képvisel”, mint elődje. (Kasaija 2013: 117) Sőt, „a történelemben először egy afrikai szervezetnek, az Afrikai Uniónak joga és lehetősége van egy afrikai államban beavatkozni, amennyiben ott háborús bűncselekményeket, népirtást, vagy emberiesség elleni bűnöket követnek el.” (Tóth 2010: 82)

Ahogy az Afrikai Egységszervezet egykori aláírói, az Afrikai Uniót létrehozó vezetők kitarítottak az *uti possidetis*²² elv, vagyis azon elkötelezettségük mellett, hogy

„a függetlenség kivívásának pillanatában egymás között fennálló határok megváltoztathatatlan[ok]. Ez annak a felismerése volt, hogy a mindenekelőtt etnikailag igazságtalan határok megváltoztatása olyan láncreakciót váltana ki, ami vérbe boríthatná az egész kontinenst és elterelné a figyelmet és az energiákat az Afrika előtt álló egyéb súlyos problémákról.” (Búr 2006: 201)²³

Az 1950-es és 1960-as évek dekolonizációs törekvései a „kontinentalizmust” és az afrikai öntudatra ébredést illetően a 21. századra az Afrikai Unió formájában értek révbé. Bár sokan, köztük Bachmann és Sidaway (2010: 1) éppen azt kritizálják, hogy az új szervezetnek már a nevében ott van az európai (volt gyarmatosító) megközelítés (AU – EU), igazából az AU az EU modellezése, mégis a kontinens egészére kihúzott szervezet elsődleges célja az, hogy az afrikai problémákra afrikai igények alapján, afrikai töről fakadó saját válaszokat legyen képes adni. A biztonság és béke, egyúttal a hosszú távú fejlődés tekintetében számos eszközt és mechanizmust alkotott meg és léptetett életbe az Afrikai Unió. A következőkben ezeket foglaljuk össze.

3.2. Afrikai Béke és Biztonsági Architektúra

Az AU-t létrehozó alapdokumentum (Constitutive Act) világosan deklarálja a kontinens hozzáállását az integrált biztonság tekintetében. Az alapelveket listázó 4-es cikkely a következőket emeli ki:

„(d) az afrikai kontinens egészére vonatkozóan közös védelempolitikára van szükség;
(e) a konfliktusok békés úton történő rendezésének előnyben részesítése [...];
[...] (j) a tagállamok joga arra vonatkozóan, hogy a béke és biztonság helyreállítása érdekében kérhesse az Unió beavatkozását;
[...] (o) az emberi élet szentségének elfogadását és mindenféle azt veszélyeztető terrorista és egyéb galád tett elleni fellépést.”

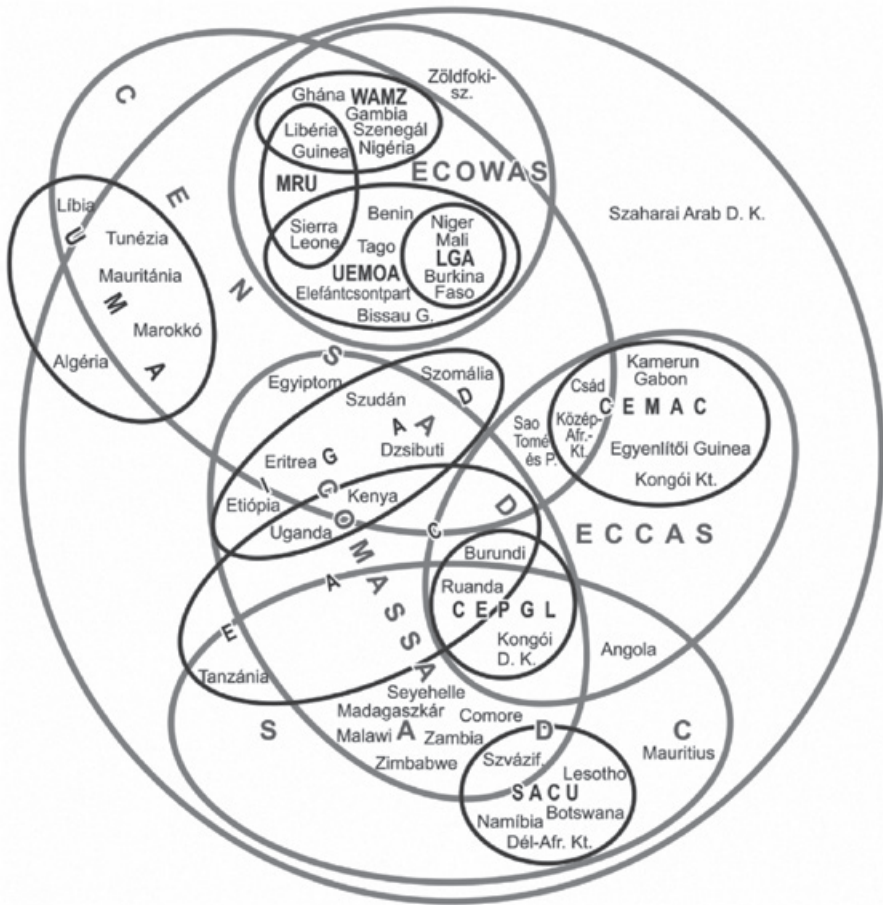
A 2002-től felálló Afrikai Béke és Biztonsági Architektúra (APSA) annak a leképeződése, amely az afrikai vezetők kezébe veszi az egyes helyi/térségi konfliktusok rendezésének jogát és feladatát. Suha (2015: 37) szerint az „APSA valójában egy olyan összetett rendszer, amely nemzeti, regionális és kontinentális szintű szervezeti együttműködést és működési normát, módszertant jelent az afrikai kormányok számára.” Ez világosan szakított az Afrikai Egységsszervezet felfogásával és részletesen definiált belső konfliktusok esetére zászlóra tűzte a beavatkozás szükségességét. EU és ENSZ mintákat követve az AU a Béke és Biztonság Tanácsát (Peace and Security Council) és létrehozta és 2003-tól több bizonyított eredményt tud már felmutatni. Mindezek ellenére továbbra is óriási kihívást jelent az AU számára a valódi afrikai megoldások érvényre juttatása. Ennek hátterében számos tételt találunk, így például a nemzetközi közösség, elsősorban az ENSZ Biztonsági Tanács globális (túl)súlyát akár afrikai krízisek megoldásában, továbbá még inkább a szükséges eszközök és kapacitások hiányát. Ugyan létezik egy ún. Afrikai Készenléti Erő (African Standby Force), amelyet az AU az EU segítségével fejleszt, de még mindig több aspektusa

csupán terv szintjén létezik – ahogyan Kasajja (2013: 118) kritikusan jelzi: „work in progress”. A legnagyobb gondot a kapacitások és erőforrások hiánya okozza, amely így nem teszi lehetővé, hogy igazán aktív és értelmes szerepet kaphasson ez az intézményi aktor az afrikai krízisek megoldásában. Az APSA struktúrájában további elemek is helyet kaptak – ezek talán az időszakos kapacitáshiányt tudhatják ellensúlyozni. Ezek között ott találjuk az Afrikai Béke Alapot (African Peace Fund), a Bölcsék Paneljét (Panel of the Wise) és a Kontinentális Korai Veszélyt-jelző Rendszeret (Continental Early Warning System). Mind az APSA kiteljesedését hivatottak szolgálni úgy, hogy az AU és a regionális szervezetek közötti hierarchikus viszonyt további összekötő pontokon keresztül próbálják csökkenteni.

3.3. Regionális gazdasági közösségek és térségi integrációk, melyek a biztonságot előmozdíthatják és szavatolhatják

Magának a regionalizációnak a gondolata nem újkeletű, mert ahogyan láttuk, az 1960-as években a kontinensen végigsöprő függetlenedési hullámmal szinte együtt jelentkezett. Ez nem adhat okot meglepetésre azon okból kifolyólag sem, hogy a volt gyarmatosítók jelentősen szétszabdalták az egykoron együtt élő, természetesen összetartozó közösségek jó részét. Az egykori Afrikai Egységsszervezet erőfeszítéseit érdemes legelőször citálnunk, melyek először 1980-ra a Lagoszi Akciótervben öltöttek testet a közösen elfogadott megvalósítási ívet illetően. Kiemelendő a regionális gazdasági integráció és együttműködés jelentőségének nyomatékosítása szerte a kontinensen Afrika gyorsabb ütemű fejlődése érdekében. Maga az akcióterv Afrika gazdasági integrációját előfeltételként jelezte a gazdasági fejlődés kapcsán. 1991-ben aztán az Abujai Szerződés foglalta keretbe a regionális és kontinentális szintekre lebontható ütemezést, az Afrikai Gazdasági Közösség (African Economic Community) hat lépcsőben történő létrehozását 2028-ig bezárólag. E szerződés egyértelműen rögzítette az afrikaiak abbéli hitét, mely szerint mind a helyi szintek megerősítésének, mind a kontinens és különböző térségeinek a globális gazdaságba való hatékony bejutásának és szerepvállalásának eszköze a regionális integráció tud lenni hosszú távon. 2025-re a kimondott cél: a kontinens egészére a Pán-afrikai Gazdasági Közösség létrehozása, a regionális közösségekre (REC-ek) támaszkodva. A REC-ek tehát az integráció és általában a fejlődés alapegységeiként lettek megjelölve. Az afrikai regionális szervezetek száma magas, az egyes államok több esetben is átfedő tagságai pedig nem feltétlenül segítik egy-egy szervezet egyértelmű fejlődését. A meglehetősen zavarosnak, de legalábbis igen bonyolultnak tűnő tagsági szerkezeteket mutatja be az Erdősi Ferenc által közzétett 4. Ábra.

A hosszú távú fejlődés – ahogyan ezt a lelegején leszögeztük – nem nélkülözheti a fenntartható biztonságot. A regionális szint szervezetei között szükséges tehát a biztonság érdekében tett előrelépéseket is összegeznünk, különösen azért, mert számos kutató, így Francis (2006: 8) is rátapint a lényegre azzal, hogy kimondja: „a fejlődéssel és biztonsággal foglalkozó tanulmányok számára a hiányzó láncszemnek sokáig a regionális gazdasági és biztonsági integráció bizonyult.”



4. Ábra: Regionális integrációk az afrikai kontinensen
 Forrás: Erdősi 2012: 64.

Több regionális integráció széles körben léptetett már életbe biztonsági mechanizmusok sorát. Élen jár a Nyugat-afrikai Államok Gazdasági Közössége, amely 1990-ben létrehozta az ECOMOG-ot, a szervezet Monitoring Csoportját, annak érdekében, hogy több nyugat-afrikai országban, jelesen Libériában, Sierra Leonében, és Bissau-Guineában felszámolja és rendezze a konfliktusokat. Ahogyan Arthur (2017: 5-6) tudósít róla, mindennek következményeként az ECOWAS 1999-ben egy protokollt is elfogadott, amellyel a térségben konfliktusok megelőzését, menedzsmentjét és a béke fenntartását tudta végrehajtani. A protokoll az ECOWAS Mediációs és Biztonsági Tanácsát (Mediation and Security Council) is útjára indította. Ezt követően, 2008-ban pedig az ECOWAS Konfliktus-megelőző Keretrendszer (ECPF) is életbe léptette a nyugat-afrikai regionális szövetség. A 2000-es évek elejétől folyamatosan

volt képes az ECOWAS az egy-egy tagállamát érintő konfliktusok megoldásában segítséget nyújtani. 2002-ben például az ECOMICI (ECOWAS Mission in Cote d'Ivoire) keretében 1500 békefenntartót küldött az országba a tüzszünet fenntartása érdekében. Az ENSZ-szel együttműködésben (UNOCI) pedig ténylegesen hozzá tudott járulni a viszonylagos béke és biztonság tartós fenntartásához. 2012-ben ECOWAS-katonák részt vettek a francia és mali harcoló alakulatok oldalán az északi tuareg felkelők visszaszorításában. 2015 szeptemberében szintén ECOWAS-erők segítettek helyreállítani a civil rendet a Burkina Fasóban végrehajtott katonai puccsot követően.

Hasonló – bár számszerűen nem ilyen sok – sikerről más regionális szervezet is képes beszámolni. A Dél-afrikai Fejlesztési Közösség 2004-ben elfogadta az ún. SIPO-t (Strategic Initiative for the Organ on Politics, Defence and Security Co-operation), amely valójában a tagállamok közötti stratégiai együttműködést igyekszik kibontani a védelmi és biztonsági együttműködést illetően. A Kelet-afrikai Közösség felépítette az ún. SALW (Small Arms and Light Weapons) programot, amely a béke és biztonság érdekében a térségben kontrollt és intervenciót is képes kezdeményezni. Afrika Szarván pedig az IGAD (Inter-Governmental Authority on Development) mediációt és politikai rendezési lehetőségek tető alá hozását igyekszik végrehajtani észak és dél szudáni aktorok között, illetve Szomáliában. Mindezeket a regionális kezdeményezéseket egészíti ki az Afrikai Unió számos mechanizmusa. Arthur (Uo: 8) szerint az AU Agenda 2063-as víziója az egyik fő prioritásnak az állami és a humán biztonság egyensúlyának létrehozását jelölte meg. Ehhez járulhatnak hozzá a poszt-2015 fejlesztési célkitűzésekkel kapcsolatban lefektetett közös afrikai koncepció (African Common Position on the Post-2015 Development Agenda) és az Afrikai Kormányzási Architektúra (African Governance Architecture), amely kimondottan a fenntartható béke és biztonság érdekében kifejtendő jó kormányzás promócióját vállalta fel.

4. Összegzés

A dekolonizáció Afrika számára a saját intézmények, együttműködések és kapacitások kiépítésének igényét erősítette fel szerte a kontinensen. Az emberek humán biztonságát előtérbe helyezve először az Afrikai Egységszervezet – igen limitált sikerrel –, később az Afrikai Unió és az általa akkreditált regionális integrációkat megvalósító szervezetek – már több sikeres akcióval és tevékenységgel – dolgoznak azért, hogy béke és biztonság jellemezze az afrikai mindennapokat is. Ez, tudjuk jól, előfeltétele a hosszú távú gazdasági növekedésnek és általában az emberi fejlődésnek, hiszen csak egy megbízható, biztonságos környezet az, amely befektetéseket vonz, illetve amely lehetőségeket kínál a lakosságnak a helyben maradáshoz, az otthoni boldoguláshoz. Ez utóbbi különösen nagy kérdés az európai kormányok számára a cikk megjelenésekor is zajló menekültügyi válság kapcsán, amely magában hordozhatja – sokak szerint – azt a félelmet, hogy az otthoni bizonytalan, biztonságot, békét és prosperitást kínálni nem képes állapotokat hátrahagyva emelkedő számú afrikai próbál az EU-ba jutni és ott új életet kezdeni.

Bár számuk a 21. századra markánsan lecsökkent, az afrikai fegyveres konfliktusok nem szűntek meg a kontinensen. Ahogyan bemutatásra került a független afrikai államok újfajta együttműködése (az AU keretében) nagy figyelmet szentel a saját afrikai megoldások megfogalmazására és megadására. Amíg az Afrikai Egységszervezet az egymás belügyeibe való beavatkozás tilalmát (non-interference) részesítette előnyben, addig az Afrikai Unió a tétlenkedés ellen lép fel (non-indifference) (Kasajja 2013: 121).

„A világ Afrika agóniáját sokáig tétlenül szemlélte. A New-York-i terrortámadás változtatta csak meg alapvetően ezt a hozzáállást, mivel az általános káosz a kontinensen a terrorizmusnak melegágya lehet. A terroristák mellett a nemzetközi kábítószer-kereskedelem, az embercsempészet is felfedezte magának a háborús viszonyokban rejlő lehetőségeket. A hadurak minden, területükön fellelhető erőforrást a fegyverutánpótlás, s egyéb illegális tevékenységek szolgálatába állítottak, hozzájárulva így a kontinens kincseinek kirablásához. [...] Felismerve a káosz eluralkodásának veszélyeit, az afrikai politikusok maguk álltak a változások élére.” (Búr 2006: 207)

A kurrens politikai diskurzus helyesen foglalkozik egyre többet a béke–biztonság–fejlődés nexusával. Világos módon a hön áhított regionális integrációk, a térségi biztonsági elképzelések és maga a fenntartható fejlődés nem tudnak működni akkor, ha fegyveres konfliktusok, háborúk, folyamatos politikai instabilitás jellemzik a helyi mindennapokat. Az afrikai biztonságfogalom értelmezésébe egy kritikai dimenziót szükséges bevonnunk, mégpedig az egyénre fókuszáló humán biztonság dimenzióját, amely feloleli a környezettel, az etnikai összetétellel, a vallási megoszlással, a helyi/nemzeti/térségi identitásokkal, a szegénységgel (és jóléttel), a járványokkal, a migrációval és a gazdasági teljesítménnyel kapcsolatos aspektusokat. Francis (2006: 11) szerint éppen ezért konceptualizálni szükséges magát a fejlődés alapú regionalizmust (developmental regionalism), amely elégséges figyelmet szentel az adott régió biztonsági környezetének és annak összetettségének. A jelenleg is zajló afrikai biztonsági erőfeszítések alátámasztják a kritikai biztonságpolitikai megközelítés szükségességét.

Nem vitás: Afrika jövőjének alakításában lehet komoly szerepe egy erős Afrikai Uniónak, amely többek között aktivizálja a még szunnyadó lokális erőket és képességeket, egyúttal rendet és békét teremt konfliktusos térségeiben is. Ha a jelenlegi AU képes ezen az úton továbbhaladni, legyűrve a mindent átítató politikai korrupciót, pozitív példát mutathat a kontinens több országában erőre kapó „afrikai ágens”

magabiztosabbá válásához. Afrikának és az afrikai megoldásoknak éppen erre van szüksége. Amennyiben ez nem tud megvalósulni, úgy az AU-n joggal marad fenn az elődszervezetét is megőrző jelző: „a diktátorok klubjának egy kellemes talk show-ja”, amely nem lát túl az addiszi (kínaiak által épített) főhadiszállás kapuin. 🌐

Jegyzetek

- 1 Jelen tanulmány átdolgozott változata két külön fejezetben 2019 folyamán megjelenik az Antall József Tudásközpont gondozásában kiadott Biztonságpolitikai Corvinák című kötetben. A publikáció a Bolyai János Kutatási Ösztöndíj támogatásával készült.
- 2 Felhasználva a <http://www.humansecurityindex.org> kategóriáit.
- 3 Sen, Amartya (2000): „Why human security?”. Transcribed text of the ^[1]address delivered at the International Symposium on Human Security in Tokyo, 28 July 2000. 1. o. <http://sicurezzaambientale.gruppi.ilcannocchiale.it/mediamanager/sys.group/447/filemanager/Sen2000.pdf>, Letöltve: 2017. október 8.
- 4 Tokyo International Conference on African Development
- 5 Ld.: Clark, Helen (2012): „Africa – Keynote Address.” JICA Symposium on TICAD, United Nations University HQ, Tokyo, 2012.11.30. [http://www.undp.org/content/undp/en/home/presscenter/speeches/2012/11/30/helen-clark-keynote-address-at-the-jica-symposium-on-the-tokyo-international-conference-for-african-development-ticad-/,](http://www.undp.org/content/undp/en/home/presscenter/speeches/2012/11/30/helen-clark-keynote-address-at-the-jica-symposium-on-the-tokyo-international-conference-for-african-development-ticad-/) internetről letöltve: 2017. október 8.
- 6 Commission on Human Security (2003): *Human Security Now: Protecting and Empowering People*. New York. 21.
- 7 <http://www.fao.org/news/story/en/item/471251/icode/>. Megtekintve: 2017. november 2.
- 8 A szervezetről ld. a honlapjukat: <http://www.ipcinfo.org>.
- 9 http://fsccluster.org/sites/default/files/documents/ipc_alert_8_southsudan_may2017.pdf. Megtekintve: 2017. november 3.
- 10 A nepotizmus lényegében az „urambátyám” uralom, azaz, amikor a hatalmon lévő a saját rokonainak, barátainak osztogat hatalmi pozíciókat, és elsődlegesen őket részesíti előnyökben a társadalom többsége kárára. A nepos latin szó jelentése unokaöccs, unokatestvér. Dél-Szudánban mindez etnikai színezetet kap, hiszen a közel 200 etnikai csoport közül kettő igazán domináns, a nuerek és a dinkák, és a dinka származású Salva Kiir elnök nem tudott megegyezni a nuer származású Riek Machar alelnökkel, valójában nem akarta a hatalmat megosztani vele.
- 11 African Peace and Security Architecture
- 12 Ld. <http://www.nilebasin.org/index.php/nbi/cooperative-framework-agreement>
- 13 International Consortium for Cooperation on the Nile
- 14 Ld. <http://www.herald.co.zw/malawi-tanzania-border-dispute-flares-up-again/>
- 15 A Mindennapi Afrika blog szerint is az 1890-es brit-német szerződésig vihető vissza időben a probléma gyökere. Ld. <https://www.mindennapiafrika.info/2012/08/08/malawi-vs-tanzania-a-nyasza-to-sorsa/>
- 16 Ld. pl. <https://malawi24.com/2017/03/21/experts-warn-oil-exploration-lake-malawi/>
- 17 Ld. <https://www.nytimes.com/2014/10/14/world/africa/ebola-virus-outbreak.html>
- 18 Martin W. Lewisnak persze igaza van akkor, amikor kritika alá vonja a politikusok és újságírók által is közkedvelten alkalmazott „az instabilitás íve”, az „instabilitás zónája” kifejezéseket, hiszen a világ több térségében is megrajzolható ilyen megközelítésű hálózat. Ld. <http://www.geocurrents.info/geopolitics/state-failure/arc-instability>
- 19 Az afrikai migráció kapcsán ld. továbbá egy újabb megjelenés alatt álló írást: Tarrósy István: „Kik és hányan kopogtatnak ajtóinkon onnan Délről?” Az afrikai migráció valóságának sok-

- színőségéről. In: Magyar Tudomány, 2018 decemberi szám. Jelen rész e megjelenés alatt álló anyag néhány kijelentésével dolgozik, valamint felhasználja a 3. Ábrában jelzett térképet.
- 20 Mindezekről részletesebben, valamint további fontos dimenziókról és összefüggésekről ld. egy megjelenés alatt álló írás: Tarrósy István: „Afrikai migráció: tények, trendek és a globális diskurzusból hiányzó dimenziók integrálásának igénye”. Megjelenik az NKE Dialóg-Campus gondozásában, Marsai Viktor szerkesztésében 2019 folyamán.
 - 21 Ld. Constitutive Act of the African Union Article 3. g., Article 4. m. <http://www1.uneca.org/Portals/ngm/Documents/Conventions%20and%20Resolutions/constitution.pdf>. Megtekinthető: 2017. november 20.
 - 22 Latin, a nemzetközi jog egyik fontos fogalma. Jelentése: „ahogy éppen birtokoljátok”.
 - 23 Egészen Eritrea 1993-as függetlenné válásáig maradt eredeti formájában érvényben. Legutóbb pedig a legfiatalabb afrikai állam, Dél-Szudán 2011-es létrejöttével nyert új megközelítést a határok kérdése az afrikai kontinensen.

Felhasznált irodalom

- Arthur, Peter (2017): „Promoting Security in Africa through Regional Economic Communities (RECs) and the African Union’s African Peace and Security Architecture (APSA).” *Insight on Africa*. Vol. 9, No. 1, 1-21.
- Bachmann, Veit – Sidaway, James D. (2010): „African regional integration and European involvement: external agents in the East African Community”. *South African Geographical Journal*. Vol. 92, No. 1, 1-6.
- Botz László (2007): A magyarországi biztonsági rendszer és elemeinek helyzete és felkészültsége a várható fenyegetések elhárítására. Tanulmány, <http://kisebbssegkutato.tk.mta.hu/uploads/files/archive/902.pdf>. Letöltve: 2017. november 2.
- Blakely, Thomas D. – Van Beek, Walter E.A. – Thomson, Dennis L. (szerk.) (1994): *Religion in Africa. Experience & Expression*. James Currey, London.
- Búr Gábor (2006): „Gyenge államok és államkudarok Afrikában”. In: Marton Péter (szerk.): *Államok és államkudarok a globalizálódó világban*. Teleki László Intézet Külpolitikai Tanulmányok Központja, Budapest. 194-211.
- Castles, Stephen – De Haas, Hein – Miller, M. J. (2014): *The Age of Migration. International Population Movements in the Modern World*. 5th edition. Palgrave Macmillan, London.
- Chabal, Patrick (2002): „The Quest for Good Government and Development in Africa: Is NEPAD the Answer?”. *International Affairs*, Vol. 78, No. 3, 447-462.
- Commission on Human Security (2003): *Human Security Now: Protecting and Empowering People*. New York.
- Dietz, A.J., M. M.A. Kaag & N. de Vink (2017): *Africa: international migration 2015*. Leiden: African Studies Centre Leiden, Thematic Map 17.
- Erdősi Ferenc (2012): *Afrika közlekedése*. Publikon Kiadó, Pécs.
- Flahaux, Marie-Laurence – De Haas, Hein (2016): „African migration: trends, patterns, drivers”. *Comparative Migration Studies*. Vol. 4, No. 1, 1-25.
- Francis, David J. (2006): „Linking Peace, Security and Developmental Regionalism: Regional Economic and Security Integration in Africa”. *Journal of Peacekeeping & Development*, Vol. 2, No. 3, 7-20.
- Glied Viktor – Bumberák Maja (2011): „Klímavándorlás, klímaigazságosság és a globális NGO-k Afrikában”. *Afrika Tanulmányok*, Vol. 5, No. 3, 4-33.
- Goulden, Marisa – Few, Roger (2011): *Climate Change, Water and Conflict in the River Niger Basin*. International Alert – University of East Anglia. http://www.international-alert.org/sites/default/files/ClimateChange_WaterConflictNigerRiver_EN_2011.pdf. Internetről letöltve: 2017. november 10.

- Hyden, Goran (1989): „Local Governance and Economic-Demographic Transition in Rural Africa.” *Population and Development Review*. No. 15, Supplement: Rural Development and Population: Institutions and Policy, 194-195.
- Kane, Abdoulaye – Leedy, Todd H. (eds.) (2013): *African Migrations. Patterns and Perspectives*. Indiana University Press, Bloomington and Indianapolis.
- Kasajia, Phillip Apuuli (2013): „The African Union (AU), the Libya Crisis and the notion of ‘African solutions to African problems’”. *Journal of Contemporary African Studies*, Vol. 31, No. 1, 117-138.
- Lewis, Martin W. (2014): „Is There an Arc of Instability?”. *GeoCurrents*, 2014. október 3. Elérhető: <http://www.geocurrents.info/geopolitics/state-failure/arc-instability>. Letöltve: 2017. október 30.
- Marsai Viktor (2015): „A szomáli szövetségi kormány első két éve és az al-Sabáb elleni katonai műveletek, 2012–2014 (II.)”. *Nemzet és Biztonság*, Vol. 8, No. 2, 96-129.
- Myers, Garth (2011): *Afrikai városok. Új megközelítések a városkutató elméletéhez és gyakorlathoz*. Publikon Kiadó, Pécs.
- Neszmélyi György Iván (2014): „A Nílus vízhozamának megosztása – Regionális együttműködés vagy konfliktus?”. *Tér és Társadalom*, Vol. 28, no. 1, 99-112.
- Peet, Richard – Hartwick, Elaine (2009): *Theories of Development. Contentions, Arguments, Alternatives*. 2nd edition. The Guildford Press, New York – London.
- Reveron, Derek S. – Mahoney-Norris, Kathleen A. (2011): *Human Security in a Borderless World*. Westview Press, Boulder, CO.
- Richmond, Oliver P. (2013): „Human security and its subjects”. *International Journal*, Vol. 68, 205-225.
- Sen, Amartya (2003): *A fejlődés mint szabadság*. Európa Könyvkiadó, Budapest.
- Stepper Péter – Szálkai Kinga (szerk.) (2015): *A biztonság szektorális értelmezése. Új kihívások a kutatás napirendjén*. CKKE – Publikon Kiadó, Budapest.
- Suha György – Gulyás Gáspár (2008): „Kábítószer-kereskedelem Nyugat-Afrikában. A kokain új útja: Bissau-Guinea”. *Afrika Tanulmányok*, Vol. 2, No. 2, 10-17.
- Suha György (2015): „A biztonság-fogalom spirituális és geopolitikai értelmezése Afrikában”. *Nemzetbiztonsági Szemle*, Vol. 3, No. 3, 31-41.
- Tarrósy István (2012): „Tanzania’s Foreign Policy Considerations Across Mozambique and East Africa”. *IPRIS Viewpoint*, No. 104. <http://www.ipris.org/?menu=6&page=52>. Internetről letöltve: 2017. november 2.
- Tarrósy István (2015): „A szubszaharai lélekfelfogások néhány aspektusáról”. *Forrás*, Vol. 47, No. 2, 72-81.
- Tóth Norbert (2010): „Afrikai egységtörekvések a pánafrikanizmustól az Afrikai Unióig”. *Afrika Tanulmányok*, Vol. 4, No. 2, 72-85.
- Vines, Alex (2013): „A Decade of African Peace and Security Architecture”. *International Affairs*, Vol. 89, No. 1, 89-109.
- Wilkinson, Annie – Leach, Melissa (2014): „Briefing: Ebola – Myths, Realities, and Structural Violence”. *African Affairs*, Vol. 114, No. 454, 136-148.

További ajánlott irodalom

- Biedermann Zsuzsánna (2012): „A védelem felelőssége”. *Nemzet és Biztonság*, Vol. 5, No. 1, 52-63.
- Búr Gábor (2013): „Ötven éve alakult meg az Afrikai Egységszervezet”. *Afrika Tanulmányok*, Vol. 7, No. 2, 4-7.
- Kis Álmos Péter (szerk.) (2015): *Afrikai terrorista- és szakadárszervezetek*. Honvéd Vezérkar Tudományos Kutatóhely (HVK TKH), Budapest. Letöltve: <http://real.mtak.hu/26033/>

- Tarrósy István (2012): „A térségi együttműködés jelentősége és jellegzetességei Kelet-Afrikában”. *Valóság*, Vol. 55, No. 12, 69-83.
- Tarrósy István (2016): „Hungarian–African Relations in the Context of Immigration Tendencies.” In: Gura, Radovan – Rouet, Gilles (eds.): *Les Citoyens et L’Intégration Européenne*. L’Harmattan, 187-210.
- Tarrósy István – Glied Viktor – Vörös Zoltán (szerk.) (2016): *Migráció a 21. században*. Publikon Kiadó, Pécs.
- Tarrósy István (2017): „Afrikaiak a világban, afrikaiak Magyarországon – Elhanyagolt diaszpóra?”. *Modern Geográfia*, 2017/IV. 1-14.
- Tóth Norbert (2006): „Az Afrikai Unió új közös védelmi és biztonságpolitikája, mint a kontinens fejlődését elősegítő mechanizmus”. *Külvügyi Szemle*. No. 3-4. 148-161.
- Vörös Zoltán (2010): „Béke és Biztonság Afrikai Éve”. *Kitekintő*. 2010. április 2. Elérhető: http://kitekinto.hu/afrika/2010/04/02/beke_es_biztonsag_afrikai_eve

A szerzőről

Tarrósy István
 egyetemi docens, igazgató
 Pécsi Tudományegyetem,
 Afrika Kutatóközpont

About the Author

István Tarrósy
 Associate Professor, Director
 Africa Research Centre,
 University of Pécs

@

tarrosy.istvan@pte.hu

English Abstract

Regional Security Questions and Solutions in the African Continent – The Security Architecture of the African Union and the Regional Economic Communities (RECs)

This article discusses the need for the extension of the notion of security by drawing attention to the complexity of ‘human security’ and its daily realities across Africa. It provides an overview of the numerous struggles of the African (and external) organisations in building up an architecture, which may be capable of protecting the many interests of the populations of the continent. Several cases are presented about failures of concerted efforts, together with a growing number of success stories in terms of peacekeeping, creating and maintaining stability, which surely is key to lasting development outcomes for local livelihoods in the continent. It attempts to open up a critical eye on what can be expected for the long run from the African Union and the RECs.



A TÖRÖK DÉLI NYITÁS POLITIKÁJA – SOFT POWER ESZKÖZÖK AFRIKÁBAN¹

DUDLÁK TAMÁS

Bevezetés

Az alábbi cikk Törökország és Afrika kapcsolatrendszerének alakulását vizsgálja, különös tekintettel az utóbbi másfél évtized fejleményeire, a törökországi Igazság és Fejlődés Pártja (AKP) 2002 óta tartó kormányzásának időszakára. Az alábbiakban a török–afrikai kapcsolatok bemutatása török nézőpontból, török fókusszal történik, ekképpen a török–afrikai kapcsolatokat Törökország általános külpolitikai törekvéseinek elméleti és térbeli kontextusába helyezem, míg az időbeli kontextust a két fél közti kapcsolatok történeti ismertetése biztosítja. Mint ahogyan a cím is egy általános összefoglalásra utal, a következőkben egyaránt szerepet kap a történelmi, politikai és gazdasági megközelítés, s ezeket a szempontokat igyekszem végig kiegyensúlyozottan tartani. Ugyanakkor a két fél közti kapcsolatok feltárása nem mentes a normatív szándéktól: az elemzés célja az eddigi eseményekkel való számvetés és a kapcsolatok jövőbeli elmélyítését célul kitűző pozitív szándék.

A realista megközelítés csupán államok közti kapcsolatrendszerre vonatkozó fejtegetései, úgy tűnik, jelen témánk elemzésekor nem biztosítanak elegendő magyarázati keretet. Mint majd látni fogjuk, nem állami tényezők sokasága járul hozzá a kapcsolatok komplex jellegéhez. Ezen aktorok elemzésbe való bevonása elengedhetetlen a globalizáció következtében feloldódó állam–állam viszonyrendszer meghaladásához (pluralista szemlélet).

Az elemzéshez török nyelvű forrásokra is támaszkodtam, ekképpen lehetséges első kézből megvizsgálni azt, hogy a török állam miként látja a saját helyzetét Afrika vonatkozásában. Ezen túlmenően viszont érdemes – bár sokkal korlátozottabb keretek között – azt is göröcső alá venni, hogy a török külpolitika milyen visszhangra talál az egyes afrikai országok körében. Elsődleges forrásként török fejlesztéspolitikai és külpolitikai koncepciókat (kormányzati szempont), híradásokat (nem feltétlenül kormányzati szempont) használtam fel, míg a másodlagos szakirodalmat a térségre és a török külpolitikára vonatkozó, javarészt angol nyelvű elemzések képviselik.

A továbbiakban alkalmazott földrajzi fogalom-meghatározás Észak-Afrika országaival kapcsolatban az Arab Liga afrikai tagjait érti, kivéve a kelet-afrikai Dzsibutit, Szomáliát és Comore-szigeteket, ugyanakkor beleértve az északnyugat-afrikai Nyugat-Szaharát. A Saharától délre fekvő területek ekképpen a kontinens összes többi országára vonatkoznak, beleértve az előbb említett kivételeket. Fekete-Afrika

alatt területileg ugyanezen a területen lévő országokat értem. Ezen megkülönböztetés azért fontos, mert a Törökországhoz földrajzilag, kulturálisan és történelmileg is sokkal közelebbi észak-afrikai országokkal és lakóikkal hagyományosan sokkal erősebb a török kapcsolat, mint Fekete-Afrika országaival. Így, ha a török–afrikai kapcsolatokban bekövetkező változást kívánjuk szemügyre venni, úgy a nem hagyományos terepen az utóbbi két évtizedben elért eredményekre kell hangsúlyt fektetni.

Ha a török–afrikai kapcsolatokat intenzitás és a nemzetközi helyzet alapján koroszakolni kívánjuk, négy korszakról beszélhetünk (Özkan–Akgün, 2010: 530):

1. oszmán korszak, mely Egyiptom 1517-es meghódításától datálható.
2. a Köztársaság kora, mely az alapítástól (1923) 1998-ig bezárólag a kapcsolatok legalacsonyabb szintű működését hozta.
3. 1998-tól az ún. Afrika-akcióterv megfogalmazásával a nyitás elkezdődött, de igazán csak 2005 után érte el csúcspontját.
4. 2005 óta folyamatosan bővülő kapcsolatok tanúi lehetünk.

A következőkben javarészt ennek a beosztásnak a segítségével tagolom a témát, a hangsúly azonban a közelmúlt legaktívabb időszakának fejleményein van, melyeket több szempontból (török külpolitika, török belpolitika, segélyezés, valamint kilátások) is vizsgálom.

Történelmi kapcsolatok Afrikával:

az Oszmán Birodalom és a Török Köztársaság 2002-ig

A történelmi kapcsolatok vizsgálata segít annak a kérdésnek a megválaszolásában, hogy mennyire új jelenség az utóbbi években a török külpolitikában Afrika irányában tapasztalható aktivitás, illetve hogy ennek a „nyitásnak” a lehetséges előképeit az Oszmán Birodalom afrikai kapcsolataiban vizsgálhassuk. A kapcsolatok történelmi aspektusát illetően az előzmények egészen az Oszmán Birodalom² idejére vezethetők vissza, mely maga is jelentékeny észak-afrikai területek birtokosa volt. Ezzel szemben viszont csak elszigetelt események és rövid időszakok kötődnek a Birodalom és a szubszaharai Afrika tényleges kapcsolatrendszeréhez.³ Az oszmánok 1517-ben az egyiptomi központú Mameluk Birodalom legyőzésével kezdték meg afrikai térhódításukat, bár az észak-afrikai muszlim történelemben nem ők valósították meg először a török uralmat. Korábban az Egyiptomban uralkodó Túlunidák (868–905), Ihsídidák (935–969), Ajjúbidák (1171–1250), illetve maguk a mamelukok (1260–1517) is mint török eredetű dinasztiák uralkodtak a többségében arab lakosság fölött. (Demir, 2014: 263)

Az Oszmán Birodalom 1517-től kezdődően tehát a portugálok ellenlábasként Kelet-Afrikában, a spanyolok riválisaként pedig Északnyugat-Afrikában szerzett pozíciókat, illetve alakított ki befolyási övezetet (Marokkó kivételével az összes észak-afrikai muszlim területet sikerült szultáni befolyás alá vonni), mely azonban a birodalom gyengülésével párhuzamosan egyre inkább visszaszorult.⁴ A belső afrikai területek viszonylatában említésre méltó az a védelmi szerződés, melyet az Oszmán Birodalom 1575-ben a mai Níger területén fekvő Kanem Burnu Birodalommal kötött.

Ennek értelmében az oszmán szultán még fegyvereket és kiképzőtiszteket is küldött a Szaharától délre. (Hazar, 2000: 109–110) Az Oszmán Birodalom szubszaharai kapcsolatainak további példája, hogy Fokváros muszlim közössége 1863-ban az oszmán szultán közbenjárására Isztambulból kapott új imámot. Nigériában 1894-től Mohamed Sitta Bej személyében oszmán különmegbízott igazgatta a helyi muszlimok ügyeit.

A Török Köztársaság 1923-as megalapítása, valamint a kalifátus egy évvel későbbi eltörlése éles váltást hozott az Oszmán Birodalom által eddig képviselt muszlim dimenzió vonatkozásában is: a Török Köztársaság szekuláris berendezkedésű nemzetállam lett, mely megszakította korábban említett vallási kapcsolatait az afrikai területekkel. Az új főváros Ankara lett, Isztambul korábbi, nemzetközi pozícióját pedig az is csorbította, hogy 1924-ben megszüntették a muszlimok vallási vezetésében a legfőbb autoritást jelentő kalifátust.

A fiatal állam külpolitikai ideológiáját a bezárkózás, gyakorlatát a közvetlen környezetében tapasztalható minimális külpolitikai aktivizmus kettőssége alapján lehet leírni. Törökország az '50-es és '60-as években függetlenedő összes afrikai állam létrejöttét elismerte, bár a nyugati államok iránti szimpátiából egyik állam függetlenségét sem támogatta. (Demir, 2014: 264) Fekete-Afrikában az első külügyi képviselő (konzulátus) Lagos-ban 1956-ban nyílt meg. A dekolonializáció idején Törökország ezen túlmenően nem élt azzal a lehetőséggel, hogy új és tartós kapcsolatokat kezdeményezzen az afrikai országokkal. Az 1974-es ciprusi válság ebben hozott némi változást, ekkor ugyanis az ország hagyományos nyugati szövetségeseivel a kapcsolat megromlott, így a török vezetés elindított egy külpolitikai diverzifikációs folyamatot, mely részben Afrikát is érintette. (Afacan, 2013: 48) Minthogy azonban a kontinensre vonatkozóan hiányoztak az ismeretek és a stratégiai célkitűzések, valamint a nyitást támogató valódi belső ösztönzők, így a siker is elmaradt. (Özkan–Akgün, 2010: 531)

Afrikát a török közvélemény sokáig csak az éhínség, szegénység és betegség toposzszerű képeihez tudta társítani, a kontinensben rejlő lehetőségek más, hiteles ismeretek hiányában nem kerültek be sem a közgondolkodásba, sem a politikai döntéshozatal folyamatába. Ugyanakkor az Afrika felé nyitó török külpolitikai vezetés saját aktivitását úgy értelmezte, hogy „Törökország hagyományosan jó kapcsolatokat ápol az afrikai kontinenssel”. Ennek az állításnak csak akkor adhatunk

Afrikát a török közvélemény sokáig csak az éhínség, szegénység és betegség toposzszerű képeihez tudta társítani, a kontinensben rejlő lehetőségek más, hiteles ismeretek hiányában nem kerültek be sem a közgondolkodásba, sem a politikai döntéshozatal folyamatába.

igazat, ha a kapcsolatok hiánya és a jó kapcsolatok közé egyenlőségjelet teszünk. (Özkan–Akgün, 2010: 532)

Az említett gyenge kísérletek után az első komolyabb lépés, melyet a török kormány Afrikával kialakított viszonyában tett, egy Afrikát stratégiai keretbe helyező dokumentum megalkotása volt. Ez az 1998-as ún. Afrika-akcióterv İsmail Cem külügyminisztersége idején egyfajta reakcióként is értelmezhető az Európai Unióval szemben érzett csalódásra, minthogy az a várakozások ellenére 1997-ben nem vette fel Törökországot a tagjelölt országok közé. (Özkan–Akgün, 2010: 532)

Az 1998-as akcióterv kidolgozása az illetékes nagykövetségek bevonásával zajlott, akikkel a témát közösen megvitatták és az alábbi pontokban foglalták össze a legfontosabb teendőket:

- a kapcsolatok javításának formái között: magas rangú látogatások (államfői, miniszteri, parlamentáris) szervezése a felek között, a kapcsolatfelvételek gyakoriságának növelése, a kapcsolattartás állandó fórumainak megalkotása
- üzletemberek találkozájának szervezése
- közös kereskedelmi tanácsok felállítása
- Törökország részvétele az Afrikai Fejlesztési Bankban, illetve az Afrikai Exim bankban
- török bankok afrikai országokban történő bankfiókhoz való hozzájárulása
- kulturális megegyezések, egyetemek közti kapcsolatfelvétel, ösztöndíjas hallgatók és oktatók cseréje
- az Afrikai Tanulmányok Intézetének megalapítása Törökországban
- humanitárius segítségnyújtás Afrikában, az ENSZ gazdasági és technikai segítségnyújtást célzó programjaihoz való török hozzájárulás
- katonai és biztonsági együttműködés, az afrikai partnerek meghívása törökországi kiképzésekre (Tamçelik, 2014: 388–390).

Minthogy a 2000-es évek végén tapasztalható belpolitikai válság és a 2000–2001-es törökországi gazdasági válság komoly erőforrás-kiesést okozott a kormány és a lakosság számára, így az akcióterv megvalósítása nem kezdődött el, hatása ugyanakkor érvényes maradt a 2002-ben hatalomra kerülő Igazság és Fejlődés Pártjának (AKP) időszakában is. Ekkortól egy máig is tartó új korszak kezdődik, amennyiben a török külpolitikai horizont számottevő kitérésének lehetünk tanúi.

A Köztársaság „bezárkózó” külpolitikája tehát sokáig dominálta a török–afrikai kapcsolatokat, melyben csak a '90-es évek és a hidegháború után kialakuló szabaddabb mozgástér hozott. Láthatjuk, hogy már az AKP-kormány előtt megkezdődött a két fél viszonylatában az érintkezések számának növekedése, aminek további emelkedéséhez, a kapcsolatok elmélyüléséhez a török gazdaság '90-es évekbeli gyengélkedései még nem biztosítottak kellő ösztönző erőt. Az alábbi táblázat már egy intenzívebb diplomácia időszakot mutat, ugyanakkor megfigyelhető ebben is az észak-afrikai országok, illetve Dél-Afrika túlsúlya.

A felek magasrangú látogatásai az Akcióterv és az „Afrika Éve” között	
1997 június	Yahya Jammeh gambiai elnök Törökországban
1997	Necmettin Erbakan miniszterelnök Líbiában
1998	Necmettin Erbakan miniszterelnök Nigériában
1999	Süleyman Demirel elnök látogatása Algériában
2000 június	Aziz Pahad dél-afrikai miniszterelnök helyettes Törökországban
2000	a török külkereskedelmi osztály vezetője Dél-Afrikában
2000 július	Olusegun Obasanjo nigériai elnök Törökországban
2000 szeptember	Hasan Gemici államminiszter a Kongói Demokratikus Köztársaságban és Gambiában
2001 április	Abdullah Gül külügyminiszter Algériában
2003	Ahmet Necdet Sezer köztársasági elnök Tunéziában
2003	Jacob Zuma dél-afrikai elnökhelyettes Törökországban
2005. március 1.	Erdoğan miniszterelnök Dél-Afrikában
2005 március	Erdoğan miniszterelnök Etiópiában
2005. március 28-30.	Erdoğan miniszterelnök Tunéziában
2005	Erdoğan miniszterelnök Marokkóban

▲ Forrás: Uchehara (2008)

A kapcsolatok dinamizálódása 2005 után

Az AKP első éveiben a külpolitikai porondon az iraki háború, a ciprusi válság, valamint az Európai Unióval való kapcsolatok alakulása az új kormány minden erejét lekötötte, így az afrikai nyitás tényleges megvalósulása 2005-re tehető. Amikor Recep Tayyip Erdoğan török miniszterelnök 2005 márciusában Etiópia után Dél-Afrikába is elutazott, akkor az esemény a török külpolitika történetében történelmi pillanatot jelzett: török kormányfő ugyanis a Köztársaság története során először látogatott az Egyenlítőtől délre. (Özkan–Akgün, 2010: 533) A programszerű nyitást még egy másik szimbolikus cselekedet is fémjelzte: 2005-öt a török vezetés „Afrika Évének” nevezte el.

Ahhoz, hogy az Afrikával kialakított kapcsolatok számára állandó keretet biztosítsanak, elengedhetetlen szerephez jut a kapcsolattartás intézményesülése. E folyamat részeként értelmezhető, amikor Törökország 2005-ben megfigyelő státuszt kapott az Afrikai Unióban. Ezt követően 2008-ban az AU Törökországot „stratégiai partnerré” nyilvánította. Ilyen státusszal csak Japán, India, Irán, Dél-Korea, Dél-Amerika, az EU és Kína rendelkezett abban az időben (Özkan–Akgün, 2010: 534) 2008 májusában Törökország 25. nem regionális tagként az Afrikai Fejlesztési Bankhoz is csatlakozott. Ennek gazdasági előnye nyilvánvaló: ez a török vállalatok számára lehetővé tette, hogy a kontinensen zajló gazdasági és befektetési projektekhez csatlakozhassanak.

2005. november 23–24-én rendezték meg az első Török-afrikai csúcstalálkozót Isztambulban a Török Stratégiai Tanulmányok Ázsiai Központja (TASAM) szervezésében. Itt alapvető célként fogalmazták meg, hogy a gazdasági, társadalmi, kulturális és politikai kapcsolatokat fejlesszék, annak lehetőségeiről, az ehhez szükséges szabályozási környezet kialakításáról döntenek. Törökország baráti közeledéseként értelmezhető, hogy a török kormány is kifejezte együttműködési szándékát az afrikai problémák megoldásában. Abdullah Gül külügyminiszter az oszmánokra hivatkozva elmondta, hogy a törökök és afrikaiak mélyen gyökerező kapcsolatokkal bírnak. Az esemény remek alkalmat teremtett a felek közti kapcsolatfelvételtre úgy, hogy akkor még sem Törökország, sem pedig az afrikai országok nem rendelkeztek a másik felet tapasztalati úton is jól ismerő, kiterjedt szakértői gárdával. (Uchegara, 2008: 53)

A hosszú bizalomépítési és ismeretszerzési folyamat következő állomása a Török Üzletemberek és Iparosok Szövetsége (TUSKON) által szervezett 2006. december 12–14-ei II. Török-afrikai csúcstalálkozó volt. Az eseményen nagyjából 30 afrikai ország 550 képviselője (üzletemberek, miniszterek, tisztviselők) vettek részt további mintegy 1300 török üzletember társaságában. Harmadik alkalommal szintén Isztambulban, 2007. december 4-én tartották a kongresszust, ismét a TASAM szervezésében. Ekkor 40 afrikai ország képviselője volt jelen (több mint 60 miniszter, illetve kormányzati beosztott, valamint 500 üzletember), akiknek nagyjából 1500 török üzletemberrel nyílt lehetősége találkozni. A csúcstalálkozó hozománya, hogy megállapodás született a Török Együttműködési és Koordinációs Ügynökség (TİKA) Addisz-Abeában, Szudánban és Szenegálban nyitandó irodájáról. A találkozók eredményeképpen az üzletemberek által kötött számtalan megállapodás a kapcsolatok kormányzati szint alatt fejlesztéséhez is különös mértékben hozzájárult. (Uchegara, 2008: 54)

A IV. Nemzetközi Török–Afrikai Csúcstalálkozó 2008-ban a résztvevők számát tekintve újabb emelkedést hozott: immár 45 afrikai országból összesen több mint 3500 afrikai és török résztvevővel vált lehetővé a már meglévő kapcsolatok ápolása, valamint a potenciális új lehetőségek feltárása. A felek közti bizalmat erősítette Törökország „baráti” hozzáállása, a mindkét fél számára előnyös kapcsolatok víziója. A török kis- és középvállalkozások számára különösen kedvező feltételek nyíltak a külföldi terjeszkedésre, s ezek a fórumok tökéletes alkalmat szolgáltattak arra, hogy az első lépéseket Afrika irányába megtehessek. Ugyanezen évben egy új fórum is alakult: az I. Afrika–Törökország Együttműködési Csúcstalálkozó 2008. augusztus 18–24-én Isztambulban hat köztársasági elnök, öt elnök-helyettes, hét miniszterelnök, egy miniszterelnök-helyettes, tizennégy külügyminiszter és



tizenkét miniszteri rangú vezető részvételével összesen 49 afrikai országból érkező vendég társaságában zajlott. (Tamçelik, 2014: 395) Ezen esemény folytatásaként második alkalommal Egyenlítői Guinea fővárosában, Malabóban gyűlt össze a népes nemzetközi közönség 2014. november 19–21-én.

A török diplomácia irányváltását jól példázza az is, ahogyan egyre szélesebb körben kezdte el alkalmazni a diplomáciában nem konvencionálisnak számító eszközöket.⁵ Az imént felsorolt események a csúcstalálkozók diplomáciájának körébe tartoznak, melyek, multilaterális platformot biztosítanak a kapcsolatok elmélyüléséhez, illetve leegyszerűsítik a kapcsolatfelvételi folyamatot. (Tarrósy, 2014: 85)

Törökországot 2008-ban – nagymértékben az afrikai országok szavazatainak köszönhetően – az ENSZ Biztonsági Tanácsának nem állandó tagjává választották a 2009–2010-es periódusra. Az afrikai országok bizalmáért cserébe Törökország nem maradt hálátlan: az ország a következő években Afrika globális hangjaként szólalt fel mind az ENSZ-ben, mind pedig az Iszlám Konferencia Szervezetében (OIC). (Özkan–Akgün, 2010: 544) Az OIC 57 tagállama közül 27 afrikai, így ez a szervezet is fórumot kínál a török külpolitika számára a muszlim afrikai országokkal való együttműködéshez. Törökország aktív tevékenységének köszönhetően az OIC afrikai tagjai pozitívan viszonyulnak a törökökhöz.⁶

Ha az Afrika és Törökország közötti kereskedelmi kapcsolatok 2005 utáni szakaszának mérlegét szeretnénk megvonni, az utóbbi másfél évtizedben folyamatos növekedést láthatunk. Így a 2003-as 5,4 milliárd dolláros afrikai kereskedelmi volumen (export és import) 2008-ra háromszorosára növekedve majdnem elérte a 17 milliárd dollárt. Ugyanakkor nyilvánvaló, hogy a kezdeti alacsony szintről magasabbra emelkedés jóval könnyebb és látványosabb, mint a már jól kiépült kapcsolatok elmélyítése és a kereskedelmi forgalom növelése két, egymásra régóta partnerként tekintő ország között. Ezen túlmenően, ha azt nézzük, hogy a teljes török külkereskedelmi volumen 2008-ban 300 milliárd dollárra tehető, akkor láthatjuk, hogy Afrika szerepe ebben az összegben még mindig meglehetősen kicsi volt. Ugyancsak elenyészőnek tűnik a török részesedés az afrikai kereskedelmi volumenben, amelyben például Kína 100 milliárd dollárt, India pedig 46 milliárdot képvisel. (Özkan, 2013: 142) Török viszonylatban azt mondhatjuk, hogy az afrikai nyitás első éveiben a már meglévő és kiépült kapcsolatok erősödtek meg, így például Törökország számára Dél-Afrika és Nigéria számított a legnagyobb afrikai kereskedelmi partnernek. (Özkan–Akgün, 2010: 534)

A Törökország által Afrikából importált termékek között kiemelkedő helyen szerepel a Líbiából és Algériából szállított olaj és földgáz. Ezek összértéke mintegy 1,3 milliárd dollárra tehető, míg Dél-Afrikából aranyat és gyémántot szállítanak Törökországba. (Kalaycioglu, 2011: 1290) A behozatal javarészét ezek a nyersanyagok teszik ki. A török befektetések legnagyobb része elsősorban Dél-Afrikába, másodsorban Szudánba, harmadrészt pedig Egyiptomba megy. Az exportcikkeket többnyire vas és acél, elektromos eszközök, építőanyagok, élelmiszer és textilipari termékek képviselik. Afrikában a török vállalkozások számára az alábbi területeken mutatkozik befektetési lehetőség: építkezések (kórház, iskola, út), mezőgazdasági

eszközök, élelmiszeripar, halászat, textilipar, bőripar, energiaipar, autóipar (traktor és kamion). (Tamçelik, 2014: 405–406)

A török–afrikai kapcsolatok vonatkozásában érdemes említést tenni a jelenleg Törökországban tartózkodó afrikaiakról is, akiket – eredetük alapján – három csoportra oszthatunk:

- kis számban vannak, akik Afrikából már az Oszmán Birodalom idején az országba érkeztek és letelepedtek, ők az ún. afro-törökök. Ők javarészt a nyugati és déli tengerpart környékén fekvő tartományokban élnek. (Öztürk–Eke, 2015: 36)
- Az afrikaiak másik részét azok adják, akik oktatási céllal érkeztek Törökországba. Számuk 2005-ben még csak 366 volt, míg 2015-re elérte a 9124 főt. Ezekből az állami ösztöndíjasok száma 2010-ben 333 volt, míg 2015-ben 1091 fő. (Öztürk–Eke, 2015: 36–37)
- A harmadik, legnagyobb számú elemet a menekült afrikaiak adják, akiknek a számát nehéz pontosan megbecsülni. Többnyire olyan afrikaiakról van szó, akik Európába tartó útjukon átmenetileg kényszerből Törökországban kényszerülnek maradni. Egyes becslések a fekete-afrikaiak számát csak Isztambulban 70 000 főre teszik. Legnagyobb részük törvényesen tartózkodik Törökországban, ám a munkavállalásra vonatkozó kemény török feltételeknek nehezen tesznek eleget, így illegális munkákra kényszerülnek. Kivételnek számítanak ebből a szempontból a Törökországban alkalmazott fekete-afrikai eredetű sportolók. (Öztürk–Eke, 2015: 37–38)

Belpolitikából külpolitika: a soft power elemek hatása

A hidegháborút végével a török külpolitika korábban egyértelmű nyugati orientációját és a nemzetközi közösség bipoláris szerveződését követően egyre inkább egy több irányban nyitott külpolitika kezdte felváltani. Ez az új irányvonal a különféle, nem atlanti kezdeményezésű szervezetekben való aktivitás megnövekedésében is megnyilvánult: Törökország több muszlim, arab vagy afrikai nemzetközi szervezetnek lett a tagja vagy kapott azokban megfigyelői státuszt. A Szovjetunió összeomlásával ugyanis az ország környezetében több olyan geopolitikai térség is „megnyílt”, ahol korábban a Szovjetunió egyértelmű fölénye miatt az aktivitás a külső szereplők számára meglehetősen korlátozott volt. Ezen a kedvező külső fejleményen túl azonban belső folyamatok is szerepet játszottak abban, hogy Törökország a nemzetközi politika porondján aktív szerepvállalásba kezdhetett és kezdett. Jelesül, a '90-es évekre a hagyományos és nyugati orientációjú török elit mellé felemelkedett egy vallásos és nacionalista elit is, mely muszlim, illetve török alapon határozta meg a külpolitikát, és a Nyugaton túli lehetőségek nagyobb fokú kiaknázása mellett tört lándzsát. A folyamat érdekessége, hogy az Európai Uniós csatlakozás előkészítése során – mely bizonyos fokú demokratizációval járt együtt – mind a '90-es, mind pedig a 2000-es években a törökországi politikai tér egyre befogadóbb lett az új elemekkel kapcsolatosan, a közvélemény és a civil társadalom egyre jobban előtérbe került, így az alternatívák politikai gondolkodásba való bekerülésével lehetőség nyílt a hango-

mányos Atatürk elveken nyugvó külpolitika átértékelésére. (Özkan–Akgün, 2010: 528) Maga az AKP is mint párt éppen ezt az új lendületet képviselte 2002-es hatalomra kerülése idején.

Törökországban az AKP-időszak elején, s egészen a legutóbbi időkig a hagyományos kemalista és az új konzervatív vallásos elit együttes jelenléte volt tapasztalható. Az előbbi rendelkezett az ún. hard power legfőbb eleme, a hadsereg fölött, ám azt a külpolitikai érdekérvényesítés során nem kívánta alkalmazni. A kemalista elit a nyugati katonai kapcsolatokban (NATO) és a minimalista külpolitikában (passzivitás, be nem avatkozás elve) hitt, meggyőződésük szerint ezek azok az elvek, amelyek a leginkább szolgálhatják az ország érdekeit. Ezzel szemben az új elit újdonsült gazdasági és politikai erejére támaszkodva a külpolitikai aktivizmus ideáját sajátította el, és sokdimenziós külpolitikára törekszik szerte a világon. Aktivizmusában azonban nem támaszkodhatott a hard power eszközökre – minthogy ilyennel nem is rendelkezett és nem is lett volna célszerű –, így csupán a rendelkezésre álló soft power elemekkel kezdhette meg Törökország nemzetközi „terjeszkedését”. Az tehát, hogy a török külpolitikában több belső érdekcsoport érdeke is leképeződik, természetes folyamat egy olyan országban, ahol sokféle identitás egymás mellett élését tapasztalhatjuk.

Az új, konzervatív vallásos elit külpolitikai paradigmáját Ahmet Davutoğlu, egykori egyetemi tanár, külügyminiszter, majd miniszterelnök alapozta meg *Stratégiai mélység. Törökország nemzetközi helyzete* című 2001-es művében. (Davutoğlu 2016) Davutoğlu úgy véli, hogy az új külpolitikai irányvonalaknak, melyeket Törökországnak ki kell dolgoznia, a hagyományos kapcsolatok mellett kiegészítő szereppel kell bírniuk, nem pedig azok helyét átvenni. Afrikáról úgy nyilatkozik, hogy mivel a kontinens a török külpolitika egyik leginkább elhanyagolt területe, ezért azonnali cselekvésre van szükség, hogy Törökország ebben a viszonylatban is képes legyen kihasználni a kínálkozó kedvező lehetőségeket.



Törökország afrikai nyitása egy relatíve új, ám mindenképpen markáns jelenség a nemzetközi kapcsolatok történetében. A globalizáció és az átalakuló világrend keretében a középhatalmak és a harmadik világbeli országok közötti kapcsolat egyre intenzívebbé válik; a diplomáciai kapcsolatok kiterjedtsége és mélysége fontos szerephez jut a nemzetközi fórumokon és az országok imázsépítési versenyében. Törökország motivációinak a térségben egyrészt – mint láthattuk – történelmi előzményei vannak, másrészt az aktívabb külpolitika az ország geopolitikai helyzetéből is levezethető. A legutóbbi időkben rendkívül aktívvá vált török diplomáciát jól jellemzi, hogy külföldön, s különösen Afrikában, megnövekedett a török külképviseletek száma, s Ankara kiterjedt külpolitikai tevékenységét és gazdasági sikerét látva a nemzetközösség is megnövelte diplomáciai kapcsolatait Törökországgal. A 2000-es években felívelő gazdaság azonban csupán az érem egyik oldalát jelenti,

emellett az ország geopolitikai helyzeténél fogva természetes hidat képez nem csupán Európa és Ázsia, hanem Eurázsia és Afrika között. Éppen ezen geopolitikai lehetőségek kiaknázásában látja a már említett Davutoğlu a török külpolitika fejlesztési lehetőségeit. (Davutoğlu, 2014: 17) A külpolitikai ideológiaváltás tehát annak a következménye, hogy a török belső piac fejlődése és az országban rejlő gazdasági potenciál kiterjesztésének érdeke – a korábbi elzárkózó politikával szemben – megkövetelte és megköveteli az új külgazdasági kapcsolatok kiépülését. Minthogy itt alapvetően kereskedelmi érdekekről van szó, úgy a külpolitikában az üzleti folyamatok zavartalansága érdekében a szomszédokkal és általában a világgal békés és feszültségmentes politikára kell törekedni. (Ezt Davutoğlu a már említett könyvében „zéró probléma a szomszédokkal” elvként fogalmazta meg.)

A kapcsolatok mélységével összefüggésben érdemes megjegyezni, hogy az afrikai török követségek számának nagyarányú növekedése bizonyos szempontból eltúlzott hivatkozási alap, s bár kétségkívül jó alapot nyújtanak a kapcsolatok kiszélesítésére, ezek többnyire csak korlátozott kapacitással, két-három fővel működnek. Akik a szakirodalomban a török külpolitika nyitási folyamatában megjelenő új területek szerepét eltúlozzák, azok gyakran ezt a diverzifikáltabb török külpolitikai aktivitást éppen a nyugati kapcsolatok feladásaként értelmezik. Ez nyilvánvalóan túlzás, valójában csak hangsúlyeltolódásokról beszélhetünk, minthogy Törökország külpolitikai (biztonsági) és gazdasági dimenziójában a nyugati kapcsolat továbbra is első helyen áll.

A bizalomépítés politikája és egyáltalán a külpolitikai aktivizmus az Igazság és Fejlődés Pártjának (AKP) 2002-es törökországi hatalomra kerülése óta a törökök afrikai és közel-keleti politikájának fontos sarokkövét jelenti. Ez pedig az ún. soft power elemek előtérbe kerülése révén valósult meg, mely a gyakorlatban azt jelentette, hogy az állam diplomáciai szerepvállalása mellett a társadalom kezdeményező elemei is pozícióba kerültek a külkapcsolatok alakításában. Ennek eredményeképpen a hagyományos állami diplomácia kiegészült a közösségi diplomáciával, ez a változás pedig témánk szempontjából is különös jelentőséggel bír. (Tarrósy, 2014: 73)

Az Afrikával való kereskedelmi kapcsolatok kiépülése valójában természetes következménye volt a török gazdaság prosperitásának, valamint a törökországi üzletemberek több évtizede tapasztalható nemzetközi nyitottságának. A szakirodalomban olykor csak „kereskedőállamként” (Kirişçi, 2009: 43) aposztrofált Törökország számára a '90-es évektől egyre inkább lehetőség mutatkozott a „kulturálisan rokon” területekkel való gazdasági együttműködésre. Ebben az aktivitási térben vallásilag, kulturálisan, történelmileg hasonló nemzeteket találunk, s ennek nagysága megfeleltethető az Oszmán Birodalom egykori kiterjedésével. Ehhez a kulturális befolyási övezethez kapcsolhatók még a rokon török népeket tartalmazó közép-ázsiai területek is. A megélnékülő gazdaságdiplomácia révén tanúi lehetünk egy új, vallásos kapitalista üzleti réteg, az ún. „anatoliai tigrisek” (*Anadolu kaplanlari*) felemelkedésének, akik többlettermelési kapacitásaikat a '80-as években alakították ki, így exportorientált politikájukkal az említett térségek irányába nyithattak. Ezen vállalkozói

Nagykövetségek			
Afrikában		Törökországban	
1925	Egyiptom	2006	Szenegál
1926	Etiópia	2008	Szomália
1952	Líbia	2010	Gambia
1957	Marokkó		Mauritánia
1957	Tunézia	2011	Uganda
1957	Ghána		Kongói Demokratikus Köztársaság
1962	Nigéria	2012	Angola
1963	Algéria		Kenya
1963	Szenegál		Dzsibuti
1968	Kenya		Niger
1974	Kongói Demokratikus Köztársaság		Dél-Szudán
1979	Szomália		Ghána
2009	Tanzánia	2013	Ruanda
	Elefántcsontpart		Guinea
2010	Kamerun		Kongó
	Mali		Elefántcsontpart
	Ghána		Benin
	Uganda		Zambia
	Angola		
	Madagaszkár		
2011	Zambia		
	Zimbabwe		
	Mauritánia		
	Mozambik		
	Szomália		
	Gambia		
	Dél-Szudán		
2012	Niger		
	Namíbia		
	Burkina Faso		
	Gabon		
2013	Csád		
	Guinea		
	Eritrea		
	Dzsibuti		

réteg afrikai aktivitását az a tényező is segíti, hogy vallásilag és kulturálisan is közel állnak egyes afrikai szereplőkhöz.

Az „anatoliai tigrisek” térnyerése révén látható, hogy a török külpolitikában egyre jobban kifejeződnek a kereskedelmi és üzleti érdekek, egyre nagyobb teret kap a közösségi diplomácia a külkapcsolatok alakításában. Az új anatoliai középosztály az AKP-rendszer legfőbb bázisává vált, s többek között az afrikai nyitás

mögötti legfőbb társadalmi-gazdasági mozgatóerőt képviseli. (Şahin, 2010: 95) Az ő tevékenységük eredményeképp a török diplomácia nem csupán olyan eszköz, mely az ország védelme és biztonsága érdekében munkálkodik, hanem a kereskedelmi érdekek elősegítését is biztosítja. Valójában itt közös motivációról, a szereplők és szintek harmonikus cselekvéséről van szó: a civil szervezetek, a kormányzat és az üzleti körök érdekei az afrikai nyitásban megegyeznek. Ezek az érdekek és törekvések valójában épphogy egymás kiegészítéseiként szolgálnak, és ideális esetben egymást erősítik. (Uchehara, 2008: 56)

Az évek folyamán Afrika mint befektetési és kereskedelmi célterület a törökök számára nem vesztett értékéből. A globális pénzügyi válságot követően a Közel-Kelet és Afrika térsége is kedvező befektetési lehetőségeket kínált a fejlett világon túl. Mindemellett az Európai Unió integrációs folyamat elhúzódása is a „nem hagyományos” irányokba terelte a török befektetők és a külpolitikai döntéshozók érdeklődését. Minthogy belátható időn belül a török vállalatok bizonyosan nem jutnak hozzá az európai közös piac által biztosított kedvező feltételekhez, így azok tevékenységeik egy részét a növekvő potenciállal bíró, felemelkedő piacok irányába szervezték meg. Afrika abból a szempontból is fontos, hogy Törökországból regionális szerepén túl globális szereplő is váljon, vagyis véleményét nemzetközi szinten is fontosnak tartásák. (Özkan–Akgün, 2010: 529) Az „afrikai nyitás” és az új külpolitikai aktivizmus tehát bizonyosan nem egy rövidtávú jelenség, hanem mind állami, mind pedig civil szinten az új globális körülményekhez való alkalmazkodásként értelmezhető lépés. Ezt a szerepkoncepciót már eddig is sikeresen sajátította el Törökország, így szert tett az afrikai országok szimpátiájára, ami pedig hozzájárult ahhoz, hogy az ország a nemzetközi politika porondján is elismerést szerezzen.

Az afrikai nyitás belpolitikai dimenziója tehát a nemzetközi változásokhoz hasonló, fontos szerepet tölt be és dinamikusan alakítja a törökországi belső viszonyokat. Az új, konzervatív muszlim befektetői bázis és hatalmi elit kialakítása, megerősödése és a régi, szekuláris vezetőréteg lecserélése az afrikai nyitással párhuzamosan már a 2000-es években megkezdődött Törökországban, mind a gazdasági, mind a politikai, mind pedig a katonai területre kiterjedően. Minthogy az afrikai nyitás az új elit hatalmi pozícióit erősíti, ennek a belpolitikai játszmánának Afrika is a részévé vált.

A belpolitikai küzdelmek egyik új fejleményére világít rá, hogy az AKP korábbi ideológiai szövetségese, az ún. Gülen-mozgalom által kifejtett civil tevékenység Afrikában a török kormánypárt részéről egyre több akadályba ütközik. (Shinn, 2015) Ennek gyökere a 2013 végén a török kormánnyal szemben kirobbant korrupciós botrány, mely során a kormány kihátrált addigi szövetségese, a Gülen-mozgalom mögül, s Erdoğan szavaival élve megkezdődött a „boszorkányüldözés” és az ún. „párhuzamos állam” visszaszorítása. Erdoğan legutóbbi látogatásai és az afrikai vezetőkkel kialakított politikai kapcsolatok így nagyjából 2014 eleje óta egyre erősebben a Gülenisták elleni közös fellépés afrikai megvalósításáról szóltak. (Ozdemir, 2015) A török kormánynak ez a helyi országok belügyébe beavatkozó, ezért különösen problematikus felhívása országonként különböző fogadtatásra talált. A kérésnek eleget

tevő országokban a Gülenhez köthető iskolák bezárása és így az Ankara érdekeit követő lépések megtétele a szuverenitás korlátozásaként is értelmezhető, ráadásul az említett oktatási intézmények megszüntetése komoly gazdasági és kulturális károkat okoz. Az említett iskolák ugyanis ezekben az országokban a csúcsmínőséget jelentik, a hasonló nyugati intézmények vetélytársai, de a helyiek számára a középiskolai, illetve egyetemi oktatásnak sok esetben az egyetlen elérhető modern verzióját képviselik. Minthogy egyértelmű és látható propagandatevékenységet a mozgalom tagjai nem fejtenek ki, és önmagukat általában csak lazán kapcsolják a mozgalomhoz, így a feltehetőleg nagyjából 110 ilyen oktatási intézményről pontos lista nincs, a török szervezet közreműködése a legtöbb esetben csak sejthető. Az azonosítást az is megnehezíti, hogy a létesítmények oktatási profilját az adott ország nemzeti tantervéhez igazítják. Általánosságban az látható, hogy a mozgalom tagjai és adományai jellemzően az alapításkor jutottak nagyobb szerephez, illetve a tanári kar egy részét törökök adják. Ezen intézmények bezárása esetén a létrejövő űrt nem egyszerű betölteni, hiába ígérte a török kormány, hogy saját maga is közreműködik egy új rendszer kialakításában: az oktatási tevékenység zavartalan biztosításához a török államnak nincsenek meg a szükséges kapacitásai. (Alexander, 2017) Márpedig egy ilyen iskolahálózat leépítése országimázs szempontból is erőteljesen megkérdőjelezhető: a nagyjából egy évtizede létező afrikai török kötődésű iskolákban egy olyan afrikai értelmiségi réteg nevelése zajlik, akik az államigazgatásba bekerülve a Törökországról kialakított pozitív képet magukkal vihetik, ez a bizalom pedig a még mélyebb török–afrikai kapcsolatok megvalósulásához elengedhetetlen tényező.

Humanitárius segélyezés és fejlesztéspolitika

Jelenleg Afrika-szerte fejlődést gátló intézményi és politikai jellegű akadályokkal találkozunk. A Száhel-övezetben és attól délre bukott államok sora helyezkedik el, s az arab tavasz eseményei következtében Líbia is a bukott államok közé került, de Egyiptomot is komoly veszély fenyegeti ebből a szempontból. A Száhel-övezet problémáinak ez az északra tolódása fokozódó biztonságpolitikai kihívást jelent a Földközi-tenger térségében, így az EU és Törökország politikájának a válságkezelés területén történő összehangolását kívánja. (Kasapoğlu, 2013)

Török részről a humanitárius segítségnyújtás (elég csak a szomáliai infrastrukturális beruházásokra gondolni) az afrikai helyzet stabilizálásában az első lépéseket jelenti, s ez kiváló kiindulási pont lehet a török diplomácia számára a kapcsolatok erősítésében. Az átalakulásban lévő afrikai térségben kulcskérdés, hogy melyik állam vagy politikai szervezet tud hathatós segítséget nyújtani a helyi erőknek azáltal, hogy követendő modellt nyújt a gazdaság, a társadalom és a politikai kultúra átalakításához. Az Afrikában jelenleg is zajló válságok nem oldhatók meg hagyományos katonai és diplomáciai eszközök révén, hanem egyes helyi társadalmaknak komplett újjáépítési projektekre van szükségük és ebben a folyamatban Törökország soft power projekciója kiemelkedő szerephez juthat.

A török kormány által nyújtott segélyek és az azokhoz kapcsolódó kimondott vagy kimondatlan elvárások a fejlesztéspolitika azon állandó dilemmájára utalnak,

hogy a „felülről ráerőltetett” fejlesztési projektek gyakorlati megvalósítása helyi ellenállásba ütközhet és akár kontraproduktív is lehet. A problémák megoldásának helyi, hagyományos módozatai is vannak, ezek ugyanakkor nem mindig vonhatók a külső aktorok befolyása alá, így az ilyen megoldások külső támogatása politikai okokból kétséges lehet. Ráadásul az is kockázati tényezőt jelent, hogy a nemzetközi közösség a válságzónák kezelésekor az intézményi képességek minél gyorsabb felépítésébe és „átruházásába” hajszolja magát, s ez igaz a humanitárius segélypolitikára is, mely minél rövidebb idő alatt kíván számokkal jól dokumentálható eredményeket felmutatni.

A gazdasági befektetések és a segélyezés mértékének megnövekedésével a politika is megjelenik az érintett területeken, s elkezd saját értékeinek terjesztését. A morálpolitika szintjén elmondható, hogy a jelenlegi török kormányzat mérsékelt iszlamizmusa hatékony eszköz lehet az AKP-kormány kezében, minthogy hidat képezhet az afrikai muszlimokkal kialakított kapcsolatokban. Az afrikai országok a Törökországgal kiépített kapcsolatok erősítésével fontos tapasztalatokhoz, illetve erőforrásokhoz juthatnak a gazdasági és politikai átalakulás hatékony kivitelezését illetően, s mindezt úgy, hogy helyi sajátosságaikról sem szükséges kényszerűen lemondaniuk. Törökország ugyanis a Közel-Kelet térségének egyetlen demokratikus muszlim országa, s erre építve a kormány a demokratikus és gazdasági transzformáció sikeres forgatókönyvére csak úgy hivatkozik, mint a „török modellre”. A modell dinamikussága éppen meghatározatlanságában gyökerezik, ami Afrika szempontjából azt jelenti, hogy Törökország a segítségnyújtást nem kondicionálja olyan mértékben, miképpen azt az EU vagy éppen az USA teszi. Míg a 2000-es években az itt felvázolt helyzet fokozottan igaz volt, addig az utóbbi években Törökország belső és külső feltételrendszerének megváltozása (közel-keleti konfliktusok, terrortámadások, demokratikus intézményrendszer leépülése, kurd békefolyamat leállása, gyengébb gazdasági teljesítmény) miatt ez az egyértelműen pozitív kép jelentős mértékben árnyalódott.

Ami a segítségnyújtás konkrét lépéseit illeti, ezen a téren Törökország már 1985-ben megkezdte tevékenységét, mely a már említett TÍKA 1992-es megalapításával sokkal egységesebb formát kezdett öltetni. A TÍKA első koordinációs irodáját 2005-ben Addisz-Abeában nyitották meg, amit 2006-ban a kartúmi, 2007-ben pedig a dakari iroda követett. (Ozkan, 2013: 142) Az afrikai fejlesztési segélyeket koordináló intézmény helyi irodáinak száma 2015-ben már 14-re emelkedett. (Öztürk–Eke, 2015: 39)

2012-ben Törökország több mint egymilliárd dollárnyi összegben költött humanitárius segélyezésre. Ezen összeg legnagyobb részesei Szíria, Pakisztán, illetve Szomália voltak. Ez az aktív humanitárius szerepvállalás a nemzetközi imázsépítés fontos részét képezi Törökország számára, mely ekképpen a globális békeközvetítés szerepét öltötte magára. (Tank, 2013: 1) Törökország nemzetközi segélyezéshez való nagymértékű hozzájárulása nyilvánvaló: a Global Humanitarian Assistance adatai szerint például 2013-ban és 2014-ben a harmadik legtöbbet segítő ország volt a világon. Ugyanakkor, ha a segélyezés mértékét a gazdasági teljesítőképesség

arányában számítjuk, a világon a legaktívabb segélyezőjének Törökországot találjuk. (Öztürk–Eke, 2015: 40)

Jelentős erőforrást megmozgató projekt volt az İHH (Humanitárius Segélyalapítvány) nevű török szervezet által 2007-ben indított Afrika Hályog Projekt, melyhez a szervezet olyan orvosokat és ápolókat biztosított, akik a hályogos szembetegségben szenvedők gyógyítását végezték. Afrikában mintegy tízmillióra teszik azok számát, akik a hályog következtében lettek vakok vagy látásuk károsult. A becslések szerint ezen esetek felében a beteg testrészt egyszerű műtéttel gyógyítható. (Özkan–Akgün, 2010: 542) 2007 és 2011 között az ingyenes beavatkozásokat 52 531 betegen végezték el és mintegy 169 615 páciensnek nyújtottak szemvizsgálati szolgáltatásokat. A projekt keretében a TİKA biztosította a kórházi szakembereket és fizette költségeiket. A legnagyobb aktivitást Szudán, Szomália, Etiópia és Togo területén fejtették ki. (Apaydin, 2012: 270) A látványos segítséghez ráadásul még egy erős szlogen hangoztatása is társult: „Törökország 100 000 afrikai szemét nyitja fel.” (Özkan–Akgün, 2010: 542)

A 2011-es év fontos szakaszhatárát jelentette a török-afrikai kapcsolatoknak: a szomáliai humanitárius válság idején ugyanis Törökország Szomália legaktívabb partnerévé lépett elő.⁷ Ezt az elköteleződést politikai és társadalmi szinten is komoly tettek fémjelezték: Erdoğan a válság legegésőbb napjaiban személyes látogatásával biztosította a helyieket támogatásáról, akiknek a helyzete így nemzetközi nyilvánosságot kapott, bár a legnagyobb hatást a török miniszterelnök a török közvéleményre gyakorolt hatásával érte el. 2011. október 31-én a szomáliai török nagykövetség újrainyitásával Törökország volt az első Afrikán kívüli ország, mely több mint két évtized elteltével ismét rendelkezett képvisellel Szomáliában. Ez a különleges érzékenység, mellyel Törökország ekkor közeledett Szomáliához, azóta is a kapcsolatok sarokkövének számít. 2011-es látogatását Erdoğan 2015. január 25-én mint köztársasági elnök megismételte Mogadishuban, ahol egy török közreműködéssel felépült kórházat adott át. (Özkan–Orakci, 2015: 1) Erdoğan látogatásai a diplomácia nem hagyományos formái közé, a fejlesztéspolitikai diplomácia körébe tartoznak. (Tarrósy, 2014: 84)

Törökország a krízishelyzet „megoldása” után sem maradt tétlen: 2011 után a humanitárius segélyek helyét Szomáliában a fejlesztési segélyek vették át. Ezek koordinálásán helyben mintegy 500 török dolgozik. A szomáliai fejlesztések során többek között az alábbi projektek valósultak meg:

- a mogadishui reptér újjáépítése
- út a reptér és a mogadishui városközpont között
- iskolák építése
- egy 200 ágyas kórház felépítése
- 100 ágyas gyermekkórház építése (Yardimeli)
- kutak fúrása
- a parlament épületének felújítása (TİKA)



- szemétszállító kamionok adományozása
- 15 000 fős menekülttábor ellátása (Török Félhold)
- 1600 fő szomáli diák számára ösztöndíj biztosítása törökországi tanulmányokhoz
- Korán-adományok, imámok küldése, mecsetek rekonstruálása (Diyamet)
- szomáli orvosok képzése török kollégáik által
- árvaház (ÍHH)
- öntözőberendezések (ÍHH) (Ozkan–Orakci, 2015: 6)



A török segítségnyújtás jellemzője, hogy feltételek nélkül, közvetlenül a kedvezményezettekhez juttatja el az adományokat. Az a tény, hogy a törökök közvetítők nélkül, a nemzeti szintű egészségügyi szervezeteket megkerülve, a helyi szervezetek bevonásával a helyszínen dolgoznak, értékes tapasztalatokhoz juttatják őket úgy, hogy növelik a hatékonyságot és csökkentik a közvetítők révén a projektekből elvont pénz mennyiségét. Ez a nagyobb rugalmasság lehetővé teszi a török segélyszervezetek számára, hogy általában olyan nehezen elérhető területeken is aktívak legyenek, ahová nyugati donorok pénze már nem jut el.⁸

A szakirodalomban „tradicionális donör” néven emlegetett „nyugati” szereplők és a „felemelkedő donörök” közti különbség a segítségnyújtás megközelítésében mutatkozik. Eszerint a hagyományos adományozó országok sokkal inkább stratégiai megfontolások alapján, jól meghatározott, „biztonságos” területeken dolgoznak, ahol a tevékenységük hatása jól megbecsülhető, a felesleges bonyodalmak a helyi hatalmakkal elkerülhetők. Ehhez képest az újonnan érkező segélyező országok sokkal inkább egyfajta strukturalista-funkcionalista megközelítést tettek magukévá. Ezek inkább támaszkodnak a helyiekkel meglévő kulturális kapcsolódási pontokra, közös tapasztalatokra és identitásra, hogy univerzális normák és elvek mentén mozgó céljaikat megvalósíthassák. Az új típusú donörök ennek érdekében gyakorta vállalnak kockázatot mind a célterület kiválasztásával, mind pedig a helyi hatóságokkal való együttműködés – beágyazottság – csekélyebb mértéke miatt. Ez utóbbi nyilvánvalóan kapcsolataik hiányosságaiból, illetve ezzel összefüggésben politikai érdekérvényesítő-képességeik gyengébb jellegéből adódik. (Akpınar, 2015) Ugyanakkor az is megfigyelhető, hogy ahogyan a „felemelkedő donörök” egyre jelentékenyebb mértékben vannak jelen az afrikai segélyezési politika alakításában, úgy ezek is igyekeznek a már meglévő állami kapcsolataikat és a központilag koordinált, egységes (politikai, gazdasági vagy morális) elvek mentén működő stratégiai segélyezést előtérbe helyezni.

Az egyszerű segélyezésen túlmenően a török szervezetek a humanitárius tevékenységet a béketeremtési célkitűzésekkel is összekapcsolják. A konfliktusterületeken a béke tartós megalapozása strukturális és társadalmi tényezők meglétén múlik. Az előbbi kategóriába a jó kormányzás, az erős intézmények és a jog érvényesülése tartozik. Ehhez a törökök infrastruktúra-építéssel, technikai segítségnyújtással,

valamint az állami intézményekre vonatkozó kapacitásépítő programokkal tudnak hozzájárulni. A béketeremtés társadalmi alapjainak létrehozása során a hangsúly az oktatási programokon, a kulturális és vallási tevékenységeken, valamint a különböző gazdasági partnerségek megvalósításán van. Mindezen programok során különösen fontos, hogy a társadalom és gazdaság összes szereplőjét megmozgassa, kulturálisan érzékeny módon közelítsen a helyi jellegzetességekhez, valamint össznemzeti célok érdekében történjen. (Akpınar, 2015) A hatékony helyi jelenlét megvalósítása tehát Törökország számára sokkal inkább a partneri együttműködésben, mintsem a segélyezés csupán török szempontok szerinti megvalósításában rejlik.

Törökország afrikai kapcsolatainak előnyére válik, hogy segélyező és fejlesztési politikáiban az afrikaiak sokkal kevesebb fenyegetést látnak, mint a hagyományos nyugati aktorok ilyen irányú tevékenységeiben. A törökök relatíve tiszta lapokkal és muszlim kötődéssel az afrikai muszlimok szemében különösen megbízható partnereknek tűnnek. Bár a segélyszervezetek hivatalosan nem vallási alapon segítenek, a legtöbb esetben a háttérben igenis sejthető, hogy az iszlám fontos szerephez jut, minthogy azok elsősorban muszlim többségű területeken gyakorolják tevékenységüket. (Kalaycioglu, 2011: 1295) Általánosságban a törökök Afrika-politikájának előnye, hogy a nyugati színvonalú szolgáltatásokat és technikákat nem nyugati attitűddel és háttérrel valósítják meg (Camacho et al., 2015: 83)

Természetesen azonban a török segélyszervezetek sem mentesek azonban a segélyek egyoldalú és központosított elosztásától. Így például Szomáliában a török hozzájárulás döntő része Mogadishura és környékére, a somáli kormány ellenőrzése alatt álló területekre koncentrálódik. Természetesen arra is vannak bizonyítékok, hogy az általuk biztosított anyagi és pénzügyi javak nem a megfelelő kezekbe kerültek, sőt konfliktusterületeken akár a háborúzó felek érdekeit is szolgálhatták. (Achilles et al., 2015: ii) Ekképpen a török kormányzati és nem kormányzati szervezetek sem maradhattak kívül a helyi politikai erők konfliktusain: 2013. július 27-én az al-Sabáb nevű befolyásos helyi terrorszervezet megelégedve a török sikereket, támadást intézett a mogadishui török nagykövetség ellen, ahol egy ember meghalt, három pedig megsebesült. Erdoğan 2015-ös látogatása előtt pedig éppen az ellen a hotel ellen történt támadás, ahol a török delegáció is tartózkodni készült. (Ozkan–Orakci, 2015: 2)

Kilátások és javaslatok

A tanulmányban a török–afrikai kapcsolatokat a nemzetközi kapcsolatok világának egy alapvetően pozitív fejleményeként írtam le, s ekképpen a kapcsolatok elmélyítése olyan cél, melynek érdekében érdemes tovább dolgozni. A legfőbb cél a hosszú távú és tartós kapcsolatok kialakítása, s ennek érdekében a magas szintű állami kapcsolatokon túlmutatóan, a gazdaság, a kultúra és a fejlesztési és segélypolitika mindennapi résztvevői közötti kapcsolatok kialakítására is szükség van. Az államközi kapcsolatok fontosak, de nem jelenthetik a felek közti kapcsolatok egyetlen dimenzióját, hanem a kapcsolatok „szervesülését” igenis az állam alatti szereplők másik fél irányába mutatott aktivitása hozhatja csak meg. Államközi

szinten ugyanakkor érdemes lenne nagyobb hangsúlyt fektetni a felek közti közös parlamenti munkabizottságok tevékenységére, valamint különféle baráti társaságok kialakítására, mely a diplomáciai szint képviselőitől kezdve a vállalkozói rétegeken át a kulturálisan elkötelezett emberek török–afrikai kapcsolatokba való becsatornázását is szolgálja.

Afrika sok szempontból a jövő kontinense: a hatalmas mértékű népességrobbanás egyszerre jelent lehetőséget (fiatalok magas aránya a társadalmon belül) és kihívást mind a kontinens országai, mind pedig a nemzetközi közösség számára. Hogy ezek közül melyik irányba sikerül a kontinens országainak elmozdulnia, abban a Törökországhoz hasonló nemzetközi szereplők kulcsszerepet játszanak. Ha Afrika egy hatalmas problémahalmaz marad, akkor az az összeköttetések révén a 21. században a világ egészének problémájává emelkedik. Így Törökország mint az afrikai kapcsolatok aktív résztvevője számára stratégiai célok követése Afrikával kapcsolatban már ezen a ponton is kimondottan fontos: az Afrikában rejlő lehetőségekből Törökország a jövőben még többet profitálhat, ha kapcsolatait és az Afrika iránt való elköteleződését már most megalapozza. A célok meghatározásán túl természetesen azok rangsorolása is szükséges.

Törökország részéről feltétlenül szükséges annak további hangsúlyozása, hogy az „afrikai nyitás” ne csupán számára, hanem afrikai partnerei számára is előnyös legyen. 2014 végén például a török kivitel Afrikába 13,74 milliárd dollárra rúgott, míg az Afrikából való behozatal csupán 5,93 milliárd dollár volt. (Öztürk–Eke, 2015: 39) A szabadkereskedelmi egyezmények kiterjesztésének elősegítése viszont segíthet a kereskedelmi egyensúly létrehozásában.

Ahhoz, hogy a pénzügyi és befektetési korlátok enyhüljenek, illetve megszűnjenek, Törökországnak a gazdaságilag kiemelkedő szereppel bíró afrikai partnereinek helyi állami bankjaiban török bankfiókot, képviseletet kell nyitni. Ugyanígy a különféle közös szakmai és munkaszervezetek is megkönnyíthetik a másik fél irányába mutató kezdeményezések megvalósulását. Érdemes lenne egy közös afrikai–török kereskedelmi szervezet létrehozása, melynek képviselete valamelyik afrikai városban lenne. Ez a szervezet az afrikai és törökországi szabályozási környezetben történő eligazodást, valamint közös befektetési és kereskedelmi projektek megvalósítását szolgálhatná. (Öztürk–Eke, 2015: 43)

Az államközi diákcsera programokon túl különösen fontos a törökországi és afrikai egyetemek, oktatási intézmények és kutatóközpontok közti együttműködések kialakítása, vagyis az állam alatti szinten mozgó, politikai irányvonalától független, mindennapi összeköttetések megvalósítása. Ezek elősegíthetik a közös tudományos és technológiai kutatásokat, melyek különféle afrikai és törökországi kutatóközpontokon keresztül a felek együttes részvételével történhetnének. Ennek a tudományos cserefolyamatnak kétirányúnak kell lennie: nem szabad csupán afrikai diákok törökországi oktatásáról szólnia, hanem a törökök afrikai egyeteme felé irányuló mobilitását is nagyobb mértékben kellene elősegíteni. Az ehhez hasonló közös tevékenységek ugyanis alapvetően hozzájárulnak az egymásról szerzett ismeretek elmélyítéséhez, bővüléséhez és terjesztéséhez, valamint a tudományos kutatások

számának és minőségének növekedéséhez. Mindezek nem csupán az országimázs szempontjából kiemelt jelentőségűek, hanem a kapcsolatok hosszútávú fenntartásához is elengedhetetlenek: a törökök és afrikaiak közti sűrű interakciók világa jelenleg még egy generáció óta sem tart.


Bármilyen gazdasági és kulturális együttműködés alapja a nyelvi akadályok leküzdése, mely konkrétan a törökök afrikai tevékenységének esetében, még ha a helyi nyelvét nem is, de az angol, francia vagy arab nyelv ismeretét jelenti. Szomorú tény azonban, hogy Törökországban nincs olyan egyetem, ahol bármilyen afrikai nyelvet tanítanak (Öztürk–Eke, 2015: 41). Ugyanígy az afrikaiak körében a török nyelv népszerűsítésére van szükség, melyre kiváló eszközzel rendelkeznek a már említett török alapítású iskolák (Gülen-iskolák), illetve a török televíziós sorozatok. Az oktatási tevékenység az egyik legsikeresebb területe a török fejlesztéspolitikai kezdeményezéseknek. Ezen intézmények leépülésének kockázata (a Gülen-mozgalom elleni politikai fellépés) az egyre növekvő számú helyi ifjúság számára beláthatatlan következményekkel járhat és Törökország nemzetközi imázsára is romboló hatást gyakorolhat.

A nemzetközi kapcsolatokban a kulturális kapcsolatok jelentik azt a szintet, melynek eredményei, termékei a legszélesebb körben terjeszthetők a fogadó lakosságon belül. Ekképpen egymás gazdag kulturális örökségének megismerése különféle kulturális népszerűsítő programokon keresztül lehetséges (fesztiválok, kiállítások, ismeretterjesztő kiadványok). A kapcsolatok fejlesztésének és ápolásának helyi résztvevőit összekötendő fontos szerepet tölthet be a testvérvárosi hálózatok kialakítása is.

Az új kapcsolatok létesítése során, vagy új szereplők a már meglévő kapcsolati hálóba való bevonása esetén hasznos lenne egy olyan, közös tapasztalatokon alapuló adatbázis, mely tartalmazná az eddigi afrikai török tapasztalatok kiértékelését, és információs bázisként szolgálna az új kezdeményezések számára. Problémát jelent azonban, hogy sok esetben az egyes török szervezetek, vállalkozások afrikai tevékenységéről nem készülnek rendszeres jelentések, vagy azokat nem publikálják, így az új szereplők számára olykor a nulláról indulva kell az új területen a tevé-

Afrika sok szempontból a jövő kontinense: a hatalmas mértékű népességrobbanás egyszerre jelent lehetőséget (fiatalok magas aránya a társadalmon belül) és kihívást mind a kontinens országai, mind pedig a nemzetközi közösség számára. Hogy ezek közül melyik irányba sikerül a kontinens országainak elmozdulnia, abban a Törökországhoz hasonló nemzetközi szereplők kulcsszerepet játszanak.

kenységüket megalapozniuk. Az információ-megosztás révén a civil szervezetek tevékenységének összehangolása még hatékonyabban és még célzottabb módon válna lehetővé, megelőzve a tevékenységi körök átfedéséből adódó ellentmondásokat. Mindemellett természetesen az afrikai viszonylatban tevékenykedő török civil szervezetek számára nagyobb állami forrást is érdemes lenne biztosítani. Mindez egyrészt Törökország nagyobb „láthatóságát” eredményezné Afrikában, másrészt pedig lehetővé tenné a kontinens több problémájának kezelését.

Lényeges szerepe van annak, hogy az EU és Törökország – mint a Mediterrán térség stabil politikai rendszereit magában foglaló közösség – összehangolja a déli válságövezettel kapcsolatos fejlesztéspolitikai koncepcióit. Törökországnak az ENSZ és más nemzetközi szervezetek afrikai célkitűzéseit és érdekeit is figyelembe vevő, nemzetközi szervezetekkel együttműködő Afrika-politikát érdemes megvalósítania. 

Jegyzetek

- 1 Az alábbi tanulmány a PAGEO Alapítvány támogatásával készült.
- 2 Az oszmán múltnak mint a mai Törökország előzményeinek hangsúlyozását, vagyis az oszmanizmusra való hivatkozást két tényező is problematikusá teszi: egyrészt a birodalom „török jellege” leginkább csak az 1870-es évektől datálható, másrészt pedig nem bizonyítható, hogy Törökország egy adott külpolitikai lépése az ún. neo-ottomanizmus egyik megnyilvánulása-e vagy sem. Bármit is csinál Törökország Afrikában, illetve annak valaha oszmán uralom alatt álló területein, az ezen hivatkozási rendszer részeként és elutasításaként is egyaránt kommunikálható. E meghatározhatatlanság miatt nem érdemes a neo-ottomanizmus jelenségét túldimenzionálni, mert ebben a képlékeny fogalomban tetszés szerint benne lehet minden, amit Törökország az egykori Oszmán Birodalom területén csinál. S minthogy minden oldalról ilyen területek veszik körül, elég nehéz úgy aktivizálni a török külpolitikát a környező régiók viszonylatában, hogy a kormány ne kerüljön a birodalmi politika felélesztésének vádjá alá.
- 3 Lásd részletesen: törökül Hazar (2003), Kavaz (2006), illetve újabban angolul Minawi (2016).
- 4 A 16. században Algéria és az ottani kalózok az oszmánok vazallsaiként sokáig a spanyol nagyhatalmiság földközi-tengeri kerékkötői voltak. (Gürkan, 2010) A 19. század második felében az oszmánok is egyre erősebb kontroll alatt próbálták a még megmaradt területeiket tartani és egyfajta gyarmatosító attitűdöt vettek fel, így például Líbia esetében. (Deringil, 2003)
- 5 A békés és pragmatikus megközelítést bizonyítja az apolitikus hozzáállás is, melyet Törökország a térség vezetőivel alakít ki. Természetesen ez az állítás nem minden esetben megvalósítható, elég csak a helyi politikai viszonyokba való beavatkozás egyik példaként említeni a Nyugaton vitatott szudáni vezető, Omár al-Basír melletti kiállást 2008-ban. (Korkut–Civelekoglu, 2012)
- 6 Ennek a politikának a párhuzamát lehet felfedezni Kína „kezdeti” Afrika-politikájának egyik legfontosabb célkitűzésében is. Peking célja ugyanis az volt, hogy az ENSZ Biztonsági Tanácsának állandó tagjai közül Tajvant saját magával cserélje le. A váltás sikerében a függetlenedő afrikai országok támogatása nagy szerepet játszott, a kínai lobbifunkció Afrikában tehát 1971-re sikerrel járt. Az 1970-es évek Afrikára fókuszáló kínai külpolitikai stratégiájáról ld. részletesebben: Tarrósy, 2008: 83.
- 7 Erről ld. még: Marsai, 2016: 296-313.
- 8 Az Afrikáért való „második versenyfutás” közepette hasznos kontextuális elem a török és a kínai Afrika-politika alapjainak összehasonlítása. Míg Kína – az EU-val szemben – nem kondicionálja befektetéseit és segélyeit, hanem azokat tisztán pragmatikus módon közelíti meg,

addig Törökország leginkább a muszlim országokra fókuszál, illetve a közvetlenebb, személyes kapcsolatokra épít, s ekképpen – Kínával ellentétben – egyenlő partnerként jelenik meg az afrikai üzleti világban. Míg Kína nagyarányú humán erőforrást exportál Afrikába, addig Törökország törekszik ezt a fajta „rátelepedést” és gyarmatosító magatartást elkerülni (a „tisztá állam” koncepciója), s így segélyezési és befektetési politikájában a helyi problémákra helyi erőforrások és helyi személyi állomány bevonásával próbál válaszokat adni.

Felhasznált irodalom

- Achilles, Kathryn et al. (2015): „Turkish Aid Agencies in Somalia. Risks and Opportunities for Building Peace”. Saferworld and Istanbul Policy Center
- Afacan, Isa (2013): „The African Opening in Turkish Foreign Policy”. *Ortadoğu Analiz.* 5 (52) 46–54. pp.
- Akpınar, Pınar (2013): „Turkey’s Peacebuilding in Somalia: The Limits of Humanitarian Diplomacy”. *Turkish Studies.* 14 (4) 735–757. pp.
- Akpınar, Pınar (2015): „Turkey’s Engagement in Africa’s Development”. Istanbul Policy Center, Workshop Report
- Alexander, Paul (2017): „Turkey on Diplomatic Push to Close Schools Linked to Influential Cleric”. *Voice of America.* <https://www.voanews.com/a/turkey-erdogan-gulen-schools/4010073.html>
- Apaydın, Fulya (2012): „Overseas Development Aid Across the Global South: Lessons from the Turkish Experience in Sub-Saharan Africa and Central Asia”. *European Journal of Development Research.* 24. 261–282. pp.
- Bacık, Gökhan – Afacan, Isa (2013): „Turkey Discovers Sub-Saharan Africa: The Critical Role of Agents in the Construction of Turkish Foreign-Policy Discourse”. *Turkish Studies.* 483–502. pp.
- Bayram, Mürsel (2016): „Türk Dış Politikasının Değişim Parametresi Olarak Afrika Açılımı Ve İnsanî Diplomasi Faaliyetleri”. [Az afrikai nyitás és a humándiplomáciai tevékenység mint a török külpolitika változó paramétere] In: *Türkiye’de ve Dünyada Dış Yardımlar.* Nobel Akademik Yayıncılık
- Bilgic, Ali – Nascimento, Daniela (2014): „Turkey’s New Focus on Africa: Causes and Challenges”. *NOREF Policy Brief*
- Camacho, Paul R. et al. (2015): „Soft Power: The Turkish Effort in Somalia”. *The GLOBAL. A Journal of Policy and Strategy.* 1 (2) 71–90. pp.
- Cannon, Brendon J. (2016): „Turkey in Kenya and Kenya in Turkey: Alternatives to the East/West Paradigm in Diplomacy, Trade and Security”. *African Journal of Political Science and International Relations.* 10 (5) 56–65. pp.
- Davutoğlu, Ahmet (2014): „The Restoration of Turkey: Strong Democracy, Dynamic Economy, and Active Diplomacy”. *SAM Vision Papers,* No. 7.
- Davutoğlu, Ahmet (2016): *Stratégiai mélység. Törökország nemzetközi helyzete.* Budapest: Antall József Tudásközpont.
- Deringil, Selim (2003): „They Live in a State of Nomadism and Savagery’: The Late Ottoman Empire and the Post-Colonial Debate”. *Society for Comparative Study of Society and History.* Vol. 45, No. 2. April, 311–342. pp.
- Efe, Mustafa (2015): *Afrika’yı Anlamak ve Afrika-Türkiye İlişkiler.* Ankara: Murat Kitabevi
- Ermağan, Yrd. Doç. Dr. İsmail (2014): *Dünya Siyasetinde Afrika 1–2.* [Afrika a világpolitikában 1–2] Nobel Akademik Yayıncılık
- Gürkan, Emrah Safa (2010): „The Centre and the Frontier: Ottoman Cooperation with the North African Corsairs in the Sixteenth Century”. *Turkish Historical Review.* 1: 125–163. pp.
- Hazar, Numan (2003): *Küreselleşme Sürecinde Afrika ve Türkiye-Afrika İlişkileri* [Afrika a globalizáció folyamatában és a török-afrikai kapcsolatok]. Yeni Türkiye Yayınları

- Ipek, Pinar (2013): „Ideas and Change in Foreign Policy Instruments: Soft Power and the Case of the Turkish International Cooperation and Development Agency”. *Foreign Policy Analysis*. 1–21. pp.
- Kalaycioglu, Sema (2011): „Between Mission and Business: Turkey’s New Approach to Africa”. *Journal of US-China Public Administration*. 8 (11): 1288–1297. pp.
- Kasapoğlu, Can (2013): „Future MENA Threat Landscape and Turkey’s Defense Posture”. *Ortadoğu Analiz*. 5 (54): 35–44. pp.
- Kavas, Ahmet (2006): *Osmanlı Afrika İlişkileri. [Az oszmánok afrikai kapcsolatai] TASAM Yayınları*
- Kirişçi, Kemal (2009): „The transformation of Turkish foreign policy: The rise of the trading state”. *New Perspectives on Turkey*. 40: 29–57. pp.
- Korkut, Umur – Civelekoglu, Ilke (2012): „Becoming a Regional Power While Pursuing Material Gains. The Case of Turkish Interest in Africa”. *International Journal*. 187–203. pp.
- Marsai Viktor (2016): „Törökország Afrika-politikája”. In: Baranyi, Tamás Péter – Szálkai, Kinga (szerk.): *Újhold: A török külpolitika útkeresése a 21. század elején*. Budapest: Antall József Politika- és Társadalomtudományi Tudásközpont. pp. 296–313.
- Minawi, Mostafa (2016): *The Ottoman Scramble for Africa. Empire and Diplomacy in the Sahara and the Hijaz*. Stanford University Press
- Ozdemir, Cagri (2015): „Analysis: Turkey strengthens ties in Africa”. *Middle East Eye*. <http://www.middleeasteye.net/in-depth/features/turkeys-africa-opening-keeps-its-pace-286868208>
- Ozkan, Mehmet (2010): „What Drives Turkey’s Involvement in Africa”. *Review of African Political Economy*. 37 (126): 533–540. pp.
- Ozkan, Mehmet (2011): „Turkey’s ‘New’ Engagements in Africa and Asia: Scope, Content and Implications”. *Perceptions*. 16 (3): 115–137. pp.
- Özkan, Mehmet (2013): „Does ‘rising Power’ Mean ‘rising Donor’? Turkey’s Development Aid in Africa”. *Africa Review*. 5 (2): 139–147. pp.
- Özkan, Mehmet – Akgün, Birol (2010): „Turkey’s Opening to Africa”. *Journal of Modern African Studies*. 4 (48): 525–546. pp.
- Ozkan, Mehmet – Orakci, Serhat (2015): „Viewpoint: Turkey as a ‘political’ Actor in Africa – an Assessment of Turkish Involvement in Somalia”. *Journal of Eastern African Studies*. 1–10. pp.
- Öztürk, Hasan – Eke, Hatice (2015): „Gelecek Vadeden Kıta: Afrika”. [Kontinens a jövőből: Afrika] *Bilgesam Rapor*. No: 70. Letöltve: <https://docplayer.biz.tr/10927326-Gelecek-vadeden-kita-afrika-bilge-adamalar-raporu.html>
- Rudincová, Kateřina (2014): „New Player on the Scene: Turkish Engagement in Africa”. *Bulletin of Geography. Socio-Economic Series*. No. 25: 197–213. pp.
- Şahin, Yrd. Doç. Dr. Mehmet (2010): „‘Anadolu kaplanları’ Türkiye’yi Ortadoğu ve Afrika’da etkili kılıyor”. [Az ‘anatóliai tigrisek’ a török közel-keleti és afrikai befolyás szolgálatában] *Ortadoğu Analiz*. 2 (17): 94–99. pp.
- Shinn, David (2015): „Turkey’s Engagement in Sub-Saharan Africa: Shifting Alliances and Strategic Diversification”. *Chatham House Research Paper*
- Siradag, Abdurrahim (2015): „Benevolence or Selfishness: Understanding the Increasing Role of Turkish NGOs and Civil Society in Africa”. *Insight on Africa*. 7 (1): 1–20. pp.
- Tamçelik, Doç. Dr. Soyalp (2014): *Küresel Politikada Yükselen Afrika. [Afrika felemelkedése a globális politikai színtéren] Gazi Kitabevi*
- Tank, Pinar (2013) „Turkey’s New Humanitarian Approach in Somalia”. *NOREF Policy Brief*.
- Tarrósy, István (2008): „Sino–afrikai kapcsolatok a világpolitika rendszerében. Kölcsönös hasznok és lehetőségek a 21. században”. *Külügyi Szemle* 7(4): 81–93. pp.
- Tarrósy, István (2014): „The Relative Importance of the Various Forms of ‘Unconventional Diplomacy’ in a New Era of Summit Diplomacy”. *Tradecraft Review* No. 2. 72–88. pp.
- “TİKA. Turkey and Africa Join Hands.” n.d.
- Uchihara, Kieran E. (2008): „Continuity and Change in Turkish Foreign Policy Toward Africa”. *Akademik Bakış*. 2 (3): 43–64. pp.

		Török nagy-követség	Törökországi nagykövetség	Katonai attasé	Kereskedelmi konzulátus	DEİK bizottság	TİKA	Yunus Emre Intézet	Turkish Airlines járatok	Meg-egyezős védelmi-	Katonai	Török hadsereg kiképzési tevékenysége	Katonai és civil segély	Vízum-mentesség
1	Algéria	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
2	Angola	x	x		x	x				x3			x6	
3	Benin	x	x						x	x2			x6	
4	Bissau-Guinea													
5	Botswana	x								x3				x
6	Burkina Faso	x	x						x	x3	x	x	x	
7	Burundi													
8	Comore-szigetek													
9	Csád	x	x		x	x	x		x	x2			x6	
10	Dél-Afrika	x	x	x	x	x		x	x	x3		x		x
11	Dél-Szudán	x	x		x					x1				
12	Dzsibuti	x	x			x	x		x	x1		x		
13	Egyenlítői Guinea					x			x					
14	Egyiptom	x	x	x	x	x	x	x	x	x1	x4	x		
15	Elefántcsontpart	x	x		x	x			x		x4		x6	
16	Eritrea	x							x					
17	Etiópia	x	x	x	x	x	x		x	x3	x	x	x6	
18	Gabon	x	x						x	x3				
19	Gambia	x	x			x				x2	x4	x	x	
20	Ghána	x	x	x	x	x			x	x2	x		x6	
21	Guinea	x	x										x6	
22	Kamerun	x			x	x	x		x	x2		x	x6	
23	Kenya	x	x	x	x		x		x	x3		x	x6	x
24	Kongói DK	x	x	x					x	x3				
25	Kongói Közt.	x	x		x	x				x2	x4		x6	
26	Közép-Afrikai K.													
27	Lesotho													
28	Libéria													
29	Líbia	x	x	x	x	x	x			x3	x	x		x
30	Madagaszkár	x			x				x	x3	x4	x		
31	Malawi													
32	Mali	x	x	x	x	x			x	x3	x	x	x6	
33	Marokkó	x	x	x	x	x		x	x	x3		x		x
34	Mauritánia	x	x			x			x	x3	x4	x	x	
35	Mauritius									x3				x
36	Mozambik	x			x	x			x	x3			x6	
37	Namibia	x					x			x3				
38	Niger	x	x						x	x3			x6	
39	Nigéria	x	x	x	x	x			x	x3		x	x6	
40	Ruanda	x	x			x			x	x3	x4			
41	Sao Tomé és P.													
42	Seychelles-szk.													x
43	Sierra Leone													
44	Szenegál	x	x	x	x	x	x		x	x2	x4	x	x	
45	Szomália	x	x	x			x		x	x3		x	x	
46	Szudán	x	x	x	x	x	x	x	x	x2				x
47	Szvázföld													x
48	Tanzánia	x		x	x	x			x	x3			x6	x
49	Togo								x				x6	
50	Tunézia	x	x	x	x	x	x		x	x	x5	x	x6	x
51	Uganda	x	x	x	x	x			x	x3			x6	
52	Zambia	x	x		x				x	x3				x
53	Zimbabwe	x								x3				
54	Zöld-foki Közt.													

Forrás: Öztürk–Eke, 2015: 44–45

x1 Aláírta a védelmiipari együttműködésről szóló megegyezést, de nem ratifikálta és nem emelte törvényerőre

x2 Aláírta és ratifikálta is a védelmiipari együttműködésről szóló megegyezést, de nem emelte törvényerőre

x3 A védelmiipari együttműködésről szóló megegyezés tárgyalási szakaszban van

x4 Katonai együttműködési megegyezést aláírta, de nem emelte törvényerőre

x5 A katonai együttműködési megegyezésről folyó tárgyalások zajlanak

x6 Külső katonai segítségnyújtás tervben van

A szerzőről

Dudlák Tamás
Ph.D. hallgató,
Pécsi Tudományegyetem
Földtudományok Doktori Iskola

About the Author

Tamás Dudlák
Ph.D. student, University of Pécs
Earth Sciences
Doctoral School

@

dudlaktamas@gmail.com

English Abstract

Southern opening – Turkish soft power in Sub-Saharan Africa

This article discusses the relations of Turkey with Sub-Saharan Africa from political, economic and cultural points of view. The focus is laid on the performance of Turkish institutions on African ground, assessing not only governmental, but also humanitarian and civil initiatives. The non-governmental factors are especially important with regard to Turkish African policy: the so-called Anatolian tigers and their associations both within the Justice and Development Party (from 2002 onwards) and outside the scope of traditional state diplomacy exerted their influence on the political activity of Turkey in general and in “newly discovered” territories such as Africa, in particular. This new, globalized middle class formed the most important social and economic motivations behind the Turkish opening to Africa creating space for public diplomacy and thus contributing to the democratization of Turkish foreign policy.

With regard to Africa, Turkey is the most active donor of the world proportionately to its economic performance. Several Turkish organizations (TİKA, İHH, Diyanet Vakfı, TUSKON, MÜSİAD, Kızılay, Hizmet) work in the fields of humanitarian assistance and development aid. They try to make benefit from cultural and religious proximity thus relying on direct connections with the locals and convey services of Western standard without Western attitude.

AFRIKAI VASUTAK KÍNAI SEGÍTSÉGGEL – KINEK ÉRI MEG?

BUCSKY PÉTER

Kenyában és Etiópiában már használják a kínai hitelekből, kínai technológiával és kínai munkásokkal épített vasútvonalakat. Sokan a fejlődés zálogaként tekintenek ezekre, az egyébként már korábban is működő vasútvonalak helyett épült új vonalakra. Kérdéses azonban, hogy a beruházások költségeit milyen áron tudják az országok előteremteni, és a vasútvonalak tudnak-e olyan gazdasági növekedést ösztönözni, amiből vissza tudják fizetni a vasutak fejlesztésére felvett hiteleket. A kínai külső finanszírozás mellett más lehetőségek is vannak a fejlesztésekre, érdemes megvizsgálni, hogy az eddigi példák és a jelenlegi lehetőségek közül mely megoldás lehet a leginkább előremutató az afrikai országoknak. A megismert projektek alapján a kínai finanszírozás és fejlesztés nem tűnik igazán előnyösnek, az országok jelentős eladósodottságot vállaltak a kockázatos megtérülésű projektekért cserébe. Tanzánia esete viszont azt mutatja, hogy nemzetközi nyílt tenderek és a többbretű finanszírozás segítségével olcsóbban és fenntarthatóbban is lehet új vasutakat építeni Afrikában, mint kínai segítséggel.

A szubszaharai Afrika infrastruktúrája

A világ infrastrukturálisan legelmaradottabb térsége kétséget kizáróan a szubszaharai Afrika. A bő 1 milliárd fős lakosságú térség a világ lakosságának 13%-át, kereskedelmének 1,6%-át, bruttó nemzeti jövedelmének azonban csupán 3,1%-át adja a Világbank adatai szerint (vásárlóerő paritáson, 2017-ben (World Bank, 2018)). A társadalmi és gazdasági fejlődés egyik gátja, hogy nem áll rendelkezésre megfelelő infrastruktúra: a fejlenként csupán átlagosan 1.500 dolláros GDP, az alulfejlett pénzpiacok pedig nem teszik lehetővé sok milliárd dolláros infrastruktúra beruházások finanszírozását. Elég abba belegondolni, hogy a térség teljes éves megtermelt gazdasági teljesítménye 1.498 milliárd dollár volt 2016-ban, amihez képest az Afrikai Fejlesztési Bank (AfDB) számításai szerint évi 93 milliárd dollárra lenne legalább szükség infrastruktúra fejlesztésre, aminek harmadát kellene a közlekedési infrastruktúrára fordítani (AfDB, 2015). A GDP 15%-ában határozták meg a szükséges infrastruktúra-beruházások arányát, ám a tőke hiánya miatt mindenképpen külső finanszírozás bevonását javasolták (Ncube et al., 2010). A teljes GDP 20%-át a Dél-afrikai Köztársaság adta (295 milliárd dollár), a többi országnak egyszerűen alig van forrása saját fejlesztésekre (World Bank, 2018).

	Vasútvonalak hossza (km)	Regisztrált repülőgép indulások száma (ezer)	Légi utasok száma (ezer fő)	Légi áru- forgalom (millió tonnakm)	Kikötői forgalom (ezer TEU)
Szubszaharai Afrika	59,634	725	48,920	2,887	14,152
A világ arányában	5.7%	2.1%	1.3%	1.5%	2.0%

▲ 1. táblázat: Szubszaharai Afrika szállítványozási teljesítménye a világban
Forrás: Világbank, World Development Indicators alapján saját számítás

Szubszaharai Afrikában nehéz a közlekedés és a szállítványozás helyzetére vonatkozó megbízható és teljes körű statisztikai adatokat találni. Ami azonban látszik: Afrika feltűnően alulreprezentált a közlekedés minden szegmensében, nem csak a lakosság, de a gazdasági teljesítmény arányában is.

Az afrikai vasúthálózat hossza 80 997 km volt 2009-ben, ebből pedig 1933 és 2009 között csupán 9 159 km épült (Erdősi, 2011, 28 p.), az afrikai vasúthálózat túlnyomó része igen régi és elavult. Az AfDB 2015-ös adatai szerint 1996 és 2015 között a 200 millió tonnakm vasúti teherszállítási teljesítmény csupán évi 1,1%-kal nőtt 1996 és 2005 között, ez a leglassabb a világ régiói közül. Az AfDB tanulmányában idézett McIntosh szerint 2007-ben 290 millió tonna volt a teljes afrikai kontinensen a vasúti áruszállítás teljesítménye, aminek 63% a Dél-afrikai Köztársaság, további 26%-át Észak-Afrika adta, így a kontinens nagy részén nagyon alacsony a vasúti áruszállítási teljesítmény. Ez a 31 millió tonna kevesebb, mint a magyar vasúti áruszállítás évi 50 millió tonnás teljesítménye. Egy Norton Rose Fulbright (2016) tanulmány becslése szerint Afrikában jelenleg az összes áruszállítás 15%-a zajlik vasúton, ami magasabb az Európai Unió és Kína szintén 12%-os értékénél, de elmarad az Egyesült Államok 40%-os értékétől. A közúti szállításra viszont a vasútnál is kevesebb adatforrás érhető el.

Nem csak a forgalom, az infrastrukturális beruházások is nagyon alacsony szinten voltak az elmúlt évtizedekben a szubszaharai Afrikában: a BCG és az Africa Finance Corporation (2017) közös elemzése szerint 1990 és 2016 között a teljes régióban csupán 4,6 milliárd dollár értékű vasúti és 2,7 milliárd dollár értékű közúti közlekedési infrastruktúra beruházást hajtottak végre.

Elfelejtett vasút a fejlesztési tervekben

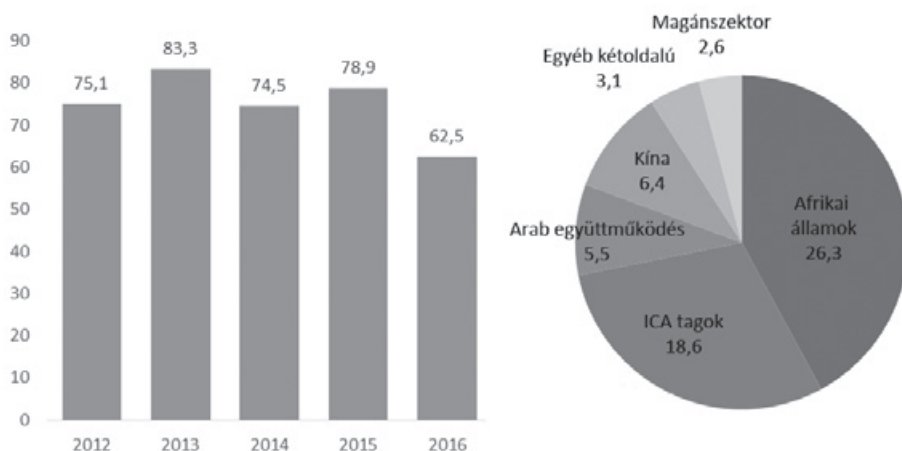
Afrikában a közlekedési kapcsolatok fejlesztését egyre inkább a területfejlesztési kezdeményezések (Spatial Development Initiative) részeként kezelik. Azt várják, hogy a régiók közti kapcsolatok megteremtésével, színvonalának emelésével új kereskedelmi, gazdasági kapcsolatok jönnek létre, ez lehetővé teszi a bányászat, az ipar és a mezőgazdaság fejlesztését az adott régiókban (Hope és Cox, 2015). Ezt az új kezdeményezést a Maputoi Fejlesztési Folyosóra alkalmazták először, 1996-ban. A magán és közösségi befektetések összehangolását végezték el, hogy azok hatásai egymást erősítsék. Egyre több állami- és magánszféra közti beruházást (Public-Private Partnership, PPP) kezdtek meg, igen csak vegyes eredménnyel. Az

1990-es években a vasútvonalak üzemeltetését egyre több országban bízták a piacra, koncessziók formájában, de ez a legtöbb helyen kudarcba fulladt, csak akkor volt életképes, ha a bányatársaságok a saját szükségleteikre tudták használni a vasutat, ennek azonban alig van fejlesztési hatása az országra (AfDB, 2015).

Afrikában az AfDB szerepe kiemelkedő a gazdasági és/vagy fejlesztési folyosók finanszírozásában. A bank a legnagyobb finanszírozója ezek kiépítésének (Mulenga, 2013). Az összesen 9 folyosóban meghatározott Transz-afrikai Autópálya (Trans Africa Highway) rendszer 52 450 km hosszúságú hálózat lenne, és az ENSZ és az AfDB ezen tervei csak közút építésre vonatkoznak. Ma már tervek szintjén sem foglalkoznak olyan nagyratörő álmokkal, mint a Kairó-Fokváros, az Algérián át induló transz-szaharai, vagy a Dakar-Dzsibuti vasúti kapcsolat megteremtése. A fejlesztési tervek nem szólnak továbbá a vasút, a kombinált szállítás és a logisztikai infrastruktúra fejlesztéséről sem. A SWECO - Nordic Consulting Group (2003) elemzése szerint az említett hálózat nagyjából negyede még mindig nem épült ki, pedig az 1970-es években indult meg ezek fejlesztése. Nem csak a megfelelő aszfaltutak hiánya okoz problémát: nincsenek egységes szabályok sem, melyek az eljutási időket és költségeket ugyanúgy befolyásolják. Például a teherautók tengelyterhelése 8,2 és 13 tonna között változott országonként, bár ha lassan is, de megindult az egységesedés az Európában is elfogadott 11,5 tonna irányba. De a gyenge infrastruktúra mellett a határátkelések és a bürokrácia is tovább nehezítik az országok közti kereskedelmet és forgalmat.

A legújabb kezdeményezés, a PIDA (Programme for Infrastructure Development in Africa) 25,3 milliárd dollárt irányoz elő 2012 és 2040 között infrastruktúra, főként útfejlesztésekre. A cél az, hogy a kontinens országait összekötő úthálózatot legalább 60 ezer km-re bővítsék. A terv része további 250 ezer km mellékút építése vagy felújítása, a vasúttal azonban nem foglalkozik. A programot 2010-ben, Kampalában fogadták el az Afrikai Unió tagállamai, és részt vettek kidolgozásában az AfDB és más regionális finanszírozó szervezetek is, illetve az EU afrikai infrastruktúra fejlesztési alapja is.

Az ICA (Infrastrucutre Consortium for Africa) 2005-ben alakult az afrikai infrastruktúra fejlesztésére. Ennek a világ vezető gazdaságai (G8), a Világbank, az AfDB, az Európai Bizottság, az Európai Beruházási Bank, és a Dél-afrikai Beruházási Bank a tagjai. A szervezet jelentése szerint szükség van az új utakra: a 2040-ig szóló stratégia szerint az országok éves átlagos GDP növekedési üteme 6%-os lesz, és a tervezési időszakban 265 millió tonnáról 2 milliárd tonnára nő majd a kikötők forgalma, az áruforgalom pedig nyolcszorosára (PIDA 2012). A 2020-ig tartó időszakban 67,9 milliárd dollárt fektetnének be évente, amiből 25,4 milliárd jutna a közlekedésre. Azt a terv készítői is elismerik, hogy nem lesz elég a forrás, ha nem történik változás, eddig csak a szükséges finanszírozás felét tudták előteremteni. Ezért alternatív finanszírozásként a PPP projekteket, kötvények kibocsátását javasolják. Illetve az arab, brazil, kínai és indiai fejlesztési források bevonását is ösztönöznék. A tervek azonban nem állnak jól: egyre csökkent a finanszírozás az elmúlt években. A vasút pedig egyik infrastruktúra-fejlesztési tervben sem kap szerepet.



1. ábra: Az afrikai infrastruktúra projektek finanszírozása évenként és 2016-ban forrásonként (milliárd USD)

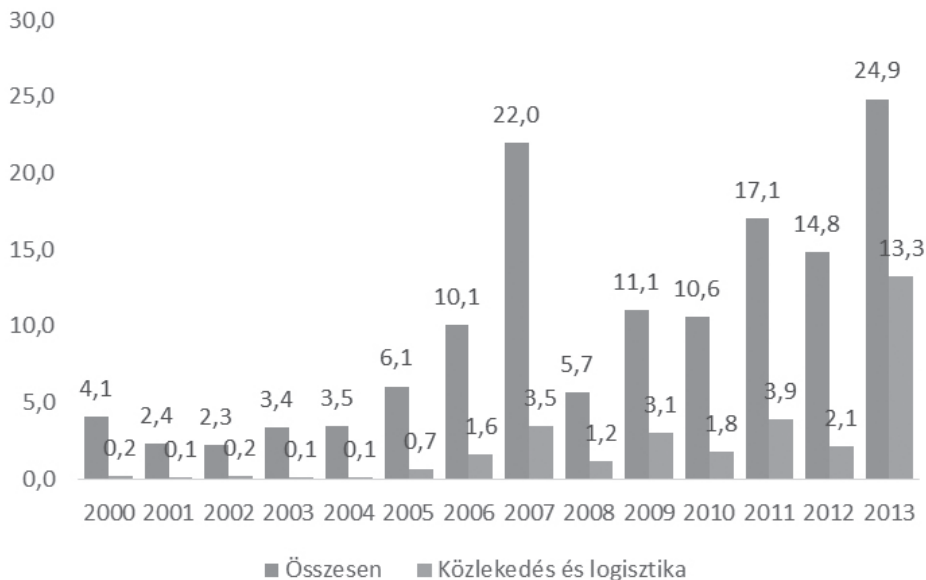
Forrás: Infrastructure Financing Trends in Africa – 2016

A fejlesztések fontosak a gazdaság számára, de óriási károkat okozhatnak a környezetnek. A 33 fejlesztési folyosó 53 ezer km út fejlesztését jelenti. Laurence et al. (2015) becslése szerint a fakitermelés 95%-a az utak 5 km-es térségében zajlik, az új utak pedig ezáltal egyben a fakitermelést is segítik. Az orvvadászokat is vonzzák az új utak: 50 km-es körzetükben megnő a pusztításuk (Blake et al. 2007). Az utak alapvetően az exportra termelő mezőgazdaság és a bányászat érdekeit szolgálják a szerzők szerint, és csak kevésbé járulnak hozzá a gazdaság fejlesztéséhez.

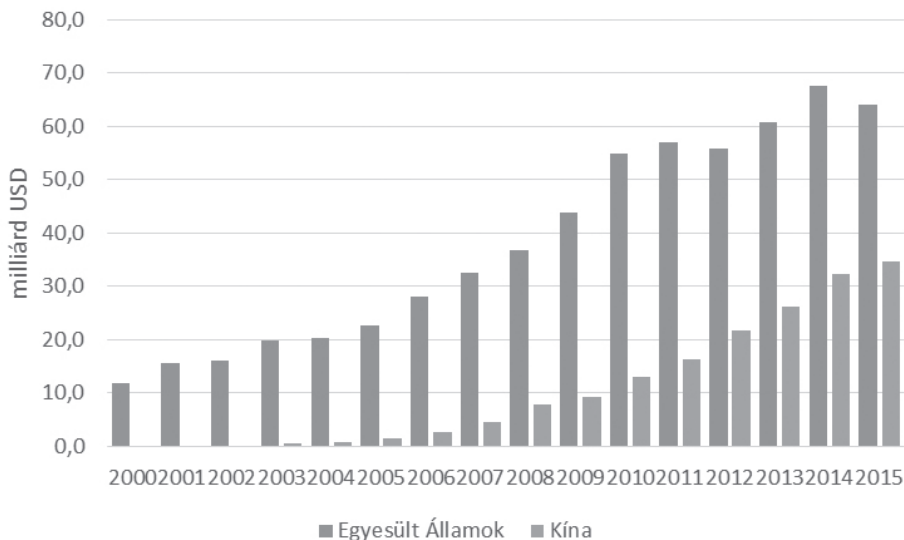
Kína szerepe az afrikai infrastruktúra fejlesztésben

A kínai szerepvállalás fontosságát az infrastrukturális beruházások terén az is emeli, hogy a fejlődő országokban a fejlett országok viszonylag kevés projekteket finanszíroznak. Az OECD Development Finance Data adatbázisa alapján az látszik, hogy 2015-ben a szervezet tagjainak fejlesztési forrásai közül csupán 7,7%-át, a Világbank kihelyezett forrásainak csupán 12,3%-át fordították erre az egyébként kifejezetten beruházásigényes területre. Zhang (2016) azt emelte ki, hogy a fejlett országok fejlesztési segélyeinek 80%-a az oktatásba és az egészségügybe irányul. Ettől fókuszában tér el a kínai modell, amely az infrastruktúra és a gazdaság fejlesztésére koncentrál a fejlődő országokban. Az afrikai országokba irányuló kínai forrásokat a chinaaiddata.org honlapon gyűjtik, ez alapján az összesen 51 országban a beruházások 23%-a közlekedési és logisztikai, 18%-a energetikai projektekbe történt. Egészségügyre 2%-ot, oktatásra 1%-ot költöttek.

Kína igen dinamikus módon növeli a fejlődő országok irányába a fejlesztési segélyek összegét. Kínának azonban más szempontból is kiemelt szerepe van: Afrika gazdaságát jórészt a nyersanyag-kitermelés mozgatja, és ennek jó része már Kínába



2. ábra: A kínai fejlesztési segélyek Afrikában, milliárd USD, 2000 és 2013 között (2011-es árfolyamon)
 Forrás: <http://china.aiddata.org/downloads> alapján saját számítás



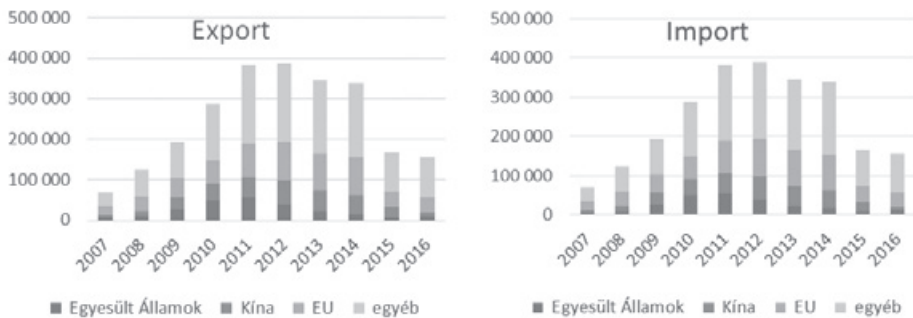
3. ábra: Kína és az Egyesült Államok működőtőke befektetései Szubszaharai Afrikában, milliárd USD
 Forrás: <http://www.sais-cari.org/data-chinese-and-american-fdi-to-africa> alapján saját szerkesztés

irányult. Kína folyamatosan növeli szerepét az afrikai országok külkereskedelmében is. Ám nem csak a kereskedelemben, hanem a befektetésekben is aktív, közel nulláról indulva a 21. század elején, 2015-re már 34,7 milliárd dollárra nőtt a kínai befektetett tőke állománya, ami több mint fele az Egyesült Államok 64 milliárd dolláros értékének.

Kína az elmúlt évtizedekben évi 10% körüli gazdasági növekedést tudott felmutatni, ami főként az energiahordozók iránti igényét növelte. Az ország 2009-ben taszította le az Egyesült Államokat a legnagyobb kereskedelmi partner helyéről Afrikában (Eleanor, 2017). A Világbank adatbázisa szerint a szubzaharai Afrika exportjának 33,3%-a volt nyersanyag, 35,1%-a félkész termék, 20,1%-a késztermék és 10,9%-a tőke.

Kína importja a 2007 és 2014 közötti időszakban átlagosan évente 40,2%-kal nőtt a kontinensről, miközben más országokba a térség csak 25,4%-kal tudta a kivitelt növelni. Az export és az import is jelentős növekedésen ment keresztül, de 2013-tól csökkenni kezdtek, melyben a nyersanyagárak – az olajárak – csökkenése játszik ebben fő szerepet. 2015-re és 2016-ra nincs minden országból adat, ez okozza a nagy visszaesést az alábbi grafikonon. Kína szerepének növekedése azonban így is világosan látszik. Az import esetében 11,1-ről 14,9,8%-kra nőtt Kína részesedése 2014-re, míg az afrikai exportnak 6,2 helyett már 13,6%-át adta. *(Az adatok az Afrikán belüli kereskedelmet is tartalmazzák.)*

A kínaiaknak a befektetésekből és a kereskedelemből – ami jórészt az afrikai nyersanyagok elszállítása – úgy sikerült nagyobb részt megszerezniük, hogy ezért cserébe nagyobb összegű befektetéseket, elkötelezettségeket biztosítottak. Eleanor (2017) a Johns Hopkins China Africa Research Initiative adataira hivatkozva azt írja, hogy a kínai bankok már 86 milliárd dollárnyi hitelállományt helyeztek ki az afrikai kormányoknak és állami vállalatoknak (ebben Észak-Afrika is szerepel). Ez a kontinens 3,300 milliárd dolláros GDP-jének is jelentős részre, 2,6%-a.



▲ 4. ábra: A szubzaharai afrikai export és import alakulása fő partnerek szerint (milliárd USD)
 Forrás: ENSZ Comtrade adatbázis alapján saját számítás

Kína szerepe a kontinens jövője szempontjából azért is fontos, mert ahogy csökken a kínai gazdaság nyersanyagéhsége, illetve egyre inkább lesz hatékony az anyag- és energiafelhasználásban, úgy csökken a nyersanyagok kitermelésének jövedelmezősége. Szubszaharai Afrika egyre szakad le a világ gazdagabb országa- itól, a GDP-növekedés átlagos üteme 5% körül alakult az elmúlt évtizedekben, ami a nagyon alacsony bázis és a bővülő lakosság miatt arányaiban lemaradást okoz. Ráadásul 2016-ban csupán 1,4% volt a növekedés, amiben a kínai gazdaság relatív lassulása is szerepet játszott.

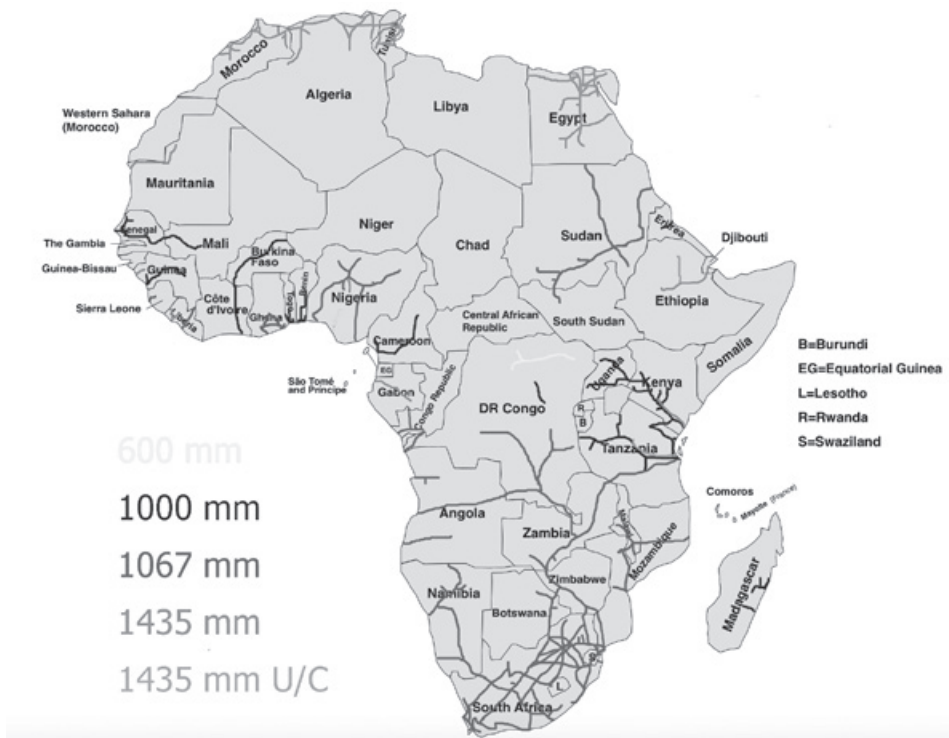
A kínai részvétel ipari és közlekedési projekteken alapvetően nem azt célozza, hogy az afrikai országok fejlődését segítse, hanem a kínai belső piac növekedésének serkentését, a kínai export növelését, illetve a nyersanyagokhoz való könnyebb hozzáférést (Wang et al., 2014). A kínai projektekre korábban jellemző volt, hogy még a biztonsági őr is kínai, nagyon kevés helyi munkaerővel dolgoznak, bár ezen – már csak a szűkülő hazai munkaerő kínálat miatt is – megpróbálnak javítani. Xiaoyang (2016) adatai szerint hat afrikai országban a speciális gazdasági zónákban működő kínai cégeknél az alkalmazottaknak már csak tizede volt kínai. Az infrastruktúra fejlesztések kapcsán pedig egyre több afrikai kormány köti ki a helyi munkaerő alkalmazását feltételként.

Afrika felzárkózása kapcsán fontos lenne a technológia transzfer, a szakemberek képzése, amiben Kína nem tűnik partnernek. Shen (2013) kérdőíves felmérést végzett Libéria, Etiópia, Ruanda, Nigéria és Zambia kormányzati tisztviselővel, akik szerint a kínai munkaerő-intenzív beruházások nem biztosították a technológiai tudás átadását. Több ország mégis Kínától várja a közlekedési és ipari fejlesztés megvalósítását. Ennek egyik oka az egyszerűen elnyerhető finanszírozás, amit röviden „olajért infrastruktúrát” bartermodellnek is neveznek (Erdösi, 2015). A kínai fejlesztéseknek az alapvető szerepe, hogy korábban el nem érhető nyersanyaglelőhelyeket kapcsoljanak össze kikötőkkel, ahonnan aztán Kínába lehet szállítani (Tarrósy, 2008). A fejlesztések pedig biztonsági szempontból is kiemelten fontosak Kínának, mivel a gazdasága ellátásának legnagyobb biztonsági kockázatát az afrikai nyersanyagellátás jelenti (Vörös, 2013).

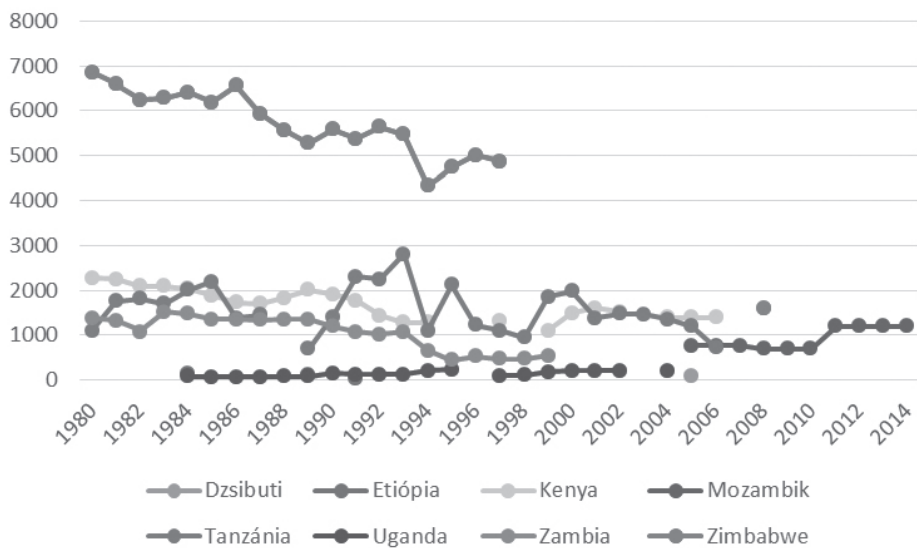
A vasút szerepe Kelet-Afrikában

A vasút szerepe igen vegyes a kontinensen: az Afrika Unió (AU, 2017) adatai alapján 89.390 km, a világ vasutainak 9%-a található a kontinensen. Ennek 43,1%-a azonban Dél-Afrikában és a szomszédos országokban van, ahol viszonylag fejlett, egységes hálózat működik. További 22,3% Észak-Afrikában található, amely hálózatok a kelet-közép-európai országok színvonalával összevethetők (különösen Marokkó, Algéria és Tunézia fejlett és modern hálózatokkal rendelkeznek). A szubszaharai régióra jutó 34,6% egy alapvetően leromlott, egységes rendszert nem jelentő hálózat, a jól működő kivételek pedig egy-egy bánya elérését biztosítják, és/vagy nem alkotnak hálózatot. A nyersanyag szállító vonalaknak pedig jóval kisebb gazdaságélénkítő hatása van.

Afrikában a vasútvonalak nyomtávja is jelentősen eltér, bár mára a legtöbb 1 méter alatti keskeny nyomtávú vasút megszűnt. Az egykori brit gyarmatokon az



1. térkép: Az afrikai vasutak nyomtávok szerinti térképe
 Forrás: saját szerkesztés



5. ábra: A kelet-afrikai országok tehervasúti forgalmi – elszállított millió tonnák
 Forrás: Világbank adatbázisa alapján saját szerkesztés

1.067 mm-es nyomtáv („cape gauge”) a legelterjedtebb, és Afrika déli országaiban ezek egy egységes hálózatot is alkotnak. Nyugat-Afrikában alapvetően a bányák és a kikötők összekötését szolgálják a vasutak. Kelet-Afrikában több jelentős vonal is van, ezek azonban nagyon szellősen kapcsolódnak. Fejlesztésük és összekapcsolásuk jelentős lehetőségeket rejt.

Az utóbbi évtizedekben Kelet-Afrikában egyre csökkent a vasút teljesítménye, hiába növekedett a gazdaság és az export. A Világbank adatai bár nem minden évre érhetőek el, azt jól szemléltetik, hogy a kelet-afrikai országokban alapvetően csökkenést lehetett megfigyelni 1980 óta.

Számos országban zajlanak vasútfejlesztési programok, ezek egy része azonban még mindig a koloniális időket idézi, ilyenek azok a bányavasutak, amelyek a kikötőkbe szállítják csak a kitermelt nyersanyagot (Erdősi, 2011). Afrika vasúti hálózata nem csak új vonalakat igényel, hanem rengeteg fejlesztést is. Ezek közül Nigéria a legkiemelkedőbb, ahol erre nemrégiben 41 milliárd dolláros programot indítottak (Mbachu, 2017). Épülne egy új, 1100 km-es vonal Lagos és Kano között, de a meglévő keskeny nyomtávú hálózatot is felújítanák. Ebben is részt vállal Kína, egy 8,6 milliárdos hitelkeretet már aláírtak a Kínai Export-Import Bankkal. De ez már nekik is túl nagy falat: a felújítást az amerikai General Electric, a dél-afrikai Transnet, a holland APM Terminals és a kínai Sino Hydro konzorciumban végzi együttesen.

A kontinens főbb vasúti fejlesztései közül a megújuló vonalakat csak részben fejlesztik kínai szerepvállalással. Nigériában még nem indult el a projekt, Kenyában

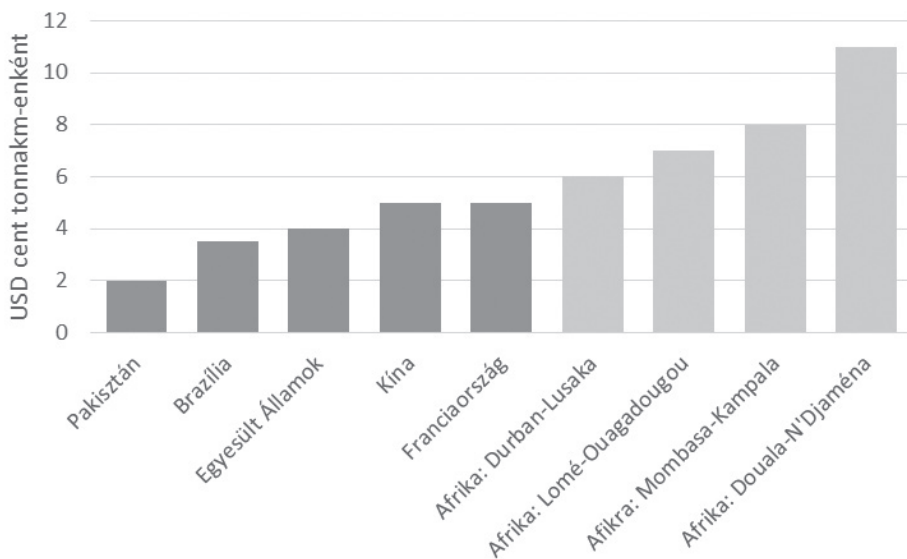
Meglévő vonalak fejlesztése	Bánya vonalak	Új vasútvonalak	Városi vonalak
Nigéria: 3505 km 1067 mm-es nyomtávú vonal felújítása, 1100 km új vasút	Guinea: Rio Tinto Simandou vasérc bánya-kikötő	Etiópia: Awash–Hara Gebeya vasútvonal (392 km)	Nigéria: Lagos metróvonal (két vonal)
Tanzánia: Dar es Salaam–Isaka felújítás	Mozambik/Malawi: Vale szénbányák kikötőhöz	Ruanda/Burundi: Tanzánia felé tervezett új vasútvonal	Kenya: Nairobi HÉV
Kenya: Nairobi–Mombasa újrácépítés	Kamerun/Kongó: Sundance bányavállalat kongói szenet szállítana Kamerun kikötőjébe	Niger/Benin: Niamey-Cotonou vasútvonal, a benini vonal meghosszabbítása Nigerbe	Elefántcsontpart: Abidjan metró
Etiópia/Dzsibuti: Addis Ababa–Dzsibuti újrácépítés (759 km)	Zambia: Grindrod vállalat rézbányáinak bekötése a meglévő vasutakhoz	Ruanda/Dél-Szudán: Kenya felé tervezett új vasútvonal	Etiópia: Addis Ababa villamos (light rail)
Uganda: Kenya–Uganda vonal átépítése normál nyomtávra			

▲ 2. táblázat: A legfontosabb szubszaharai afrikai vasúti fejlesztések
 Forrás: Norton Rose Fulbright (2016) és sajtóhírek alapján saját szerkesztés

és Etiópiában viszont megvalósult a fejlesztés. Tanzániában – ahol egyébként már épült kínai szerepvállalással vasút, az 1975-ben átadott TAZARA – nem kínai tőkével, hanem saját forrásokból fejlesztenek (Tarrósy és Vörös, 2016). Érdekesség, hogy innen előbb fogja elérni a vasút Ruandát, mint a kínai segítséggel megépíteni tervezett ugandai kapcsolat. Ugandába Kenya felől épülne az új normál nyomtávú vonal, de akár több évtizedbe tartana, míg elérné Ruandát. A városi projektek finanszírozása a meglévő nemzetközi fejlesztési bankokon keresztül is megoldható, itt nem jelentkezett igény a kínai tőkebevonásra eddig. A bányákat a kikötőkkel összekötő vonalakat pedig a javarészt amerikai tulajdonú bányatársaságok megoldják.

A kelet-afrikai régió viszonylag stabil gazdaságilag és politikailag, a 21. század jelentősebb konfliktusok nélkül és folyamatos növekedés mellett zajlott. A növekedés azonban igen eltérő az egyes országok között: Etiópiában a 21. század első 16 évben átlagosan 6%-kal nőtt az egy főre jutó GDP, Ruandában 5,9%-kal, addig Ugandában 2,8%-kal, Kenyában 1,8%-kal. Több ország a világ egészének 1,6%-os növekedésével is alig tartott lépést, az alacsony bázis miatt pedig felzárkózásról sem beszélhetünk a legtöbb ország esetében. A fejlődésre tehát szükség van, és az infrastruktúra ezt segíthetné elő.

A közlekedés a szubszaharai Afrikában jóval drágább, mint akár a világ legfejlettebb régióiban. Teravaninthorn és Raballand (2009) tanulmánya egyrészt rávilágít, hogy ez milyen komoly nehézség az afrikai gazdaságok számára, másrészt azt is mutatja, hogy itt a közlekedési beruházások jóval nagyobb nyereséget hozhatnak a gazdaságban, mint a föld más régióiban. A magas árért pedig rossz minőség jár, így a fejlesztés a minőséget is növeli és a költségeket is csökkenti.



▲ 6. ábra: A közúti szállítmányozás 1 tonnakm-re eső költsége dollárcentben
 Forrás: Teravaninthorn és Raballand (2009) alapján saját szerkesztés

Herfindahl és Treat (2009) az afrikai infrastruktúra gazdasági növekedést visszafogó hatására azt a példát hozza, hogy amíg a kolumbiai kávétermelőknek 14 napra van szükség a kávé exportpiacokra juttatásához, a ruandaiaknak 42-re. Számításaiak szerint ez megegyezik azzal, mintha 36%-os behozatali vámot vetnének ki a kávéra. Emellett az alulfejlett közlekedési infrastruktúra drága is, ahogyan a termeléshez és a közlekedéshez szükséges energia is szintén költséges. A magas villamosenergia árak is részben annak köszönhetőek, hogy az egyes régiók nincsenek összekötve, az elektromos hálózat fejlesztéséhez szükséges anyagok szállítása is drága, a rossz infrastruktúra a fenntartást is megdrágítja. Ezért joggal várható, hogy a közlekedési infrastruktúra fejlesztése tovagyrűző hatásaival jelentős gazdasági fejlődést indukáljon.

Fontos azonban kiemelni, hogy a közlekedés csak egy része az infrastruktúrának, fontos, hogy ezzel együtt az energia, az információ (internet), a logisztika és a pénzügyi szolgáltatások is fejlődjenek, ezek csak együtt tudnak jelentősebb hatást elérni. A vasút szerepe a teherszállításban pedig egyre csökkent Kelet-Afrikában, ezért fontos, hogy ennek modernizálásával segíteni lehessen ezt a közlekedési módot. Mivel az afrikai országok exportjában az ömlesztett áruk, mint a bányászott termékek, a zöldségek és gyümölcsök vannak jelen legnagyobb súllyal, ezek gyors és olcsó szállítását a vasúttal lehetne leginkább megoldani.

Kelet-Afrika több országában felmerült kínai hitelből egy új vasúthálózat kiépítése, ami a méteres nyomtávú meglévő, nagyrészt még működő vasútvonalakat váltaná le, illetve kibővítenék Ruanda, Burundi, Dél-Szudán és esetleg Kongó irányában. A leszerződött és a tervezett beruházási összegek alapján ezek megvalósulásának esélye csekély.

A régió országainak külső adósságát megdupláznák a tervezett vasúti projektek, és kérdéses, hogy ezt az adósságot vissza tudják-e fizetni. Különösen a működőképesség határán tancoló Dél-Szudán esetében igen kevés az esélye egy ilyen

	Kenya	Uganda	Ruanda	Burundi	Dél-Szudán
Leszerződött összeg	3,800	0	0	0	0
Tervezett összeg	5,400	8,000	900	800	n/a
Összesen	9,200	8,000	900	800	n/a
Külső adósság	22,171	6,241	2,442	705	n/a
GDP	70,529	25,528	8,376	3,007	9,020
GDP/fő (Purchasing Power Parity, dollár)	3,156	1,849	1,913	778	759
Lakosság (fő)	48,461,570	41,487,960	11,917,510	10,524,120	12,230,730
Jelenlegi adósság, a GDP %-ban	31.4%	24.4%	29.2%	23.4%	n/a
Tervezett adósság, a GDP %-ban	44.5%	55.8%	39.9%	50.0%	n/a

▲ 3. táblázat: Az érintett kelet-afrikai országok külső adóssága és a vasútépítés várható költsége (millió dollár)

Forrás: saját gyűjtés a Világbank és újságcikkek alapján, 2016-os vagy legfrissebb adatok

nagyságrendű vasúti építkezésnek, de a viszonylag kicsi Ruanda és Burundi esetében is kérdéses ezek életszerűsége. Kenya a térség országaihoz képest viszonylag gazdag, számukra kevésbé megterhelő a vasúti fejlesztési projekt. A hamarosan 45 milliós lakosságú Uganda számára lehet még a projekt igazán életképes, de nekik is Kampala és Nairobi összekapcsolása, a kikötők gyorsabb és olcsóbb elérhetősége jelentené az igazi előnyt, de ez csak a teljes vonal kiépülésével lenne elérhető.

Kenya esetében ráadásul van még egy másik terv is: a kínaiak által fejlesztett Lamu kikötőjéből Dél-Szudán és Etiópia irányába tervezték a LAPSET korridort, összesen 23 milliárd dollárból. A projekt realitása azonban kifejezetten csekély, ez Kenya gyéribben lakott részeit érintené, az óriási összeg megtérülése sokkal kérdésesebb. Az új vasúti korridor esélyeit rontja, hogy 620 millió dollár értékben 2017 szeptemberében írták alá a korridoron egy főút megépítéséről a szerződést. A megszorodó vasúti fejlesztések ezért hasznosak, megítélésükhöz azonban részleteiben is meg kell vizsgálni ezeket.

Kenya: Kelet-Afrika vasúti kapuja?

Kenyában a vasút építése a gyarmati időkben kezdődött, 1896-ban indult meg az első vonal fejlesztése Mombasában, ami 1901-re érte el a Viktória-tavat. A 20. század első felében tovább folytatódott a vasutak kiépítése, 2014-ben 3.334 km-es vasúthálózattal rendelkezett az ország. Mégis óriási nemzetközi visszhangot kapott ennek kb. tizedének átépítése. Még a magyar sajtóban is számos beszámoló megjelent a tengerparti kikötőváros, Mombasa és a tőle légvonalban 441 km-re lévő főváros, Nairobi között épülő vasútvonalról. A legtöbb beszámoló szerinte a világban új vonalról szól, pedig itt már egy évszázada működik egy keskeny nyomtávú vasút. Ráadásul a közúti kapcsolat sem rossz, az így 483 km-es utat kb. 9 óra alatt lehet megtenni. Az új vasúton 5 perc híján 6 óra az út, a 472 km-es távon, 7 megállóval. Az új vasútvonalat pedig 2017. május 31. óta már használják személyszállításra is. A személyvonatok 120 km/órás csúcsebességet érhetnek el, míg a tehervonatok 80 km/órát, így tehát a tehervonatok nem sokkal gyorsabbak, mint a teherautók, kb. 8 óra az eljutási idejük, de ebbe még az áruk átrakását is rá kell számolni, Nairobiból ugyanis teherautóval tudnak csak céljukra eljutni.

Az első vasutat még a gyarmatosítás idején, 1896-ban adták át, és azért lett 1.000 mm-es nyomtávú, mert akkoriban ez volt az indiai standard. Nem csak a méreteket, az alapanyagokat, a munkásokat is Indiából hozták. Összesen 40 ezren dolgoztak akkoriban Kenyában, és emiatt a mai napig indiai leszármazottak is élnek az afrikai országban (Aiyar, 2015).¹ A vasút nem csak két várost köt össze, hanem Ugandába és több más kenyai városba is kapcsolatot teremt.

2005-ben egy tervet dolgoztak ki az előregedett infrastruktúra fejlesztésére: Ugandával közösen a teljes vasúti hálózatot átadták egy magánbefektetőnek. A nyertes a Rift Valley Railways lett, és mindkét ország hálózatát megkapta. Ez a cég a dél-afrikai Sheltam Railway, a kenyai TransCentury magántőke alap és 15%-ban az ugandai kormány tulajdonában állt (kikötötték a 15%-os ugandai tulajdonrészt, BCG – Africa Finance Corporation, 2017). A cég 25 évre kapta koncesszióba a

vasutat, 10 év opcionális meghosszabbítással, és ezért cserébe a bevétel 11,1%-át ajánlotta fel a kormányoknak. A dél-afrikai vasutat a Citadel Capital egyiptomi magántőkealap vásárolta ki, akik rossz viszonyban voltak a kenyai tulajdonostársal. A Citadel végül kivásárolta őket is, és 305 millió dollárt fektetett be a vasútba. A korábbi évi 1 millió tonnás forgalmat szerették volna 5 millió tonnásra felvinni öt év alatt, a szerintük potenciálisan elérhető 16 milliós piacból – erre érdemes a kínaiak vasúti projektje kapcsán is emlékezni. A kínai projekt azonban megpecsételte a magánvasút sorsát, 2017 augusztusában megszűnt a koncesszió, visszaadták az államnak (Railway Gazette, 2017).

A kínaiak által épített vasútvonal sokkal magasabb színvonalat és gyorsabb eljutási időket tesz lehetővé, mint a korábbi keskeny nyomtávú vasút. A szerződést ennek építésére 2014. december 12-én írták alá, és a 60 hónapos építési időt tartani tudták. A megrendelő a Kenya Railway Corporation, a kivitelező pedig a China Road and Bridges Corporation. A költségeket 90%-ban a Kínai Export-Import Bank állja, 10%-ban a kenyai kormány. A 3,804 milliárd dolláros szerződéses értéke km-enként 8 millió dollárt jelent. A kínai forrásból 2 milliárd dollár 15 éves hitel a Libor feletti 360 bázis ponttal. A maradék kb. 1,6 milliárd dollárt a koncesszió részeként kell megfizetni, 2%-os kamattal 20 év alatt (Pilling, 2017).

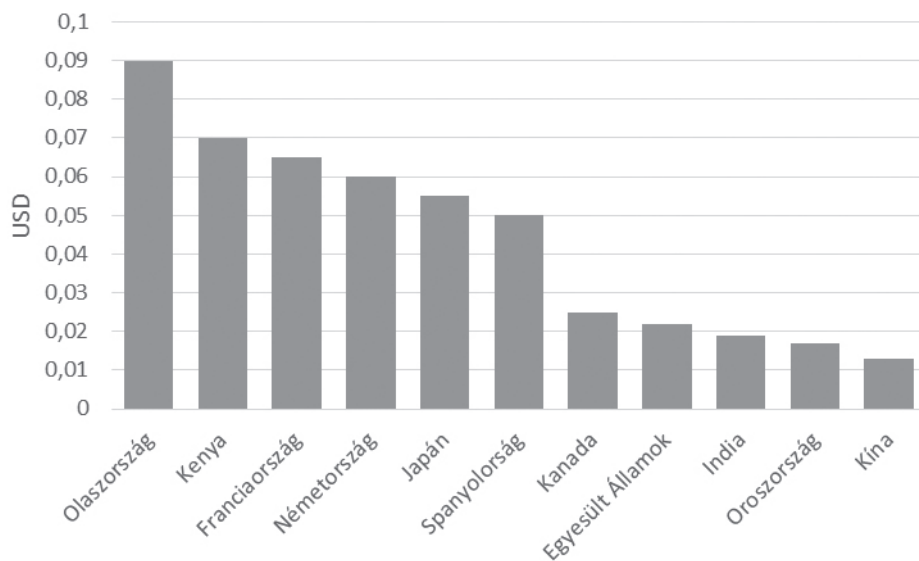
A vasúttól a kenyai GDP 1,5-2%-os növekedését várják (Morang, 2017). Ebben segítséget jelenthet, hogy a kínai cégek Kenyában egyre több helyi munkaerőt foglalkoztatnak: Sanghi és Johnson (2016) 75 kínai cég megkérdezésével készített felméréséből az derült ki, hogy a főállású alkalmazottak 78%-a, a részmunkaidősök 95%-a már kenyai volt. A kivitelezést azonban kínaiak végeztek, helyiek nem igazán vettek részt benne, mindezek fényében messze túlzónak tűnnek az elvárások.

A vasúti fejlesztés alapját az adja, hogy az évi 22 millió tonna forgalmat bonyolító Mombasa kikötőjéből csupán 0,8 millió tonnát szállítottak vasúttal (Wissenbach és Wang, 2017). Az új vonal segítségével a szállítási időt 60%-kal szeretnék csökkenteni. Ez azonban csak néhány órás megtakarítást jelent, ugyanennyi időt meg lehetne takarítani ugyanis jóval olcsóbban: többek között a vámügyintézés és a bürokrácia csökkentésével.

Az új vasútvonal legfontosabb szerepe az áruszállításban lehet. Nagy mennyiségű ömlesztett árut és konténereket 500 km-es távon fejlett közúti infrastruktúra mellett is jobban megéri vasúton szállítani, mint közúton. Kenyában nem autópályával, hanem egy viszonylag jó minőségű, de zsúfolt főúttal kell az új vasútvonalnak versenyeznie.

Fontos a technológiai színvonal mellett még az ár is: a Kenya Railways árai azonban kifejezetten magasak: bár az alapidíjra még vannak kedvezmények a mennyiségtől függően, de az 5-10%-os kedvezményt levonva is az egyik legdrágább ország, amiről információt sikerült találni.

Külön figyelemre érdemes, hogy Kínában csupán ötödébe kerül a vasúti áruszállítás, mint Kenyában! A magas árak viszont a projekt megtérülését is javíthatják. Költség-haszon elemzés nem lelhető fel a projektről, és az elérhető kevés információ miatt nehéz lenne megbízható számítást készíteni. A kamatköltségek nélküli meg-



▲ 7. ábra: 1 tonna áru km-enkénti szállításának költsége
 Forrás: https://ppiaf.org/sites/ppiaf.org/files/documents/toolkits/railways_tool alapján saját szerkesztés

térüléshez a vasút részarányát 30% köré kellene emelni a kikötői forgalomból, hogy 30 éves távon belül megtérüljön, mert az üzemeltetési költségeket is ki kell termelni – hasonló mértékű, 5 millió tonna elérése volt a célja Rift Valley Railways beruházóinak. Ezek alapján a beruházás megtérülésére nyílnak esélyek, de sok függ a kamatoktól és az üzemeltetés költségeitől, illetve az export és import alakulásától, a kikötő forgalmától. Az utóbbi években azonban a kenyai teljes vasúthálózat 0,25-1 millió tonna árut szállított (forrásonként különböző adatok). A Világbank adatai szerint pedig 1400 millió tonnáként szállítottak Kenyában 2006-ban, az utolsó elérhető adatok alapján. Így legalább duplázni kellene a forgalmat, ami nem lehetetlen.

A vonal elsődleges célja az áruszállítás: 1.620 tehervagont, 56 dízel mozdonyt és csupán 40 személykocsit szállított le a kínai fél. Az egyvágányú pálya dízelvontatással elég korlátos kapacitású, a dízelvontatás költsége magasabb, iparági átlag szerint duplája, mint a villamos vontatásé. A személyszállításban a Madaraka Express márkanevű új vonatok szerepe igencsak megkérdőjelezhető, hiszen csupán napi két indulás van mindkét irányból.

Nagy kérdés azonban, hogy mindenképpen új normál nyomtávú vasútra volt-e szüksége Kenyának, vagy Kína csak ezt tudta nyújtani az afrikaiaknak. Wissenbach és Yuan (2017) idézi a Világbank egy jelentését, amiben – többek között japán példák alapján – arra jutottak, hogy sokkal inkább megérné a meglévő keskeny nyomtávú vasút fejlesztése 120 km/óra-ra és 25 tonnás tengelyterhelésre, mint új normál nyomtávú pálya építése. Fontos kiemelni, hogy keskeny nyomtávon is lehet 120-130 km/

Vasút részesedése a mombasai kikötő forgalmából	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%
Tonna (millió)	2,2	4,4	6,6	8,8	11,0	13,2	15,4	17,6	19,8	22,0
Tonnakm (millió)	1.043	2.086	3.128	4.171	5.214	6.257	7.300	8.342	9.385	10.428
Árbevétel (millió USD)	73	146	219	292	365	438	511	584	657	730
Megtérüléshez szükséges évek	52,1	26,0	17,4	13,0	10,4	8,7	7,4	6,5	5,8	5,2

▲ 4. táblázat: A kenyai vasút várható árbevétele és megtérülése
Forrás: saját számítás

órák sebességű személyvonatokat és akár 27 tonna tengelyterhelésű, 2 km hosszú tehervonatokat közlekedtetni akár 100 km/órás sebességgel. Bock (2008) összefoglalta ezzel kapcsolatban az ausztrál és japán üzemeltetési példákat, de tudhatjuk, Braziliában is megoldották ezt a feladatot. Mindezek alapján teljesen feleslegesnek tűnik az új normál nyomtávú nyomvonal megépítése. A villamosítás sokkal nagyobb kapacitástöbbletet hozhatott volna egy felújítással kiegészítve, sokkal alacsonyabb költségek mellett.

A vasútvonal üzemeltetését a China Communications Construction Company végzi 10 évig, amire a céget szintén tender nélkül választották ki. Egyrészt a megfelelő szaktudás hiánya miatt a helyi vállalkozások nem tudnák önállóan ellátni a feladatot, de bevonásukat fontos lett volna ösztönözni, szabályozni. A projekttel kapcsolatban számos korrupciós vád fogalmazódott meg az országban (Odongo, 2017).

Fontos kérdés, hogy miért jó egy új, normál nyomtávú vasút építése, amikor már egy kiterjedt, 2 778 km-es méteres nyomtávú hálózat létezik az országban. Ennek fejlesztése hálózatként nagyobb előnyöket jelentett volna. Az Ugandáig terjedő, Lunatic Express néven ismert, brit időkből származó vonal (a már fent említett Uganda Vasút) bár rossz állapotban van, de működőképes. A megvalósult fejlesztés költségéből az egész hálózatot modernizálni lehetett volna. Most Nairobiban minden szállítmányt, ami az ország más részeibe vagy a szomszédos országokba indul, át kell rakodni, ami azt jelenti, hogy összességében akár nem csökken, hanem nő az eljutási idő. Mivel még terv szinten sem gondolják, hogy az összes vonalat át tudják építeni normál nyomtávra, fontos lett volna az interoperabilitás biztosítása. Erre jelenthetett volna megoldást fonódó vágányok építése az új szakaszon, így a Nairobi-tól továbbinduló, méteres nyomtávú vonatok is tudták volna használni a vasutat. Erre egyébként készült is javaslat, mégis elvetették (Wakabi, 2013).

Az új vonalon a tehervonatok 80 km/órával tudnak haladni, ami jóval több a mostani 30-40 km/órás átlagnál. Ez azonban nem túl nagy különbség eljutási időben, főleg ha át kell ismét rakodni az árut Nairobi-ban, mivel a tehervonatok eljutási ideje csak 4-5 órával csökken. A projekt folytatása is veszélyben van: a kenyai kormányzat Kisumu-ig folytatná az építkezést, innen a kb. 130 km-re lévő Malaba határvárosig nem látják értelmét, bár ezzel ellentmondó nyilatkozatok is rendre felmerülnek. Mindenesre határidőt, tervezett munkakezdést senki nem adott még meg, ezért a következő évtizedben szinte biztosan nem fog ez elkészülni. Ezzel azonban az egész ugandai normál nyomtávú vonal értelmét veszti. Az ugandaiak pedig csak a fővárosig, Kampaláig építenék meg a vasutat reálisan, Ruanda és Dél-Szudán felé egyáltalán nem tettek komolyabb lépéseket az előkészítésre. Így a kenyai kínai vasút jó eséllyel egy szigetüzem marad, aminek még a gyarmati idők infrastruktúrájánál is kisebb hálózati hatása lesz.

Etiópia – kihasznált alkupozió

Az Addis Ababa és Dzsibuti között megépített kínai vasútvonal egyáltalán nem előzmények nélküli. Igen csak hasonló konstrukcióban készítették el anno a franciák 1917-re. Már ezt követően az ország fő gazdasági ütőere lett, hiszen az export és import 90%-a is ezt használta (World Bank, 2004). Az ogadeni háború kitérője után azonban a forgalom átterelődött a mai Eritrea területén található kikötőbe, Ássab vette át Dzsibuti szerepét. Eritrea egy polgárháborút követően azonban kivált Etiópiából 1993-ban, így ismét Dzsibuti lett az ország fő kikötője. A forgalom pedig a kommunista hatalom 1991-es végével liberalizálódott, és növekedésnek is indult Etiópiában.

Már az ezredfordulón is komoly gondot okozott a vasút elmaradottsága: a nagy emelkedőkkel és lejtőkkel tarkított keskeny nyomtávú pályán múzeum-vasút közeli állapotok uralkodtak. Nemcsak lassú, de aránylag drága is volt a vonal: egy szerelvény az emelkedők miatt csak 150 tonna lehetett (Európában is a 2 ezer körüli tonna az elfogadott, Amerikában és Oroszországban ennek többszöröse). A késéseket a World Bank (2004) példája azzal szemléltette, hogy a 3 napos ígért helyett 17 napos lett a szállítási idő a közel 800 km-es szakaszon.

Már 2007-ben elkészítette az etióp kormányzat a megvalósíthatósági tanulmányt a vasútvonal újjáépítéséhez. Mivel kapcsolódó hálózatról nem beszélhetünk és a régi vasútvonal geometriája teljesen alkalmatlan volt nagyobb sebesség és nagyobb tehervonatok közlekedtetésére (emelkedők), ebben az esetben egyértelmű volt, hogy teljesen új pályát kell építeni. Mivel a teljes gördülőállomány is cserére szorult, ésszerűnek tűnt a normál nyomtávot választani.

Mohapatra (2016) elemzése szerint a méteres nyomtávú vasút forgalma az 1975-ös éves 450 ezer tonnáról 2007-re 215 ezerre esett vissza. A Hifab International 2007-es előzetes megvalósíthatósági tanulmánya szerint azonban évi 1,5 millió tonnát lehetett volna szállítani. A szerző számításai szerint a 3,8 milliárd dolláros beruházással tervezett, 55%-ban 25 éves hitellel finanszírozott beruházás igen csak hasznos, hiszen belső megtérülési rátája 18%-os. A végleges költség valamivel

magasabb lett, az összesen 4,9 milliárd dolláros költségből 4 milliárd jutott Etiópiára, aminek 85%-át finanszírozta a Kínai Export-Import Bank, a 25%-át az etióp kormány. A Dzsibutira eső részt 70%-ban finanszírozta a kínai pénzügyminisztérium (Sun, 2017). Egy km ára 6,5 millió euró, de ebben már a járművek ára is benne van.

Az új vonalon 2016 októbere óta a személyvonatok már 120 km/h-s sebességgel, a tehervonatok pedig 80 km/h-val közlekedhetnek, a tehervonatok maximális súlya pedig 3 ezer tonna lehet. A villamosított vasútvonalon ETCS 2-es szintű biztosítóberendezést is kiépítettek, így az egyvágányú pálya kapacitása is nagyobb. Sebete és Adama között viszont kétvágányú a nagyobb személyforgalom miatt. A vonalra 1.100 teherkocsit vásároltak, és ennek a felét már helyben építették meg (Ethiopian News Agency, 2016). A 25 mozdony és 30 személykocsi teljes egészében Kínában épült. A személykocsik száma és a 3 darab vontatásukra szánt mozdony jól mutatja, hogy alapvetően teherszállításra hozták létre a vasutat. Etiópia számára előnyös volt, hogy Kínától alacsony összegű befektetésért kaphatott modern vasutat, amit már egyébként is terveztek. Mivel ez volt Kína első nagyszabású, médiafigyelmet kapott vasútépítési projektje az új Selyemút projektek között, ezért másokhoz képest előnyösebb feltételeket tudtak az etiópiaiak kiharcolni. Azért azt nem szabad elfelejteni, hogy itt nem egy óriási kapacitás épült ki, a régi méteres nyomtávú vasútnak 468 teherkocsija és 27 személykocsija volt, tehát a kapacitás pótlása és az elmaradt beruházások pótlásaként is felfogható a vasútfejlesztés (Central Statistics Office, 2014). A vasút 1991 és 1995 között – az Etióp Statisztikai Hivatal utolsó elérhető adatai alapján – átlagosan évi 101,2 millió tonnának és 251 ezer tonna árut szállított. Ha az időközben évi közel 10%-kal növekvő gazdaság többletigényét figyelembe vesszük, akkor jó eséllyel kihasznált lesz a vasútfejlesztés.

A vonalat hat évig fogják a kivitelező kínai cégek üzemeltetni, majd még két évig nyújtanak technológiai segítséget. Etiópia azt is kikötötte, hogy ki kell képezniük a kínaiaknak a helyi szakembereket, eddig már 15 ezren kaptak valamilyen szintű képzést. Mindezekkel együtt azonban már el kell kezdenie Etiópiának törlesztenie a kínai hitelt, és ahogyan Tarrósy és Vörös (2018) jelzik, a beruházás még mindig félkész állapotot mutat (nincs meg az összes kiszolgálólétesítmény), az etióp vasút-vállalat pedig jelentős mértékben eladósodott.

Azonban, hogy mennyire fontos az új vasútvonal az ország gazdaságának, azt talán a Világbank egy, a mezőgazdaságra vonatkozó felmérése mutatja, amiben 170 ezer etiópiai gazdálkodó vett részt: amikor 2010-ben bezárták a régi vasutat, akkor az importból érkező műtrágya ára is emelkedésnek indult, mivel a farmokra érkező ár 64-80%-át a szállítás teszi ki. Az akár 50%-os emelkedés pedig a közlekedési helyzet javulásával gyorsan csökkent (World Bank, 2017b)

Nagy előnye az etiópiai terveknek, hogy hálózatban gondolkodnak. 2020-ig egy 5 ezer km-es vasúti hálózatot szeretnének létrehozni (World Bank, 2017a). Az országai északi részébe, Awash-Hara Gebaya irányba már épül is a 389 km-es szakasz, ami 2018-ban készülhet el. Az 1,7 milliárd dolláros fejlesztést nem Kína, hanem a Credit Suisse által koordinált svéd, svájci és dán hitelezőktől, illetve a török eximbanktól gyűjtött 865 millió dolláros hitelből és önerőből finanszírozta Etiópia (Bradley,

2014). A kivitelezést a török Yapı Merkezi cég végzi. A Libor feletti 365 bázispont kamatot az összege fele után kell fizetni 7 évre, 13 évre pedig kedvezőbb kamatok vannak a másik felére. Ez a kamat akár magasnak is tűnhet, de a kínai vasútépítési hitel kamatlábát nem is ismerhetjük. Mindesetre az Addis Ababa-i elővárosi vasútra 3,1%-os hitelt nyújtott a Kínai Export-Import Bank. Cserébe viszont csupán 4,4 millió dollár 1 km költsége, ami jóval alacsonyabb még úgy is, hogy itt nem lesznek kétvágányú szakaszok.

A következő projekteken az etiópai vasút azonban már nem a kínaiakra támaszkodik, például dél-koreai és európai cégekkel is tárgyalnak. Tehát Kína szerepe egyáltalán nem egyedi, és a jól kormányzott országok ma már számos befektető közül tudnak választani. Más országok vagy cégek nem rendelkeznek olyan jól hangzó stratégiával, mint az új selyemút, de sok esetben kedvezőbb finanszírozást és jobb árakat tudnak adni. Az etiópai vasúti projekt megtérülése azonban korántsem az elvárások szerint alakul: 2018 szeptemberében a kínai és az etióp kormány arról állapodott meg ezért, hogy 10-ről 30 évre növelik a hitel futamidejét (Maasho, 2018).

Tanzánia – Kínán túl

Tanzánia viszonylag fejlett vasúti infrastruktúrával rendelkezik. Ennek minősége azonban folyamatosan romlott az elmúlt évtizedek során, ezt mutatja a folyamatosan csökkenő áruforgalom is. Az 1970-es évek óta egyre kevesebbet költöttek az infrastruktúra és a gördülőállomány karbantartására, ehelyett a közúti közlekedést támogatták a kormányok (AfDB, 2015).

Az ország vasútvonalai 1 000 milliméteres nyomtávúak, a dél-afrikai standardok alapján készült TAZARA kivételével, ezt külön zambiai-tanzániai állami vegyesvállalat üzemelteti. A többi vonalat az állami Tanzania Railways Corporation (TRC) tartja kézben. Ennek privatizációjára történt a közelmúltban egy elvetélt kísérlet. A vonalak Dar es Salaam kikötőjéből indulnak, de Arusha-ból Tanga és Mombasa kikötőjébe is el lehet jutni.

Változásra szükség is volt, hiszen 2006 és 2010 között 700 millió tonnkm-ről 300-ra esett vissza a szállítmányozási teljesítmény a TRC vonalain. Eközben a TAZARA 1999 és 2009 között stabilan 800 millió tonnkm-t tudott felmutatni (SUMATRA, 2011). A visszaesés pedig azért szomorú, mert pont a forgalom felpörgetésére kitalált koncesszió okozta: 2007-ben a TRL-be a tanzániai állam mellé az indiai RITES szállt be 25 éves koncessziós szerződés keretében. A szerződést végül 2009-ben bontották fel a katasztrofális eredmények miatt.

A tapasztalatok alapján hiba volt egy olyan cégre bízni a vasutat, amely irányvonatok közlekedtetésében rendelkezett tapasztalattal, de szórt küldeményel nem. Az árakat annyira felemelték, hogy már 70%-kal magasabb lett a közlekedés, mint közúton, így már nem érte meg velük fuvaroztatni. Ráadásul Indiából hoztak mozdonyokat és teherkocsikat, amihez nem volt helyben állatrész, így drága és hosszadalmas volt a javítás is, ami pedig jól mutatja, milyen problémás lehet, ha egy teljes vasutat rábízunk egy külföldi befektetőre, üzemeltetőre. Az átadás helyett a nehezebb utat kellett választani: a TRC átalakítása mellett döntött a kormány, és

ez úgy látszik, végül sikeres volt. Kellett hozzá az is, hogy európai példára szétválasszák az infrastruktúra üzemeltetését (RAHCO) és a vállalkozó vasutat (TRC). Annak ellenére, hogy állami kézben maradtak, sikerült felelősségteljesebb gazdálkodást bevezetniük.

Tanzánia esete abban is különleges, hogy itt épített Kína először külföldi segítségnyújtásként vasutat. A TAZARA nevű vonal Dar es Salaamból indul, és Zambiába vezet. Az ország 1964-ben vált függetlenné, aminek déli szomszédja, a későbbi Zimbabwe ekkor még Dél-Rodézia néven azért nem nyerhette el formálisan függetlenségét, mert a fehér kisebbség ragadta magához a hatalmat. Zambia ezért az apartheid rendszerű Dél-Afrika, és szintén fehérek irányította Rodéziától függött a tengerek elérésében. Ráadásul az ország déli határait le is zárták a konfliktusok miatt. Kína ekkor még nem anyagi, hanem erkölcsi okokból szánta rá magát az afrikai vasútépítésre, és 1975-re el is készült az 1 860 km hosszú, 1 067 mm nyomtávú TAZARA vonal. Ekkor még Kína kamatmentes, 30 éves hitelre építette meg az akkor 500 millió dollár értékű vasútvonalat (Monson, 2009).

A geopolitika realitása akkoriban is versengő beruházásokat jelentett: ahogy Monson (2009) beszámol róla, amerikaiak a vasúttal párhuzamosan, azonos időben főutat építettek, és ebből még konfliktusok is kialakultak a munkások között. A közelmúltban azonban a gazdaságosság okozta a fő problémát: Iimi (2017) adatai alapján az egy tonnák-m-re jutó költség 7, illetve 6,5 dollárcent volt a TAZARA, illetve a TRC esetében. Ez igen csak magas, Európában 5 cent körül alakul a közúti áruszállításnál. A vasúti szolgáltatásokat igénybevevő cégekkel készült felmérés alapján azonban az látszik, hogy a vasúttal kapcsolatban nem az ár vagy a sebesség a fő probléma. A cégek számára fontos lenne a kiszámíthatóság, ami egyelőre hiányzik. Emiatt nagyobb készleteket kell tartani, ami csökkenti a vasút versenyképességét. További nehézség a ki- és bepakolás várakozási ideje, amit jobb szervezéssel lehetne csökkenteni (Iimi, 2017).

A kínai segítség ellenére Tanzánia már önálló vasútfejlesztésben gondolkodik. A Dar es Salaam és Kigali közötti, Tanzánián és Ruandán kívül Burundin is áthaladó vonal egyedi módon, PPP konstrukcióban épül meg, nyílt nemzetközi tender során (Karuhanga, 2016). Ez jelentős eltérés a kínai projektekkel szemben, ahol államközi szerződésekkel, tender nélkül döntöttek a fejlesztésekről. A portugál Mota-Engil és a török Yapi Merkezi 1,2 milliárd dollárért épít át 207 km pályaszakaszt. Ráadásul ezen 160 km/óra lesz a csúcssebesség. A vonalat tovább folytathatják további 1,7 milliárd dollárért 422 kilométeren a főváros, Dodoma melletti Makutupora városig. Az első szakasz így km-enként 5,8, a második 4 millió dollárba kerül, ami jóval olcsóbb a kínai kenyai dízel szakaszok 8 millió dolláros áránál.

Tanzánia is aláírt egyébként egy hitelszerződést a Kínai Export-Import Bankkal 2016-ban 7,6 milliárd dollárról, de inkább saját tendereket ír ki a vasút fejlesztésére (Njini, 2016). Ehelyett azonban egy 2015-ben bevezetett import adóból finanszírozzák a fejlesztéseket, ennek mértéke 1,5%. Összesen 14,2 milliárd dollárt terveznek a következő öt évben a Reuters beszámolója szerint vasútvonal-fejlesztésre költeni, és ha ez túlzásnak is tűnik, jó eséllyel megvalósulhat Burundi és Ruanda irányába a

normál nyomtávú új vonal a régi, méteres nyomtávú átépítésével. Így megoldják azt is, hogy ezek ne egymással versenyezzenek, mint Kenyában. Mivel az építkezés is gyorsan halad, ellenben Ugandában még lassan építik a kínai finanszírozású vasutat, jó esély van rá, hogy Tanzánia éri el előbb a Viktória-tó vidékét, és így teheti megterülőbbé e nagy infrastrukturális befektetését.

Mozambik – piaci alapon

Mozambikot Kelet- és Dél-Afrikához is szokták sorolni, érdemes a vasútfejlesztési terveire röviden kitérni. A szomszédos, és messze legfejlettebb vasúti infrastruktúrával rendelkező Dél-Afrikához kapcsolódik a hálózat déli része, de északon még számos elmaradás tapasztalható. Az 1990-es évek elejéig tartó polgárháború után lassú fejlődésnek induló ország ma már egyre dinamikusabb, és számos feltáratlan ásványkincse miatt óriási gazdasági potenciállal rendelkezik. A felfedezett gáztartalékai 2.800 milliárd m³-re becsülik, amivel a 13. helyen áll a világon, megelőzve Azerbajdzsánt is. Az óriási gazdasági potenciál kihasználásához azonban megfelelő infrastruktúrára is szükség van.

A Moatize a világ legnagyobb szénbányája, és az éves termelését 22 millió megatonnára tovább növeli brazil tulajdonos, a bányászattal és energetikával foglalkozó Vale. Ehhez azonban növelnie kellett az energiafogyasztást, amit a Moatize erőmű biztosít számára – és nem mellékesen az ország északi területéről a déli ipari zónába áramot is szállítanak (BCG – Africa Finance Corporation, 2015). A kőszeten vasúton szállítják a kikötőkbe, és a minél kisebb szállítási költség miatt a helyben kitermelt, melléktermék barnaszénen használják az erőművek üzemeltetésére.

A Nacala logisztikai korridor kapcsán cél, hogy Nacala kikötőjéből Malawin át elérjék a Moatize bányákat. A vasútvonal fejlesztését a Vale bányavállalat és a mozambiki állami vasút (CFM) 80-20 arányban finanszírozta, továbbá megvásárolták a malawi vasútállalatot is. A 4,4 milliárd dolláros fejlesztésnek köszönhetően 2014-re megindult a részben új, részben felújított pályán a forgalom, és véglegesen 2017-re készült el véglegesen a 912 km-es vonal. Így a brazil multinacionális vállalat fizette a beruházást, amivel évi 150 hajónyi szén tudnak már exportálni.

Összegzés

A szubszaharai Afrikában a közlekedési, de különösen a vasúti infrastruktúra fejlesztése az elmúlt évtizedekben alulfinanszírozott volt, a közlekedési infrastruktúra minősége nem javult, hanem inkább romlott. Kína befektetései a térségben új dinamizmust jelentenek a beruházásokhoz. Az Egy út – Egy övezet stratégiai koncepcióhoz kapcsolódó vasútfejlesztések egyelőre azonban csak két vasútvonalat érintenek Kenyában és Etiópiában. A beruházások nem a leginkább optimális műszaki és gazdasági tartalom mellett készültek el, túlzott anyagi terheket okozva a fejlődő gazdaságoknak. A fejlesztések szigetszerűek, nem segítik elő egy egységes hálózat létrejöttét. Eközben Mozambikban és Tanzániában is sikerült piaci alapon olcsóbban és optimálisabb műszaki és gazdasági feltételekkel vasútfejlesztési programokat indítani. A tapasztalatok alapján nagyban befolyásolja az afrikai inf-

rastruktúra projektek hatékonyságát a kormányok hosszú távú stabilitása, korrupció ellenes elkötelezettsége és a „fehér elefántok” helyett a hatékony megoldások melletti elkötelezettsége. ☀

Jegyzet

1 Az Uganda Vasútról ld. még Tarrósy, 2011: 43.

Felhasznált irodalom

- AU (African Union) (2017): First ordinary session of the specialized technical committee on transport, intercontinental and interregional infrastructures, energy and tourism https://au.int/sites/default/files/documents/32186-doc-progress_report_on_implementation_of_transport_plans_of_action-e.pdf
- BCG - Africa Finance Corporation (2017): Infrastructure Financing in Sub-Saharan Africa - Best practices from ten years in the field, <http://www.africafc.org/Publications/Publications-Documents/BCG-Report-Africa-May-2017-Electronic-v12-may.aspx>
- Belay, Ethiopia; Lulu, Rahel (2017): Abbreviated resettlement action plan for the railway spur and livelihoods restoration measures for legacy land taking by government, <http://documents.worldbank.org/curated/en/370981496823576177/Abbreviated-resettlement-action-plan-for-the-railway-spur-and-livelihoods-restoration-measures-for-legacy-land-taking-by-government>
- Blake, Stephan et al. (2007): „Forest Elephant Crisis in the Congo Basin”. PLOS Biology Vol. 5., No. 4., 945-953. pp.
- Bradley, Sandrine (2014): UPDATE I-RLPC-Ethiopian government signs \$865 mln railway financing, Reuters, október 27., <https://www.reuters.com/article/ethiopia-loans/update-i-rlpc-ethiopian-government-signs-865-mln-railway-financing-idUSL5NoSM4SM20141027>
- Brock, Brain (2008): Meter Gauge Perspectives, presentation at UIC SIAFI 2008 conference, Paris, https://uic.org/cdrom/2008/05_SIAFI08_source/docs/september/2_mardi/4_bock.pdf
- Bullock, Richard (2009): „Off Track: Sub-Saharan African Railways”. World Bank, Background paper 17, Washington, http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/sites/ppp.worldbank.org/files/documents/Africa_Offfrac%20-%20SubSaharan%20African%20Railways_EN.pdf
- Central Statistics Agency (2014) National Statistics Abstract 2014 – Section H – Transport and Communications, <http://www.csa.gov.et/national-statistics-abstract-2003-15/category/353-national-statistics-abstract-2014.html?download=914:transport-communication-2014&start=15>
- Eleanor, Albert (2017): China in Africa, Council on Foreign relations, <https://www.cfr.org/background/china-africa>
- Erdősi, Ferenc (2011): Afrika közlekedése. Budapest – Pécs, Publikon Kiadó.
- Erdősi, Ferenc (2015): „Transzeurázsiai közlekedési kapcsolatok nagy- és középhatalmi erőterekben”. Tér és Társadalom, Vol. 29., No. 2., 106-126. pp.
- Ethiopian News Agency (2016): METEC begins assembling railway carriages, február 16., <http://www.ena.gov.et/en/index.php/economy/item/831-metec-begins-assembling-railway-carriages>
- Herfindahl, Erland, Treat, Alan (szerk.) (2009): Sub-Saharan Africa: Effects of Infrastructure Conditions on Export Competitiveness. Third Annual Report, United States International Trade Commission, Washington D.C. <https://www.usitc.gov/publications/332/pub4071.pdf>
- Hope, Albie, Cox, John (2015): Coffey Development Corridors, International Development https://assets.publishing.service.gov.uk/media/57a08995e5274a31e000016a/Topic_Guide_Development_Corridors.pdf

- Iimi, Atsushi, Humphreys, Richard Martin & Mchomvu, Yonas Eliesikia (2017): Rail Transport and Firm Productivity: Evidence from Tanzania, World Bank Policy Research Working Paper No. 8173. <https://ssrn.com/abstract=3029854>
- Infrastructure Financing Trends in Africa – 2016 (2017): ICA Report https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/IFT_2016/Infrastructure_Financing_Trends_2016.pdf
- Karuhanga, James (2016): Tanzania-Rwanda railway line on track, says official, The New Times, április 15., <http://www.newtimes.co.rw/section/read/199274/>
- Kitano, Naohiro (2016): „Estimating China’s Foreign Aid II: 2014 Update”. Working Paper 131. JICA Research Institute. https://www.jica.go.jp/jica-ri/ja/publication/workingpaper/jrft3q0000005ygy-att/JICA-RI_WP_No.131.pdf
- Laurance, William F., Sloan, Sean, Weng, Sean, Sayer, Jeffrey A. (2015): Estimating the Environmental Costs of Africa’s Massive “Development Corridors”. Current Biology, Vol. 25, No. 12., 3202–3208. pp.
- Maasho, Aaron (2018): Ethiopia PM says China will restructure railway loan, Reuters, szeptember 6., <https://www.reuters.com/article/ethiopia-china-loan/update-1-ethiopia-pm-says-china-will-restructure-railway-loan-idUSL5NtVS4IW>
- Mbachu, Dulue (2017): Nigeria Seeks to Diversify From Oil With \$41 Billion of Rail, Bloomberg, augusztus 16., <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-08-16/nigeria-seeks-to-diversify-from-oil-with-41-billion-rail-plan>
- Mohapatra, Dipti Ranjan (2016): An Economic Analysis of Djibouti – Ethiopia Railway Project, European Academic Research <http://euacademic.org/UploadArticle/2268.pdf>
- Monson, Jamie (2009): Africa’s freedom railway – How a Chinese Development Project Changed Lives and Livelihoods in Tanzania, Indiana University Press, Bloomington & Indianapolis
- Morang, Lucie (2017): CRBC integrates business with community development in Kenya, China Daily, március 25., http://www.chinadaily.com.cn/world/2016-03/25/content_24103888.htm
- Mulenga, Gadzeni (2013): Developing Economic Corridors In Africa - Rationale for the Participation of the African Development Bank, https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Regional_Integration_Brief_-_Developing_Economic_Corridors_in_Africa_-_Rationale_for_the_Participation_of_the_AfDB.pdf
- Ncube Aiyar, Sana (2015): Indians in Kenya: The Politics of Diaspora. Harvard University Press, 384 p.
- Ncube, Mthuli, Lufumpa, Leyeka, Ndikumana, Leonce (2010): Infrastructure Deficit and Opportunities in Africa, The African Development Bank Group, https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/ECON%20Brief_Infrastructure%20Deficit%20and%20Opportunities%20in%20Africa_Vol%201%20Issue%202.pdf
- Njini, Felix (2017): China Exim Bank Will Lend Tanzania \$7.6 Billion for Railway, Bloomberg, július 21., <https://www.bloomberg.com/news/articles/2016-07-20/china-exim-bank-agrees-to-lend-tanzania-7-6-billion-for-railway>
- Norton Rose Fulbright (2016): Nexus 2016 A global infrastructure resource. <http://www.nortonrosefulbright.com/files/nexus-2016-pdf-138615.pdf>
- Odongo, Onono Joshua (2017): Why Standard Gauge Railway Is A Grand Corruption Scheme, Tuko, <https://www.tuko.co.ke/71666-standard-gauge-railway-kenya-cost-jubilee-government.html#71666>
- PIDA (2012): Programme for Infrastructure Development in Africa: Interconnecting, integrating and transforming a continent. https://www.icafrica.org/fileadmin/documents/PIDA/PIDA%20Executive%20Summary%20-%20English_re.pdf

- Pilling, David (2017): Kenya's \$4bn railway gains traction from Chinese policy ambitions, Financial Times, április 4., <https://www.ft.com/content/dofd50ee-1549-11e7-80f4-13e067d5072c>
- Railway Gazette (2017): Termination of Rift Valley Railways concession agreed, Railway Gazette, augusztus 8., <http://www.railwaygazette.com/news/freight/single-view/view/termination-of-rift-valley-railways-concession-agreed.html>
- Rumpel, Rebekka (2017): Lessons from Kenya's New, Chinese-funded Railway, <https://www.chathamhouse.org/expert/comment/lessons-kenya-s-new-chinese-funded-railway#>
- Sanghi, Apurva; Johnson, Dylan (2016): „Deal or No Deal : Strictly Business for China in Kenya?” Policy Research Working Paper, No. 7614. World Bank, Washington <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/24159> License: CC BY 3.0 IGO
- Saul, John J., Leys, Colin (1999): „Sub-Saharan Africa in Global Capitalism”. Monthly Review, Vol. 51., No. 3., 13-30. pp.
- Shen, Bo (2013): „China's approaches to financing sustainable development”. Wiley Interdisciplinary Reviews: Energy and Environment, Vol. 2., No. 2., 178-198. pp.
- SUMATRA (2011): Performance indicators and Benchmarks for railway subsector in Tanzania http://www.sumatra.go.tz/index.php/component/docman/doc_details/51-performance-indicators-and-benchmarks-for-railway-subsector-in-tanzania?Itemid=370
- Sun, Yun (2017): China and the East Africa railways: Beyond full industry chain export. <https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2017/07/06/china-and-the-east-africa-railways-beyond-full-industry-chain-export/>
- SWECO - Nordic Consulting Group (2003): Review of the implementation status of the Trans African highways and the missing links, <https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/00473235-EN-TAH-FINAL-VOL1.PDF>
- Tarrósy, István (2008): „Sino–afrikai kapcsolatok a világpolitika rendszerében. Kölcsönös hasznok és lehetőségek a 21. században”. Külügyi Szemle, Vol. 7., No. 4., 81-93. pp.
- Tarrósy, István (2011): Kelet-Afrika a fejlődés útján. A Kelet-afrikai Közösség és tagállamai közelebről. Pécs, Publikon Kiadó.
- Tarrósy, István, Vörös, Zoltán (2016): „Education and Development in the Sino-African Context of Relations - The Cases of Tanzania and Sudan”. Politeja, Vol. 3., Issue 42., 111-131. pp.
- Tarrósy, István, Vörös, Zoltán (2018): „A Középső Birodalom színre lép. Etiópia – kínai kézben”. Földgömb, Vol. XXXVI., No. 325., 22-39. pp.
- Teravaninthorn, Supee, Raballand, Gaël (2009): Transport Prices and Costs in Africa: A Review of the International Corridors, <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/6610>
- Vörös, Zoltán (2013): „Kína legfőbb tengeri kereskedelmi útvonalának biztonsági kockázatai – Afrika”. Afrika Tanulmányok, Vol. 7., No. 4., 43-59. pp.
- Wakabi, Michael (2013): Why EA countries chose more costly route for standard gauge railway line, The East African, szeptember 28. <http://www.theeastafrican.co.ke/business/Why-EA-countries-chose-the-costly-standard-gauge-railway-line--/2560-2010752-rayfj4z/index.html>
- Wang, Bijun, Mao, Rui, Gou, Qin (2014): „Overseas Impacts of China's Outward Direct Investment”. Asian Economic Policy Review, Vol. 9., No. 2., 227-249. pp.
- Wissenbach, Uwe & Yuan, Wag (2017): „African politics meets Chinese engineers: The Chinese-built Standard Gauge Railway Project in Kenya and East Africa”. Working Paper No. 2017/13. China Africa Research Initiative, School of Advanced International Studies, Johns Hopkins University, Washington, DC. <https://static1.squarespace.com/static/5652847de4b033f56d2bdc29/t/594d739f3e00bed37482d4fe/1498248096443/SGR+v4.pdf>
- World Bank (2004): Transport costs in Ethiopia: an impediment to exports? http://siteresources.worldbank.org/INTETHIOPIA/Resources/PREM/Ethiopia-Transport_Cost-Final.pdf

- World Bank (2011): Railway Reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance
- World Bank (2017): Africa's Pulse, An analysis of issues shaping Africa's economic future, 120 p. <http://documents.worldbank.org/curated/en/348741492463112162/pdf/114375-REVISED-4-18-PMWB-AfricasPulse-Sping2017-vol15-ENGLISH-FINAL-web.pdf>
- World Bank (2017a): Combined project information documents / Integrated Safeguards data sheet, <http://documents.worldbank.org/curated/en/888191486225286967/pdf/PIDISDS-APR-Print-P156590-02-04-2017-1486225286967.pdf>
- World Bank (2017b): C Port Rail Connectivity and Agricultural Production, <http://documents.worldbank.org/curated/en/415391496764154835/pdf/WPS8088.pdf>
- World Bank (2018): GDP, PPP (current international \$), <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.PP.CD?locations=ZG-IW>
- Xiaoyang, Tang (2016): „Does Chinese Employment Benefit Africans? Investigating Chinese Enterprises and their Operations in Africa”. African Studies Quarterly, Vol. 16., No. 3-4., 107-128. pp.
- Xiangjiang, Wang (2016): Feature: Chinese-built railway helps propel Ethiopia's industrialization drive, Xinhuanet, november 2., http://www.xinhuanet.com/english/2016-10/02/c_135729064.htm
- Zhang, Junyi (2016): How does Chinese foreign assistance compare to that of developed countries? <https://www.brookings.edu/opinions/how-does-chinese-foreign-assistance-compare-to-that-of-developed-countries/>

English Abstract

African railways with Chinese help – Who is winning with it?

In Kenya and Ethiopia the new railways financed by Chinese loans and built by Chinese technology and by Chinese companies are already in service. Lot of people see these as a boost for development, but both of them are upgrades of already existent lines. It is questionable whether or not the countries will be able to repay the costs of these investments, and the railways can generate so high additional growth that can finance the loans. There are also other options for railway development than Chinese loans and it is interesting to analyse which option is the most straightforward and beneficial for the Africa countries from the current examples and potentials for railway development. From the analysis we can see that Chinese loans do not seem to be the best solution, countries are taking very high debt for projects with risky returns. The example of Tanzania shows that open international procurement and competition can lead to cheaper and sustainable railway development in Africa, as opposed to Chinese loan-driven investment schemes.

A szerzőről

Bucsky Péter
 doktorandusz hallgató
 Pécsi Tudományegyetem,
 Természettudományi Kar,
 Földrajztudományi
 Doktori Iskola

About the Author

Peter Bucsky
 PhD candidate
 University of Pécs,
 Faculty of Sciences,
 Doctoral School of
 Earth Sciences



peter.bucsky@gmail.com



INFRASTRUKTURÁLIS BERUHÁZÁSOK AFRIKÁBAN – KÍNA ÉS AZ ÚJ TENGERI SELYEMÚT¹

KIS KATALIN

Bevezetés

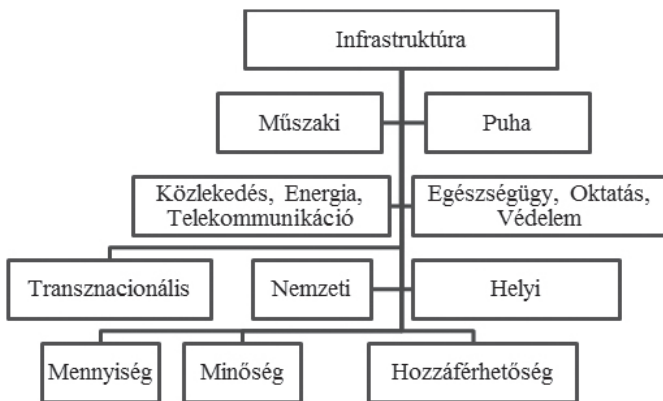
Az afrikai országok gazdasága az ezredforduló után dinamikus bővülést mutatott. Azonban a növekedés mértéke csak a legritkább esetben érte el a hét százalékos lélektani értéket, ezzel segítve a Millenniumi Fejlesztési Célok szegénységscsökkentő célját. E célok elérésének egyik legnagyobb gátló tényezője a megfelelő infrastruktúra hiánya. Az elégtelen infrastruktúra szűkíti az adott ország kereskedelmi lehetőségeit, ellehetetleníti a vállalatok működését, rontja az ország üzleti környezetét és elzárja az országot a beáramló külföldi működőtőkétől. Az energiaellátás akadozása és a közlekedési rendszer hiányosságai a háztartások szintjén is komoly jóléti problémákat okoznak (Foster–Briceño–Garmendia 2010). Ebből következően a tanulmány az infrastruktúra elméleti kereteinek felvázolása után az infrastruktúra hiányát afrikai kontextusban mutatja be. Az infrastruktúra-fejlesztés jelenleg az afrikai belső tőke hiányában erősen támaszkodik a külső forrásokra. A külső befektetők és hitelezők között ma már Kína szerepe megkerülhetetlen. A tanulmány Kína afrikai beruházásaira kiemelt figyelmet fordít, és kitér az Új Tengeri Selyemút kezdeményezésre is, amely nem újkeletű, hiszen Afrika már a klasszikus Selyemút térképére is felkerült (Tarrósy 2016).

Infrastrukturális hiányosságok Afrikában

Az infrastruktúra fogalmi meghatározására a mai napig nincs elfogadott konszenzus, ebből következően feladatát, illetve fajtáit fejthük ki részletesebben. *„Az infrastruktúra feladata, hogy alapvetően biztosítsa egy adott ország gazdaságának normális működését, a termelést, a fogyasztást és az elosztás folyamatát a gazdaság mindenkor fejlettségének megfelelő szellemi és technikai színvonalon. Az infrastruktúra tehát az anyagi termelés környezetét öleli fel, azon eszközök, tevékenységek és intézmények körét, amelyek nem részei az anyagi termelésnek, de hozzájárulnak minőségének, hatékonyságának javításához”* (VÁTI 2004: 15-16. o.). Látható, hogy az infrastruktúra a gazdasági szereplők közötti interakciók szükséges feltétele, ugyanakkor annak nemcsak mennyisége, de minősége is meghatározó. E dimenziókra a Világbank (2017) csoportosítása is felhívja a figyelmet (1. ábra). A műszaki – fizikai – infrastruktúra közé sorolható a közlekedés, a telekommunikáció, az energiaellátás, illetve a ivóvízellátás, míg a puha² elemek között találjuk

az egészségügyi ellátást, az oktatást, vagy akár a védelempolitikát. Persze meg kell jegyeznünk, hogy az egyes szektorokon belül is nagy a heterogenitás, a közlekedési szektor magába foglalja a közutakat, a vasutat, a kikötőket vagy akár a metróhálózatot, melyeket eltérő költségek, tervezési technikák és fenntartási problémák jellemeznek. Az infrastruktúra-osztályozás másik szintje elkülöníti egymástól a helyi, a nemzeti és a transznacionális hálózatokat. Ez utóbbi a felgyorsult globalizáció korában már létfontosságú, hiszen sem a közlekedési hálózat, sem az energiahálózat nem állhat meg a nemzetek határainál. A jelenlegi kutatások már egy további csoportosítást is kiemelt helyen kezelnek. Ma már nem csak az infrastruktúra fizikai mennyisége számít, hanem annak minősége, illetve az elérhetősége is fontos.

1980-as évek végétől számos elméleti és empirikus elemzés született a megfelelő infrastruktúra és a gazdasági növekedés, a termelékenység, az egyenlőtlenség, továbbá a szegénység közötti kapcsolatról.³ Az infrastruktúra elemei fajtájuktól függően eltérő módon és mértékben befolyásolják a gazdaság szereplőit. Az infrastruktúra fizikai elemei közül a háztartások – főként az alacsony jövedelmű országok vonatkozásában – jövedelmük döntő hányadát költik a víz- és energiaellátásuk finanszírozására. Így egy energiahálózatba bekerült háztartás nagy jóléti nyereséget tud realizálni. A vállalatok szempontjából is elengedhetetlen a megfelelő energiaellátás. A hálózat hiányosságai és a kiszámíthatatlan áramkimaradások a magas termelési költségek mellett a termelés hatékonyságát gátolják. A közlekedési és telekommunikációs hálózat hiányosságai pedig nemcsak a beszállítókkal, hanem a vevőkkel való kapcsolattartást is ellehetetlenítik. Ebből következően a versenyképességet elemző indexek is elsődleges szempontként veszik figyelembe az infrastruktúra állapotát az üzleti környezet vizsgálatakor (Straub 2008). Caldron–Servén (2004) 100 országot lefedő mintán elemezték az ezredforduló előtti 40 év infrastruktúra-fejlesztéseinek gazdasági hatásait. Az infrastruktúra állomány növelése pozitív hatással járt a gazdasági növekedésre, azonban a jövedelemegyenlőtlenségek csökkentésében már az

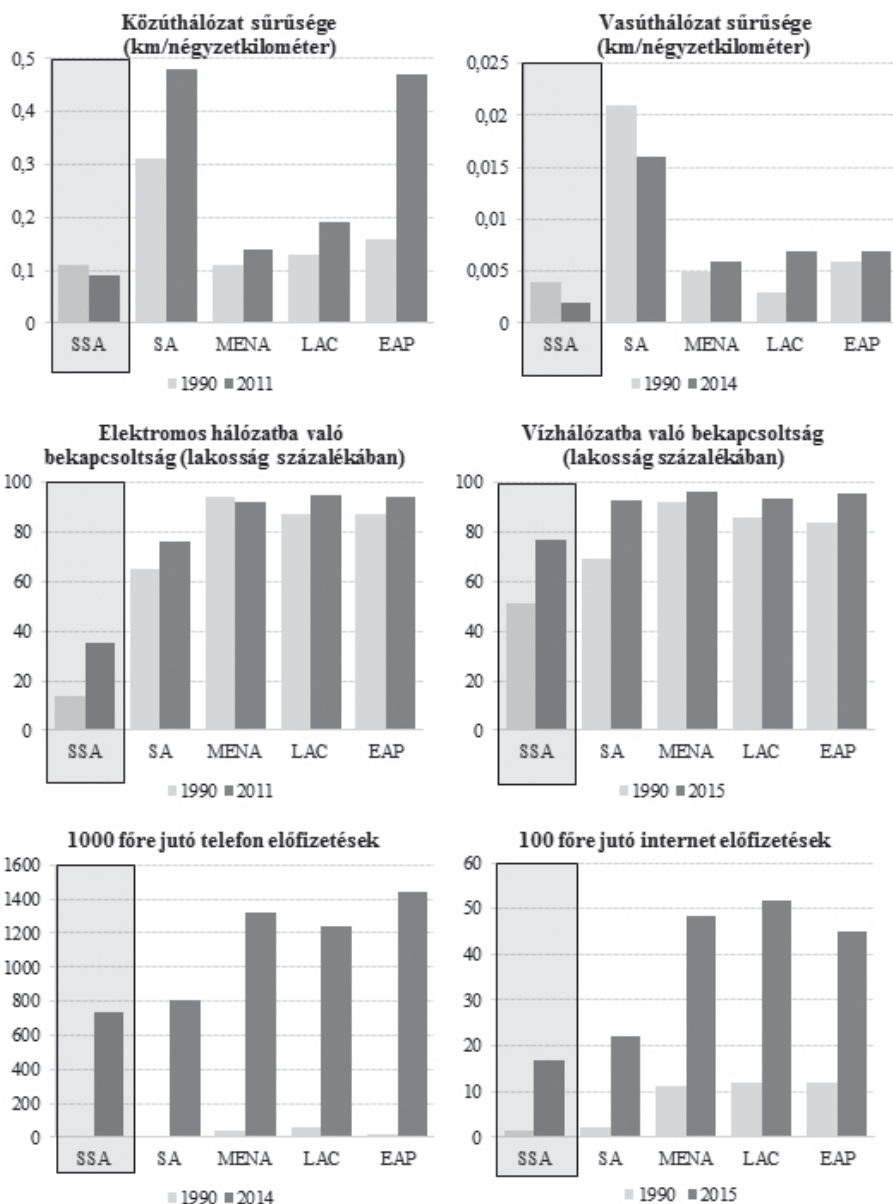


▲ 1. ábra: Az infrastruktúra osztályozása
 Forrás: Világbank (2017) alapján saját szerkesztés.

infrastruktúra mennyisége mellett annak minősége is meghatározó volt. Lenz és szerzőtársai (2015) az elektromos hálózat bővítésének rurális térségekre gyakorolt hatását vizsgálták Ruandában. A *Rwanda's Electricity Access Roll-Out Program* növelte az áramellátás lefedettségét – javítva a háztartások életkörülményeit –, azonban a jövedelemegyenlőtlenségre ezáltal a szegénység csökkentésére visszafogott volt a hatása. Ez rámutat arra, hogy az infrastrukturális-fejlesztések átgyűrűző hatásait országspecifikus tényezők is befolyásolják. Afrikai viszonylatban Etiópia dinamikus gazdasági növekedéséhez a mezőgazdasági termelékenység javulása, az urbanizáció és a tőkepiaci hozamkörnyezet változása is hozzájárult. Ahogy a bővülést az állami beruházások emelkedése, az állami fogyasztási kiadások visszavágása, illetve a kedvező nemzetközi környezethez való alkalmazkodás is segítette (Moller–Wacker 2017). Ellenpéldaként Nigériában az állami megszorítások, a népességrobbanás,⁴ a rossz kormányzás, a korrupció és az ezekből adódó finanszírozási nehézségek állhatnak az elégtelen infrastruktúra mögött (Oleseni–Lagos 2012).

Az infrastruktúra-ellátottság számos dimenzióját vizsgálva szubszaharai Afrika a fejlődő régiók között is a sereghajtók között található (2. ábra). Az energia- és vízellátottság Afrikában is emelkedni tudott az elmúlt bő két évtized során, ma már a lakosság 77 százaléka hozzájut az egészséges ivóvízhez. Azonban a mennyiségi fejlődés nem párosult a minőségi jellemzők javulásával, a szolgáltatás minősége romlott, az áramkimaradások gyakorisága emelkedett.⁵ A telekommunikációs lefedettség, az internet- és a telefon előfizetések száma is ugrásszerűen megnőtt az elmúlt negyed évszázad során. E szektor esetében a mennyiségi javulás minőségi – az internet sávszélesség – javulásával is együtt járt. A legrosszabb teljesítményt a közúthálózat és közlekedés mutatja. A Szaharától délre fekvő országokban egyedülként csökkent a közút- és a vasúthálózati lefedettség. Emellett Afrikában a közúthálózat sok helyen szinte használhatatlan, illetve a főként még a gyarmati korban épült vasúthálózat nem fedi le az egész kontinentet. A karbantartás hiánya miatt állapotuk nem kielégítő, sőt nagyon sok lezárásra került az országok közötti konfliktusok miatt (Erdösi 2012a). Afrika helyzetét tovább nehezíti, hogy a kontinensen belüli regionális különbségek is hatalmasak, az alacsony jövedelmű országok kárára (Világbank 2017).

Az infrastruktúra-fejlesztések és a gazdasági növekedés közötti pozitív kapcsolatot már afrikai viszonylatban is igazolták. A jóléti hatások – az alacsony ellátottsági szintből fakadóan – a kevésbé fejlett régiókban élenként jelentkeztek (Kodongo–Ojah 2016). A fejlesztések a külkereskedelem versenyképességének növelésén keresztül ösztönzik a gazdasági növekedést, hiszen a javuló infrastrukturális-ellátottság kedvezőbb üzleti környezetet jelent, ezzel a külföldi működőtőke előtt is megnyitva a kapukat. Az intézményi hiányosságok – a magas kereskedelmi költségeken keresztül – az importot és az exportot is hátráltatják. Egyrészt a fejlett országok által – kereskedelmi egyezmények keretében – biztosított szabad piacra lépést az afrikai országok nem tudják kihasználni (Gáspár–Udvari 2011). Másrészt a déli piacok fejlesztésére azért is szükség van, hogy meglegyen a fizetőképes kereslet a fejlett országok termékei iránt (Tarrósy 2006). A tengertől elzárt országok esetében még kritikusabb a helyzet. A megfelelő közút- vagy vasúthálózat nélkül



2. ábra: Az infrastruktúra-ellátottság regionális alakulása
 Forrás: Világbank (2017) adatai alapján saját szerkesztés.

Megjegyzés: SSA: Szubszaharai Afrika, SA: Dél-Ázsia, MENA: Közel-Kelet és Észak-Afrika, LAC: Latin-Amerika és a Karibi-térség, EAP: Kelet-Ázsia és a Csendes-óceáni térség. A második érték a rendelkezésre álló utolsó év adatát mutatja.

külkereskedelmük ösztönzése nehézkes. Hiszen a kereskedelem alapvető tényezője a megfelelő infrastruktúra megléte, amely támogatja az áruk akadálymentes áramlását (Francois–Manchin 2013). Az úthálózati hiányosságok – kiszámíthatatlan késések – a gazdasági ágazatokat eltérő mértékben érintik. A romlandó, feldolgozatlan mezőgazdasági termékek szállításakor a kár hatványozottan jelentkezik. Holott ma még számos afrikai ország e termékek exportjára építi gazdaságát (Christ–Ferrantino 2011).

Az afrikai országok gazdaságában számos lehetőség rejlik, de a kiaknázásukhoz szükséges az infrastruktúra hiányosságainak kezelése, amely a strukturális transzformációt és a piaci integrációjukat is segíti (Arezki–Sy 2016). A hazai tőkeellátottság hiányában a külső források fontos szerepet töltenek be az afrikai országok gazdaságában (Amighini–Sanfilippo 2014, Erdősi 2012b). A szakirodalomban a külső források között kiemelt figyelmet fordítanak a közvetlen működőtőkebefektetésekre és a segélyekre, sőt a köztük és az infrastruktúra fejlesztése között lévő kapcsolatot is hangsúlyozzák (Fuchs és szerzőtársai 2014).⁶

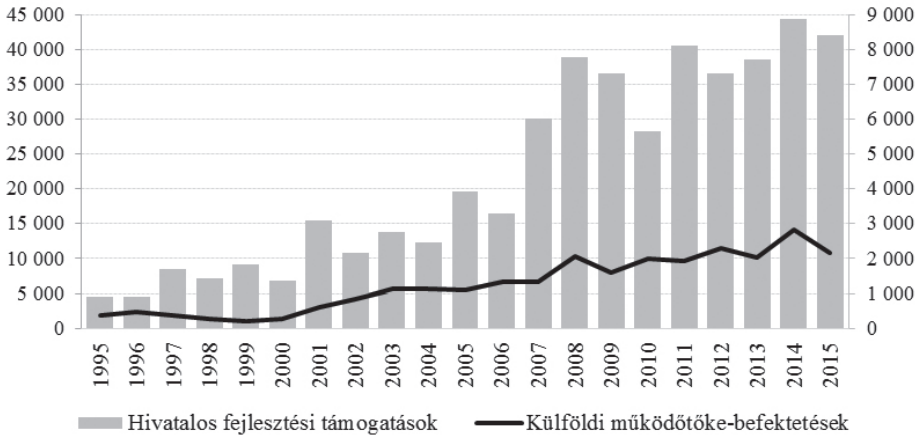
Törekvések az afrikai infrastruktúra fejlesztésére

Az Afrikába érkező külső források jelentős részét még mindig a segélyek teszik ki, melyek infrastrukturális fejlesztési célokra is fordíthatóak (3. ábra). A hivatalos fejlesztési támogatások (ODA), és az Aid for Trade (AfT)⁷ segélyek jelentős részét a DAC-donorok⁸ allokálják. A DAC-donorok mellett a nemzetközi fejlesztési együttműködésben egyre fontosabb szerep jut az úgynevezett feltörekvő donoroknak, mint Kína, India, Brazília vagy az Öböl-menti arab országok. Persze a nyugati és az arab donorok segélyezését más és más motivációk mozgatják. Míg a nyugati donorok esetében fontos a terrorizmus elleni harc, addig az arab donorok inkább a recipiens ország szegénységére és a kereskedelmi kapcsolataikra fordítanak kiemelt figyelmet (Udvari és szerzőtársai 2017, Vári 2016).

Kína kiemelt fontossággal bír a segélyezésben, sőt az afrikai országok bizonyos területeken előnyben is részesíthetik a kínai tőkét a nyugati tőkével szemben a kínai segélyezés lefektetett alapelvei miatt, mint a belügyekbe való be nem avatkozás, és a recipiens országok szuverenitásának tiszteletben tartása (Kis 2018). Egyenlítői-Guinea segélyeinek 83 százalékát Kínától kapta, illetve Mauritánia és Mauritius segélyeiben is 60 százalékot tesznek ki a kínai segélyek (Vári 2016). Másfelől Swedlund (2017) kiemeli, hogy ez csak alternatívát kínál az afrikai országoknak, és nem jár együtt a hagyományos DAC-donorok afrikai szerepvállalásának csökkenésével, hiszen olyan területeken, mint az egészségügy és az oktatás fejlesztése a DAC-donorok szerepe továbbra is kiemelt jelentőségű. A segélyezés jellegét tekintve Kína csak projekthalapon – főként infrastrukturális beruházásokhoz kapcsolódóan – segélyez, ellentétben a nyugati donorok programalapú támogatásaival (Udvari–Pontet 2015, Vári 2016). Az Afrikába irányuló segélyek közel 40 százaléka költségvetési-támogatás és humanitárus segély. 2016-ban az infrastruktúra-fejlesztés tekintetében a puha tényezők domináltak, a segélyek 43,5 százalékát fordították az egészségügy és az oktatás fejlesztésére. A műszaki elemek közül az energiaszektor,

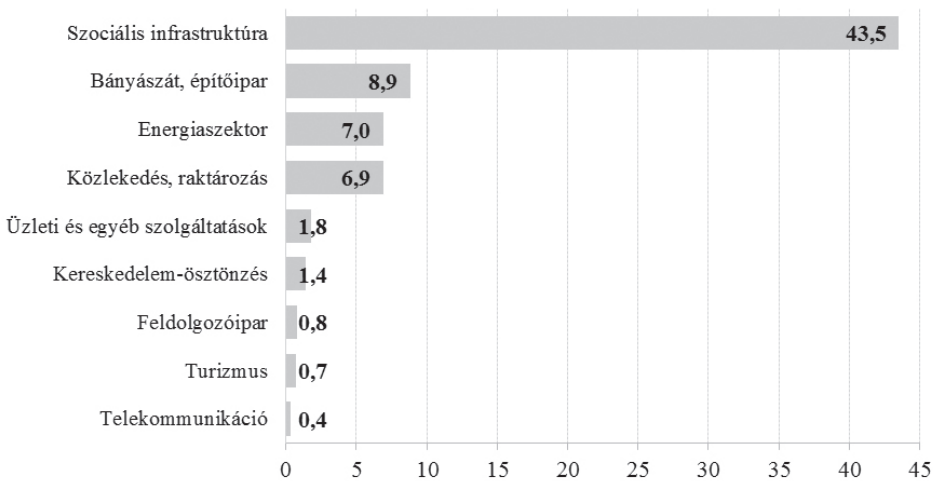
a közlekedés, a telekommunikáció és a kereskedelem-ösztönzés finanszírozása is 10 százalék alatt maradt (4. ábra).

A segélyek hatékonysága – akár az infrastruktúra-fejlesztésben, akár a kereskedelem-ösztönzésben – máig nem egyértelmű. Vijil (2014) az 1995 és 2005 közötti időszakot vizsgálva kimutatta, hogy a beáramló AfT támogatás pozitív hatással van a kereskedelmi infrastruktúra fejlesztésére. A kezdeményezés már konkrét eredményt is fel tud mutatni, amely a North-South Corridor Aid for Trade Programme – egy



3. ábra: A szubszaharai régióba áramló külső források (millió USD)
 Forrás: OECD-CRS (2018) és UnctadStat (2018) adatai alapján saját szerkesztés.

Megjegyzés: A külföldi működőtőke-befektetések értékét a jobb tengelyen ábráztoltuk.



4. ábra: Az Afrikába irányuló hivatalos fejlesztési támogatások szektoronkénti megoszlása, 2016
 Forrás: OECD-CRS (2018) adatai alapján saját szerkesztés.

10 647 km hosszú út 8 dél-afrikai országot átszelve. Ez az útvonal számos ország legforgalmasabb és legfontosabb útvonala, ami a kereskedelemben is nélkülözhetetlen (Byiers–Lui 2013). Busse és szerzőtársai (2011) tanulmánya alapján az AFT a fejlődő országokban hozzájárult a kereskedelmi költségek csökkentéséhez, ami az exportra is pozitívan hatott. Másfelől a legkevésbé fejlett országok (LDCs) esetében ez az összefüggés már nem igaz, a termelő kapacitásokra nyújtott segélyeknek sem volt kimutatható hatása. Sőt a donoroktól érkező segélyek sokszor nem érnek célt a magas korrupció következtében (Tarrósy–Suha 2013).

Külföldi befektetések Afrikában, az Új Tengeri Selyemút adta lehetőségek

Az afrikai országok számára a leghatékonyabb forrás a közvetlen működőtőke-befektetés (FDI) lehet. A beáramló technológiai transzfer hozzájárulhat a termelékenység javulásához, a külföldi vállalatok jelenléte pedig növeli a versenyt, ami a hazai vállalatokat hatékonyságuk javítására ösztönözheti (Amighini–Sanfilippo 2014, Szent-Iványi–Vigvári 2012). Az utóbbi évtizedekben a szubszaharai régióba áramló közvetlen működőtőke-befektetések dinamikusan növekedtek, de 2015-től egy lassulás figyelhető meg a befektetési dinamikában (3. ábra), amit a továbbra is fennálló rossz üzleti környezet, a súlyos strukturális problémák, és a politikai, gazdasági kockázat magyaráz (Okafor és szerzőtársai 2015).

A 2016-os év az Afrikba irányuló FDI estében kettős képet mutatott. Egyrészt a megvalósult FDI projektek száma 12,3 százalékkal csökkent az előző évhez képest, másfelől a projektek tőkeintenzív jellegének köszönhetően a beáramló FDI 31,9 százalékos növekedést mutatott, ami számos munkahelyet teremtett Afrikában. Az FDI állomány tekintetében egy-két ország szerepe kiemelkedő (5. ábra). A Dél-afrikai Köztársaság, Egyiptom, Nigéria, Marokkó és Kenya tudhatta magáénak a kontinensen végrehajtott FDI projekt 58 százalékát. Egyiptom és Marokkó befektetéseit a kínai tőke dominálta, ami a technológiai szektort, a telekommunikációs és a pénzügyi szolgáltatások szektorát érintette. Az elköteleződést a kínai elnök, Xi Jinping 2016 év eleji egyiptomi látogatása is jelezte, melynek alkalmával 15 milliárd dollár értékű, 15 infrastrukturális projektet magába foglaló beruházást jelentett be (E&Y 2017).

A 2000-es évek elejéig az Európai Unió és az Egyesült Államok dominálta az afrikai befektetéseket, azonban jelenleg egy csökkenő tendencia azonosítható. E csökkenést külső tényezők is magyarázzák, hiszen a jelenlegi amerikai adminisztráció komoly bizonytalansági tényező a térséget illetően is, továbbá a Brexit bejelentését követő bizonytalanságok is erősen éreztették hatásukat. Talán ennek is köszönhetően a barnamezős beruházások mellett a zöldmezős beruházások tekintetében is Kína befektetéseit dominálták 2016-ban. A szektorokat tekintve az energetika mellett az építőipar, a közlekedés és az üzleti szolgáltatások – főként a vállalatokat érintő felvásárlások miatt – fogadták a legtöbb külföldi tőkét (1. táblázat). A kínai beruházások historikus csúcst elérve több mint 38 ezer munkahelyet teremtettek a 2016-os év során.

FDI állomány (millió USD)

115 68 476 136 837



5. ábra: A külföldi működőtőke-befektetések állományának alakulása Afrikában, 2016
 Forrás: UNCTADStat (2018) adatai alapján saját szerkesztés.

Régiók	2015	2016	Szektorok	2015	2016
<i>Fejlett országok</i>	37 412	19 979	Bányászat	14 972	3 713
EU	26 549	11 864	Textilipar	401	1 077
USA	6 447	3 640	Kitermelőipar	53	5 354
Japán	368	3 070	Vegyipar	2 709	5 170
<i>Fejlődő országok</i>	29 362	73 642	Járműipar	3 019	2 788
Afrika	11 550	8 604	Énergetika	14 791	15 601
Kína	2 651	36 144	Építőipar	8 339	16 372
Szaúd-Arábia	1 506	4 057	Közlekedés, raktározás	5 887	12 879
UAE	4 068	11 004	Üzleti szolgáltatások	3 733	22 734

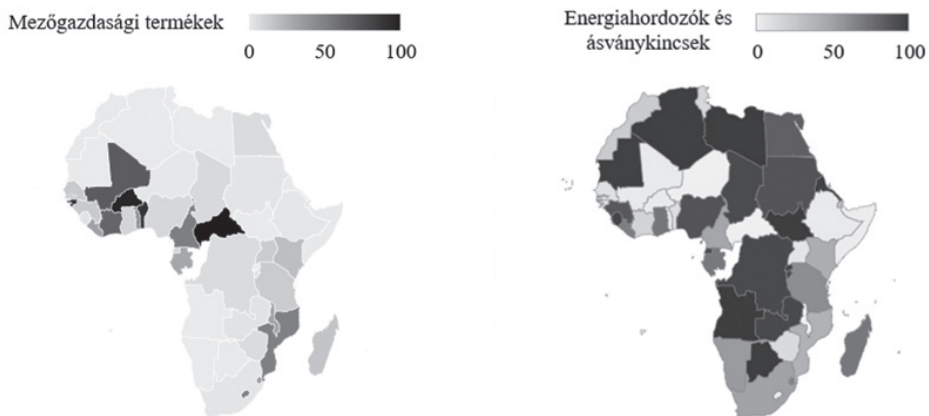
1. táblázat: A bejelentett zöldmezős FDI beruházások száma Afrikában, földrajzi és szektoronkénti bontásban (millió USD)
 Forrás: World Investment Report (2017) adatai alapján saját szerkesztés.

Befektetésein keresztül Kína a világ számos kikötőjében szerzett tulajdonjogot, mellyel az Új Selyemút koncepcióját szeretné megalapozni. Az Egy Út – Egy Övezet pekingi tervei szerint egy-két évtizeden belül olyan 64 országot érintő gazdasági övezet jönne létre, amely újradefiniálja Kína ázsiai, afrikai és európai kapcsolatrendszerét. Az övezet új és már meglévő közúti, vasúti, olaj és földgázvezetékek összekapcsolásából áll, kiegészülve együttműködő logisztikai központokkal és tengeri kikötőkkel (Bernek 2016, Eszterhai 2016). Az Új Selyemút több szárazföldi és egy tengeri útvonalat is magába foglal.

Kínának az Új Selyemút együttműködés többszörös célt valósíthat meg. Egyrészt, a kínai ipari szektor, főként az acél- és cementgyártás, illetve az építőipar jelentős kapacitásfelesleggel küzd, és ezeknek a vállalatoknak a nagy volumenű infrastrukturális beruházások munkát biztosítanak. Az infrastrukturális fejlesztések és a vámok eltörlése, biztosíthatja a megfelelő mennyiségű és minőségű nyersanyag Kínába áramlását és a kínai termékek és szolgáltatások exportját (Salamin és szerzőtársai 2016). A munkaerő, a tőke és a technológia szabad áramlása komoly hatékonyság javulással járhat, a szállítási infrastruktúra fejlesztés pedig a szállítási idő csökkenésén keresztül versenyképesség-javító tényezőként jelentkezik (Csizmadia 2016).

Afrika egyes országai (Tanzánia, Dzsibuti, Mozambik, Szenegál, Ghána, Gabon, Egyiptom) kiemelt helyet foglalnának el a Tengeri Selyemúton, mely országokban Kína már nagy volumenű kikötő-fejlesztésekbe kezdett és Dzsibutiban haditengerészeti bázist alapított (Klemensits 2016). Ahogy a befektetési tendenciákból is látszik, Kínának Afrika több szempontból fontos és már jelenleg is Kína legfontosabb befektetési területe. A világ energiaigénye – Kínával az élen – 2000 és 2014 között 33 százalékkal nőtt, sőt 2040-re további 25 százalékkal fog emelkedni (ExxonMobile 2016). A növekvő szükségletű Kína számára Afrika egyrészt nyersanyagforrás, amit alátámaszt az a tény is, hogy számos afrikai ország kínai exportja nagyon egyoldalú. Az ásványkincsekben gazdag országok közül 15 afrikai ország exportjának több mint 90 százaléka energiahordozót és nemesfémeket tartalmaz. A mezőgazdasági termelésre támaszkodó államok közül a Közép-afrikai Köztársaság, Bissau-Guinea és Burkina Faso Kínába irányuló exportja haladja meg a 90 százalékot (6. ábra).

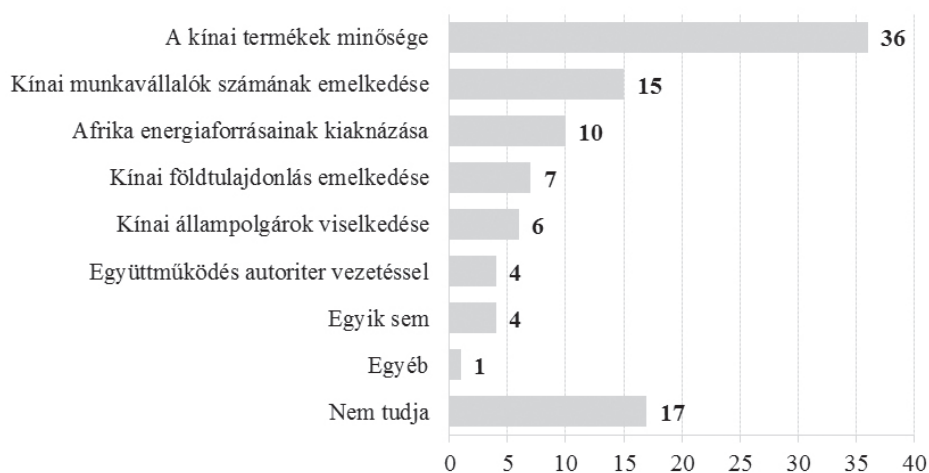
Mindazonáltal ezek a fejlesztések elengedhetetlen alapot jelentenek Afrika hosszú távú fejlődéshez (Tarrósy 2013). Kína Afrikára a termékei potenciális felvevőpiacaként, élelmiszerforrásként, vagy akár migrációs célpontként is tekint.



▲ 6. ábra: A mezőgazdasági termékek és az energiahordozók aránya Kína afrikai importján belül (százalék)
 Forrás: UnctadStat (2018) adatai alapján saját szerkesztés.

Másrésről, a kínai állampolgárok jelentős része csak munkavállalóként érkezik a fekete kontinensre, és a helyi társadalomba sem integrálódnak, ahogy az állampolgárság megszerzését sem tervezik. Az élelmiszerellátás biztosítása Kínában kiemelt kérdés, hiszen területének csak hét százaléka művelhető. Tanzániában, a Dél-afrikai Köztársaságban, Gabonban, Ghánában, Maliban, Guineában és Mauritániában is működnek kínai farmok, amelyek még helyi piacokra termelnek, de élelmiszerhiány esetén Kínába lehetne szállítani az előállított élelmiszert (Czirják és szerzőtársai 2015). Az Afrobarometer (2016) 36 afrikai országban végzett közvéleménykutatása szerint az afrikai lakosság az előbb említett tényezőkre negatívan tekint. A válaszadók többsége a problémák között említette a kínai termékek minőségi hiányosságait, a kínai munkavállalók számának emelkedését, a kínai földtulajdonlást és az energiaforrások kiaknázását, illetve a válaszadók kis hányada az autoriter vezetéssel való együttműködés ellen is hangot emelt (7. ábra).

Azonban az afrikai országok számára is lehet pozitív a kínai jelenlét, ahogy az Új Tengeri Selyemút kezdeményezés is, ugyanis a regionális közlekedési hálózatok létrehozásával és az alacsony fejlettségű területek iparosításával olyan területen segítik Afrikát, melyre a belső forrás hiánya miatt nincs lehetőség (Czirják és szerzőtársai 2015). 2005 óta Kína 293 FDI projektet valósított meg, amivel több mint 130 ezer munkahelyet teremtett. A beruházások között a kínai vállalatok számos infrastruktúra-fejlesztést hajtottak végre, Afrika-szerte építettek kikötőket, utakat, vasutat, telekommunikációs hálózatokat és repülőtereket is (E&Y 2017). Az Afrobarometer (2016) közvéleménykutatása szerint az afrikai lakosság legnagyobb arányban az infrastrukturális-fejlesztéseket emeli ki, ha Kína pozitív jelenlétének tényezőiről kérdezik. E mellett a kínai termékek ára, Kína nemzetközi támogatása, illetve a belügyekbe való be nem avatkozást is említették (8. ábra).



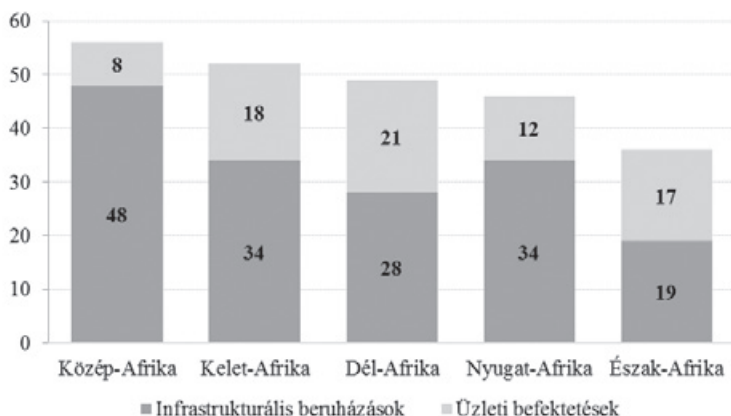
▲ 7. ábra: Negatív benyomás a kínai szerepvállalásról (százalék)
 Forrás: Afrobarometer (2017) alapján saját szerkesztés.



▲ 8. ábra: Pozitív benyomás a kínai szerepvállalásról (százalék)
 Forrás: Afrobarometer (2016) alapján saját szerkesztés.

Kína afrikai megítélése azonban nem olyan egyértelmű. Számos dimenzióban eltérő képet mutat az afrikaiak véleménye, ahogy a kontinens különböző régióiban is heterogén a kép. A megkérdezettek 30 százaléka szerint az USA fejlesztéspolitikája a követendő példa, és az USA szerepvállalását tartják a leghatékonyabbnak. A külső befolyást tekintve a volt gyarmattartó országok vezetnek. Franciaország nyugat-afrikai szerepe továbbra is kiemelkedő, elegendő az ott működő valutauniókra gondolni. Azonban a megkérdezettek rangsorában a fenti két tényezőben Kína volt a második helyen, ami mutatja fokozatos afrikai térnyerését. Kelet-Afrikában és Nyugat-Afrikában nagyobb népszerűségnek örvend a kínai jelentét, még Dél-Afrikában kevésbé, sőt Észak-Afrikában kifejezetten károsnak tartják. A kínai fejlesztési támogatásoknál is tetten érhető e régiós bontás. Mali, Elefántcsontpart, Burkina Faso, Kenya, és Botswana pozitívan látja a kínai fejlesztéseket, addig Marokkó, Ghána, Egyiptom, és a Dél-afrikai Köztársaság negatívan tekint rájuk (Afrobarometer 2016). Az infrastrukturális fejlesztéseknél a pozitív képet a közép-afrikai és kelet-afrikai országok erősítik, addig Nyugat-Afrika és Észak-Afrika látóképe már nem olyan felhőtlen a kínai beruházások megítélésekor (9. ábra).

Az afrikai beruházások értékelésekor az előnyök és hátrányok együttes szám-bavétele szükséges, ami részletes projektszintű vizsgálatokat is elvár. Terjedelmi korlátok miatt e tanulmány keretében egy beruházás „eredményét” emelnénk ki. Az elmúlt években Etiópiában két nagyléptékű kínai beruházás is a figyelem középpontjába került: az első modern villamoshálózat kiépítése az etióp fővárosban, Addisz-Abeában, illetve a várost és Dzsibutit összekötő vasútvonal fejlesztése. Mindkét beruházást kínai hitelből finanszírozták, kínaiak feleltek a kivitelezéséért, sőt az üzemeltetésért is. Bár az etióp kormány büszke e fejlesztésekre, a beruházások eleddig kevés eredmény tudtak felmutatni. A villamoshálózat elsődleges célja a főváros közlekedésének tehermentesítése lett volna, de a 110 ezer utas szállítása



▲ 9. ábra: Kínai beruházások hozzájárulása a pozitív megítéléshez régiós bontásban (százalék)
 Forrás: Afrobarameter (2016) alapján saját szerkesztés.


a 6-7 milliós főváros közlekedésében csak csepp a tengerben. Ezenfelül a meglévő autóbusz-útvonalak elhelyezkedését sem vették figyelembe, így a villamos vonal integrálása a főváros közlekedésébe nem történt meg (Tarrósy–Vörös 2018a). A vasútvonal kivitelezését jól csengő célok mellett – a tengerhez való eljutás lehetősége – kezdték meg. A jelen turistája a fővárostól egy óra útra található, üresen pangó vasútállomást talál, ahonnan jobb esetben minden második nap indul vonat. Az egy éves próbautazás után is gyakoriak a balesetek és az áramkimaradások miatti késések. Ráadásul az etióp kormányának, annak ellenére el kell kezdeni törleszteni a kínai hitelt, hogy bevételt a beruházásokból még nem látott (Tarrósy–Vörös 2018b).

Összegzés

Az afrikai fejlődést a mai napig számos tényező hátráltatja. A makrogazdasági elemzések és a vállalatok megkérdezései alapján is a régió infrastrukturális hiányosságai képezik a fejlődés egyik legnagyobb gátját. A megfelelő infrastruktúra a kereskedelem akadályozásán keresztül a gazdaság növekedését gátolja, a termelékenység nem javul illetve a befektetési környezetre is negatív hatása van. Afrika a fejlődő világ régiói között is a sereghajtók táborát erősíti a kiépített infrastruktúrát tekintve. A kontinens még ma is jelentős részben külföldi forrásokból tartja fent magát, melynek legnagyobb hányadát a segélyek teszik ki. A segélyezés alapelvei között 2005 óta kiemelt szerepet szánunk az infrastruktúra-fejlesztéseknek, mégis a segélyek tetemes hányada humanitárius segély, illetve költségvetési támogatás, melynek hatékony elosztását a magas korrupció gátolja. A közvetlen működőtőkebefektetések hatékonyabb forrást jelentenek a régióknak, azonban a kiszámíthatatlan üzleti környezet miatt nagyságrendileg elmaradnak a segélyek nagyságától. A tendencia ma már megfordulni látszik, és a fejlett országok mellett vagy inkább helyett a feltörekvő országok – köztük Kínával az élen – a régió fő befektetői közé kerül-

tek. E folyamatot az Új Tengeri Selyemút kezdeményezés is fokozhatja. Azonban Kína megítélése az egyes afrikai országokban nagyon heterogén képet mutat. A kiegyensúlyozottabb sino-afrikai kapcsolatok érdekében a kínai fejlesztések nemcsak mennyiségi, de minőségi ismérveire is figyelmet kell fordítani a jövőben. ☀

Jegyzetek

- 1 „ AZ EMBERI ERŐFORRÁSOK MINISZTERIUMA ÚNKP-17-3-I-NKE-11 kódszámú Új Nemzeti Kiválóság Programjának támogatásával készült”
- 2 Terjedelmi korlátok miatt a tanulmány elméleti áttekintésében a fizikai infrastruktúra hatását vizsgáljuk. A humán tőke afrikai növekedésre gyakorolt hatását részletesebben lásd Ogundari–Awokuse (2018) elemzésében.
- 3 Az infrastruktúra gazdasági növekedésre és termelékenységre vonatkozó hatásainak vizsgálatok az empirikus elemzések főleg a mennyiségi és – az utóbbi években – a minőségi tényezőket elemzik, addig a társadalmi problémák (egyenlőtlenség, szegénység) közelítésére már az infrastruktúra hozzáférhetőségének dimenziója a fontosabb (Világbank 2017).
- 4 A népességrobbanás korunk Afrikájának komoly következményekkel járó problémája. Növekszik az egyenlőtlenség, a városi szegénység, ahogy a növekvő nyomornegyedek is számos afrikai város általános látképéhez tartoznak. Az afrikai kontinens demográfiai folyamatairól Pásztor (2017) elemzése részletesebb képet is ad.
- 5 Az energiaforrások és az energiaellátottság afrikai vonatkozásairól részletesebben lásd Kis (2017) tanulmányát.
- 6 A fejlődő országok infrastrukturális fejlesztéseinek finanszírozásában az intézményi befektetők is egyre nagyobb szeletet vállalhatnak. A nyugdíjalapok, a biztosítási társaságok vagy a befektetési alapok – a fejlett országokat jellemző alacsony kamatkörnyezet következtében – keresik a jövedelmezőbb, hosszú távú beruházásokat. A jelenlegi csekély részvétel ellenére a jövőben az afrikai beruházók között is növekedhet a számuk (Inderst–Stewart, 2014).
- 7 A WTO 2005-ös Hong Kong-i Miniszterelnöki Konferenciáján indították útjára az Aid for Trade (AfT) kezdeményezést, amely támogatja a kereskedelmi infrastruktúra és a termelési kapacitások kiépítését, illetve ösztönzi a kereskedelem fejlesztését és a vitás ügyek hatékony megoldását (Udvari, 2013).
- 8 A DAC a nyugati világ legnagyobb donorait tömörítő szervezet az OECD-n belül, jelenleg 30 ország a tagja.

Felhasznált irodalom

- AFROBAROMETER: *China's growing presence in Africa wins largely positive popular reviews*, Afrobarometer, No. 122, 2016, p. 31.
- AMIGHINI, A. – SANFILIPPO, M.: *Impact of South-South FDI and Trade on the Export Upgrading of African Economies*, World Development, Vol. 64, 2014, pp. 1-17.
- AREZKI, R. – SY, A: *Financing Africa's infrastructure deficit: from development banking to long-term investing*, Global Economy and Development, No. 2, 2016, p. 22.
- BERNEK Ágnes: *A 21. századi geopolitikai stratégiák*. Hungarian Geopolitics, 1. szám, 2016, pp. 52-73.
- BUSSE, M. – HOEKSTRA, R. – KÖNINGER, J: *The impact of Aid for Trade facilitation on the costs of trading*. Proceedings of the Development Economics Conference, Berlin 2011, No. 48, 2011, Germany.
- BYIERS, B. – LUI, D: *Regional Aid for Trade effectiveness and corridors*. Overseas Development Institute, London, 2013.

- CALDERÓN, C. – SERVÉN, L: *The effects of infrastructure development on growth and income distribution*, Working Paper, No. 270, 2004, Central Bank of Chile. Elérhető: <https://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/1813-9450-3400>
- CHRIST, N. – FERRANTINO, M. J: *Land transport for export: the effects of cost, time, and uncertainty in Sub-Saharan Africa*, World Development, Vol. 39, No. 10, 2011, pp. 1749-1759.
- CZIRJÁK Ráhel – POLYÁK Eszter – SIMIGH Fruzsina: *A sárkány árnyékában. Kína újragyarmatosítja Afrikát?* Pallas Athéné Geopolitikai Alapítvány, 2015, Forrás: http://pageobudapest.hu/files/materials/a_sarkany_arnyekaban.pdf (2017. november 24.)
- CSIZMADIA Norbert: *Geopillanat. A 21. század megismerésének térképe*. L'Harmattan Kiadó, 2016, Budapest.
- E&Y: *Africa attractiveness program*, May 2017, Connectivity redefined, Ernst & Young Global Limited.
- ERDŐSI Ferenc: *A regionális integrációk és Afrika fejlődése*. Területi statisztika, 15. (52.) évf, 5. szám, 2012b, pp. 492-513.
- ERDŐSI Ferenc: *Szinergiakeltés vagy látszatselekvés? Az afrikai regionális integrációk problémái*. Tér és Társadalom, 26. évf. 2. szám, 2012a, 57-72. o.
- ESZTERHAI Viktor: *Az egy övezet, egy út geopolitikai jelentősége a történelmi távlatban*. Hungarian Geopolitics, 3. szám, 2016, pp. 8-17.
- EXXONMOBILE: *The Outlook for Energy: A view to 2040*, 2016, Forrás: http://cdn.exxonmobil.com/~/_media/global/files/outlook-for-energy/2016/2016-outlook-for-energy.pdf (2017. december 1.)
- FOSTER, V. – BRICEÑO-GARMENDIA, C: *Africa's infrastructure: A time for transformation*, World Bank, 2010, Washington.
- FRANCOIS, J. – MANCHIN, M: *Institutions, infrastructure and trade*. World Development, Vol. 46, 2013, pp. 165-175.
- FUCHS, A. – DREHER, A. – NUNNENKAMP, P: *Determinants of donor generosity: A survey of the aid budget literature*. World Development, Vol. 56, 2014, pp. 172-199.
- GÁSPÁR Attila – UDVARI Beáta: *A Loméi Egyezmények felzárkózásra gyakorolt hatása*. Statisztikai Szemle, 89. évf., 4. sz., 2011, pp. 420-447.
- INDERST, G. – STEWART, F: *Institutional investment in infrastructure in Emerging Markets and Developing Economies*, Working Paper, No. 62522, 2014, World Bank Group.
- KIS Katalin: *A gazdasági növekedés és fejlődés múltja, jelene, jövője a Szaharától délre*. Közgazdasági Szemle, 65. évf, 1. szám, 2018, pp. 107-112.
- KIS Katalin: *Fenntartható energiagazdálkodás – Megújuló energiaforrások Afrikában*. Afrika Tanulmányok, II. évf, 1-2. szám, 2017, pp. 5-23.
- KLEMENSITS Péter: *Kína és a 21. századi új tengeri selyemút*. Hungarian Geopolitics, 3. szám, 2016, pp. 76-79.
- KODONGO, O. – OJAH, K: *Does infrastructure really explain economic growth in Sub-Saharan Africa?* Review of Development Finance, Vol. 6, 2016, pp. 105-125.
- LENZ, L. – MUNYEHIRWE, A. – PETERS, J. – SIEVERT, M: *Does large scale infrastructure investment alleviate poverty? Impacts of Rwanda's electricity access poll-out program*. Economic Papers, No. 555, 2015.
- MOLLER, L. C. – WACKER, K. M: *Explaining Ethiopia's growth acceleration – The role of infrastructure and macroeconomic policy*. World Development, Vol. 96, 2017, pp. 198-215.
- OECD-CRS: *Aid-for-trade statistical querie, 2018*, Forrás: <http://www.oecd.org/dac/aft/aid-for-tradestatisticalqueries.htm> (2018. 02. 01.)
- OGUNDARI, K. – AWOKUSE, T: *Human capital contribution to economic growth in Sub-Saharan Africa: Does health status matter more than education?* Economic Analysis and Policy, Vol. 58, 2018, pp. 131-140.

- OKAFOR, G. – PIESSE, J. – WEBSTER, A: *The motives for inward FDI into Sub-Saharan African countries*. Journal of Policy Modelling, Vol. 37, 2015, pp. 875-890.
- OLESENI, M. – LAGOS, Y: *Vision 20:2020 and the challenges of infrastructural development in Nigeria*. Journal of Sustainable Development, Vol. 5, 2012, No. 2.
- PÁSZTOR Szabolcs: *Demográfiai trendek a szubszaharai régióban*. In Biedermann Zsuzsanna – Kiss Judit (szerk.): *Szubszaharai Afrika gazdasága a 21. században*. Budapest, Akadémiai Kiadó, 2017, pp. 35-56.
- SALAMIN G. – CSIZMADIA N. – GUTPINTÉR J. – SIMIGH F: *A geoökonómia kora*, Hungarian Geopolitics, 1. szám, 2016, pp.48-55. Elérhető: https://issuu.com/pageo/docs/hug_online_marcus_boritoval
- STRAUB, S: *Infrastructure and development: A critical appraisal of the macro level literature*. Working Paper, No. 4590, 2008, World Bank.
- SWEDLUND, H. J: *Is China eroding the bargaining power of traditional donors in Africa?* International Affairs, Vo. 93, No. 2, 2017, pp. 389-408.
- SZENT-IVÁNYI Balázs – VIGVÁRI Gábor: *Spillovers from foreign direct investment in Central and Eastern Europe*. Society and Economy, Vol. 34, No. 1, 2012, pp. 51-72.
- TARRÓSY István – SUHA György: *Afrikai felsőoktatási harmonizáció a fejlődés érdekében*. Polgári Szemle, 9. évf, 1-3. szám, 2013.
- TARRÓSY István – VÖRÖS Zoltán: *China and Ethiopia, Part 1: The light railway system*, The Diplomat Elérhető: <https://thediplomat.com/2018/02/china-and-ethiopia-part-1-the-light-railway-system/> (2018.02.20)
- TARRÓSY István – VÖRÖS Zoltán: *China and Ethiopia, Part 2: The Addis Ababa – Djibuti Railway*, The Diplomat Elérhető: <https://thediplomat.com/2018/02/china-and-ethiopia-part-2-the-addis-ababa-djibouti-railway/> (2018.02.23)
- TARRÓSY István: *A globális világtrend és az Észak-Dél kontextus*. Politikatudományi Szemle, 2-3. szám, 2006, pp. 169-188.
- TARRÓSY István: *Afrikai perspektívák egy új világtrendben*, In: Grünhut Zoltán – Vörös Zoltán (szerk.): *Az átalakuló világtrend küszöbén*. Pécs, Publikon Kiadó, 2013.
- TARRÓSY István: *Afro-ázsiai dinamikák: tanulmányok ázsiai államok afrikai szerepvállalásairól*. Publikon Kiadó, Pécs, 2016.
- UCTADSTAT: *UnctadStat database 2018*, Forrás: http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=en (2018. 02. 12.)
- UDVARI Beáta – KISS Gábor Dávid – KIS Katalin – PONTET Julianna – HALMOSI Péter: *Kuvait mint arab donor segélyezési motivációi*. Külgazdaság, 61. évf, 3-4. szám, 2017, pp. 74-101.
- UDVARI Beáta – PONTET Julianna: *Költségvetés-támogatás: útban a hatékonyabb segélyezés felé (?)*. Külgazdaság, 59. évf, 1-2. szám, 2015, pp.134-163.
- UDVARI Beáta: *Az Európai Unió fejlesztéspolitikája: a kereskedelempolitika eredményesége*. JATEPress, Szeged, 2013.
- VÁRI Sára: *A kínai fejlesztési együttműködés Afrikában az ezredfordulót követő évtizedekben*. Külgazdaság, 60. évf, 9-10. szám, 2016, pp. 71-94.
- VÁTI: *Az infrastruktúra szerepe a területi fejlődésben, a térszerkezet és az infrastruktúra fogalmai*. Magyar Regionális Fejlesztési és Urbanisztikai Kht. 2004, p. 93.
- VIJIL, M: *Aid for Trade Effectiveness: Complementarities with Economic Integration*. The World Economy, Vol. 37, No. 4, 2014, pp. 555-566.
- VILÁGBANK: *Africa's Pulse: An analysis of issues shaping Africa's economic future*, Vol. 15, 2017, World Bank Group.
- WORLD INVESTMENT REPORT: *World Investment Report, 2016. Investor Nationality: Policy Challenges*. United Nations, Geneva.

English Abstract

Infrastructure investment in Africa – China and New Maritime Silk Road

Infrastructure deficit is one of the biggest obstacles to economic growth in developing countries. With regard to the built-up infrastructure for transport, telecommunications and energy supply, the African region is poorly performing. In the absence of adequate domestic financing, African countries rely heavily on sources outside the continent. The purpose of the study is to outline possible solutions to the problem of infrastructure deficit in Africa. For this reason, it pays particular attention to the infrastructure development objective of aid and Foreign Direct Investment. Apart from classical donors, the emerging economies, especially China, are already financing Africa's development. However, China's perception of Africa is very heterogeneous. In order to ensure more balanced Sino-African relations and the effective functioning of the New Maritime Silk Road, attention should be paid not only to quantitative, but also to qualitative aspects of Chinese developments in the future.

A szerzőről

Kis Katalin

M.Sc. közgazdász

(Szegedi Tudományegyetem),

Ph.D. hallgató,

Nemzeti Közszolgálati Egyetem

Közigazgatás-tudományi

Doktori Iskola

és Pécsi Tudományegyetem

Földtudományok Doktori Iskola

About the Author

Katalin Kis

M.Sc. economist

(University of Szeged)

Ph.D. student,

National University of

Public Service

Doctoral School of

Public Administration Sciences

and University of Pécs

Earth Sciences

Doctoral School

@

katalink@gamma.ttk.pte.hu

TUDOMÁNYÁGAK A SZAKOSODÁS ÉS A POPULÁRIS KULTÚRA HATÁRÁN

MENNYIBEN BEFOLYÁSOLTA A MAGYAR FÖLDRAJZ- ÉS NÉPRAJZTUDOMÁNY FEJLŐDÉSÉT
AFRIKA FELTÁRÁSA ÉS GYARMATOSÍTÁSA A 19. SZÁZAD MÁSODIK FELÉBEN?

KICSINDI EDINA

Afrika földrajzi feltárása és gyarmatosítása a 19. század második felében nemcsak a mai értelemben vett tudományos és politikai kérdés volt, de a világról szerzett információk bővülése felé a nagyközönség is érdeklődéssel fordult: heti képes családi lapok, mint például a *Vasárnapi Ujság* (1854–1921), az évente három alkalommal megjelenő, széles spektrumú kulturális folyóirat, a *Budapesti Szemle* (1840–1944) rendszeresen közöltek híreket, képeket vagy nagyobb összefoglaló elemzéseket a kontinensen zajló eseményekről. Az alakuló tudományos társaságok ezt az érdeklődést kihasználva igyekeztek támogatókat biztosítani maguk és fejlődő tudományterületük számára. A tudományos ismeretterjesztés hőskora volt ez az időszak, amikor egy tudományos társaság felolvasó estjén részt venni családi programnak vagy társasági eseménynek számított. Ilyen körülmények között az 1872-ben létrejött *Magyar Földrajzi Társulat* (ma: Magyar Földrajzi Társaság) és az 1889-ben létrejött *Magyarországi Néprajzi Társaság* (ma: Magyar Néprajzi Társaság) alapvető céljaikat, feladataikat és tagsági viszonyaikat tekintve is eltértek a maiaktól, és éppen a 19. század végének utolsó néhány évtizede volt az az időszak, amikor fő tevékenységük lassan elmozdult az ismeretterjesztés felől a tudományos működés felé.

Hány társaságra van szüksége a magyar társadalomnak?

A korabeli tudományos társaságok egyfajta „hibrid” társaságok voltak, ahogyan azt Felix Driver is megfogalmazta a brit *Royal Geographical Society* kapcsán is (Driver, 2001: 24). Ez egybecseng Fodor Ferencnek a *Magyar Földrajzi Társaság* akkori szerepvállalásáról alkotott véleményével, vagyis, hogy „a Társaságnak kettős feladata és így végzetesen kettős arculata volt: egy befelé néző tudományos, és egy kifelé, a társadalom felé tekintő és nagy taglétszámot sóvárgó népszerű arculat. Az utóbbi volt a táplálók, azért ez volt a hatalmasabb és erősebb.” (Fodor, 2006: 159).¹ Ennek egyik oka a tudományterület fejlődésében keresendő, amely a minél szélesebb körben való elismerésért és anyagi támogatásért küzdött – számos rokontudománnyal egy időben. A másik oka valószínűleg az a felfedezéseket kísérő hatalmas közérdeklődés

lehetett a magyar olvasók részéről, amely először talán a kortársakat is meglepte, de a 20. század első felének földrajztudós generációja már kemény kritikával illette a szenzációhajhászásnak behódoló Földrajzi Társaságot: „ezt a közönséget, ami összegyűjtötte, s a *Földrajzi Közlemények* első évtizedét sikeressé tette, az a magyar közönségnek az ismeretlen területekkel szemben való mohó érdeklődése volt. Ez szinte csodálatos, mert ahogy Teleki megjegyzi, kontinentális nép voltunk, s ilyen-nél ez szokatlan. Az egzotikum még élénken benne volt a kor érdeklődési körében.” (Fodor, 2006: 131). A harmadik ok mindenképpen a szakemberhiányban keresendő, amely jobb híján vállaltan is az ismeretterjesztés irányába tolt el a *Földrajzi Közlemények* tartalmát (Kósa, 1989: 28). Ez a szakemberhiány eredményezte azt is, hogy a kevés, terepen szinte semmilyen tapasztalattal nem rendelkező szakemberek maguk is az egyébként széleskörű népszerűségnek és közfigyelemnek örvendő „földrajzi” utazókat tartották a legnagyobb tiszteletben és az ő munkásságukat követték figyelemmel – nem utolsó sorban az információhoz hozzájutásuk céljából.

A felfedezések korának magyar földrajztudománya ugyanakkor nem jelentett lemaradást a nyugat-európaihoz képest, Fodor szerint „talán egyetlen más időszakban sem volt a magyar geográfiának olyan szoros kapcsolata a nyugat-európai tudományos körökkel, mint ekkor”, és nagyjából az 1880-as évek közepére teszi a korszak lezárulását (Fodor, 2006: 137). A baj szerinte akkor kezdődött, amikor a Földrajzi Társaság az 1880-as évek végén, a már meghaladott ritteriánus irányzatot követő Hunfalvy János elnöksége alatt nem volt képes új utat kijelölni maga számára.² „A felfedezések elfogytak, azokból már nem lehetett újabb szellemi tőkét kovácsolni, s felfedezőket előadásokra meghívni” – írja Fodor (Fodor, 2006: 144). Természetesen a *Földrajzi Közlemények* tanúsága szerint azért még előfordult, hogy híres utazó tette tiszteletét a földrajzi társaság felolvasóestjein – például Stanley vagy Oscar Baumann – de az 1880-as évek második felére „a Ritter – Hunfalvy geográfia már veszített tekintélyéből” a szakmán belül, és Thirring Gusztáv az 1888. évi titkári jelentésében már arra panaszkodott, hogy a Társaság tagsága és az egyetemen a geográfus-hallgatók száma is csökkent (Fodor, 2006: 144).

Hunfalvy 1888-ban bekövetkezett halálát követően, 1891-től Lóczy Lajos elnöklése alatt indul meg a szakosodás a Földrajzi Társaságban. Lóczy 1893-ban feladta elnöki tisztségét, és a következő hét évben a Társaság a laikus Erődi Béla vezetésével visszatérni látszott a népszerűsítő tevékenység elsődlegességének felvállalásához – de miután 1900-ban ismét Lóczy lett az elnök, a budapesti egyetemi tanszék által elsőként kinevelt fiatal szakember-gárda segítségével megállíthatatlannak bizonyult a tudományterület specializálódása. A profilváltás azonban nem ment egyszerűen. A fiatal generációhoz tartozó Cholnoky Jenő, aki a Társaság titkáráként tevékenykedett Lóczy mellett, 1910-ben még mindig a népszerűsítő előadások nagy súlyáról panaszkodik az 1909-es évet összegző jelentésében: „Az előadások egynek kivételével népszerűek voltak. Ez nem a helyes irány. Nekünk nagy súlyt kellene fektetnünk arra, hogy szakszerű előadásaink is legyenek, mert a tudományos geográfiának nincsen nálunk semmiféle egyéb fóruma. A publikumot azonban hozzá kellene szoktatnunk, hogy szakszerű előadásokra ne jöjjenek el (sic!), mert ez az előadót

kényelmetlen helyzetbe hozza, de viszont a laikus közönséget is untatja s elijeszti a Társaság előadásaitól.” (Cholnoky, 1910: 157-158).

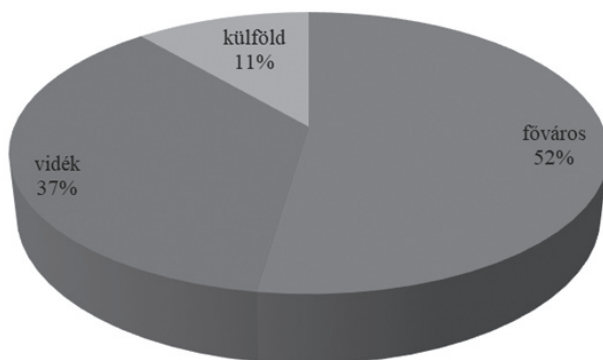
Cholnoky azonban tisztában volt azzal is, hogy a népszerűsítő előadások lényegesen a középosztály figyelmének – valamint a tagdíjakból származó anyagi támogatás – biztosítása szempontjából, ami az egyetlen lehetőséget jelentette a Földrajzi Társaság számára működésének fenntartására (Cholnoky, 1909: 146). Így tehát érthető, miért gondolták úgy az elnökségben, hogy a rokontudományok – például a néprajz – önálló társaságának megalapítása veszélyeztetheti a Földrajzi Társaság anyagi biztonságát, ha a még fiatal magyarországi középréteg számára alternatívát állít. A társaságok sorsa pedig szorosan összefüggött az általuk képviselt tudományterületek sorsával, mint azok társadalmi megnyilvánulási formái, egy olyan korban, amikor a frissen polgárosult társadalmi rétegek identitásának az egyesületi élet keretei adhattak gyakorlási lehetőséget.

Tagsági viszonyok

A szakemberhiány és a támogatási források szűk volta általános problémát jelentett a 19. század utolsó és a 20. század első évtizedének tudományos társaságai számára – Kósa szerint nemcsak Magyarországon, de szerte Európában is. Szerinte „tudatosítanunk kell azt az ellentmondásos tényt, hogy a korabeli magyarországi társadalom – bizonyára nem társtalanul Európában – anyagilag erőtlen volt ahhoz, hogy tudományos társaságok sorát tagsági díjakból tartsa fenn, egyidejűleg azonban szellemi színvonala és igényei megkövetelték ezeknek a társaságoknak a létezését. Intellektuális kötelezettségekből fakadó érzések, értelmiségi érdeklődés, hazafiság és társadalmi illem, nem kevésbé a sznobizmus egyaránt közrejátszottak a társasági tagságok toborzásában.” (Kósa, 1989: 26). A Néprajzi Társaság – a Földrajzi Társasághoz hasonlóan – ugyanezekkel a problémákkal küzdött a megalakulását követő első évtizedekben. A szakemberhiány miatt a társaság elnökségében és választmányában túlnyomó többségben voltak művészek, történészek, művészettörténészek, de találhatunk a névsorban földrajztudóst és politikust is (Kósa, 1989: 16). A szélesebb tagság a Földrajzi Társaságéhoz hasonlóan tanárokból, lelkészekből, állami tisztviselőkből, orvosokból, mérnökökből, jogászokból – és műkedvelő arisztokratákból állt (Kósa, 1989: 20). Sokan voltak tagjai mindkét társaságnak, és a századforduló néhány megjelent taglistáját átvizsgálva alaptalannak bizonyult a Földrajzi Társaság elnökségének azon félelme, hogy a fiatal néprajzi társaság nagy erővel szívja el híveiket – és így anyagi forrásait. A *Magyar Földrajzi Társaság* megalakulása után, 1873-ban – a tiszteletbeli tagokat nem számolva – 317 tagot számlált – ebből 302 magánszemély és 15 intézményi tagság volt.³ Ez a taglétszám 20 év alatt, 1893-as adatok szerint – szintén a tiszteletbeli tagokat nem számolva – 643-ra duzzadt, amely 548 fő magánszemélyi volt és 95 intézményi tagságot jelentett.⁴ Az 1873-as taglistához képest mindössze hét olyan személyt találtam, aki nem szerepelt az 1893-as taglistán – ám feltűnt az ehhez legkorábbi, közölt néprajzi társasági listán. A *Magyar Néprajzi Társaság* tagsága – tiszteletbeli tagok nélkül – 1894-ben 416 tagból állt, 340 magánszemélyi és 76 intézményi tagsággal.⁵

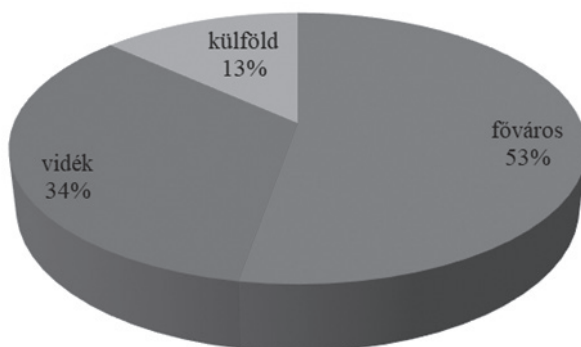
A taglisták lakóhely szerinti összetétele alapján végig nagyobb hányadban voltak a fővárosi tagok, mint a vidékiek, és a rendes tagok között – érthető kapcsolódás miatt – a Földrajzi Társaságban nagyobb számban találunk külföldi – vagyis a Magyar Királyság határain kívüli – tagokat, bár ez utóbbiba beletartoznak a Bécsben élő magyarok, főként arisztokraták is. A társasági élet (rendezvények, gyűlések, felolvasóestek) fővárosközpontú volt elsősorban, bár a Földrajzi Társaság a századfordulón már szervezett vidéki vándorgyűléseket is.

**A MFT magánszemélyi tagságának
lakóhely szerinti megoszlása 1873-ban**
Taglétszám: 302 fő



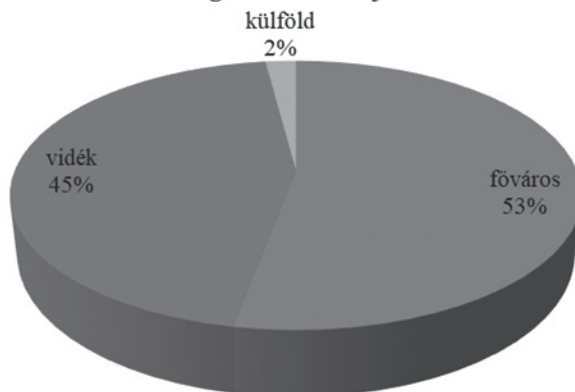
▲ *Forrás: A magyar földrajzi társulat tagjai. Földrajzi Közlemények 1 (1873): 67-73. pp.*

**A MFT magánszemélyi tagságának
lakóhely szerinti megoszlása 1893-ban**
Taglétszám: 548 fő



▲ *Forrás: A Magyar Földrajzi Társaság tisztikarának és tagjainak névjegyzéke az 1893. év elején. Földrajzi Közlemények 21 (1893): Melléklet.*

**A MNT magánszemélyi tagságának
lakóhely szerinti megoszlása 1894-ben**
Taglétszám: 340 fő



▲ Forrás: Tagjegyzék. *A Magyarországi Néprajzi Társaság Szervezete. Ethnographia 12 (1894): 216-222. pp.*

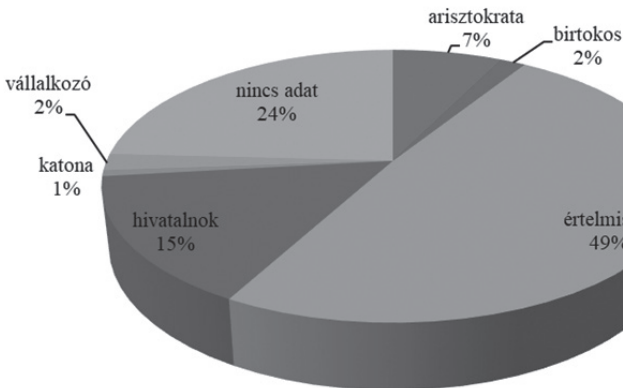
A Néprajzi Társasággal kapcsolatban Kósa maga is kiemelte, hogy vidéki helyi körök nem szerveződtek a Társaság tevékenységéhez kapcsolódóan, de az elnökséghez érkeztek „különfajta indítványok” vidékről is, amelyek „sok újdonságot nem tartalmaztak”, de mindenesetre mutattak némi tudományos társasági aktivitást a fővároson kívül is (Kósa, 1989: 20). Ennek ellenére a Néprajzi Társaság vidéki tagsága arányaiban nagyobb volt, és közel a tagság felét tette ki.

A magánszemélyi tagság foglalkozás szerinti megoszlása tekintetében a Magyar Földrajzi Társaság tagságának összetétele 1893-ban csak kis mértékben módosult az 1873-ashoz képest. A hivatalnokok aránya nőtt csupán valamennyivel, illetve szembevetendő, hogy a vasúti és postai infrastruktúra növekedésével párhuzamosan nőtt a tagok között az alkalmazásukban dolgozók száma is. Ennek egyik oka az is lehet, hogy a Földrajzi Közlemények élénk figyelemmel kísérte a vasút- és távíró vonalak terjedését Európa-, Afrika- és Ázsia-szerte. A Magyar Néprajzi Társaság esetében viszont ilyen tagcsoporttal nem találkoztam, csakúgy, ahogy a Földrajzi Társaságnál tapasztalt csekély számú katonatiszti csoport is hiányzott – viszont nagyobbban bizonyult az értelmiségiek aránya a szintén vizsgált magánszemélyi tagsággal rendelkezők körében. A vasúti és postai dolgozók száma a hivatalnok-csoport 18%-át tette ki 1893-ban.

A foglalkozási kategóriákat a következőképpen határoztam meg a taglisták elemzésekor:

értelmiségi	vállalkozó	hivatalnok	birtokos	arisztokrata	katona
orvos	kereskedő	képviselő	földbirtokos	főherceg	(tisztek)
jogász	iparos	alispán	nagybirtokos	gróf/nő	
mérnök	magánzó	távírász	birtokos	báró	
tanár		tanácsos		érsek	
tudós		alkalmazott		püspök	
egyházi személy		jegyző		herceg	
hallgató		tanfelügyelő			
rabbi		bíró			
művész					

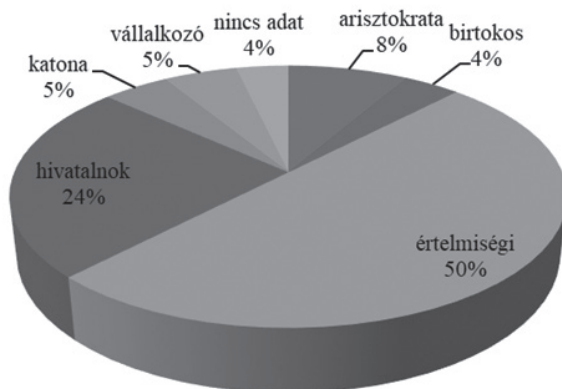
A MFT magánszemélyi tagságának foglalkozás szerinti megoszlása 1873-ban
Taglétszám: 302 fő



▲ Forrás: *A magyar földrajzi társulat tagjai. Földrajzi Közlemények 1 (1873): 67-73. pp.*

A magánszemélyi tagság nem szerinti megoszlása további érdekességeket mutat. Annak ellenére, hogy az 1873 és 1893 között eltelt húsz esztendőben az iskolázott és értelmiségiként önálló munkakört betöltő nők száma növekedett Magyarországon, a *Magyar Földrajzi Társaság* tagjai között 1873-ban több női nevet figyelhetünk meg, mint 1893-ban. Míg 1873-ban a tagok 16%-a volt nő, addig ez az arány 1893-ra mindössze 3%-ra csökkent – ami viszont pontosan megegyezett a *Magyar Néprajzi Társaság* 1894-es női tagságának arányával. Az 1873-as tagságban többször is találkoztunk olyan esettel, hogy egy házaspár mindkét tagja szerepel a taglistán, de a nők viszonylag magasabb aránya az 1893-as tagsághoz képest a Földrajzi Társaság – és így a tudomány specializálódásával is magyarázható.

**A MFT magánszemélyi tagságának
foglalkozás szerinti megoszlása 1893-ban**
Taglétszám: 548 fő



▲ Forrás: A Magyar Földrajzi Társaság tisztikarának és tagjainak névjegyzéke az 1893. év elején. Földrajzi Közlemények 21 (1893): Melléklet.

**A MNT magánszemélyi tagságának
foglalkozás szerinti megoszlása 1894-ben**
Taglétszám: 340 fő



▲ Forrás: Tagjegyzék. A Magyarországi Néprajzi Társaság Szervezete. Ethnographia 12 (1894): 216-222. pp.

Azt, hogy a társaságok által terjesztett információk valójában kikhez jutottak el, milyen széles körben terjedtek, lehetetlen megbecsülni a taglisták alapján. A tagok természetesen rendszeresen megkapták a folyóiratokat, ám azokat valószínűleg a családjuk, szomszédságuk is olvashatta, a kor újságolvasási szokásainak megfelelően. A Földrajzi Társaság esetében a nyilvános előadások, társasági rendezvények nagy része pedig – esetleg belépti díj ellenében – nyitva állt a tagsággal nem rendelkező, érdeklődő nagyközönség számára is, amelyen akár gyerekek is részt vehettek. Ezeket a nyilvános előadásokat rendszeresen meghirdették az országos lapokban, például a *Vasárnapi Ujság* oldalain, amely egyébként is élénk figyelemmel kísérte a Társaság működését. Ennek egyik oka az is lehetett, hogy a szerkesztőségből többen is – pl. Sámi Lajos – a Földrajzi Társaság választmányi tagságában is helyet kaptak. 1873-ban például így hirdette a lapban egyik korai, vasárnap délelőtti előadását, amelyet valószínűleg azért is tettek ilyen időpontra, hogy az érdeklődők egyfajta családi kikapcsolódásként tekintsenek a Társaság rendezvényeire: „a magyar földrajzi társulat f. hó 16-án vasárnap délelőtti 11 órakor az akadémia palotájában gyűlést tart, melyen következő felolvasások fognak tartatni: »A földrajzi tudomány jelen állásáról« Hunfalvy Jánostól. »Livingstone felfedeztetése Stanley által« Sámi Lajostól. Az alapszabályok értelmében a társulat ily gyűlésein nem tagok bemeneti díjat fizetnek. Bemeneti jegyek Aigner Lajos könyvkereskedésében (a váczi-utczában), s a gyűlés napján az akadémia kapusánál kaphatók. Személyjegy ára 50 kr, családjegy – 5 személyre – 1 frt. A társulati tagok fölkérletnek, hogy évjegyüket magukkal hozzák.”⁶

A nyilvános előadások nyomait az 1890-es évek elejéig találhatjuk meg a *Vasárnapi Ujság*-ban. A Társaság keretében szervezett felolvasások alkalmával a Társaság tagjai tartottak tájékoztató előadásokat többek között az afrikai felfedezések előrehaladásáról is,⁷ vagy ritkán egy-egy híres utazót kértek fel élményeik tolmácsolására.⁸ A Budapesten vendégeskedő külföldi utazók általában a Társaságon kívül is tartottak előadásokat, így előfordult, hogy a Földrajzi Társaság ülésein tett látogatásaik a tagság szűkebb körének szánt rendezvények lehettek, és ezzel a szakmaiság megnyugtató benyomását kelthették az útkereső tudomány hívei szemében.⁹

A kérészéletű Magyar Afrika-Bizottság

A *Magyar Földrajzi Társaság* a legnagyobb sajtófigyelmet azonban kétségkívül a kérészéletű *Magyar Afrika-Bizottság* működésének néhány éve alatt élvezhette. A Bizottság előzményei II. Lipót belga király védnöksége alatt a „középfrikai kutatások érdekében tartott brüsszeli kongresszus”-ig nyúlnak vissza, amelynek elsődleges célja volt „eszközöket és utat-módot keresni és találni arra, hogy lehetne meghonosítani a polgárosodást Közép-Afrikában, földgömbünk azon egyetlen részén, a hová az mindeddig nem hatott, hol a fetisimádásnak hódolnak, s ünnepek alkalmával még most is embereket áldoznak, és hol a főkereskedési cikket az ember képezi.”¹⁰ A Földrajzi Társaságot a kongresszuson gróf Zichy Edmund képviselte, aki miután a Társaság október 19-ei ülésén beszámolt a rendezvényről, indítványozta, hogy a *Magyar Földrajzi Társaság* is csatlakozzon Lipót kezde-

ményezéséhez, és hozzon létre egy Afrikával foglalkozó bizottságot. A Földrajzi Társaság még ebben az évben tiszteletbeli taggá választotta II. Lipótot. A *Vasárnapi Ujság* egészen a kezdetektől nagy érdeklődéssel követte a Bizottság munkásságát, arról is hírt adott, hogy a „belga király táviratilag köszönte meg dr. Hunfalvy Jánosnak a földrajzi társaság elnökének, tiszteletbeli taggá megválasztását. Egyszermind utasította bécsi követét, hogy tegye magát érintkezésbe a m. kir. földrajzi társasággal a nemzetközi expedíció ügyében, melynek a király elnöke.”¹¹ A *Magyar Afrika Bizottság* végül 1877. május 15-én tartotta alakuló ülését.¹² Díszelnökének a jelentős magyarországi birtokokkal rendelkező Fülöp szász-coburg-gothai herceget kérték fel, aki nem mellesleg II. Lipót veje is volt egyben. A Bizottság tényleges ügyvivő elnöke Haynald Lajos kalocsai érsek lett, akinek a kontinenst civilizálni szándékozó mozgalmak iránti elköteleződését mi sem bizonyítja jobban, minthogy támogatásával jutottak el néhány év múlva az első magyar misszionáriusok Afrikába.¹³

A magyarországi Afrika-Bizottság léte lehetőséget teremtett az afrikai utazások iránt most a legfogékonyabbnak mutatózó, magyar olvasó közvélemény számára itthon is, hogy közvetlenül bepillantasson egy nagyszabású expedíció előkészületeibe, vagy akár részese lehessen a nagy kalandnak. A *Földrajzi Közlemények* 1877-ben például úgy kommentálja ezt a megnövekedett érdeklődést, hogy „napjaink legörvendetesebb jelenségeihez tartozik azon fokozódó érdeklődés, melyet a nagy közönség most a nemzetközi afrika-társulat (sic!) működése és szent célja iránt tanúsít”;¹⁴ és felhívja a figyelmet arra is, hogy a Bizottság rendezvényeit különösen sok nő látogatja.¹⁵ Ez egybecseng azzal, amit az 1873-es év taglistája is tükröz, miszerint az 1870-es években sokkal nagyobb volt az érdeklődés a nők körében a Földrajzi Társaság tagsága iránt, mint az 1890-es években, és hogy ennek oka a felfedezések korához kapcsolódó ismeretterjesztő, „divatos témájú” előadásoknak köszönhető leginkább.

A legnagyobb hatással azonban az bírt, hogy a belga király Közép-Afrikába tervezett expedíciójához Budapesten is nyílt felhívás keretében várták a csatlakozni vágyó „bátor és tudományos” utazókat (Sámi, 1877: 679). A felhívásra a korabeli lapok híradásai szerint mintegy kétszázan jelentkeztek.¹⁶ Zömében mérnökök, vasúti mérnökök, grafikusok,¹⁷ de a jelentkezők között volt például a festő Feszty Árpád is.¹⁸ A jelentkezők között azonban nehéz volt találni olyat, aki a brüsszeli bizottság által elvárt „tudományos képzettséggel” rendelkeztek volna, ezért a felhívást még egyszer közzé kellett tenni.¹⁹ Végül egy mérnököt ajánlottak a belga szervezők figyelmébe, hogy a *Magyar Afrika-Bizottságot* képviselje az expedíció során.²⁰

A Bizottság munkája azonban nem tartott sokáig. Még a Földrajzi Társaságon belül is utólag úgy értékelték, hogy „nagyobb lármával alakult meg, mint a megnyit működött” (György, 1882: 781). A közép-afrikai belga expedíció magyar részvételéről szóló hírek lassan elhalványultak a lapokban, párhuzamosan a „belga” gyarmatosító törekvésekről szóló hírek felerősödésével. A Kongó-medencével kapcsolatos kezdeti, lelkesítő „mindannyiunké-érzés” hamarosan visszaváltozott az eseményeket csak a kívülállók szemével követni tudók ujjongásává a *Vasárnapi Ujság* és a *Földrajzi Közlemények* hasábjain is. A Kongó-medencéből és Stanley

tevékenységéről érkező nyugtalanító hírektől való lassú elhatárolódás jele is volt ez. A *Magyar Afrika-Bizottság*ot végül elérte a csendes végkimúlás, hagyatékának – mindössze 5 db záloglevél – felosztásáról egy eldugott hír számolt be csupán.²¹

Tudomány és ismeretterjesztés

Ezzel szemben *Magyar Néprajzi Társaság* rendezvényei a megalakulását hirdető felhívástól eltekintve jóval kevesebbszer kaptak helyet a *Vasárnapi Ujság*ban.²² A Néprajzi Társaság megalakulása közel volt már ahhoz a korszakhatárhoz, amikor az 1890-es évek közepére lassan megfogyatkoztak a professzionalizálódó társaságok széles körű közönséget megmozgató előadásai. A korabeli sajtó nemcsak a társaságok munkáját figyelte, közvetlenül is gyűjtött információkat a tudományos ismeretterjesztés jegyében. Ez mindenképpen valós igényt sejtet a háttérben, és a kortársak szemében az 1880-as évek közepén a tudományos folyóiratok és az ismeretterjesztő hetilapok között jól látható határ húzódott: „a tudós, ki a szaklapok közleményeiből tanulmányozza azon buzgó kutatások eredményét, melyek Afrika bensőjét felderíteni célul tűzték, mint a művelt közönség, mely a hirlapok hasábjain gyakran talál érdekes tudósításokat a bátor utazók sikereiről.” (Tömösváry, 1886: 309) A fentiek alapján azonban a határ nem volt ilyen éles. Az idézett szerző, aki gyakran publikált a *Földrajzi Közlemények* oldalain, maga is hivatalnok volt, aki érdeklődve figyelte az afrikai „kutatások” előrehaladását. Mai szemmel nézve tehát éppoly műkedvelő lehetett csupán, mint a *Vasárnapi Ujság*ban és a *Földrajzi Közlemények*ben egyaránt publikáló „tudós emberek” többsége a korban – például Sámi Lajos vagy György Aladár –, de tevékenysége tökéletesen illeszkedett a kor tudományos életébe, hiszen a tudományos élet is a társasági életen keresztül a mainál jobban integrálódott a társadalmi keretek közé. Amíg ma a tudományos eredményeknek és információknak a társadalom felé visszacsatornázása jelenti az egyik legnagyobb kihívást tudósoknak és tudománypolitikával foglalkozóknak egyaránt, addig a 19. század utolsó harmadában ez jól működött, és a problémát inkább a fiatal, már képzett tudósgeneráció számára éppen ennek mértéke jelentette, mert a szakmai munka kárára engedett teret az ismeretterjesztésnek. A *Vasárnapi Ujság* évtizedeken keresztül sikeresen látta el a kirótt feladatot, még jóval azután is, hogy a századfordulót követően a szaktársaságok értesítői kevésbé engedtek teret az ilyen írásoknak és híreknek. Kiadványai segítségével hetente széles körben, és ami nagyon fontos, képi formában is terjesztette az új tudományos eredményeket az újdonságra, a misztikumra és az egzotikumra fogékony olvasók számára. Mivel információi nagy részét lapszemle útján szerezte be külföldről, a munkatársaknak nem jelentett problémát a külföldi társaságok értesítőinek átnézése sem, hogy friss és érdekes hírekhez juttassák olvasóikat.²³

A populista felfedező: Sir Henry Morton Stanley (1841–1904)

Stanley munkásságát sokkal vegyesebben ítélték meg a kortársak, mint David Livingstone-ét. Úgy tűnik, hogy éppen az a felfokozott sajtóérdeklődés okozta közvetve hírnevének csorbulását, amely megajándékozta a Livingstoné-nál nagyobb

Henry Morton Stanley 1841-ben született John Rowlands néven brit alattvalóként a walesi Denbighben. Dolog- és árvaházakban nőtt fel, 18 éves korában az Egyesült Államokba ment, ahol harcolt a polgárháborúban (mindkét oldalon), majd tengerészként és újságíróként kereste megélhetését. 1867-től a *New York Herald* levelezőjeként már az abesszíniai háborúról tudósított. 1868-ban kapta azt a megbízatását, hogy keresse meg David Livingstone-t. A Nílus forrását kereső skót misszionáriusról és felfedezőről 1866 óta nem érkezett hír. Stanley 1871 novemberében találkozott Livingstone-nal Ujjiben (Tanzánia). Utazásáról 1872-ben jelent meg *How I Found Livingstone* című könyve, amely magyarul teljesen 1944-ben jelent meg *Hogyan találtam meg Livingstonet* címmel.

1873-ban, Livingstone halálát követően, mintegy örököséként fellépve folytatni tervezte Közép-Afrika feltárását. Ehhez a *New York Herald* és a brit *The Daily Telegraph* nyújtott támogatást. 1874 és 1877 közötti utazásairól 1878-ban jelent meg könyve *Through the Dark Continent* címmel, amely magyarul 1883-ban jelent meg *Utazásom Közép-Afrikában* címmel. Mivel a briteket nem érdekelte a Kongó-medence civilizálásával (értsd: fejlesztésével – vasúti és vízi közlekedési útvonalak fejlesztése a nyersanyagforrások elérése biztonságos szállítása céljából), Stanley a belga királyhoz, II. Lipóthoz fordult, aki további anyagi támogatást biztosított számára. Stanley 1879–1884 között folytatta tevékenységét Afrikában II. Lipót megbízásából, ennek eredményeként jött létre Kongó Szabad Állama, amely II. Lipót magántulajdonaként nyert elismerést az európai nagyhatalmak által. Utolsó afrikai útja során, 1887–1889 között kereste fel Emin Pasát a mai Uganda területén, amellyel hozzájárult a brit befolyás növekedéséhez a területen. Az utazásról szóló *In Darkest Africa* című könyv 1890-ben jelent meg, 1891-ben pedig a magyar fordítása is *A legsötétebb Afrikában* címmel. Stanley 1890-től 1904-ben bekövetkezett haláláig Európában élt brit alattvalóként és utazásairól előadókörutak keretében tartott előadásokat – több-kevesebb sikerrel.

Forrás: smithsonianmag.com



ismertséggel. Stanley maga újságíró volt, a belga király megbízásától eltekintve újtjai sajtóexpedícióknak voltak inkább mondhatók, így a szakmai társaságok – sem a missziós társaságok, sem pedig a földrajzi körök – nem ismerték el tevékenységét. Bár a magyar sajtó is – mind a *Földrajzi Közlemények*, mind pedig a *Vasárnapi Ujság* – méltató szavakkal szolt róla eleinte, „kiváló férfiú”-nak²⁴ és „bátor utazó”-nak²⁵ nevezve, 1890-re hozzánk is eljutott az őt ért kritikák híre.

Az első kritikus hangok Nagy-Britanniában 1872-ben, első könyve megjelenésének évében csattantak fel. Ekkor vett részt Brightonban a *Royal Geographical Society* egyik összejövetelén, amelyen – bár a Társaság meghívására érkezett – a brit földrajzi körök elutasították munkásságát, sőt, múltjában is kutakodni kezdtek, hogy támadási felületet találjanak hírneve csorbítása érdekében. Felix Driver szerint a „legtöbb kritikusa számára Stanley a felfedezések új, szemtelen megközelítésének szimbóluma volt. Földrajzi körökben egyszerűen fenyegetést láttak stílusában, amely a populáris, fogyasztói és szenzációhajhász földrajzot ígérte. Az Exeter Hall [a missziós társaságok] számára módszere semmi máshoz nem vezetett, csak háborúhoz, illetve ahhoz a világszemlélethez, amely az 1880–1890-es évek új imperializmusának legrosszabb vadhajításává sarjadt. Stanley földrajzi és filantróp kritikái egyetlen pont körül összpontosultak, amely a felfedezésekkel és a birodalommal kapcsolatos viták szimbolikus középpontja is volt egyben: Livingstone mítosza. A kortársak szemében Stanley minden volt, ami Livingstone nem.” (Driver, 1991: 147-149, 164-165)

A botrány azonban csak 1890 körül robbant ki körülötte, amikor az Emin pasaféle expedíció több részvevője is – például E. M. Barttelot naplója alapján a bátyja, vagy Theodor Westmark – a bennszülöttekkel és az expedíció tagjaival szembeni erőszakos magatartását tárta a világ elé.²⁶ A magyar földrajzi körök és az újságolvasó rétegek azonban felfokozott várakozással tekintettek az angol kiadással szinte egy időben magyarul is megjelenő újabb könyvére.²⁷ A közfigyelem Livingstone útjaihoz hasonlóan Stanley útjait is aggódóan követte, többször is halálhírét költötték,²⁸ de a hazatérte és az expedícióról beszámoló *A legsötétebb Afrikában* című könyve minden korábbi afrikai utazó által élvezett sajtófigyelmet felülmúlt. Köszönhető volt ez többek között annak is, hogy ez az expedíciója a Livingstone-hoz kapcsolódó első útjához nagyon hasonlóan alakult. A felkeresett személy most Mehmet Emin Pasa (Isaak Eduard Schnitzer) volt, a mai Szudán területén fekvő, az akkor egyiptomi fennhatóság alatt álló Equatoria tartomány kormányzója, akinek tartományát a Mahdi-felkelés elvágta a külvilágtól.²⁹ A konfliktusba beavatkozó briteket kísérő rendkívüli európai sajtófigyelem közepette az „Emin Bey fölszabadítására induló expedíció ügyében Angliában mozgalom indult meg. (...) Miután Gordon az angol politika határozatlanságának áldozatul esett, most az angolok lelkiismereti kötelességnek tartják, hogy megmentsek azon egyetlen európaikat, ki Afrika szívében a barbárság közepette őrzi a keresztyén kultúra zászlaját.”³⁰ A nyilvánosság mértékét jól mutatja, hogy a *Földrajzi Közlemények* rögtön négy tervet is közölt „Afrika utazók”-tól, hogy „mely úton mentsek ki kellemetlen helyzetéből Dr. Schnitzlert” (sic!). Stanley „ajánlkozik”, Thompson „ki Masszai országból a Kilimadsaro vidé-

kéről nem régiben tért vissza hajlandó”, készülődött egy expedíció a Kongó felől, és „Németországban is tervezgetnek”.³¹

A tudományos körök Stanley-vel kapcsolatos hangnemének változása az Equatoriából való hazaérkezése után nem sokkal a *Földrajzi Közleményekben* is nyomon követhető. 1890-ben Xantus János még „századunk legmerészebb és legtehetségesebb felfedező utazójának” nevezte,³² ifjabb Jankó János pedig tudományos, politikai és emberbaráti szempontból is fontosnak értékelte útját (Jankó, 1890: 113). A következő évben azonban már a brit földrajzi körökhöz hasonló elutasító hangok olvashatók ki a *Magyar Földrajzi Társaság* éves elnöki jelentéséből, miszerint „nem vitt ő magával semminemű tudományos előkészültséget útjaira, és úgy látszik nem támadt benne bámulatos vándorlásai közben legkisebb szeretet és rokonszenv sem, az alapos kutatás iránt.”³³ Ezért talán nem véletlen, hogy amikor Stanley végre Budapestre is ellátogatott 1897 Húsvétján, a Társaság elnökségi tagjai azonban „sajnos” – az ünnepek miatt – nem tudták fogadni az utazót.³⁴

Stanley és Emin pasa konfliktusa – hasonlóan Stanley és Livingstone összehasonlításához – is inkább Stanley ellen fordította a szélesebb közvéleményt. Stanley felfedezéseit élete vége felé már nyíltan megkérdőjelezték a szakmai körök.³⁵ Noha „úttörő” volta miatt érdemei egy részét nem vitatták, 1904-ben bekövetkezett halálakor még mindig tisztázatlanok voltak utolsó útjának körülményei.³⁶ ☀

Stanley és Emin

Ezer halálos nagy veszély hiába
Stanley bement Eminért Áfrikába.
Emint a szükség, hőség s éh kinozta,
S ezernyi bajból Stanley őt kihozta.

S mikor kihozta, nincs jobb gondja semmi,
Csak, mint lehetne Emint tönkre tenni.
És összevesznek. Furcsa, czéda látvány;
Imé egy éposz, melyben fő a zsákmány.

Stanley a bátor vén basát leszólja,
Ily megmentőktől máskor isten óvja.
De végre vén Emin is visszatámad:
„Mentsd meg te máskor az öregapádat!”

Forrás: Borsszem Jankó. 23. évf., 1162 (16). szám (1890. április 20.), p. 7.

Jegyzetek

- 1 Fodor Ferenc (1887–1962) geográfus 1951-ben készült kézirata Dövényi Zoltán szerkesztésében jelent meg 2006-ban, az MTA Földrajztudományi Intézetének kiadványaként.
- 2 A Carl Ritter (1779–1859) német földrajztudós nevéhez köthető iskola tagjai szerint a természet és a társadalom szoros kölcsönhatásban áll egymással, amelyben elsősorban a természeti körülmények határozzák meg egy társadalom, illetve kultúra kialakulásának és fejlődésének körülményeit.
- 3 „A magyar földrajzi társulat tagjai”. Földrajzi Közlemények. 1. évf. (1873), 67-73. pp.
- 4 „A Magyar Földrajzi Társaság tisztikarának és tagjainak névjegyzéke az 1893. év elején”. Földrajzi Közlemények. 21. évf. (1893), Melléklet.
- 5 „Tagjegyzék. A Magyarországi Néprajzi Társaság Szervezete”. Ethnographia. 12. évf. (1894), 216-222. pp.
- 6 „Közintézetek, egyletek”. Vasárnapi Ujság. 20. évf., 7. sz. (1873. február 16.), 85. p.
- 7 Lásd például Sámí Lajos 1873. december 30-án Alexandrine Tinne utazásairól („Közintézetek, egyletek”. Vasárnapi Ujság. 21. évf., 1. sz. (1874. január 4.), 11. p.), vagy 1876. május 25-én Cameron utazásáról tett beszámolóit („Közintézetek, egyletek”. Vasárnapi Ujság. 23. évf., 23. sz. (1876. június 4.), 364. p.).
- 8 Például Oskar Lenz előadása 1883. március 15-én („Közintézetek és egyletek”. Vasárnapi Ujság. 30. évf., 12. sz. (1883. március 25.), 193. p.).
- 9 Például Oscar Baumann 1893. december 14-én „a nagy számmal megjelent tagok előtt” tartott előadást. („A főtítkári jelentése 1893. februárhótól – 1894. áprilishó közepéig”. Földrajzi Közlemények. 22. évf. (1894), 209. p.).
- 10 „Közintézetek, egyletek”. Vasárnapi Ujság. 23. évf., 43. sz. (1876. október 22.), 684. p.
- 11 „Közintézetek, egyletek”. Vasárnapi Ujság. 24. évf., 17. sz. (1877. április 29.), 268. p.
- 12 „Közintézetek, egyletek”. Vasárnapi Ujság. 24. évf., 22. sz. (1877. június 3.), 348. p.
- 13 Czimmermann István (1849–1894) és Menyhárth László (1849–1897) jezsuita misszionáriusok a mai Mozambik területén teljesítettek szolgálatot. Czimmermann István 1885-ben érkezett Afrikába, ahol szolgálatát a boromai misszióban kezdte. 1889-ben visszatért Európába, hogy további misszionáriusokat toborozzon. Visszatértekor Menyhárth László is vele tartott 1890-ben. 1892-ben Zumbóban Czimmermann újabb missziót alapított. Mindketten itt haltak meg, Czimmermann 1894-ben, Menyhárth 1897-ben.
- 14 „Nemzetközi afrikai társulat”. Földrajzi Közlemények. 6. évf. (1878), 166. p.
- 15 „A magyar Afrika-bizottság”. Földrajzi Közlemények. 5. évf. (1877), 282. p.
- 16 „Afrikába sokan vágnak”. Vasárnapi Ujság. 26. évf., 4. sz. (1879. január 26.), 61. p.
- 17 „A magyar Afrika-bizottság”. Földrajzi Közlemények. 7. évf. (1879), 185-186. pp.
- 18 „Afrikába!” Vasárnapi Ujság. 26. évf., 7. sz. (1879. február 16.), 108-109. pp.
- 19 „Afrikába”. Vasárnapi Ujság. 26. évf., 8. sz. (1879. február 23.), 125. p.
- 20 „Közintézetek, egyletek”. Vasárnapi Ujság. 26. évf., 20. sz. (1879. május 18.), 324. p.
- 21 „Közintézetek és egyletek”. Vasárnapi Ujság. 24. évf., 5. sz. (1887. január 30.), 80. p. A Bizottság munkáját figyelemmel követő írások szerint többszöri adományt küldtek a nemzetközi társaság részére. /Lásd például „Közintézetek, egyletek”. Vasárnapi Ujság. 24. évf., 43. sz. (1877. október 28.), 683. p., és „Közintézetek, egyletek”. Vasárnapi Ujság. 26. évf., 20. sz. (1879. május 18.), 324. p./ Ezek nagyrészt az elnökségben helyet foglaló arisztokratáktól származtak. Az afrikai eseményeket figyelemmel kísérő lelkes átlagemberek viszont a néhány évvel később meginduló katolikus missziótevékenység támogatásával élhették ki tenni akarásukat és lehettek részesei annak az álomnak, amely Afrika európai civilizálásáról szólt.
- 22 „Magyar Néprajzi Társaság”. Vasárnapi Ujság. 36. évf., 2. sz. (1889. január 13.), 31-32. pp.
- 23 Lásd például az *Archiv für Anthropologie* egyik cikkének kivonatát 1872-ben. („A női mell a vad és művelt nemzeteknél”. Vasárnapi Ujság. 19. évf., 44. sz. (1872. november 3.), 546 p.).
- 24 „A Kongo-állam”. Vasárnapi Ujság. 32. évf., 3. sz. (1885. január 18.), 46. p.

- 25 „Expedíciók”. Földrajzi Közlemények. 9. évf. (1881), 341. p.
- 26 „Stanley utócsapatja az Aruvimi mellett”. Vasárnapi Ujság. 37. évf., 48. sz. (1890. november 30.), 782-783. pp.; „A Kongo-vidék emberevő lakosai. Westmark Tivadar úti élményei Közép-Afrikában”. Vasárnapi Ujság. 39. évf., 11. sz. (1892. március 13.), 184-186. p.
- 27 *A legsötétebb Afrikában* című műve Ráth Mór gondozásában jelent meg először füzetenként 1890. májusától.
- 28 „Stanley halála”. Vasárnapi Ujság. 34. évf., 30. sz. (1887. július 24.), 506. p.; „Stanley halálának híre nincs megerősítve”. Vasárnapi Ujság. 34. évf., 31. sz. (1887. július 31.), 522. p.; „Stanley”. Vasárnapi Ujság. 34. évf., 35. sz. (1887. augusztus 1.), 586. p.
- 29 Mehmet Emin Pasa (1840–1892), Isaak Eduard Schnitzerként született a sziléziai Opole városában. 1864-ben szerzett orvosi diplomát, de hivatását nem gyakorolhatta, ezért az Oszmán Birodalom területén igyekezett lehetőségeket keresni: először Montenegró területén, majd Kairóban, végül Kartúmban telepedett le, ahol Charles George Gordon, Equatoria (a mai Dél-Szudán) akkori egyiptomi kormányzója tisztiorvosi állást ajánlott neki. Gordon diplomáciai missziókkal is megbízta, 1878-ban pedig Gordon utódja lett Equatoria kormányzójaként. Equatoriát Muhammad Ahmad (a Mahdi) 1881-ben kezdődő felkelése vágta el a külvilágtól, Emin ekkor vonult az Albert-tó partján fekvő Wadelai-ba (Uganda). Stanley itt találta rá 1888 áprilisában.
- 30 „Rövid közlemények”. Földrajzi Közlemények. 15. évf. (1887): 66. p.
- 31 „Rövid közlemények”. Földrajzi Közlemények. 15. évf. (1887): 67. p.
- 32 „Elnöki megnyitó beszéd. Tartotta Xantus János alelnök az 1890. január 23-iki közgyűlésen”. Földrajzi Közlemények. 18. évf. (1890), 3. p.
- 33 „Az elnök jelentése az utolsó évi földrajzi mozgalmakról”. Földrajzi Közlemények. 19. évf. (1891), 36. p.
- 34 „Stanley Budapesten”. Vasárnapi Ujság. 44. évf., 17. sz. (1897. április 25.), 273. p.
- 35 Például a francia Charles Maurice Versepuy 1895–1896-os útja már cáfolja az Albert-tó körüli leírásait. „Rövid közlemények”. Földrajzi Közlemények. 26. évf. (1898): 44. p.)
- 36 „A földrajz halottai 1904-ben”. Földrajzi Közlemények. 32. évf. (1904), 487. p.

Felhasznált irodalom

- Driver, Felix (1991): „Henry Morton Stanley and His Critics: Geography, Exploration and Empire”. Past & Present. Vol. 133., No. 1., 134-166. pp.
- Diver, Felix (2001): Geography Militant. Cultures of Exploration and Empire. Oxford, Backwell.
- Fodor Ferenc (2006): A magyar földrajztudomány története. Az eredeti kézirat alapján sajtó alá rendezte Dövényi Zoltán. Budapest, Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutatóintézet.
- Kósa László (1989): A Magyar Néprajzi Társaság százéves története (1889–1989). /A Magyar Néprajzi Társaság Könyvtára 7./ Budapest, Magyar Néprajzi Társaság – Kossuth Lajos Tudományegyetem Néprajzi Tanszéke.

A szerzőről

MA történelem-néprajz
szak, Pécsi
Tudományegyetem
Bölcsészettudományi Kar

Doktorjelölt, ELTE
Történettudományi
Doktori Iskola
Új- és Jelenkori
Egyetemes Történeti
Doktori Program

About the Author

MA in History and
Ethnography at the
University of Pécs
Faculty of Humanities

PhD candidate of the
Eötvös Loránd
University Doctoral
School of History
Modern and
Contemporary World
History Doctoral
Programme

@
kicsindi.zdina@gmail.com

110

English Abstract

Scientific disciplines on the brink of specialization and popular culture.

How did the exploration and colonization of Africa in the second half of the 19th century influence the evolution of Hungarian geography and ethnography?

Scientific associations that still exist today were founded all across Europe since the middle of the 19th century. *Magyar Földrajzi Társulat* (Hungarian Geographical Society; now: Magyar Földrajzi Társaság) was created in 1872, *Magyarországi Néprajzi Társaság* (Hungarian Ethnographical Society; now: Magyar Néprajzi Társaság) in 1889; but they were different from today's similar organizations in their basic goals, tasks and their membership as well. These associations were "hybrids" of sorts: they possessed both a scientific side and a science-popularizing side that aimed for a large number of members for financial security. The Hungarian Geographical Society used the huge public interest surrounding the exploration of Africa better: inviting explorers returning from Africa, public readings and regular news based on foreign associations' publications served undoubtedly the above mentioned popularizing purpose. However the geographers of the early 20th century voiced harsh critiques against the sensationalism of the Hungarian Geographical Society. At the same time Hungarian geography as a science was not lagging behind that of Western Europe at the time of the explorations. 1870-1880 were the decades of Central African exploration, and the main focus of Western European geographical publications and events as well. The official journal of the Hungarian Ethnographical Society, *Ethnographia* containing much fewer Africa-centric publications is partly due to the Association having been created at the end of the explorations. However, while *Földrajzi Közlemények* (the official journal of the Hungarian Geographical Society) followed the political movements of Europe in Africa between 1890 and 1900, even though the time of explorations was over, *Ethnographia* distanced itself from these in favour for more professional content. *Földrajzi Közlemények* and Hungarian geography in general only followed suit after 1900.

BENYOVSZKY ÉS A RABSZOLGAKERESKEDELEM¹

RÁKÓCZI ISTVÁN

225 esztendeje, 1786. május 26-án, negyven(öt) évesen, tűzharcban éri a halál gróf Benyovszky Móricot Madagaszkár szigetén. De vajon hányszor hal meg egy kalandor? Vagyis, hány életet él? Erről, és egy új dokumentumról szól ennek kapcsán írásunk, ami ezzel inkább csak szakaszolja, egymás mellé rendezi az ismert életpálya legutolsó, alig ismert szakaszának az elemeit. A kérdés persze az, hogy a kalandorok koraként leírt XVIII. század második fele – Benyovszky Cagliostro, Casanova, Beaumarchais kortársa is –, teremti-e meg ezeket a hősokeket vagy a róluk szóló irodalom? „Regényes életet éltek”, „az életük kész regény”, mondjuk, pedig az irodalmi maszk, és esetünkben persze a „nagy mesélő” Jókai Mór mesteri keze, ami Benyovszky *Emlékiratai és Utazásai*-nak magyar kiadásával a történelemtudományig is elér, egyszerre alkot regényhőst figyelme tárgyából és teremti meg e hősnak nálunk is tartós kultuszát.² A história mindenesetre megkülönbözteti a dolgok történetét – amire emlékezünk – és ugyanazon dolgok megtörténtének hagyományát, tehát, amit utólag kezdünk vele. Az „élő” Benyovszkyt mindkét „emlékműve” rára-kódott öntőformáitól meg kellene fosztanunk persze ahhoz, hogy akárcsak a „halotti maszkja” hasonlítson azokhoz a vonásokhoz, ráncokhoz, amikbe e végső lenyomat merevíti. Természetesen e helyütt csak arra tehetek kísérletet, hogy élete legkevésbé ismert utolsó mozzanatait másfajta megvilágításba helyezzem, mint az eddig volt megszokott. Benyovszky halála ugyanis, – miként egész élete – számos kérdést vet fel.

Benyovszky: a „kreatív” menedzser

Lehet-e Madagaszkár függetlenségének előfutára, proto-mártírja, talán egyszerre, sőt ugyanakkor (sic!) rabszolgakereskedő is, aki kiárúsítja (moralistábban: elárulja vagy „csak” eladja?) egy észak-amerikai kereskedelmi társaság felé azokat, akiket, eddig úgy tudtuk, csakis védelmezett? Vagy lehet, hogy éppen innen, a most még csak születő USA-ból a világtengerek kereskedelmi szabadságának az eszményét importálja túl korán? De miféle szuverenitás hősi halottja lehet, már amennyiben az volt egyáltalán? Ha – mint az egyre inkább elfogadott – csak egy „self-made-rex” volt a távoli vörös szigeten, ahol alattvalói üdve nem célja, hanem pusztán csak eszköze az ő személyes és nem pedig malgas „népe” boldogulásának, hogyan értelmezzük ezt a furcsa „mártíriumot”? Mindezekkel a kérdésekkel nem vagyunk

egyedül, hiszen, éppen rendkívüli élete miatt, haláláról is számosan értekeztek – évfordulókon innen és megemlékezéseken túl. No, de lássuk a dokumentumokat.

A lisszaboni Tengerentúli Történelmi Levéltár (AHU, Moç., Documenos avulsos, caixa 48, doc. 2. 1784 Setembro, 5) szövege három teljes fólión keresztül, és egy negyedik oldalon is, pár sor erejéig, egy kereskedelmi társaság alapítólevele, amelyet Benyovszky az 'Intrepide' nevű hajó felszerelőivel hoz létre 1784. szeptember 5-én és nagyjából arról szól, hogy velük társulva kötelezettséget vállal a Madagaszkár szigetével való kereskedés folytatására. „Zollichoffer és Moskovicy” helyi kereskedők biztosítanak „soixante deux mille huitcent quatre vint livre de argent de France” (62880 francia livre) összeget, a tervezett expedíció céljára, ami nem más, mint a térségből, de alkalmasint a Madagaszkári csatorna (ma Mozambiki-csatorna) mindkét oldaláról „negres de bonne constitution, sains et exemptes de toute maladie” (jó testfelépítésű, egészséges, minden betegségtől mentes négerék) leszállítása, amelyet részben a „cape de Bonne Esperance” (Jóreménység foka), illetve onnan „Sto Dominique” (azaz Dominika) szigetére kívánnak majd átszállítani. A felek részletesen kikötik a költségek elszámolásának, a haszon megosztásának a módját. A szerződés második cikkelye rögzíti, hogy valójában és ténylegesen folyamatos rabszolgaszállítmányok biztosítását vállalja mindezzel a „Benyovszky gróf és Társai”. A hajó viszontbiztosításáról ugyanakkor Londonban gondoskodnak 3500 font erejéig, amelyet a hajóért le is tesznek, és aminek az ellentétele (t.i. fedezete) a Benyovszky gróf által nekik felajánlott föld, amit a helyi uralkodótól nyernek, a „Monongozo” (?) nevű folyó mentén. A társulási szerződés Baltimore-ban készült, és három példányban írták alá két tanú előtt. A szerződés átíratát Manoel Galvão da Silva készítette, aki a *Copie du Contract avec le Comte de Beniovsky & Cia* címet adta neki. Az, hogy éppen Lisszabonban került elő, nem tartható különleges véletlennek, mert egyrészt Mozambikban – ahogyan Mozambikból az Indikum felé – maguk a portugálok is intenzív rabszolgakereskedést folytattak, miképpen Indiából, ahonnan a partmenti kelet-afrikai területeket is igazgatták, ugyancsak zajlott az áruk és javak cseréje mellett az ellenkező előjelű bevándorlás.

Benyovszky, a negrofil?

Sietek leszögezni azt, hogy mindenki és a legkisebb skrupulus nélkül folytatott a korban és az adott területen rabszolgakereskedést, és az élő emberekkel való cse-reügyletek egyrészt dologiasították is saját „tárgyukat”, másrészt több évszázados hagyományokba ágyazódtak.³ Mindazonáltal új tény az, hogy az a Benyovszky, – aki Jókaitól Krizsán Lászlóig⁴, tehát mintegy évszázadnyi szakirodalom szerint éppen az afrikaiak rabszolgává tétele ellen lépve fel tünteti ki magát – maga sem vetette meg a négerkereskedelmet, mi több, azt a gyakorlatba is átültetni készült, a saját és kereskedelmi partnerei hasznára, éppen a halála előtt. Egyébként, ha már itt tartunk, megjegyzem, hogy az abolicionizmusnak – ami előbb a négerkereskedelemnek, utóbb a rabszolgatartásnak is, mint jogi intézménynek a megszüntetésére tett kísérlet volt –, a politikai diskurzus szintjére emelkedése előtt meglehetősen vegyes és egyenetlen a közbeszédben a kérdés etikai megközelítése. Voltak, akik „humanizálták” a

rabszolgákat, s ezzel nem léptek túl Seneca intelmein („Rabszolgák? De emberek is. Rabszolgák? De lakótársaink is. Rabszolgák? De alsórendű barátaink is”) – csak hol a gazdaságosság, hol a filantropia, vagy a vallási ok jelentette ehhez a kiindulópontot.⁵ Már csak azért is, hogy a Benyovszky köreihez mégiscsak legközelebbi francia közegnél maradjunk, megjegyezzük: voltak olyanok, akik az abolicionistákat csak mint negrophileket = ‘négerbarátokat’ emlegették, sőt akik az európai bér munkások bizonytalan kiszolgáltatottságát is úgy kívánták orvosolni, hogy azt javasolták, hogy inkább a munkásság Európában is váljon igazi rabszolgává, és így, néha jólelkű, vagy paternalista uraik keze alatt kiszámítható jövőt kapnak legalább cserébe.⁶

Ebben a kontextusban lehet érdekes éppen az is, hogy, miként találóan utalt rá Lugosi Győző is az emlékülési előadásában⁷, a „közszolgálati projektjeivel” kudarcot vallott Benyovszky, most immár „a civil szférában” tehát mint „magánzó-gyarmatosító” végül is hogyan is viszonyult a rabszolgakereskedelemben, gyakorlati és elvi szinten egyaránt. Elképzelhető persze az is, hogy a kiváló kommunikátor igyekezett kinek-kinek a szája íze szerint fogalmazni, de a tények és saját állításai ezúttal sem állnak egymással teljes harmóniában. A spanyol Villa atyának, egy már régebben a madagaszkári Foulpointe-ban tevékenykedő misszionáriusnak ezeket írja latin nyelvű levelében 1785. október 28-án: „bizonyára tisztelendőséged örömmel fogja venni, hogy elhatároztam, nem tűröm tovább a rabszolgakereskedést, mely mindig is az emberiség és ennek folyamodványaként az isteni törvény ellen való”.⁸ Egy másik levéltári dokumentum, amely az akkor rendelkezésre álló adatok alapján 1810. december 10-én a gyarmatügyi minisztérium levéltárában készült el, hasonlóan foglal állást. „Ezúttal az Île de France-belieknek azt írta, hogy a német császár oltalma alatt van, és többé nem tűri meg a rabszolgakereskedelmet.[...] Ennek ellenére rövidesen ugyanezen kereskedelem jövedelmének fő ágává vált, és lelkiismerete,



▲ Benyovszky Móric. Forrás: <http://folyoiratok.ofi.hu>

csodamódon belenyugodott” – füzi hozzá, csipkelődve mintegy Benyovszkyval.⁹ Mielőtt a fenti mondat értelmezése tárgyunktól egy szélesebb szempont felé és egy hosszabb kitérőhöz vezetne, szögezzük le: úgy az előkerült új dokumentum, mint azok az eddig is már rendelkezésekre álló forrás-nyomok (pl. az *Emlékiratok...* vagy a *Jegyzetek...* rabszolgaforgalomra vonatkozó megjegyzései) kizárják, egészében véve is, hogy – Jókai szavait idézzük – „Benyovszky egyike a legkövetkezetesebb politikai hősöknek”.¹⁰ Nem igaz, hogy a „szigetlakó vad népeket segít elnyomóikat leverni” – valószínűleg annak is sokkal prózaibb okai lehettek, hogy két francia négerkereskedőt, akiknek tartalékait elkönfiskálja, igyekszik „hősi halála” előtt saját „felségterületéről” kiszorítani. Ha még az „önkép-gyártás” (a Benyovszky-szakirodalomban az ún. „autolegenda”)¹¹ elemeitől is megfosztottuk „Aladár királyt”, ahogyan pár levelét a valóságtól mindenképpen elrugaszkodva most szignálja, az is felmerülhet, hogy komolyan gondolta azt, amit ekkor a Mauritius-szigeteki francia hatóságoknak írt: „*Mon droit sur les indigènes est naturel*”.¹² Igaz, ez esetben nem a természeti jogot t.i. a *ius naturalis*-t érthette ez alatt, hanem, hogy *természetesen* őt és csakis őt illeti csak meg a bennszülöttek feletti rendelkezés joga – teljes egészében és korlátlanul.

Kutatási kérdőjelek és közvetett következtetések

Az önmagában is oly sok kételyt ébresztő utolsó madagaszkári út előkészületei és lefolyása ugyancsak bővelkedik a megválaszolatlan kérdésekben. Ezek közül kettő kapcsolatban állhat azonban az általam felvetett újabb szemponttal, ami a rabszolgakereskedelem szemszögéből vizsgálja Benyovszky működését. Amikor a frissen független angol gyarmatokról még egyszer hazatér Európába, hosszasan időzik Haitin, ahol öccse francia katonai szolgálatban áll. Mivel a kereskedelmi szerződés éppen ezt a helyet jelöli meg a négerkivitel végpontjaként, és a gróf mintegy fél évet tölt el itt, nem légből kapott feltételeznünk, hogy Benyovszkynak módjában állt megismerni nem csak az afrikai kiviteli pontokat, hanem az amerikai behozatalét is, illetve az egész rabszolgakereskedelem rendszerét. Az út másik obskúrus mozzanata a brazil partok mentén veszteglő hajó, amelynek a hajóbérlet lejártá miatt feszült kapitánya később cserben is hagyja Benyovszkyt, és a Commore-szigetek felé távozik. Ugyan figyelmünket Benyovszky, a „világpolgár kisnemes”¹³ (copyright by Lugosi Győző) tragikus sorsa, és halálának „romantikus” körülményei kötik le, érdemes volna, ha nem hagynánk e pontba merevítve a képet, amint a népszerű tv-feldolgozások teszik. A „film” ui. folytatódik, és fontos egy másik, „realista” pillantást vetnünk egyrészt az Intrepid további útjára és sorsára – amivel a kutatások, így a sajátjaim is ezidáig adóskak –, illetve annak következményeire, amivel kapcsolatban több információ áll rendelkezésünkre. Gandrier-re támaszkodva Robert Cabanes megjegyzi *Guerre lignanère et guerre de traite*[...] c. tanulmányában¹⁴, hogy a két európai mellett több malgas is csónakba száll az Intrepid-et „üldözőndő”, és azért, hogy a Commore-szigetek szultánjától kieszközöljék a hajó feltértoztatását. A Benyovszkyt támogató Keleti-fok menti helyiek, akik tanúi voltak az incidensnek hamar tanulnak, és már 1786 szeptemberében rabszolgaszerző expedíciót szerveznek

Anjouan-ra: kiderül ui., hogy van alternatívája a madagaszkári belső klánsági háborúkban beszerzett „hadi” rabszolgaszerzésnek, ami egyrészt csökkentheti e háborúk intenzitását, másrészt újabb régió-közi beszerzőpiacot von be a lukratív élőemberkereskedelembé. Filliot ugyancsak Cabanes tanulmányában olvasható számsorai¹⁵ arról árulkodnak ugyanakkor, hogy 1788-ra a korábbi százas nagyságrendről több tízezerre emelkedik a Mascareignes-szigetekre hurcolt rabszolgák száma (Réunion: 37.000, Maurice: 35.315), aminek 45%-a volt malgas, és szinte teljes egészében a sziget észak-keleti partjairól származott.

Benyovszky gróf utolsó madagaszkári utazása (1785–86) természetesen nem okolható a fenti számsorokért, de kétségtelenül a rabszolgakereskedelem újabb köreitől nem vonatkoztatható el. Sőt, a Lisszabonban most előkerült dokumentum¹⁶ azt bizonyítani legalább is elegendő, hogy a legszorosabb összefüggésben is állt vele. Hogyan értékeljük tehát? Ne pálcát törve felette, nem a saját korunk morális felfogását kérve számon rajta, hanem, mint azt a történeti hűség is megkívánja, úgy, hogy saját kora és más dokumentumok kontextusába helyezzük el – mint most mi tettük – újabb forrásunkat. Benyovszky utolsó útja, ami de facto kapcsolatban áll a rabszolgakereskedelemmel, értelmezhető úgy is, mint a nem sokkal későbbi észak-amerikai „kalóz-telepek”, és illegális csatornák kialakításának az előfutára¹⁷, de akár úgy is, mint egy kudarcba fulladt kereskedelmi/katonai vállalkozás, amelynek eredményeképpen – akaratán kívül és/vagy felelőségén túl – a rabszolgakereskedelem egy új iránnyal bővült. Sietek leszögezni ugyanakkor, hogy nem a kordivatnak engedve festettem le a bevettnél gyászosabb színekkel Benyovszky Móric gróf működésének háttérét és indítékait, hanem éppen azért, hogy eredeti, rendkívül sokrét(eg) ű személyiségének jegyeit tovább árnyaljam általa. Célom nem egy szobor ledöntése volt – *sapienti sat!* –, csak az, hogy emlékének műve kevésbé „elvon” legyen. Azért, hogy – engedtessek meg a paradoxon – emberi és ezzel együtt időtállóbb képe nézzen vissza ránk az ideák szobra és a képzelet foglya Benyovszky helyett. ☀

Jegyzetek

- 1 Jelen tanulmány egy projekt része. „A projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával valósul meg (a támogatás száma TÁMOP 4.2.1/B-09/1/KMR-2010-0003).” Egy első verziója elhangzott a Benyovszky Móric tudományos ülésen 2011. szeptember 30-án.
- 2 Némileg kiterjesztően fogalmaz BALÁZS Dénes: „Benyovszkyt az utókor tette nemcsak kalandos regényhőssé, hanem földrajzi utazóvá is.” („Teleki Pál bíráló megjegyzései Benyovszky Móric Japán környéki utazásaihoz”, In: Balázs Dénes (szerk.): *Földrajzi Múzeumi tanulmányok* 3, Érd, 1987, (65–69) p. 69.)
- 3 Lásd: RÁKÓCZI István: „Fogoly vagy rabszolga? – az „escravo” kifejezés nyelvi–etimológiai földrajza”, AHU MATT, 2015, pp. 1–10. old., No. 000.001.080, <http://afrikatudastar.hu>
- 4 Idem, *ibidem*, p.7.
- 5 Vö: Joaquim NABUCO: O Abolicionismo, Centro Edelstein de Ciencias Humanas, Rio de Janeiro, 2011, <https://static.scielo.org/scielobooks/cs454/pdf/nabuco-9788579820700.pdf> utolsó letöltés: 2017.11.26.)
- 6 Magyarul lásd az újabb szakirodalom áttekintését John Craig Hammondhoz kapcsolódóan LÉVAI Csaba: „A rabszolgatartó rendszer kiterjedése az észak-amerikai kontinens belső terü-

- leteire 1770 és 1820 között”, *Klió*, 21. évf. 4. szám, 2012, <http://www.e3.hu/~klio/klio124/klio068.pdf> (utolsó letöltés: 2017.11.26.)
- 7 A Benyovszky életmű fehér foltjairól, 2011. szeptember 30.
 - 8 British Library, Ms.18134 f.191-ab, Vö: Bernard LE CALLAC’H:”Benyovszky néhány kéziratának olvasata” In: *Magyar Földrajzi Közlemények* 3. (szerk. Dr. Balázs Dénes), Érd, 1987, 75. p.
 - 9 LUGOSI Győző: „Benyovszky – Madagaszkár (könyvkritika)” In: BUKSZ (Budapesti Könyvszemle), 2004, 4. szám, 307-316. pp., A minden vonatkozásában példamutató filológiai-tudománytörténeti munka neten http://afrikatudastar.hu/en/database/item/download/1248_d3065795c95ba409c5d968ef5c096503 is elérhető. (Utolsó letöltés, 2017.11.26.)
 - 10 Ugyanezt emeli a Nemzeti Könyvtár sorozatban megjelent JÓKAI Mór: Benyovszky Móric életrajza c. művéhez írt előszavában Szigethy Gábor is, kiemelve annak „végzethős” jellemét. E legújabb kiadás: Magyar Közlöny Lap és Könyvkiadó Vállalat, Budapest, 2012. 552. p.
 - 11 Lásd már a tanulmány címében is: LUGOSI Győző: „Benyovszky Móric Madagaszkáron – „autolegenda” és valóság” In: Századok, 1984/2. szám, Budapest, 361-390. pp.
 - 12 Lásd a 8. jegyzetet
 - 13 Lásd LUGOSI, 390. p.
 - 14 Robert CABANES: „Guerre lignanère et guerre de Traite sur le côte nord-est du madagascar aux XVIIeet XVIIIe siècles” In: Jean BAZIN - Emmanuel TERRAY (eds): *Guerres de lignages et guerres d’États en Afrique*, Coll. „Ordres sociaux”, Éditions des Archives Contemporaines, Paris, 1982, 540, 145-186. pp
 - 15 Jean-Michel FILLIOT: „La Traite des esclaves vers les Mascareignes au XVIIIe siècle”, In: *Revue française d’histoire d’outre-mer*, tome 62, n°226-227, 1er et 2e trimestres 1975. La traite des Noirs par l’Atlantique : nouvelles approches. pp. 355-356. elektronikus verzió: www.persee.fr/doc/outre_0300-9513_1975_num_62_226_1841_t1_0355_0000_2
 - 16 AHU, Moç., Documenos avulsos, caixa 48, doc. 2. 1784 Setembro, A szerződést és francia szövegének fordítását Lugosi Győzővel egy másik tanulmányhoz kapcsolódva kívánjuk megjelentetni.
 - 17 Az „elhallgatott történelem” tézisét viszi tovább és rendszerezi legújabbban: Richard B. ALLEN: Ending the history of silence: reconstructing European Slave trading in the Indian Ocean, *Tempo* vol.23, Niterói may-august.2017. http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1413-77042017000200294&script=sci_arttext (utolsó letöltés 2017. 11.26.)

A szerzőről

Ph.D., egyetemi docens

ELTE BTK Romanisztikai Intézet

About the Author

Ph.D., Associate Professor

ELTE Faculty of Humanities,
Institute of Romance Studies



irakoczi@gmail.com

A SZABAD FRANCIA LÉGIERŐ TEVÉKENYSÉGE AFRIKÁBAN

BENE KRISZTIÁN

Miközben a második világháború vitathatatlanul a (had)történelem legjobban kutattott fejezetei közé tartozik, egyes részletei mindmáig nem kerültek a tudományos és olvasói érdeklődés homlokterébe. Ez utóbbiak közé tartozik a Szabad Francia Légierő tevékenysége a konfliktus során, amelyről a mai napig nem született érdemi összefoglalás, ebből kifolyólag az afrikai hadszíntéren nyújtott teljesítménye is kevésbé vált ismertté.

Jelen tanulmány azt a célt tűzte ki maga elé, hogy a rendelkezésre álló területi keretek szabta korlátokon belül bemutassa a Charles de Gaulle tábornok irányítása alatt álló légierő megszületését, majd a különböző afrikai hadszíntereken történő bevetését 1940 és 1943 között. Reményeink szerint ez a hadtörténeti hiánypótlás hozzájárul mind a szabad franciák háborús erőfeszítéseinek, mind pedig az afrikai kontinensen zajló világháborús összecsapások egyes részleteinek jobb megismeréséhez.

Nehéz kezdetek

Az 1940 májusában-júniusában elszenvedett gyors és teljesen váratlan vereség megsemmisítő hatással volt a francia fegyveres erőkre. A szárazföldi erők egy része felmorzsolódott a harcok folyamán, közel kétfélmillióan pedig fogságba kerültek. Ezzel párhuzamosan a légierő is kivette részét a harcokból, melyek során a rendelkezésre álló források alapján a légvédelmi fegyverekkel együtt hozzávetőlegesen 8-900 német gépet semmisített meg, miközben hasonló számú gépet veszített el, ami a bevethető eszközállományának körülbelül felét tette ki. Harci értéke tehát még számottevő volt a harcok befejezésekor, azonban egyértelmű utasítások híján a repülőszemélyzet és a gépállomány sorsa meglehetősen változatosan alakult. Sokan feletteseik parancsait követve állomáshelyükön várták be a német csapatokat, mások a harc folytatásában bízva az észak-afrikai francia területekre repültek, de akadtak olyanok is, akik a közelebbi Angliát választották, ahová légi vagy tengeri úton jutottak el.¹

Utóbbiak nem egységes felsőbb utasításra cselekedtek, legtöbbször esetében csupán a harc folytatásának vágya motiválta az ország elhagyását, egyesek pedig a június 18-i felhívás hatására választották a gyakran veszélyes utat a Brit Birodalom különböző területei felé a Brit-szigetektől kezdve Gibraltáron és Máltán át

Szingapúrig. Az esetek többségében a francia légierő tagjai egyénileg vagy kisebb csoportokban kíséreltek meg eljutni brit területre, melynek eszköze számos esetben természetesen az általuk használt repülőgép volt. Ugyanakkor sokan – megfelelő gép hiányában – a tengeri utat választották, amikor hazai és külföldi felségjelzésű civil és katonai járművekre felkérdezkedve próbálták céljukat elérni.² A legnagyobb csoportos átkelésre június 17-én – tehát még De Gaulle beszéde előtt – került sor, amikor a 23-as számú repülőiskola 108 pilótanövendéke egy halászhajó fedélzetén áthajózott Nagy-Britanniába a La Manche csatornán keresztül.³ Az első ilyen akcióra 1940. június közepén, az utolsóra 1941 áprilisában került sor, amelyek során valamivel több mint 500 repülős (pilóta, műszaki és repülőszemélyzet) csatlakozott a szövetséges haderőhöz, amely lehetővé tette 1940. július 1-én a Szabad Francia Légierő létrehozását. A rendelkezésre álló személyzet önállóan bevethető alakulatokba szervezését jelentős mértékben akadályozta a műszaki állomány alacsony aránya a jelentkezők között,⁴ valamint a magasabb beosztású tisztek és a nem pilótaként szolgáló repülőszemélyzet (navigátorok, rádiósok, lövészek stb.) gyakorlatilag teljes hiánya.⁵ Utóbbi tény magyarázza azt is, hogy bár átmeneti jelleggel, de a szabad francia repülő erőket Émile Muselier admirális irányítása alá rendelték, mivel nem állt rendelkezésre más szabad francia főtiszt, aki ezt a posztot betölthette volna.⁶

Ez a meglehetősen zűrzavaros helyzet is hozzájárult ahhoz, hogy a harcokban részt venni kívánó pilóták egy része 1940 nyarán nem a Szabad Francia Légierő soraiba jelentkezett, hanem közvetlenül a Brit Királyi Légierőt (RAF) választotta, amely lehetővé tette számukra, hogy rövid átképzés után brit alakulatok kötelékébe beosztva már a Nagy-Britanniát támadó német gépek ellen küzdjenek. Az ő számuk 140 főre tehető és nyolc különböző brit repülőszázad állományába szétosztva kerültek bevetésre a későbbiekben.⁷ Ugyanakkor a kiképzett pilóták alacsony száma (14 fő)⁸ miatt csupán 12 fő vett részt már az angliai csata során harci bevetéseken, a többieket típusátképzésre irányították a brit hatóságok, illetve földi szolgálatot teljesítettek.⁹

A szabad francia vezetés mindent megtett annak érdekében, hogy ezt a szerény részvételt a lehető leghamarabb magasabb szintre emelje, ugyanakkor pedig a brit területek védelmében már harci tapasztalatot szerző és az átképzésen átesett pilótákat pedig saját alakulatok kötelékébe vonja össze. Előbbiek száma csupán 11 fő volt, utóbbiaké viszont 170, így hosszú időre volt szükség ahhoz, hogy a megfelelő számú és minőségű személyzet rendelkezésre álljon az új egység felállításához. Ezzel egyidőben hosszas egyeztető tárgyalásokat folytattak a RAF parancsnokságával, amely azzal a feltétellel adta áldását a tervre, hogy az új alakulat brit irányítás alatt kerül majd bevetésre, amit szabad francia részről is elfogadtak.¹⁰ Ugyanakkor a RAF kötelékében harcoló francia pilóták számára nem volt kötelező átlépni a kialakítandó szabad francia egységek valamelyikében, így voltak köztük olyanok, akik a háború végéig brit egységekben harcoltak.¹¹ A 340. repülőcsoportot hivatalosan végül csupán 1941. november 7-én Turnhouse-ban hozták létre, mint a brit 13. repülőosztag egyik alegységét és az ekkoriban igen modernnek számító Spitfire I és IIa vadászgépekkel¹² szerelték fel. A század megbízott parancsnoka (Keith Temple Lofts hadnagy)

és a technikai személyzet is angol volt, de azzal a kitételrel, hogy amint megfelelően kiképzett és tapasztalt állományt sikerül kinevelni, franciák fogják felváltani őket.¹³ Miután november 29-én bevethetőnek nyilvánították, az egységet áthelyezték Dél-Angliába, ahol a következő hónapok során légtérvédelmi feladatokat látott el, majd 1942 márciusától – immár francia parancsnok vezetésével és 18 darab Spitfire Vb géppel teljes létszámra feltöltve¹⁴ – részt vett a RAF Nyugat-Európa (és elsősorban a megszállt Franciaország) fölé vezetett nagyszabású akcióiban, melyek elsődleges célja a német vadászgép-állomány felőrlése volt.¹⁵

Az első afrikai bevetések

Ezzel párhuzamosan De Gaulle kiemelt fontosságúnak tartotta olyan légi egységek létrehozását, melyek nincsenek alárendelve a brit katonai vezetésnek, így a szabad francia célok érdekében szabadon be lehet vetni őket. Noha a rendelkezésre álló személyi és anyagi eszközök meglehetősen szerények voltak – különös tekintettel arra, hogy Nagy-Britannia saját védelmének biztosítása érdekében mozgósított minden elérhető erőforrást –, mégis sikerült 1940. augusztus 1-én felállítani az úgynevezett 1. (légi) harccsoportot Lionel de Marmier őrnagy parancsnoksága alatt. A meglehetősen furcsa összetételű alakulat négy félszázadból állt, melyek között egy vadász- (két géppel), egy bombázó- (hat géppel) és két felderítőegység (12 géppel) volt összesen 160 fős személyzettel.¹⁶ A félhivatalosan *Jam* névre hallgató alakulat gépeit a Dakar elfoglalását célzó hadművelet támogatására szánták, ezért augusztus végén a gépeket szétszerelve hajóra rakodták és útnak indították Nyugat-Afrika felé.¹⁷ A sikertelen akció után az egységet novemberben Gabon elfoglalása során a szárazföldi támadóoszlopok támogatására vetették be,¹⁸ mielőtt december 10-én feloszlatták.¹⁹



▲ A 340. (később Île-de-France) repülőcsoport²⁰

Szintén augusztus folyamán állították fel Angliában Jean Astier de Villatte százados vezetésével a *Topic* elnevezésű félszázadot, melyben 8 rossz állapotban lévő, erősen elhasználódott Bristol Blenheim bombázó²¹ és 44 főnyi személyzet teljesített szolgálatot. Az egységet októberben átirányították Csádba, ahol a frissen csatlakozott szabad francia területek védelmét kellett elősegíteniük az esetleges olasz vagy Vichy-francia támadások ellen. Ennek a feladatnak a keretében a *Topic* és a *Jam* bombázógépeit összevonták egy új egység keretében, így december 24-től ezek alkották az 1. bombázócsoportot, mely összesen 14 bevethető repülővel rendelkezett.²² Az alakulat aktívan támogatta Leclerc ezredesnek a Kufra oázis ellen indított támadó hadműveletét, mivel felderítő és bombázó repüléseket is végrehajtottak a szárazföldi akció megindítása előtt. Míg a felderítés során készített felvételek nagyon hasznosnak bizonyultak, a bombázótámadások gyakorlatilag teljesen eredménytelenek voltak, ráadásul saját veszteségekkel is jártak, mivel két gépnek is kényszerleszállást kellett végrehajtania technikai problémák, illetve üzemanyaghiány miatt, négy másik pedig hosszabb időre használhatatlanná vált az elszenvedett sérülések miatt,²³ miközben a személyi állományból 5 fő meghalt vagy eltűnt, 3 megsebesült, 3 pedig fogságba esett.²⁴ Leclerc ezredes megállapítása szerint ennek a sikertelenségnek az okait a különösen nehéz terepadottságokban (és elsősorban a minden gépet megviselő homokban), a célnak kevésbé megfelelő repülőkhöz és a gyengén kiképzett repülőszemélyzetben kellett keresni.²⁵ Mindemellett a sikeres hadműveletben játszott fontos szerepéért az alakulatot hadseregparancsban tüntették ki, ami komoly elismerést jelentett.²⁶

A hiányosságok ellenére is nagy szükség volt az afrikai hadszíntéren minden bevethető harci repülőre, ezért az egységet a délkelet-líbiai Kufra elfoglalása után 1941 márciusában átirányították Kelet-Afrikába, hogy légi támogatást nyújtson az Etiópiában küzdő szövetséges csapatoknak. A gépek műszaki állapotát jól jellemzi az a tény, hogy az áttelepülésre kijelölt hat repülőből végül csak hármat találtak repülésre alkalmasnak, de az is jelentős időt vett igénybe, hogy ezeket felkészítsék a hosszú repülőútra. A három gépet a Kartúmban állomásozó 203. brit repülőcsoporthoz csatolták, amelynek kötelékében március 24-től vettek részt harci bevetéseken.²⁷ Az alakulat harcértékét növelendő a brit parancsnokság április elején hat repülőgépet irányított át a szabad franciákhoz, ami lehetővé tette, hogy az addig Csádban állomásozó személyi állomány is csatlakozzon a kelet-afrikai régióban harcoló különítményhez és részt vegyen a bevetéseken.²⁸ Az augusztus közepéig tartó időszakban a folyamatosan műszaki problémákkal küszködő egység 180 bevetést hajtott végre, melyek során 40 tonna bombát és 25.000 töltényt használtak fel, miközben egy ellenséges repülőgépet is megsemmisítettek. A teljesítményt a szabad francia vezetés újabb kitüntetéssel jutalmazta. Bár a hadműveletek során egyetlen gépet sem veszítettek, kettő megsemmisült gyakorlórepülések során, számos másik pedig műszaki okokból vált használhatatlanná, így összesen csupán három működőképes repülőjük maradt. De Gaulle utasítása értelmében augusztus 13-án a bombázócsoportot Damaszkuszba helyezték át,²⁹ ahol a harcedzett személyi állomány és a rendelkezésre álló gépek felhasználásával szeptember 2-án létrehoz-

ták a két félszázadból álló *Lotaringia* bombázócsoporthoz,³⁰ amely felállítását követően hozzávetőlegesen 20 Blenheim bombázóval rendelkezett,³¹ amelyek nagy részét a brit hatóságok bocsátották a rendelkezésükre.³²

A francia kormány jelentős számban rendelt amerikai gyártású harci repülőket, köztük Glenn Martin 167 bombázókat,³³ melyek egy részét a fegyverszünet megkötése miatt nem szállították le számára. Ezeket az amerikai fél Nagy-Britannia számára adta át, amely szabad francia kérésre beleegyezett, hogy nyolc repülővel az 1941 márciusában Brazzaville-ben felállított 2. szabad francia bombázócsoporthoz szereljék fel.³⁴ Az alakulatot májusban Egyiptomba helyezték át, ahol a 24. dél-afrikai, majd a 223. brit bombázószázad kötelékében teljesített szolgálatot. A legénység tapasztalatlansága miatt az egység eleinte kiképzési és felderítő feladatokat hajtott végre,³⁵ majd a nyár folyamán néhány harci bevetésre is beosztották Szíria és Kréta felett, melyek során egy gépet elvesztettek.³⁶ Szeptember elején az állományt a frissen létrehozott *Lotaringia* bombázócsoporthoz vezényelték, ahol annak egyik félszázadát alkotta *Nancy* elnevezéssel (a másik félszázad a *Metz* nevet kapta).³⁷

A francia-német fegyverszünet megkötése után bizonytalanság uralkodott a francia gyarmati területeken állomásozó katonai erők körében, mivel az a szóbeszéd kelt lábra, mely szerint a fegyverszüneti feltételek rájuk nem vonatkoznak, ezért a gyarmati csapatok tovább folytatják a harcot. Ez a személyi állomány egy jelentős részének helyeslésével találkozott, így annál nagyobb volt a csalódás, amikor június végére egyértelműen kiderült, hogy számukra a harc véget ért. Minden bizonnyal ez a csalódottság és a harc folytatása iránti elkötelezettség motiválta azokat a pilótákat (és esetenként műszaki állományban dolgozókat), akik úgy döntöttek, hogy gépeikkel vagy anélkül, de mindenképpen csatlakoznak az Észak-Afrikában és a Közel-Keleten állomásozó brit erökhöz. Ennek eredményeként több tucat francia



▲ *Glenn Martin 167 bombázógép repülő- és műszaki személyzetével Kelet-Afrikában*³⁸

katona és közel egy tucatnyi repülőgép jelentkezett szolgálatra a helyi brit parancsnokságokon, amit azok – tekintettel a rendelkezésükre álló erők szűkösségére – örömmel fogadtak. Ezt az egyéni kezdeményezéseken alapuló együttműködést július 8-án tették hivatalossá, amikor a fenti erőkből három egységet állítottak fel: az 1., 2. és 3. szabad francia repülőrajt (*Free French Flight*).³⁹ Az 1. (bombázó)raj két Glenn Martin 167 bombázógéppel és 11 fős repülő és karbantartó személyzettel rendelkezett,⁴⁰ a 2. (vadász)rajnak két Morane-Saulnier MS 406 vadászgépe⁴¹ és két Potez 63/11 felderítőgépe⁴² volt 17 fős állománnyal,⁴³ míg a 3. (szállító- és összekötő) raj kötelékébe egy Caudron Simoun,⁴⁴ egy Potez 25, egy Potez 29⁴⁵ és egy Bloch 81 szállítógép⁴⁶ tartozott ötfős személyzettel.⁴⁷

A Ritoux-Lachaud százados vezetése alatt álló 1. rajt július 13-án Ádenbe irányították át, ahol a RAF 8. bombázószázadához csatlakozva az etiópiai hadszíntéren harcoló csapatokat kellett támogatniuk az olasz erők ellen. A mindössze két géppel rendelkező raj többtucat bombázó és felderítő bevetést teljesített 1940 második felében, amelyek során augusztus 16-án egy olasz bombázógépet is lelőttek, mely nagy valószínűséggel a Szabad Francia Légierő első légyigőzelve volt a háború folyamán. Az alakulat mindkét gépe odaveszett a harcok során, a 82-es számút szeptember 8-án, a 102-es jelzésűt pedig december 16-án lőtték le olasz vadászgépek.⁴⁸ A repülőgépek legénységéből két fő élte túl az akciókat, akik olasz hadifogságba kerültek, ahonnan 1941 áprilisában szabadultak ki.⁴⁹



▲ Készültségben lévő francia pilóták egy Morane 406 vadászgép előtt Haifában 1940 októberében⁵⁰

A 2. raj gépeit a brit parancsnokság Egyiptom, majd augusztus végétől Palesztina légtérének védelmében használta fel. Mivel a német erők ekkor még nem voltak jelen, az olasz gépek berepülései pedig nem jelentettek különösebb fenyegetést, ezért a szolgálat során elsősorban a gépek karbantartása jelentett kihívást, nem pedig az ellenséges repülők támadásai. 1940 végére pótalkatrészek hiányában a raj gépei alkalmatlanná váltak a repülésre,⁵¹ ezért döntés született arról, hogy január folyamán Hurricane I repülőekkel szerelik fel, majd a megfelelő átképzés után márciustól a brit 74. repülőszázad kötelékében harcol tovább Egyiptom védelmében.⁵² Az egység tagjai 1941 tavaszán 15 légi győzelmet értek el, de májusban az egység parancsnokát, Jacquier századost lelőtték Kréta fölött és hadifogságba esett,⁵³ majd három másik pilóta is veszteséglistára került.⁵⁴ Mivel 1940. december 1-én a korábban a *Topic* alakulat soraiban Egyenlítői Afrikába irányított pilótákból felállították az 1. szabad francia vadászrepülő rajt James Denis hadnagy vezetésével, amely április 8-tól kezdve szintén Egyiptomban teljesített szolgálatot Hurricane gépeket⁵⁵ repülve a 73. brit század kötelékében,⁵⁶ ezért júniusban a két létszámalatti egység – mely már áprilistól kezdve együtt harcolt⁵⁷ – hivatalosan is összeolvadt az utóbbi nevét megtartva.⁵⁸ Az új alakulatot a korábbi rajok teljesítményének (165 harci bevetés során 17 légi győzelem)⁵⁹ elismeréseként június 1-én a Felszabadítási Érdemrenddel tüntették ki, így ez volt az első abból a 18 katonai alakulatból, amely a háború folyamán ebben a megkülönböztetett elismerésben részesült.⁶⁰

A 3. raj számos szállítási feladatot látott el 1940 második felében, melyek a műszaki személyzet áldozatos munkájának és a pilóták szakértelmének köszönhetően nem jártak gép- vagy embervesztéssel. 1941 januárjában az egységet átnevezték *French Communication Flight*-nak, de ez nem érintette sem a gépparkot, sem a személyi állományt, amely ugyanolyan küldetéseket teljesített, mint korábban.⁶¹ 1940 augusztusában feloszlatták, hogy az átszervezések keretében kialakított új légiszállítási rendszerbe nyerjen besorolást.⁶²

A Szabad Francia Légierőnek a szárnypróbálgatás időszakában nagyon fontos segítséget jelentett a Csádban, Kamerunban és Gabonban állomásozó francia egyenlítői-afrikai légi alakulatok támogatása, amelyek összesen 26 darab szállító-, felderítő- és bombázógépet⁶³ bocsátottak az új fegyvernem rendelkezésére.⁶⁴ Elsősorban ezek a gépek tették lehetővé, hogy a szabad francia területek közötti sürgős szállítási és kapcsolattartási feladatokat gyorsan és hatékonyan elvégezzék, így komoly szerep jutott nekik az új közigazgatás kiépítésében és fenntartásában,⁶⁵ valamint a Kufra ellen indított támadó akció logisztikai támogatásában. Az Angliából útnak indított személyi és anyagi erősítések beérkezése után pedig erre alapozva vált lehetővé a *Bretagne* bombázócsoport felállítása 1941. december 31-én.⁶⁶

A repülőerők angol mintájú átszervezése és afrikai bevetése

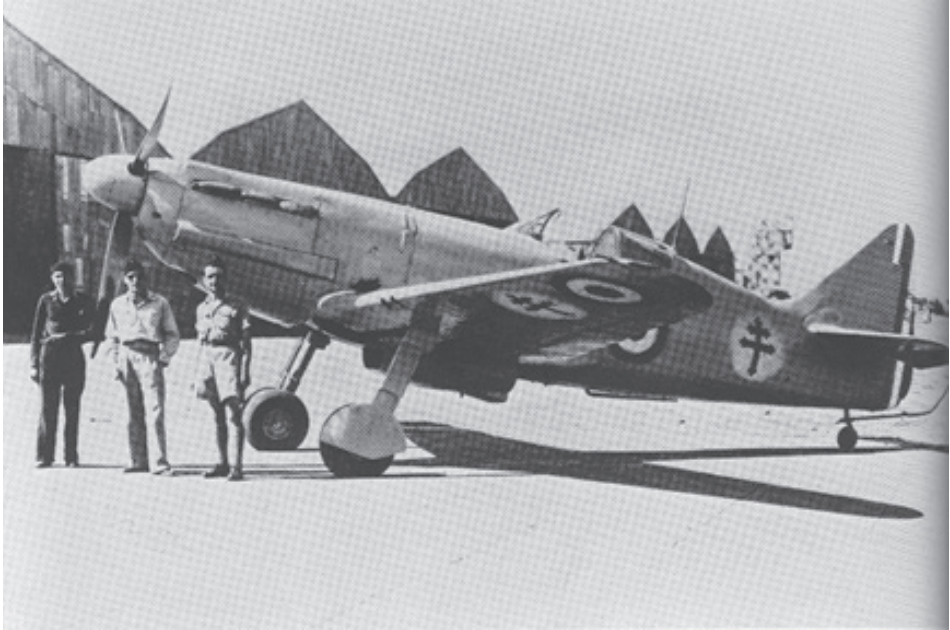
Az 1940 júliusának elején létrehozott légi haderő jelentős mennyiségi és minőségi fejlődésen ment át a következő egy év folyamán, de ennek ellenére a világ különböző pontjain szétszóródva tevékenykedő, kislétszámú,⁶⁷ meglehetősen gyenge felszereltségű és változó szinten kiképzett erők, amelyek szigorú brit alárendeltségben

tevékenykedtek, még messze voltak attól, hogy egy önálló és ütőképes fegyvernemet alkossanak. De Gaulle ezen a helyzeten kívánt változtatni, amihez egy „félállású” parancsnoknál, Muselier admirálisnál repülési ügyekben hozzáértőbb vezetőre volt szüksége a Szabad Francia Légierő élén, akit 1941 tavaszán Martial Valin repülőszázados személyében talált meg. A francia légierő kötelékében tapasztalatokat szerző tiszt – akit először a Szabad Francia Légierő vezérkari főnökének, majd július 6-tól főparancsnokának neveztek ki⁶⁸ – megfelelő tudással és tapasztalatokkal bírt ahhoz, hogy teljesítse De Gaulle kívánságát és a RAF szervezeti felépítését alapul véve önálló repülőegységeket (repülőszázadokat és -csoportokat)⁶⁹ hozzon létre, amelyek katonailag és politikailag is nagyobb súlyt kölcsönözhetnek a szabad francia mozgalomnak.⁷⁰

A cél megvalósításhoz feltétlenül szükséges volt a szövetséges hatalmak – és elsősorban Nagy-Britannia – beleegyezésének megszerzése, hiszen a már felállított kisebb-nagyobb repülő erők a hadműveletek során ezek légierejének részeként kerültek bevetésre, valamint repülőgépekkel történő felszerelésük is szinte teljes egészében tőlük függött. Valin tárgyalási képességeit dicséri, hogy sikerült megszereznie a brit katonai vezetés támogatását ehhez a tervhez, valamint a szíriai hadjárat lezárása körüli feszült időszakban is elérte, hogy a levantei hadsereg tagjai közül önkénteseket toborozhasson a Szabad Francia Légierő számára.⁷¹ Ez különösen fontosnak bizonyult a jövő szempontjából, mivel egyrészt számos technikus választotta a szabad franciákat, akiknek a szakértelmére nagy szükség volt a harcok fenntartásához, másrészt az itteni repülőterek használata és az azokon felhalmozott repülőanyag (gépek, fegyverek, tartalék alkatrészek) birtokba vétele hozzájárult a már meglévő egységek megerősítéséhez, illetve az új alakulatok kiképzéséhez.⁷²

A megújult légierő felállításának, kiképzésének és bevetésének szerteágazó munkáját három, földrajzilag egymástól távol eső területen egyszerre kellett végrehajtani: Nagy-Britanniában, a Közel-Keleten és Szabad Francia Afrikában. A britekkel folytatott tárgyalásokon az az alapkoncepció született, mely szerint két bombázó- és két vadászrepülőcsoportot kell felállítani, melyeket a fenti hadszíntereken vetnek majd be a hadi helyzet alakulásának megfelelően.⁷³ Időrendben az első ezek közül a *Lotaringia (Lorraine)* bombázócsoport volt, melynek szervezését augusztus folyamán kezdték meg Damaszkuszban elsősorban az 1. és 2. bombázócsoport személyi állományára, valamint másodsorban az Angliában és Szíriában jelentkezett új önkéntesekre építve Corniglion-Molinier őrnagy parancsnoksága alatt.⁷⁴ Az ezt követő hat hét során a britektől kapott 20 Blenheim bombázón 24 legénységet sikerült kiképezni, ami lehetővé tette, hogy a csoportnak két 10 gépes százada legyen bevethető állapotban, amikor október folyamán áthelyezték egyiptomi állomáshelyére. Az egység a Nílus deltájának keleti részén, Fuka közelében elhelyezkedő tábori repterekről működve november közepétől kezdve folyamatosan részt vett a német-olasz páncélosok ellen indított bombázóakciókban.⁷⁵ A nehéz időjárási viszonyok ellenére az alakulat a következő két hónap során 388 bevetést teljesített,⁷⁶ melyek során 173 tonna bombát dobott le és jelentős károkat okozott az ellenségnek, mellyel kiérdemelte a 270. brit bombázócsoport parancsnokának dicséretét is. Ugyanakkor a

veszteségek is jelentősek voltak: a csoport 8 gépet és 6 legénységet veszített a harcok során, köztük az egység december 17-én kinevezett új parancsnokát, Charles Pijeaud ezredest,⁷⁷ akit első bevetésén lőttek le. Ez is hozzájárult ahhoz, hogy 1942. január 20-án a *Lotaringiát* Libanonba küldték pihenőre, hogy pótolja veszteségeit, amelyet többek között a navigátorok pilótává történő átképzésével valósítottak meg.⁷⁸

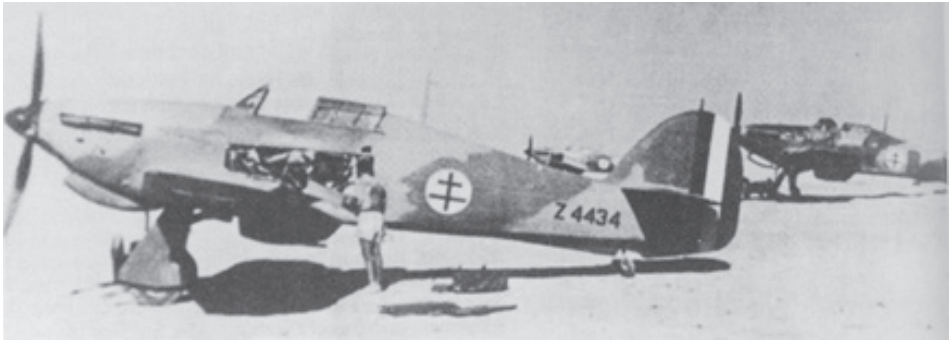


▲ Szabad francia vadászgép Libanonban 1942-ben⁷⁹

A brit parancsnokság a feltöltési célzatú pihenő alatt is talált feladatot a francia pilóták számára. A csoport két századát (melyek létszámukat tekintve ekkor inkább repülőrajnak feleltek meg) eltérő helyeken és célokkal használták fel 1942 tavaszán és nyarán. A *Metz* század állományát saját gépeiket hátrahagyva az utánpótlásként érkező gépek szállítására használták fel, melynek során ázsiai és afrikai kikötőkből repülték át a tengeri úton érkezett gépeket az észak-afrikai hadszíntérre. Ez idő alatt a *Nancy* század csatlakozott a RAF közel-keleti partvédelmi századához és Akkó központtal felderítő és tengeralattjáró-elhárító repüléseket végzett a Földközi-tenger keleti medencéjében.⁸⁰ A tengeri repülések során két tengeralattjárót fedeztek fel és támadtak meg, melyek közül az egyik megrongálását ismerte el számukra a felettes parancsnokság.⁸¹ Szeptemberben döntés született az alakulat áthelyezéséről Nagy-Britanniába, ahová a szabad francia katonák több hullámban 1943 első hónapjaiban érkeztek meg hosszú és viszontagságos tengeri út után, melynek során az egység állományának egy része odaveszett egy tengeralattjáró-támadás során.⁸² A brit Légügyi Minisztérium döntése értelmében az alakulat a 342. szabad francia

századként kétmotoros Boston könnyűbombázókkal⁸³ felszerelve folytatta pályafutását. A szükséges típusátképzés után a *Lotaringia* 1943 júniusától teljesített harci szolgálatot a 137. brit repülőcsoport soraiban, melynek keretében a megszállt Európa felett repült.⁸⁴ Bár az eredeti célok szerint a Lotaringiának két századból álló önálló repülőcsoportként kellett tevékenykednie, 1943-ra az elszenvedett veszteségek miatt a bevethető személyi állomány már csupán egy század felállítását tette lehetővé, így minden bizonnyal ez magyarázza a brit egységbe történő besorolást is, mely egyben az eredeti elképzelés részleges kudarcát is jelentette.

De Gaulle 1941. augusztus 27-i döntése értelmében két szabad francia vadászrepülő csoportot kellett felállítani a rendelkezésre álló erőkre építve, egyet a Közel-Keleten, egyet pedig Angliában. Az előbbi az *Elzász* (*Alsace*) nevet kapta és kezdetben a korábban a térségben harcoló 1. és 2. vadászrepülőraj pilótáit fogta össze.⁸⁵ Ehhez a személyzethez nagy számban csatlakoztak repülő kiképzésüket Nagy-Britanniában befejező francia pilóták és műszakiak⁸⁶ (a korábban itt állomásozó Vichy-lojalitású vadászalakulatból ugyanakkor csupán két műszaki katona választotta a szabad francia alakulatot),⁸⁷ akik Jean-Louis Tulasne százados vezetése alatt együtt alkották az új egység személyi állományát. A repülőcsoportnak 14 darab MS 406, 4 darab Potez 25 és egy darab Potez 29, egy darab Curtiss P-36,⁸⁸ valamint egy darab Simoun gépe volt, melyek nagy részét a Levantei Hadsereg légierője által hátrahagyott felszerelésből zsákmányolták és állították szolgálatba. Az egységhez 20 pilóta, 30 műszaki és 82 egyéb beosztású katona tartozott, akik a *Strasbourg* és *Mulhouse* századok kötelékében teljesítettek szolgálatot.⁸⁹ A következő hónapokat az *Elzász* kiképzéssel töltötte, amely jót tett a pilóták felkészültségének, ugyanakkor egyértelművé vált, hogy az elhasznált és tartalék alkatrészekkel nem rendelkező francia gépek nem alkalmasak a harctéri körülmények közötti működésre, amit több halálos repülőbaleset is bizonyított. Ennek megfelelően kérték a brit hadvezetést, hogy Hurricane vadászgépekkel lássa el az egységet, amelyet az meg is ígért, de a rendelkezésre álló gépállomány szűkössége miatt a gépek szállítása csak 1942 januárjában történt meg,⁹⁰ azonban a francia alakulat ekkor is csak a Hurricane régebbi I-es típusát kapta meg, mely már elavult, ráadásul a gépek erősen elhasználtak voltak, ezért a pilóták öröme nem volt felhőtlen.⁹¹ A típusátképzéshez az alakulatot áthelyezték Egyiptomba, Alexandria térségébe, ahol a személyzet három hónapot töltött, mielőtt április elején bevetésre alkalmasnak minősítették.⁹²



▲ Az Elzász repülőcsoport Hurricane vadászgépei Egyiptomban⁹³

Az egység a harci bevetéseket Fukából kezdte meg és június elejéig elsősorban tengeri konvojok védőkíséretét, valamint a brit kézen lévő területek feletti járőrözést látta el, amelyek során a francia pilóták ritkán találtak ellenséges gépekkel, így érdemi légi harcokra sem került sor.⁹⁴ Május végén Tulasne-t az *Elzász* öt pilótájával együtt áthelyezték a leendő *Normandia* repülőcsoportba (amelynek történetére itt nem térünk ki részletesebben),⁹⁵ így helyét az egység élén korábbi helyettese, Pouliquen őrnagy vette át. A vadászrepülők első veszteségeiket június 13-án szenvedték el, amikor egy éjszakai távolsági bevetés után több gépnek is kifogyott az üzemanyaga, ezért kényszerleszállást hajtottak végre, amelynek során két pilóta meghalt.⁹⁶ 27-én öt gép veszett oda a német 27 vadászrepülő-ezred⁹⁷ ellen vívott légi harcokban (2 halott, 3 sérült pilóta),⁹⁸ aminek eredményeként csak nyolc bevethető pilóta maradt az alakulatban, amelynek közben folyamatosan kelet felé kellett visszahúzódnia Rommel sikeres offenzívája miatt. Július és augusztus folyamán a létszámalatti csoport (gyakorlatilag inkább század) Alexandria légvédelmében vett részt, miközben megkezdődött felszerelése Hurricane II gépekkel. Ezzel egyidőben értesítették az alakulat tagjait, hogy áthelyezik őket Nagy-Britanniába, így afrikai szolgálatuk, mely során 750 bevetésen a korábban említett veszteségek árán egy ellenséges gépet semmisítettek meg és öt másiknak okoztak sérülést, véget ért.⁹⁹ A személyi állományt október 24-én hajózták be Szuezbén, hogy egy tízhetes út után január 1-én érkezzenek meg Skóciába,¹⁰⁰ ahol 1943. január 21-én René Mouchotte őrnagy parancsnoksága alatt a RAF 341. repülőcsoportjaként Spitfire Vb gépekkel felszerelve kezdték meg újbóli kiképzésüket Turnhouse-ban.¹⁰¹ A típusátképzés február 2. és 17. között gyors ütemben zajlott le, majd ezt követően a századot Biggin Hill-be helyezték át,¹⁰² ahol április 3-tól harci bevetéseket teljesített, de ekkor már folyamatosan érkeztek számára a modernebb Spitfire IX vadászgépek. Az április elejétől augusztus végéig terjedő időszakban az Elzász pilótái 1.600 harci bevetésen vettek részt, melyek során 26 megerősített és 4 lehetséges légi győzelmet arattak, valamint 11 ellenséges gépet megrongáltak, miközben hat pilótát veszítettek.¹⁰³

A másik szabad francia vadászrepülő csoport *Île-de-France* néven Angliában került felállításra. Ez az új alakulat gyakorlatilag teljesen megegyezett a RAF

korábban már említett 340. csoportjával, amelyet 1941. november 7-én a skóciai Turnhouse-ban hoztak létre.¹⁰⁴ Afrikai érintettség hiányában ennek történetére sem térünk ki bővebben.

A Csádban állomásozó meglehetősen vegyes gépparkkal rendelkező (szállító-, felderítő- és bombázógépek) és alacsony harcértékű repülőerőkből 1942. január 1-én állították fel a *Bretagne* bombázócsoportot azzal a céllal, hogy hatékonyabban tudja támogatni Leclerc ezredes líbiai támadó hadműveletét.¹⁰⁵ A repülőcsoport első százada, mely a *Rennes* nevet viselte, hat Lysander géppel¹⁰⁶ Moussoro városába települt, a második, *Nantes* elnevezésű század Fort Archambault-ban állomásozott három Glenn Martin-nal,¹⁰⁷ míg a futárgépek Fort Lamy-ban maradtak.¹⁰⁸ Leclerc a teljes bevethető gépállományt felhasználta első fezzani hadjárata során 1942 februárjában és márciusában, amikor rajtaütés-sorozatot hajtott végre a dél-líbiai olasz helyőrségek ellen. A *Bretagne* gépei a hadművelet során számos felderítő és bombázó bevetést teljesítettek, melyek elősegítették a szárazföldi csapatok (korlátozott) sikerét.¹⁰⁹ Ugyanakkor az akció során az is egyértelműen kiderült, hogy a rendelkezésre álló gépek – melyek számos alkalommal hajtottak végre kényszerleszállást a hadművelet alatt – elavultak és rossz műszaki állapotban vannak, így annak ellenére, hogy a *Bretagne* a többi csádi egységgel együtt kitüntetésben részesült, hosszútávon komoly műszaki problémákkal kellett szembenéznie, amelyet legegyszerűbben új repülőök csatasorba állításával lehetett volna orvosolni.¹¹⁰

A szűkös utánpótlási lehetőségek ennek ellenére nem tették lehetővé a géppark megújítását, csupán néhány használt gép szállításával tudták javítani az alakulat harcértékét 1942 nyarán. Ennek eredményeként év végén a *Rennes* század négy Lysander, a *Nantes* század pedig három Glenn Martin és négy Blenheim típusú géppel rendelkezett, valamint számos kisebb összekötő- és szállítógép egészítette ki az állományt, amely összesen 18 repülőből állt.¹¹¹ A Leclerc által megindított december második felében megindított második fezzani hadjárat során a repülőcsoport harci gépei 41 bevetést teljesítettek, melyek során három gépet veszítettek. Teljesítményüket jól illusztrálja az a különleges eset, amikor január 9-én az egyik bombázó egy 140 fős olasz hadoszlopot kényszerített megadásra minden külső segítség nélkül. Az összekötő gépek által biztosított utánpótlás legalább ilyen fontosnak bizonyult, így a *Bretagne* a rendelkezésére álló eszközökhöz mérten eredményesen vett részt az ez alkalommal teljes sikerrel záruló dél-líbiai hadjáratban.¹¹²

A hatékony közreműködésnek azonban ára is volt, mivel a repülőcsoport egyébként is öreg gépei annyira elhasználódtak a hadművelet során, hogy további harci felhasználásra teljesen alkalmatlanná váltak.¹¹³ Ezen felül az egység pilótái nem rendelkeztek tapasztalattal az angolszász szövetségeseikkel való együttműködésben, nem ismerték elég jól sem a brit repülési szokásokat, sem a nyelvet, így a problémák elkerülése érdekében a hadjárat további részében, mely már a britekkel közösen zajlott Tunéziában, nem számoltak a *Bretagne* részvételével. Az egység új feladatra és új gépekre várva kiképzéssel töltötte 1943 tavaszát és nyarát,¹¹⁴ miközben a szabad francia hadvezetés, mely hiába várt a nyugati szövetségeseiktől támogatást az alakulat újrafelfegyverzéséhez, tárgyalásokat folytatott annak esetleges bevetéséről

a keleti hadszíntéren. A szovjet fél kedvezően fogadta a javaslatot, ezért a *Bretagne*-t augusztus végén áthelyezték Szíriába, hogy onnan folytassa útját a Szovjetunióba. Az utolsó pillanatban az amerikai hadvezetés közbeszólt és jelezte, hogy korábbi állásfoglalásával ellentétben hajlandó gépekkel ellátni az egységet, ezért végül a *Bretagne* Francia Észak-Afrikába települt vissza, ahol a 31. repülőezred részeként B-26 Marauder közepes bombázókkal¹¹⁵ szerelték fel. Ezzel a lépéssel az alakulat önállósága megszűnt, a háború végéig ennek a magasabb egységnek a kötelékében teljesített szolgálatot és vett részt a megszállt európai országok felszabadításában.¹¹⁶

Az újjászervezett Szabad Francia Légierő kötelékén belül volt két olyan egység, mely földrajzi elhelyezkedésüknél és feladatuk jellegénél fogva kevésbé ismertek a többi alakulatnál, ezek pedig a tengeri járőrözést folytató *Artois* és *Pikárdia (Picardie)* repülőcsoportok.

Bár a közép-afrikai francia területeken rendelkezésre álló szegényes gépállományt felhasználva már 1942 júliusától működött egy partvédelmi repülőcsoport Kamerunban és Gabonban, az *Artois* hivatalosan csupán 1943. január 27-én jött létre Kopp őrnagy vezetése alatt. Az egységet alkotó *Arras* és *Béthune* századok összesen 10 könnyű repülőgéppel és 51 fős személyi állománnyal igyekeztek más szövetséges repülőalakulatokkal gondoskodni a térségen áthaladó tengeri konvojok biztonságáról és ezzel párhuzamosan az ellenséges tengeralattjárók megsemmisítéséről. A kevésbé látványos feladat nagyon fontos volt a hadszíntereken harcoló csapatok ellátásának biztosításához, ezért a brit hadvezetés 1943 folyamán Avro Anson¹¹⁷ és Vickers Wellington kétmotoros gépekkel¹¹⁸ szerelte fel az alakulatot,¹¹⁹ mely a világháború befejezéséig látta el ezt a szolgálatot a régióban.¹²⁰

Damaszkuszban 1942 végén állítottak fel egy hasonló feladattal megbízott 10 gépből álló repülőegységet, amely hivatalosan 1943 júniusában vette fel a *Pikárdia* nevet. Repülőgép-állományát a Levantei Hadsereg által hátrahagyott, valamint a többi szabad francia alakulat által átadott különböző típusú francia és brit gyártmányú gépek alkották. Az egység, melynek gépei Damaszkusz mellett Palmürában

A harcoló alakulatok mellett a szabad francia mozgalom számára nagy jelentőséggel bírt az ún. katonai légi útvonalak (lignes aériennes militaires) kiépítése, amelyek azokat a légi szállítókapacitásokat fogták össze, melyeknek köszönhetően a Szabad Franciaország külső segítség nélkül volt képes a francia és szövetséges területek között kapcsolatokat fenntartani, illetve kiemelt fontosságú személyeket és küldöttségeket, valamint korlátozott mennyiségben utánpótlást szállítani.

és Hassetchében állomásoztak, a földrajzi sajátosságok miatt nem csupán a tenger, hanem a sivatag fölött is teljesített felderítő repüléseket. Az angolszász szövetségesek segítségével a csoport első százada Douglas A-24,¹²¹ a második pedig A-30 Baltimore V bombázókat¹²² kapott, melyek jelentősen növelték harcértékét. Ennek köszönhetően az első századot át is helyezték Észak-Afrikába, ahonnan a *Vendée* repülőcsoport részeként vett részt Franciaország felszabadításában.¹²³

A harcoló alakulatok mellett a szabad francia mozgalom számára nagy jelentőséggel bírt az ún. katonai légi útvonalak (*lignes aériennes militaires*) kiépítése, amelyek azokat a légi szállítókapacitásokat fogták össze, melyeknek köszönhetően a Szabad Franciaország külső segítség nélkül volt képes a francia és szövetséges területek között kapcsolatokat fenntartani, illetve kiemelt fontosságú személyeket és küldöttségeket, valamint korlátozott mennyiségben utánpótlást szállítani. Az első légi útvonal felállítására 1941. szeptember 8-án került sor Damaszkusz és Kairó között, melyet gyors ütemben számos másik követett, amelyek Nyugat-Afrikától egészen Moszkváig hálózták be a francia érdekeltségű területeket. A Damaszkusz központtal működő rendszer élére, mely katonai és civil pilótákat is összefogott, Lionel de Marmier ezredest nevezték ki, aki központi szerepet játszott a szervezet kiépítésében és hatékony működtetésében, valamint számos alkalommal személyesen vezette a De Gaulle tábornokot szállító repülőgépet afrikai és közel-keleti útjai során.¹²⁴

Összefoglalás

A Szabad Francia Légierő soraiban szolgálók száma a vizsgált időszakban folyamatosan növekedett, ahogy a szárazföldi csapatok kötelékéből és az emigráns civilek közül egyre többen jelentkeztek az új fegyvernem soraiba, így végül 1940 és 1943 között összesen körülbelül 5.000 fő teljesített repülőszolgálatot, ugyanakkor azonban az egyidőben bevethető szabad francia harci személyzet létszáma soha nem haladta meg az 1.200 főt.¹²⁵ A fegyvernem katonai jelentőségét jól érzékelteti, hogy ugyanezen időszakban 546 csehszlovák és 1.813 lengyel önkéntes teljesített harci szolgálatot a brit légierő kötelékén belül, tehát a francia részvétel nem tekinthető sem kivételesnek, sem pedig különösebben számottevőnek.¹²⁶ A fenti tényt tovább árnyalja, hogy míg az első önálló csehszlovák és lengyel repülőszázadok 1940. július elején alakultak meg Nagy-Britanniában, a szabad franciák esetében ugyanerre november elejéig kellett várni a jelentkezők alacsony létszáma miatt.¹²⁷

Objektíven szemlélve a szabad francia repülőerők helyzetét, noha hatalmas erőfeszítések árán hozták létre őket és számos ember áldozatos munkájának következtében tudtak működni, korlátozott létszámukból kifolyóan katonai szempontból nem nyújtottak olyan teljesítményt, amely különösebb elismerést váltott volna ki a háború során.

Ugyanakkor önmagában az a tény, hogy az 1940-ben elszenvedett francia vereséget követően a tengelyhatalmakkal szemben Afrikában is egyedül maradt Nagy-Britannia oldalán egy harcba vethető – még ha szerény – erőket is magába foglaló légierő sorakozott fel, kritikus időszakban jelentett értékelhető katonai

segítséget a szigetország számára. Ebből kifolyólag ez a szerepvállalás komoly politikai jelentőséggel bírt és kivívta a brit politikai vezetés háláját, amely a háború során – a kisebb-nagyobb konfliktusok ellenére is – kiállt a De Gaulle vezetése alatt álló Harcoló Franciaország mellett, ami komoly segítséget jelentett a szabad francia mozgalom nemzetközi helyzetének megszilárdításához. ☀

Jegyzetek

- 1 Facon 2005, 255-262.
- 2 AN 72 AJ 239. Les Forces Aériennes Françaises Libres 1940-1942, 3.
- 3 Az már egy másik kérdés, hogy annyira mostoha körülmények között helyezték el őket, hogy tizenöten kérelmezték hazaszállításukat Franciaországba. AN 72 AJ 239. Chasse libre (1), 3.
- 4 AN 72 AJ 239. Chasse libre (1), 7.
- 5 Perrot 1990, 115.
- 6 Dupérier 1990, 52.
- 7 Ezek az 1., 64., 92., 111., 213., 245., 249. és 615. repülőszázadok voltak. AN 72 AJ 239. Annexes de l'exposé du G. C. Haslam, 7-8.
- 8 AN 72 AJ 239. Chasse libre (1), 4.
- 9 Lafont 1990a, 29-47.
- 10 AN 72 AJ 239. Les Forces Aériennes Françaises Libres 1940-1942, 7.
- 11 AN 72 AJ 239. Chasse libre (2), 3.
- 12 Az 1930-as évek közepén tervezett egyfedelű vadászrepülőgépet 1938-ban állították szolgálatba. Jó manőverezőképességének, jelentős tűzerjének és egyszerű vezethetőségének köszönhetően a háború egyik legsikeresebb repülőgépe lett, melynek különböző továbbfejlesztett altípusaiból több mint 20.000 példányt gyártottak. Munson 1995, 211-214.
- 13 AN 72 AJ 239. Annexes de l'exposé du G. C. Haslam, 9., 15.
- 14 AN 72 AJ 239. Chasse libre (2), 15.
- 15 AN 72 AJ 239. Les Forces Aériennes Françaises Libres 1940-1942, 8.
- 16 AN 72 AJ 239. Bombardement à la carte (1), 8.
- 17 AN 72 AJ 239. Chasse libre (1), 8.
- 18 AN 72 AJ 239. Bombardement à la carte (1), 8-9.
- 19 Charles 1964, 101.
- 20 Chaline-Santarelli 1989, 398.
- 21 Millet 1987, 19.
- 22 AN 72 AJ 239. Bombardement à la carte (1), 11.
- 23 Buffotot 1980, 186.
- 24 Charles 1964, 112.
- 25 Vincent 1983, 7.
- 26 AN 72 AJ 239. Note sur le groupe Lorraine et sur le lieutenant-colonel Lionel de Marmier, 1.
- 27 AN 72 AJ 239. Les Forces Aériennes Françaises Libres 1940-1942, 11.
- 28 AN 72 AJ 239. Bombardement à la carte (2), 2.
- 29 Broche 2002, 189-190.
- 30 Donjon 2002, 55.
- 31 AN 72 AJ 239. Note sur le groupe Lorraine et sur le lieutenant-colonel Lionel de Marmier, 2.
- 32 AN 72 AJ 239. Annexes de l'exposé du G. C. Haslam, 51.
- 33 A Martin XA-22 vagy Martin 167, illetve Maryland néven is ismert repülőgép egy amerikai gyártású könnyűbombázó és felderítőgép volt, amelyet a brit és a francia légierő részére gyártottak, ahol 1940-ben álltak szolgálatba. Összesen 450 darabot állítottak elő a típusból, amelynek egyes példányait jó manőverezőképességüknek és 800 kilogrammos bombaszállítási képességüknek köszönhetően 1945-ig használták. Munson 1995, 396.

- 34 AN 72 AJ 239. Les Forces Aériennes Françaises Libres 1940–1942, 12.
- 35 Bauden 1989, 121.
- 36 AN 72 AJ 239. Bombardement à la carte (2), 7-8.
- 37 AN 72 AJ 239. Note sur le groupe Lorraine et sur le lieutenant-colonel Lionel de Marmier, 2.
- 38 Cunibil 1989, 86.
- 39 Jacquier 1989, 35-36.
- 40 AN 72 AJ 239. Bombardement à la carte (1), 6.
- 41 Az 1938-ban szolgálatba állított francia gyártmányú egyfedelű vadászrepülőgép a francia légierő legnagyobb számban használt elfogó vadásza volt a háború kitörésekor, amelyből összesen 1.037 darabot gyártottak. A modern gépet sikerrel vetették be a német repülőök ellen az 1940-es francia hadjárat során, valamint számos másik országba exportálták. Munson 1995, 360-361.
- 42 A Potez 63 kétmotoros többfeladatú gépet 1938-ban állították szolgálatba, mint vadász, csatarepülő, könnyű- és zuhanóbombázó, illetve felderítő repülőgépet. 63/11-es háromfős személyzettel repülő altípusát kifejezetten felderítő feladatok ellátására tervezték és 717 példányt gyártottak belőle részben a hazai légierő, részben külföldi megrendelők részére. Munson 1995, 362-363.
- 43 AN 72 AJ 239. Chasse libre (1), 15.; Lafont 1989, 12.
- 44 Az 1935-ben szolgálatba álló francia gyártású egymotoros könnyű polgári repülőgépet a francia légierő összekötő és felderítő repülőként használta 1936-tól a háború végéig. 500 darab készült belőle 1940-ig. Munson 1995, 346.
- 45 Az 1920-as éve közepén szolgálatba állított Potez 25 egymotoros kétfedelű könnyű repülő alkalmas volt könnyűbombázó, felderítő és összekötő feladatok ellátására is. Ennek megfelelően 4.000 példányt gyártottak belőle, amelyeket aktívan használtak a két világháború közötti időszakban, illetve a második világháború elején. 29-es altípusát kifejezetten szállítási feladatok kivitelezésére tervezték. Facon 2005, 273.
- 46 A Bloch 81-es egymotoros könnyű sebesszállító repülő 1934-ben állították szolgálatban és 1942-ig használták. Az egy sebesszállítására alkalmas gépből mindössze 21 példány készült. Facon 2005, 275.
- 47 Geiger 1989, 99-100.
- 48 AN 72 AJ 239. Bombardement à la carte (1), 7.
- 49 Cunibil 1989, 84-88.
- 50 Lafont 1989, 13.
- 51 Delpech 1989, 115.
- 52 AN 72 AJ 239. Chasse libre (1), 16.
- 53 Jacquier 1989, 37-41.
- 54 Geiger 1989, 106.
- 55 Az 1937 végén szolgálatba állított angol gyártmányú Hawker Hurricane a brit Királyi Légierő első alsószárnyas vadászgépe volt, amely elfogóvadászokként és vadászbombázóként nagyon sikeres karriert futott be a második világháború során. Különböző altípusaiból 14.533 darabot gyártottak, amelyet az összes hadszíntéren bevetettek. Munson 1995, 115-118.
- 56 AN 72 AJ 239. Chasse libre (1), 10.
- 57 Ballatore 1989, 77.
- 58 Ennek elsődleges oka az volt, hogy a 2. raj összes pilótája meghalt, eltűnt vagy megsebesült a bevetések során, így a folytonosságot az 1. raj képviselte. AN 72 AJ 239. Chasse libre (1), 18.
- 59 Trouplin 2010, 1113.
- 60 Denis 1989, 44-52.
- 61 AN 72 AJ 239. Annexes de l'exposé du G. C. Haslam, 55.
- 62 Geiger 1989, 109.
- 63 AN 72 AJ 239. Annexes de l'exposé du G. C. Haslam, 29.

- 64 Saint-Péreuse 2002, 95.
- 65 AN 72 AJ 239. Bombardement à la carte (1), 4.
- 66 AN 72 AJ 239. Bombardement à la carte (2), 9.
- 67 A szabad francia repülőszemélyzet létszáma 1941 elején nem haladta meg az 500, 1942 első hónapjaiban pedig az 1.200 főt. Perrot 1990, 115.
- 68 AN 72 AJ 220. Témoignage du général Martial Valin, 1-6.
- 69 A brit légierőben egy repülőszázad 12 gépből állt. Két ilyen század alkotott egy repülőcsoportot, amely taktikailag önállóan működött, 3 vagy 4 csoport pedig egy repülőezredet tett ki. Clostermann 1948, 333.
- 70 Broche 2002, 192-193.
- 71 AN 72 AJ 220. Témoignage du général Martial Valin, 9-10.
- 72 AN 72 AJ 239. Annexes de l'exposé du G. C. Haslam, 47-48.
- 73 AN 72 AJ 239. Les Forces Aériennes Françaises Libres 1940-1942, 12.
- 74 AN 72 AJ 239. Bombardement à la carte (3), 4.
- 75 AN 72 AJ 239. Annexes de l'exposé du G. C. Haslam, 37.
- 76 AN 72 AJ 239. Note sur le groupe Lorraine et sur le lieutenant-colonel Lionel de Marmier, 3.
- 77 SHD AC 21 P. 134577.
- 78 AN 72 AJ 239. Bombardement à la carte (3), 16-17.
- 79 Pange 1972, 158.
- 80 AN 72 AJ 239. Annexes de l'exposé du G. C. Haslam, 37.
- 81 AN 72 AJ 239. Bombardement à la carte (3), 17.
- 82 AN 72 AJ 239. Annexes de l'exposé du G. C. Haslam, 37-39.
- 83 A Douglas A-20 Boston (Havoc) amerikai gyártmányú bombázógép volt, amelyet 1940-ben állítottak szolgálatba az Egyesült Államokban, de jelentős számban exportálták a szövetséges államok légierői részére is. Sikeresen teljesített könnyűbombázóként és éjszakai vadászként is, a háború végéig 7385 darab készült belőle. Munson 1995, 79-92.
- 84 AN 72 AJ 239. Note sur le groupe Lorraine et sur le lieutenant-colonel Lionel de Marmier, 4.
- 85 Charrasse 1990, 75.
- 86 Lafont 1989, 20.
- 87 Delpech 1989, 119.
- 88 Az amerikai gyártmányú Curtiss P-36 (H. 75) az egyik első teljes fémépítésű modern alsószárnyas vadászrepülőgép volt az Egyesült Államok légierőjében, amely 1938-ban állt szolgálatba, de a háború kitörésekor már elavultnak számított. A 845 legyártott példány közel fele a francia légierő kötelékében repült, ahol gyenge fegyverzete és alacsony sebessége ellenére fordulóharcban való kiválóságának és ellenálló szerkezetének köszönhetően nagyra becsülték és 1940 során számos légi győzelmet arattak vele. Munson 1995, 257.
- 89 AN 72 AJ 239. Chasse libre (2), 9.
- 90 Pouliquen 1990, 17.
- 91 Boisot 1990, 73.
- 92 Denis 1989, 53.
- 93 Lormier 2006, képmelléklet, 4. kép.
- 94 Lafont 1990b, 27-29.
- 95 A pilóták maguk kérték áthelyezésüket, mivel túlságosan eseménytelennek találták az észak-afrikai szolgálataikat, bár távozásukkal aláásták az egységben maradó társaik harci kedvét. Raoul-Duval 1990, 42.
- 96 Ezanno 1990, 34-36.
- 97 *Jagdgeschwader 27 (JG 27)*.
- 98 Giocanti 1990, 82.
- 99 AN 72 AJ 239. Chasse libre (2), 10-II.
- 100 Lorrain 1990, 155-157.

- 101 AN 72 AJ 239. Les Forces Aériennes Françaises Libres 1940-1942, 15.
- 102 Jaeger 1990, 106.
- 103 AN 72 AJ 239. Chasse libre (2), 12-14.
- 104 AN 72 AJ 239. Les Forces Aériennes Françaises Libres 1940-1942, 8.
- 105 AN 72 AJ 239. Bombardement à la carte (4), 2.
- 106 A brit gyártmányú Westland Lysander futárgépet 1938-ban állították szolgálatba és 1944-ig tartó alkalmazása során kiemelkedően sikeres volt a megszállt területeken tevékenykedő ellenálló mozgalmakkal való kapcsolattartás lebonyolításában. 1.593 darabot gyártottak belőle. Munson 1995, 221-222.
- 107 Létszámuk és harcértékük alapján ezek az egységek a valóságban inkább rajnak tekinthetők, semmint századnak.
- 108 Broche 2002, 195.
- 109 Millet 1987, 21.
- 110 AN 72 AJ 239. Bombardement à la carte (4), 3-7.
- 111 Vincent 1983, 291.
- 112 AN 72 AJ 239. Bombardement à la carte (4), 12-14.
- 113 Millet 1987, 22-23.
- 114 Saint-Péreuse 2002, 99.
- 115 A Martin B-26 Marauder kétmotoros amerikai közepes bombázó 1942-ben állt szolgálatba. A hétfős személyzettel ellátott kéttonnás teherbíró képességgel rendelkező jól védett gép a kezdeti műszaki problémák után kiemelkedően sikeres pályafutást tudhatott magáénak. Összesen 5.157 darab készült belőle. Munson 1995, 162-163.
- 116 AN 72 AJ 239. Bombardement à la carte (4), 15.
- 117 Az 1936-nan szolgálatba állított angol gyártmányú kétmotoros Avro Anson felderítő- és iskolagép a háború egész ideje alatt (és azt követően is) megbízhatóan szolgált, legfontosabb feladatköre a partvédelmi felderítés volt. 8.183 példányt gyártottak belőle. Munson 1995, 44-45.
- 118 A Vickers Wellington az egyik legsikeresebb angol gyártmányú közepes bombázó- és felderítőgép volt, amely ellenálló szerkezetének és nagy teherbíró képességének köszönhetően alacsony saját veszteségek mellett jelentős károkat okozott az ellenségnek bevetései során. A 11.461 legyártott példány jelentős része partvédelmi szerepkörre volt optimalizálva. Munson 1995, 217-220.
- 119 Marchand 2002, 31.
- 120 AN 72 AJ 239. Bombardement à la carte (5), 2-10.
- 121 Az amerikai gyártmányú Douglas A-24 (SBD) Dauntless könnyűbombázó és felderítő 1940-ben állt szolgálatba és viszonylag elavultnak számított, ennek ellenére rendkívül sikeresnek bizonyult a csendes-óceáni harcok során. Harctéri eredményeinek többségét zuhanóbombázó feladatkörben érte el. Összesen 5.936 darabot gyártottak belőle. Munson 1995, 87-88.
- 122 A Martin A-30 Baltimore kétmotoros közepes bombázó amerikai tervezésű, de teljes egészében Nagy-Britanniában gyártott repülőgép volt, amely 1942-ben állt szolgálatba. A legyártott 1.575 darab bombázóként és felderítőként is helyállt. Munson 1995, 298-299.
- 123 AN 72 AJ 239. Bombardement à la carte (5), 15.
- 124 AN 72 AJ 239. Note sur le groupe Lorraine et sur le lieutenant-colonel Lionel de Marmier, 8-9.
- 125 Pernot, 1990, 15.
- 126 Broche-Cañucoli-Muracciole 2007, 350.
- 127 AN 72 AJ 239. Les Forces Aériennes Françaises Libres 1940-1942, 2.

Felhasznált irodalom

Levéltári források:

Archives nationales:

- 72 AJ 220. Chronologies de la France libre et de la France combattante.
- 72 AJ 239. Forces aériennes françaises libres (FAFL).

Service Historique de Défense:

- AC 21 P. Division des Archives des Victimes des Conflits Contemporains.

Könyvek:

- Broche, François (2002): *L'Armée française sous l'Occupation. La métamorphose*. Paris, Presses de la Cité.
- Broche, François – Caïtucoli, Georges – Muracciole, Jean-François (2007): *La France au combat de l'Appel du 18 juin à la victoire*. Paris, Perrin.
- Broche, François – Muracciole, Jean-François (szerk.) (2010): *Dictionnaire de la France libre*. Paris, Robert Laffont.
- Chaline, Emile – Santarelli, Pierre (1989): *Historique des Forces navales françaises libres*. Paris, Service Historique de la Marine.
- Clostermann, Pierre (1948): *Le grand cirque*. Paris, Flammarion.
- Facon, Patrick (2005): *L'armée de l'air dans la tourmente. La bataille de France 1939-1940*. Paris, Economica.
- Lormier, Dominique (2006): *C'est nous les Africains. L'épopée de l'armée française d'Afrique 1940-1945*. h. n., Calmann-Lévy.
- Munson, Kenneth (1995): *A II. világháború repülőgépei. A hadviselő felek valamennyi repülőgépe*. Budapest, Műszaki Könyvkiadó.
- Trouplin, Vladimir (2010): *Dictionnaire des compagnons de la Libération*. Bordeaux, Elytis.
- Vincent, Jean-Noël (1983): *Les Forces françaises dans la lutte contre l'Axe en Afrique. Les Forces françaises libres en Afrique 1940-1943*. Paris, Ministère de la Défense.

Folyóiratban megjelent tanulmányok:

- Ballatore, André (1989): „« Dès la capitulation, j'avais pris ma décision »”. *Icare*, 128. sz. 68-75. pp.
- Bauden, René (1989): „En Lybie avec les Blenheim à l'assaut de l'Afrika Korps”. *Icare*, 128. sz. 120-123. pp.
- Boisot, Marcel (1990): „Quelques souvenirs intenses”. *Icare*, 136. sz. 68-73. pp.
- Buffotot, Patrice (1980): „Les forces aériennes françaises libres en Afrique; l'escadrille „Topic” du G.R.B.1 à Koufra en février 1941”. *Revue historique des armées*, 139. sz. 171-188. pp.
- Charles, R. (1964): „Les Forces aériennes françaises libres en Afrique”. *Revue historique des armées*, 77. sz. 101-126. pp.
- Charrasse, André (1990): „La France libre au Moyen-Orient: Une aventure”. *Icare*, 136. sz. 74-79. pp.
- Cunibil, Robert (1989): „L'épopée du Free French Flight n° 1 dans la campagne d'Abyssinie”. *Icare*, 128. sz. 82-93. pp.
- Delpech, Jean (1989): „Tulasne m'a dit : « demain matin, tu pars pour Ismaïlia »”. *Icare*, 128. sz. 112-119. pp.
- Denis, James (1989): „De La Rochelle à Tobrouk: quelle aventure!” *Icare*, 128. sz. 44-53. pp.
- Donjon, Yves (2002): „Le Groupe de bombardement „Lorraine””. *Espoir*, 129. sz. 53-57. pp.
- Dupérier, Bernard (1990): „Le 242, le 615 et les débuts du groupe « Ile-de-France »”. *Icare*, 133. sz. 48-77. pp.
- Ezanno, Yves (1990): „Libye 1942: La retraite”. *Icare*, 136. sz. 30-37. pp.
- Geiger, Raymond (1989): „« Nous n'avons pas accepté l'armistice »”. *Icare*, 128. sz. 94-109. pp.
- Giocanti, François (1990): „Je me suis évadé de Djibouti...” *Icare*, 136. sz. 80-83. pp.
- Jacquier, Paul (1989): „Juin 1940: les débuts de l'aviation de la France Libre au Moyen-Orient”. *Icare*, 128. sz. 34-43. pp.

- Jaeger, Charles (1990): „Le long chemin”. *Icare*, 136. sz. 100-110. pp.
- Lafont, Henry (1989): „Chronologie des Forces aériennes françaises libres au Moyen-Orient du 18 juin 1940 à la naissance du groupe « Alsace »”. *Icare*, 128. sz. 8-29. pp.
- Lafont, Henry (1990): „De l’Angleterre au Western Desert”. *Icare*, 136. sz. 30-47. pp.
- Lafont, Henry (1990): „Les premiers chasseurs français en Angleterre”. *Icare*, 133. sz. 22-29. pp.
- Lorrain, Raymond (1990): „Soixante-dix jours de bateau de Suez à Greenock”. *Icare*, 136. sz. 154-163. pp.
- Marchand, Alain (2002): „Les avions FAFL”. *Espoir*, 129. sz. 25-32. pp.
- Millet, Jérôme (1987): „Les Forces aériennes françaises libres au combat, au sud du Sahara, 1940-1942”. *Revue historique des armées*, 168. sz. 17-23. pp.
- Pange (de), Jean (1972): „Mon U-2 était la bonne à tout faire...” *Icare*, 62. sz. 154-161. pp.
- Perrot, François (1990): „Les F.A.F.L.: une étude de motivations”. *Revue historique des armées*, 179. sz. 114-123. pp.
- Pouliquen, Joseph (1990): „La formation du groupe « Alsace »”. *Icare*, 136. sz. 10-21. pp.
- Saint-Péreuse (de), Pierre Tassin (2002): „Le groupe « Bretagne »”. *Espoir*, 129. sz. 95-101. pp.
- Raoul-Duval, Claude (1990): „Au jour le jour, la campagne du groupe « Alsace »”. *Icare*, 136. sz. 38-67. pp.

English Abstract

The Activity of the Free French Air Forces in Africa

The Free French Air Forces were the air branch of the Free French Forces during the Second World War from 1940 to 1943 when they finally became part of the new regular French Air Forces. This study aims to present the activity of this special and little-known air force over the territory of Africa during this period.

After the French defeat in June 1940 General Charles de Gaulle went to England to continue the fight against the Axis Forces and created the Free French Forces. Several airmen of the French Air Forces rallied to General de Gaulle which allowed the creation of the Free French Forces on 1st July 1940 under the command of Admiral Émile Muselier. The Free French commandment wanted to deploy their units during the reconquest of the French African colonies, so they were sent to participate in the occupation of French Equatorial Africa in 1940. Other flying units struggled in East and North Africa together with British troops against the invading Italian armies. These forces were reorganized in 1941 and continued the fight in the frame of fighter and bombing squadrons (groupes in French). Most of them (five of seven) were created and deployed in Africa as the *Lorraine*, the *Alsace*, the *Bretagne*, the *Artois* and the *Picardie* squadrons.

From 1940 to 1943 5,000 men served in the ranks of the Free French Air Forces, which is a modest number if we compare with the power of the air forces of the other allied countries. At the same time, the presence and the activity of these forces were an important aid to Great Britain during a hard period of its history, so this contribution was appreciated by the British government in the end of the war at the political scene.

A szerzőről

PhD habil,
egyetemi docens,
tanszékvezető
PTE BTK
Romanisztika Intézet
Francia Tanszék

About the Author

PhD, Associate Professor,
Head of Department
Department of French,
Faculty of Humanities,
University of Pécs

@
benekrisztian@yahoo.fr

AZ AFRIKAI TAMTAM-OK AVAGY RÉSDOBOK TÖRTÉNETE ÉS TÍPUSAI

BRAUER-BENKE JÓZSEF

Füssi-Nagy Gézától a honi afrikanisztika alapítójától és prominens képviselőjétől gyakran hallhattuk egykoron, ha valamely, az afrikanista hallgatókat érintő fontos közleményről volt szó: „Ez ügyben verjük meg a *tamtam* dobokat”. Ekképpen néhai, nagy tudású mesterem, rá jellemző módon, a *tamtam* három lehetséges jelentéstartalma közül mindjárt kettőre is utalt: „2. egyes afrikai népek hosszúkás fadobja 3. biz nagy lárma, zaj valami miatt; hírverés” (Bakos 1984: 834). Azonban a *tamtam* elsődleges jelentése alapján „kelet-ázsiai eredetű, semleges hangú, gongszerű ütőhangszer” (Uo.) A zenetudomány is ebben az értelemben használja és arra is rámutat, hogy az elnevezés a maláj *tammittam* hangfestő szóból származik, és a *tamtam* elnevezésű gong ütőhangszert Gossec használta először 1791-ben a Mirabeau temetésére írott gyászindulójában (BRZL 3.1985: 485). Emellett arra is rámutat a zenei lexikon, hogy az etnográfiai hangszerismereti irodalomban viszont a fadobot nevezik *tamtam*-nak, illetve a szórakoztató zenében tévesen a *tomtom* elnevezés helyett terjedt le a *tamtam* (Uo). Ez utóbbi téves elnevezés valószínűleg a megszólaltatás módja miatti analógia hatására kerülhetett át egy másik hangszertípusra, mert a *tom-tom* Nyugat-Európában az afrikai és a keleti dobokra alkalmazott terminus, amit ilyen formájában ’egzotikus dob’ jelentéstartalommal használtak (NGDMI 3.1984: 605). Az etnográfiai szakirodalomban elterjedt elnevezésre magyarázatul szolgálhat, hogy a résdobra a *tamtam* elnevezést Kamerunban az **eton** népcsoport is használta, ami ilyen formán szintén szélesebb körben ismertté válhatott (Quersin 1986: 168). Ezért az adatok áttekintése alapján úgy tűnik, hogy két különböző eredetű, de hasonló hangzású elnevezés olvadhatott egybe. Viszont hangfestő, hangutánzó kifejezésként a *tamtam* összességében jobban visszaadja a fából készített résdobok hangját, mint egy fémből kovácsolt hangszerét, amelyre viszont a *gong* hosszabban elnyújtott hangzása tűnik találóbbnak.

A különböző funkcióban történő használata miatt, a hangszertípusnak több megnevezése is elterjedt, ún. slit-gong ’rés-gong’, slit-drum ’rés-dob’, talking-drum ’beszélő dob’, signal-drum ’jelző dob’, war-drum ’harci dob’ (Carrington 1949: 6). Ezen elnevezések nagy részével az a baj, hogy csak adott funkcióra utalnak, holott több funkcióban (üzenetközvetítő, harci és zenei) is használhatták a hangszert. A hangutánzó *tamtam* elnevezéssel továbbá az a gond, hogy idiofon (a hangszertest a hang forrása) gongot és membranofon (rezgő membrán a hang forrása) dobokat

egyaránt jelölhet. Mindezek figyelembe vételével a résdob elnevezés, ha nem is tökéletes (mert a dob hangszernév leginkább a membranofon hangszereket jelöli), de a német *Schlitztrommel*, a francia *tambour à fente*, és az angol *slit-drum* megfelelőjeként talán a legjobb választás lehet (De Hen 1960: 46). A résdob tehát olyan fából készített idiofon hangszer, amelyen egy rést alakítanak ki és ütéssel szólaltatják meg (Sachs 1913: 189). E definíció leginkább a kongói résdobokra igaz, ezért az ázsiai és óceániai résdobok figyelembe vételével bronzból és bambuszból készített résdobokkal is kiegészítendő (Steinmann 1938: 240) és (Kunst 1949: 6).

A résdobok valószínűsíthetően már a neolitikum idején kialakulhattak; korai formájukban lábon álló, kiszáradt fákra vágtak egy hosszanti hasítékot vagy több hangkeltő nyílást, mint amilyenek a Maláj-félsziget hegyvidéki területein élő negrito **szemang** népcsoport résdobjai (Collaer 1965:110). Közép-Amerikában a *teponactli* résdobok már az olmék (Kr.e. 1500–400) kultúrában ismertek voltak és egy korai kőből készített példány a Kr.e. 800 körüli időszakból maradt fenn, amely formáját tekintve rokonítható a zapoték ábrázolásokon (Kr.e. 3–Kr.u. 7) látható és azték időszkból fennmaradt (1350–1521) diófából készített, antropomorf résdobokkal (Marti 1967: 114). A hangszer díszítése polinéz karaktereket mutat, ami egyéb kerámia és táncművelési egyezések mellett egy korai óceánia-délkelet-ázsiai és közép-amerikai kapcsolatra utal (Uo). (1. kép)

A szubszaharai Afrika térségében a résdobok leginkább Közép-Afrikában és kisebb mértékben Kelet-és Nyugat-Afrikában elterjedtek, viszont Dél-Afrikából nincsenek adatok a hangszertípus elterjedtségéről, ezért ebben az esetben az Egyenlítői Afrika térség résdobjairól beszélhetünk. Óceánia, Délkelet-Ázsia és Egyenlítői Afrika területein egyaránt elterjedt animisztikus nézet szerint a résdob teste a női szeméremtestet és a rés, illetve az ütők a férfi nemi szervet szimbolizálják (Sachs



▲ 1. kép: Azték teponactli résdob (Collaer 1967 nyomán)



▲ 2. kép: Melanez antropomorf résdobok (Collaer 1965 nyomán)

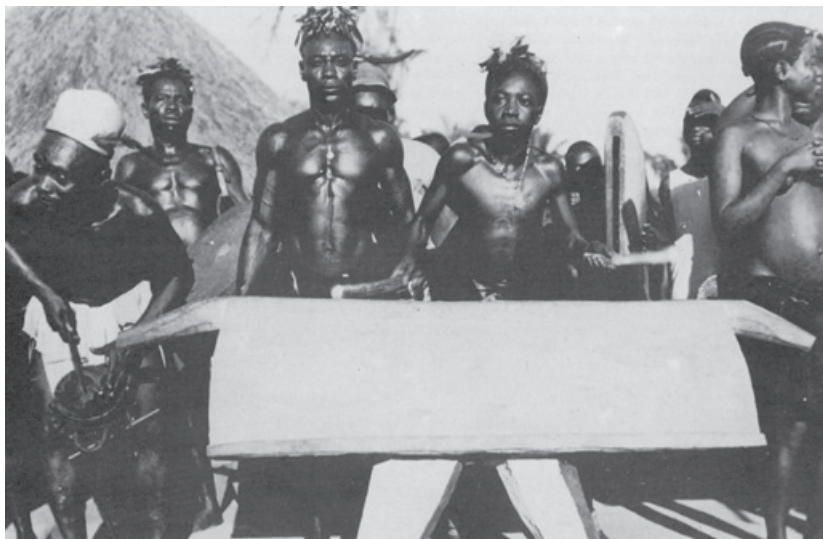
1942: 37). (2. kép) Az afrikai résdobok leginkább az Óceánia keleti részén elterjedt pápua résdobokkal mutatnak hasonlóságot, ezért a morfológiai hasonlóság okán felvetődött annak a lehetősége, hogy más hangszerekhez hasonlóan a fából készített résdobok is délkelet-ázsiai közvetítéssel érkeztek az afrikai kontinensre (Frobenius 1981: 331). Ez nem azt jelenti, hogy keletről nyugatra haladva ugyanazt a hangszertípust adták-vették egymás között a különböző népcsoportok, hanem az ún. stimulus diffúzió jelenségének lényege szerint, nem feltétlenül az új termék, jelen esetben a résdobok átvételéről van szó, csak a hangszertípus ötlete, (úm. egy farönkbe rést vájva hangszertípust lehet létrehozni), adja meg a stimulust a helyi invenció létrejöttéhez (Kroeber 1940: 1). Másrészt a hangszerek konkrét átvételével is lehet számolni, mert a résdobok annak idején, hírközlő funkciójú innovációként vagy újdonságként ható hangszerként egyaránt népszerűek lehettek. Példának okáért a Kongói DK északkeleti részén, az Uele folyó mentén élő **mbuti** pigmeusok a szomszédos **lese** népcsoporttól nemcsak azok Nílus-szaharai/közép-szudáni nyelvét vették át, hanem a **lesék** zenei fesztiváljai alkalmával azok zoomorf résdobjain rendszeresen a kiváló zenésznek tartott **mbuti** muzsikusok játszanak (Arom-Dournon 1986 178). (3. kép)



▲ 3. kép: Mbuti pigmeus zenészek zoomorf résdobbal (Ganseman-Schmidt-Wrenger 1986 nyomán)

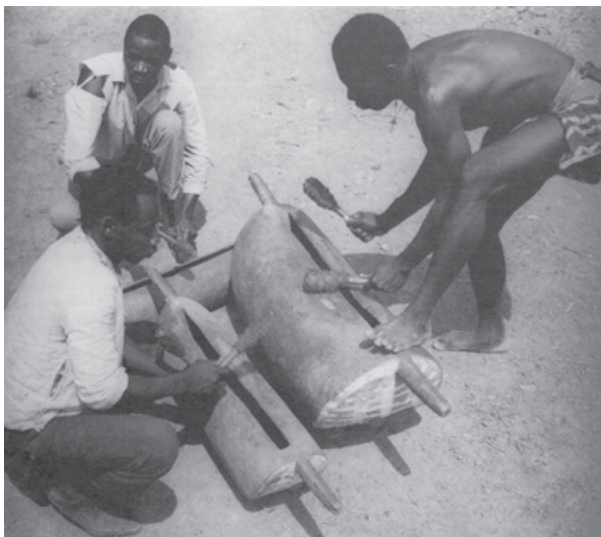
Mivel a Kongó-medence térségében élő népcsoportok körében a résdobok használatának erős kulturális beágyazottsága figyelhető meg, feltételezhető, hogy a Dél-Afrikában is megtelepedő bantu nyelvű népcsoportok szintén magukkal vitték volna a résdobjaikat a déli irányú vándorlásaik során. Ebből következik a feltételezés, hogy a résdobok csak a bantu expanzió utolsó 9. századi szakasza után terjedhettek el az Egyenlítői Afrika térségében. A résdobok erős kulturális beágyazottságát jól szemlélteti, hogy a Kongó vidékének hagyományos törzsi társadalmában minden főnöknek saját résdobja volt, ami a főnök szakrális és tényleges hatalmát és a falun belüli befolyását reprezentálta, mint például a Kongói DK északkeleti részén élő **mayogo** népcsoport *gugu* nevű zoomorf résdobjai (Gansemans 1986: 156). (4. kép) Mivel a törzsfő hatalmának határait a főnöki résdobon közölt üzeneteinek hatóköre szabta meg, igyekeztek minél nagyobb, intenzívebb hangú résdobra szert tenni. A kisebb méltóságok szintén igyekeztek saját résdobot beszerezni, hogy megbecsült tagjai lehessenek a közösségnek. Mivel a résdob egyben a falu erejét is megjelenítette, ezért törzsi háborúk esetén, a győztes fél általában megsemmisítette a legyőzöttek résdobjait, mintegy megfosztva őket a szakrális és a fizikai hatalmuktól. Emiatt az európai gyarmatosítók szintén ezt a módszert követték és a lázadások leverésekor a lázongó falvak résdobját magukkal vitték, hogy lelkiileg is megtörjék a legyőzötteket (Laurenty 1968: 209).

A résdobok kulturális beágyazottságának másik jellemző példája, a résdobokkal való üzenetközvetítés. A hangszerekkel való üzenetátadásnak egyik ismert módszere, amikor adott hangszeren egyezményes jeleket játszanak, mint pl. a havasi kürtökkel továbbított kürtjelek, ahol adott zenei frázisnak vagy szignálnak, adott fogalom (pl. farkas vagy rablók járnak a környéken), feleltethető meg. Hasonló módon, a baszkok a *xalaparta* elnevezésű, fából készített idiofon ütős hangszerüket eredetileg ilyen



△ 4. kép: Mayogo zenészek *gugu* zoomorf résdobbal (Gansemans-Schmidt-Wrenger 1986 nyomán)

fogalom rendszerű (pl. almabor készítés, háború) üzenetátadásra alkalmazták és csak később alakult ki a zenei alkalmazásuk. Az Egyenlítő térségében az amazóniai indiánok, a melanézek és a pápuák, illetve a délkelet-ázsiai szigetvilág népcsoportjai a résdobokat szintén ilyen fogalom rendszerű üzenetközvetítésre használták. Az egyenlítői Afrika térségében szintén megfigyelhető ez a fogalom rendszerű üzenetközvetítés, mint például Kamerunban, ahol a térség résdobjaitól eltérően a **bamiléké** résdobok nem „dobnyelven” közölték a híreket, hanem adott szignál sorozatokkal, amelyek nem képezhetők le a helyi beszélt nyelvre (Geary 1989, 65). Ezzel szemben Közép-Afrika északi részén, Szudán déli területén, Kamerun és a Kongó-medence nagy részén a résdobokkal való nagy távolságú kommunikációnak kialakult egy sokkal kifinomultabb módja, amivel már nem csak korlátozott számú jellel lehetett üzeneteket közvetíteni, hanem az emberi beszédhez hasonlóan, bővebb információk tartalmakat is meg lehetett jeleníteni (Carrington 1949, 28). Ehhez az is szükséges, hogy a résdobokkal továbbított nyelv tonális jellegű legyen, amelyknél a szótagok kiejtésénél azok hangmagasságának, illetve annak változásának jelentés megkülönböztető szerepe van. Mivel a szubszaharai Afrika nagy részén elterjedt Niger-kongói nyelvek tonális jellegűek, a legalább két jól elkülöníthető hangmagassággal rendelkező résdobok segítségével a beszélt nyelv dallamát (a magas és mély tónusú szótagok egymásutánját) nagyobb távolságról is jól hallhatóan el tudták dobolni. Mint például a Közép-afrikai Köztársaságban élő **banda** népcsoport nyelvének hangmagasságára három különböző hang a jellemző és bizonyos szótagok hangmagasságával változhat a jelentésük, ezért két különböző méretű résdobbal leképezhető a nyelv (Arom 1986, 154). Az első dobbal a mély és a közepes hangokat, és a második dobbal a magas hangokat ütik ki és gyakran kiegészítő szereppel egy harmadik dobot is alkalmaztak. (5. kép) Maga a dobnyelv a kódok értéséből áll,



▲ 5. kép: Banda üzenetközvetítő résdobok (Ganseman-Schmidt-Wrenger 1986 nyomán)

amely az adott nyelvre leképezhető, ezért a különböző népcsoportok, különböző ritmusformulákat használtak. A kódolt üzenet egy nyitó hangsorral kezdődött, amit a címzett népcsoport kódja és az üzenet követett, majd egy záró képlettel fejeződött be. Mivel a beszélt nyelv dobbal való megjelenítése információvesztéssel járhat, mert több szó is hasonló tonálítású, ezért a közép-afrikai résdobokon nem adott szavakat, hanem sztereotip frázisok tonális-ritmikai mintázatát dobolták el, ami egyértelművé tette a hírközlést. Ezek a sztereotip frázisok sokszor az üzenetet küldő népcsoport nyelvén megfogalmazott, a szóbeli hagyományban közhelyszerűnek számító, mindenki által ismert mondatok, kifejezések voltak (Carrington 1949: 43).

A komparatív hangszerkutatók kimutatták, hogy a résdobok szélesebb körben az Egyenlítő térségében élő népcsoportoknál terjedtek el (Hornbostel 1936: 133). Ehhez kapcsolódóan Dél-Amerikából az Amazonas-medence északnyugati térségéből, (Rivet 1908: 78) Óceánia térségéből pl. Vanuaturól (Speiser 1923: 420) a Salamon-szigetéről (Fox 1924: 25) és Pápua Új-Guineából a Gazella-félszigetről (Eberlein 1910: 24) Délkelet-Ázsiából pedig az Indonéz szigetvilágból főleg Szumátra és Borneó szigetéről (Rutter 1929: 82; és Loeb 1936: 56;) adatolhatóak az üzenetközvetítésre alkalmazott résdobok. Habár az afrikai xilofon hangszertípus és a különböző hangrendszerek (pentaton, heptaton) elterjedésének vizsgálata alapján feltételezik, hogy Kelet, Közép-és Nyugat-Afrika bizonyos területein már az időszámításunk első századaiban megjelenhetett egy indonéz eredetű népesség (Jones 1964: 126). A későbbi időszakokban, pl. az 5-7. században szintén érkeztek telepések Kelet-Afrika szabaki nyelvű vidékére úm. ilwana, szuahéli, komorói, rokomó és midzsikenda (Blench 2010, 239). Illetve Madagaszkár szigetén a **malgasok** ősei, a Borneó déli részéről származó **barito** nyelvű maláj telepések, akik a nyelvészeti kutatások és a régészeti leletek alapján legalább két nagyobb hullámban, valamikor a 8. és a 14. század között érkezhettek a mai lakhelyükre (Dewar-Wright 1993: 318). Az Egyenlítői Afrika térségének legkorábbi résdob ábrázolása a benini királyság 15-16. század közötti időszakából származó réz plakettekről ismert, amely alapján a hangszertípus ábrázolása a kulturális kapcsolatok általi átvételt bizonyítja, mert a **yoruba** népcsoportnál a hangszertípus nem volt elterjedt. (6. kép) Ezek alapján valószínűsíthető, hogy a közép-afrikai eredetű hangszertípus a Nigéria keleti részén élő **igbo** népcsoport által jelenhetett meg a térségben. (Kubik 1989: 102). Ami összességében arra enged következtetni, hogy valamikor a 6-10. század közötti időszakban jelenhettek meg Egyenlítői Afrikában a résdobok, majd terjedhetett el a használatuk keletről nyugati irányba és alakulhattak ki a formailag és funkcionálisan is eltérő helyi változatai.

Az Egyenlítői Afrika térségében készített résdobok méretükben, formájukban, és felépítésükben is nagyon eltérőek, azonban mindig fából készülnek, amit egy darabban, sokféle külső formára faragnak ki. Közös jellemzőjük, a belsejükben kialakított, a hangszertest formájához alkalmazkodó üreg, amit a résen benyúlva, hosszú nyelvű forgácsoló szerszámokkal alakítottak ki. Más hangszertípusokhoz hasonlóan, a kontinens etnikai-nyelvi sokfélesége miatt, a résdobok típusait sem az eredeti elnevezésük tükörfordítás alapján, hanem morfológiai szempontok szerint



^ 6. kép: Résdob ábrázolás egy benini bronzplaketten (Kubik 1989 nyomán)

érdemes típusokba sorolni. Ezek alapján megkülönböztethetünk 1. fejsze (trapéz), 2. Proa (több törzsű vitorlás hajó), 3. tulipán vagy harang 4. konvex (domború) trapéz 5. lapos négyszögletes, 6. lábakkal ellátott hengeres, 7. zoomorf (állat alakú), 8. antropomorf (ember alakú) típusokat (De Hen 1961: 47). Más megközelítésben a hangszertest külső formája, a rés formája, illetve a belső üreg sajátosságai alapján Jean-Sébastien Laurenty, a Tervureni Musée Royal de l'Afrique Centrale organológusa az Egyenlítői Afrika területén elterjedt résdobokat már 14 különböző csoportba sorolta (Laurenty 1968: 9-90).

A fejsze vagy trapéz formájú résdobok a Kongó-medence nagy részén előfordultak, és különösen a középső területén voltak elterjedve. Ilyen trapéz formájú típus például a **chokwe** népcsoport *chingufu* résdobja, amit az ún. „mahamba” gyógyító szertartások keretében használtak. (Schmidt-Wrenger 1986: 78). A Kongói DK középső területein élő **tetela** népcsoportnál a kovácsok készítették a *lokombe* vagy *lukombi* elnevezésű trapéz formájú résdobokat az (*Alstonia congensis*) fájából, ami egy kemény, de könnyű trópusi fafajta (Laurenty 1968, 177-78). Egy nagyobb fa törzséből 5-7 résdobot készítettek, úgy hogy kalapáccsal és több különböző hosszúságú vésővel egy hasítékot véstek a fatörzs oldalába. A kivésés után száraz, durva felületű levelekkel a külsejét lepólirozták, majd a rovarok elleni védekezésül növényi oldatokkal átkenik, és a napon kiszáritották. A szárítás után egy hajlított vésővel a belsejét kivésve behangolták a résdobot úgy, hogy a két falrész különböző vastagságúvá alakították és így különböző hangmagasságú oldalakat kaptak. A résdobokat kaucsukborítású ütőkkel szólaltatták meg, és egy kódolt dobnyelvet

használtak üzenetközvetítésre. A **tetela** főnököt mindig egy vagy több *lukombi* résdob kísérte, hogy az érkezését hírül adják és fenntartsák a kapcsolatot a népcsoport tagjaival (Gansemans 1986: 166). (7. kép)

A Kongói DK délnyugati részén a **luba** népcsoport falun kívüli hírközlésre használta a trapézformájú *nkumvi* elnevezésű résdobját, amely a légköri viszonyoktól függően 10-20 km hatótávolságú szignálhangszerként funkcionált (Gansemans 1986: 156). A falun belüli hírközlést viszont aerofon hangszerekkel és ütött harangokkal oldották meg. Mivel a *nkumvi* résdobokkal a beszélt nyelv dallamát imitálták, ezért a dobosnak ismernie kell az adott nyelvjárás dallamát és ritmusát, és ezt kell átalakítania a dobnyelvre. A *nkumvi* dobosoknak a sajátjukon kívül 2-3 környékbeli nyelvjárását is ismerniük kellett, ebből kifolyólag különleges szociális státuszuk volt. A hírközlő dobosok kizárólag férfiak voltak. (8. kép) Falvanként csak egy, esetleg 2-3 dobos élt, akik bár igen fontos személynek minősültek csupán a hírközlési



▲ 7. kép: Tetela zenekar 1913-ban dobokkal és trapéz formájú résdobokkal (Gansemans-Schmidt-Wrenger 1986 nyomán)



◀ 8. kép: Luba dobos, nkumvi trapéz résdobbal (Gansemans-Schmidt-Wrenger 1986 nyomán)



▲ 9. kép: Zapo zap zenészek 1897-ben dobokkal, xilofonokkal és hengeres résdobokkal (Ganseman-Schmidt-Wrenger 1986 nyomán)

feladatukból nem tudtak megélni. A főnök üzeneteit továbbítva külön jutalomban részesültek. Amennyiben a főnök udvari zenekarában alkalmazták a résdobokat akkor ritmushangszerekként funkcionáltak.

A Kongói DK északi részén élő **songye** népcsoporthoz tartozó, de attól elszigetelten élő **zappo-zap** csoport zenéjében igen komoly szerepet játszanak a nyakba akasztható trapéz és henger alakú résdobok. A **zappo-zap** népcsoport zenei életéről már a 19. század végéről vannak leírások, ezért kimutatható, hogy a 20. században már mind a zenei és táncalkalmak, mind a hangszerek száma erősen csökkenő tendenciát mutatott (Ganseman 1986: 166). (9. kép)

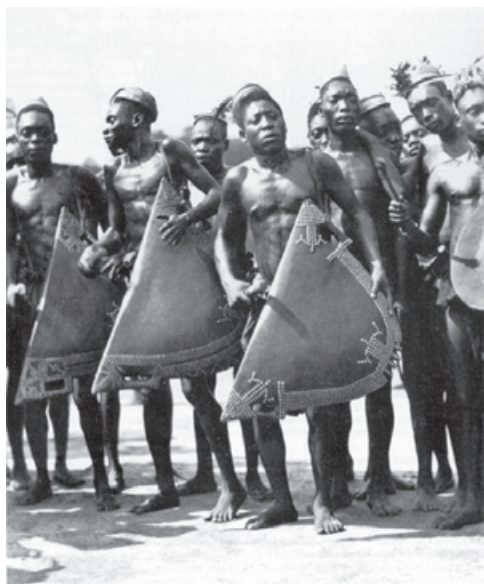
A proa (több törzsű hajó) vagy más megközelítés szerint „en forme de croissant” formájú, kisméretű résdobok főleg a Kongó alsó folyása mentén voltak elterjedve (Laurenty 1968: 67-75). Ilyen résdob típus Kongói DK délkeleti részén a **lemba** népcsoport beavatási és gyógyító rítusoknál használt *nkonko*, amit a helyi varázslók a „ngana lembák” szólaltattak meg (Thompson 1989: 42). A beavatási szertartásoknál a **lembák** körtáncukkal, amelyben a nap a világot teremtő, „ösforrást” jelképezi, megjelenítették a nap járásának körforgását és a négy állomását úm. hajnal/dél/alkony/



◀ 10. kép: Lemba kézi résdob bidimba írással (Thompson 1989 nyomán)

éjféli. A *nkonko* résdobok egyik oldala a látható, élő világot, a másik oldala pedig a nap körforgását jelképezi, amely a halált is magába foglalja (Thompson 1989: 43). A *nkonko* résdobok oldalán a **lemba** ideografikus (fogalmakat jelölő) írással a „bidimba” jeleivel, különböző proverbiumok és mitologikus szimbólumok vannak kivésve. (10. kép) A szimbólumok közül a pálma jelentése az ismert proverbiumra utal, „kiyala-mooko, kufwa ko” vagyis „aki egy pálmát ültet, soha nem fog meghalni”, mert a nagylelkűség és az adományozás pozitív sorsot von maga után, ezért a **lembáknál** az összeadandó párokat pálmafa alá ültették (Uo). A tengeri kagyló a hallhatatlan őseket és ezáltal az örökéletet jelképezi, míg a spirális forma az ember és a teremtő nap közti kapcsolatra utal, amely a fényével az egész világot beragyogja. A *nkonko* oldalán jellemző szimbólum a három főzőkő (mazuku matutu), amelyek a legalapvetőbb emberi igények a ház, a ruha és a táplálék jelképei. Illetve elvont, spirituális értelemben a „mindenható teremtet” (Nzambi Mpungu), az ősök szellemeit (bakulee) és az életet (bantu) jelképezik. Ezen kívül elterjedt szimbólum a páros madár figurák alkalmazása, amelyek a házasságot jelképezik, illetve a kígyó (nyoka ya zingama) ábrája, amely a nyugati égtáj és a gonosszal való kommunikáció jelképe. A kígyó a **lembák** hitvilágában az emberek kapcsolatát jelképezi az őserdővel és a vadvilággal. A kígyón kialakított két hurok pedig az élet és a szellemvilág közötti egységet szimbolizálja.

A tulipán alakú és a konvex trapéz formájú résdobok a Kongó-medence északkeleti részén az Uele folyó térségére voltak jellemzőek, mint a **bwende lokuka**, a **gunda toku**, a **kutu lokome**, a **mamvu gogo/gokwo/gulu/rigo** és az **azandé dundu** (De Hen 1960: 59). Ezeknél a résdob típusoknál, kisebb-nagyobb fogantyú részt is kialakíthattak, ami a játéktechnikánál kapott szerepet. (11. kép)

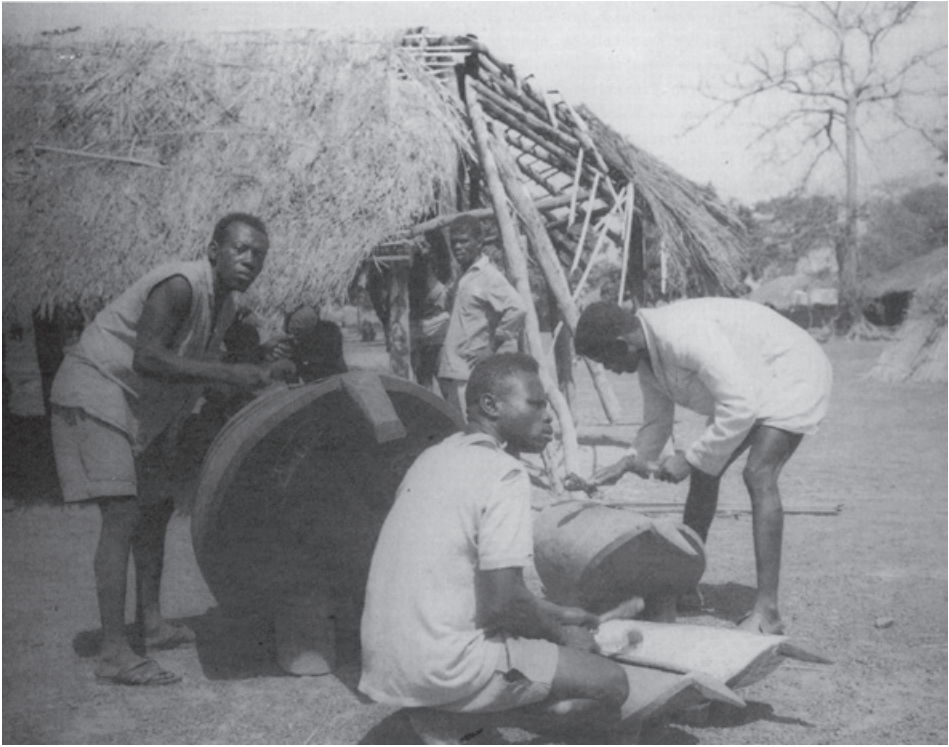


▲ 11. kép: Tulipán résdobok (Kongó-vidék, 1920-as évek)

A lábon kiszáradt résdobokhoz hasonlóan a résdobok másik legegyszerűbb változata és alaptípusa a hengeres formájú típus, ami egy hosszanti résen keresztül kivájt farönk. Ebből kifolyólag a hengeres típus nemcsak Egyenlítői Afrikában, de a résdobok elterjedési területein mindenhol a legelterjedtebb. Különböző lokális változatai, vízszintesen a földre helyezett, vagy függőlegesen a földbe ástott típusai a dél-amerikai Amazóniában, az óceániai szigetvilágban, Délkelet-Ázsiában és Egyenlítői Afrikában egyaránt megtalálhatóak. Az afrikai hengeres résdobok elnevezéseinek vizsgálata sokszor arról is tanúskodik, hogy a különböző népcsoportok egymástól vehették a hangszertípust. Mint például a Kongói DK keleti részén élő népcsoportok esetében a **bangu-bangu tsh(i)ondo**, a **holoholo kyondo**, a **kamfwa kyondo**, a **luba eshiondo** vagy **kiondo**, a **mwanza kyondo**, a **sampwe kiondo** és a **vira yondo**. A hengeres résdobok kisebb és közepes méretű változatai a Kongó-medence egész területén elterjedtek, mint a **lubák** hírközlésre használt hengeres résdobja vagy a **nkundo** népcsoport **ingolongolo** vagy az ezzel rokonítható **impolo** népcsoport **bonggo** résdobja, amiket viszont jellemzően tánckísérethez használnak (Laurenty 1968: 134). (12. kép) Ezzel szemben a nagyobb méretű 2-3 méteres, henger alakú résdobok leginkább a Kongó-medence északi részén fordultak elő, mint pl. a **bumba lingele**, a **mongo lokole**, a **ngbaka kendungu**, és a **ngbandi bubu** és **makilungu** (De Hen 1960, 57). Szintén ide sorolható a Közép-Afrikai Köztársaságban a **banda** népcsoport **linga** vagy **lenga** elnevezésű, lábakkal ellátott hengeres résdobja, amelyek különböző nagyságú változatait, adott szertartások keretében faragták ki és ennek során mind a táplálkozásban, mind a szexuális életben megtartóztató magatartást kellett tanúsítaniuk a résdobok elkészítőinek (Arom 1986: 158). Habár a **lenga** résdobok elsődleges funkciója a hírközlés volt, a **bandák** tánckísérethez is



▲ 12. kép: Luba henger résdob (Ganseman-Schmidt-Wrenger 1986 nyomán)



▲ 13. kép: Banda tánckísérő résdobok (Gansemans-Schmidt-Wrenger 1986 nyomán)

használták, amelyek közül a legnagyobb 300 kg-os két méternél hosszabb *eyi-lenga* vagyis 'anya', illetve a kisebb *oko-lenga* a 'férj' és legkisebb *aya-lenga* a 'gyermek'. Ez utóbbiból többet is alkalmazhattak a zenei kíséretnél. (13. kép)

Kamerun nyugati részén a **bamiléké** titkos férfitársaságok kisebb méretű zoomorf résdobokat használtak, amelyek közül a legelterjedtebb állatalak a bivaly volt, amely az erő és a hatalom jelképe, és amelynek a szarvából készítették az ivóütköket (Geary 1989: 70). A kaméleon és a varangyos béka ábrázolása a résdobok oldalán szintén gyakori volt, mert a kaméleon a betegség, a szerencsétlenség és a halál jelképe, összességében a baljós erők, a boszorkányság szimbóluma. A kaméleon antitézise a varangyos béka, amely a mítoszok szerint szembeszáll a kaméleonnal és a termékenység és a szaporodás szimbóluma. A **bamiléké** titkos férfitársaságok a zoomorf résdobokat a temetési és a halotti szertartások során használták, ahol a résdob az ősök szellemeinek a hangját szimbolizálta, amely megszólította az uralkodókat és a törvényhozókat. A titkos társaságok tevékenységét a félelem és a titokzatosság aurája lengte körül, amellyel uralmat gyakoroltak a legitim hatalom fölött.

Saját kisméretű zoomorf résdobjai voltak a **bamiléké** harcos társaságoknak, amelyeknek *nd'dhi* vagy *n'du* volt az elnevezése (Geary 1989: 70). A zoomorf harci résdobok a törzsfő tulajdonában voltak és ezek hangjával hívta csatába a törzsfőnök



^ 14. kép: Zande zoomorf gugu résdob és kúpdob (1927-30)

az embereit. Ezek a harci résdobok a későbbiekben eredeti funkciójukat elvesztve a kiöregedett harcosok táncának a kísérő hangszereivé váltak. Napjainkban a kameruni résdobok a „ndanji tánc” a királynék táncának a kísérő hangszerei. A résdobok relief díszítésénél az iszlám hatását tükröző hold és csillag formájú díszítések mellett fennmaradtak a **bamum** motívumok is, mint a csirkebél ábrázolás, amely a jóvendőmondásnál kapott kiemelt szerepet.

A Kongói DK északi részén élő **azandé** népcsoport *gugu* nevű zoomorf résdobjai a főnök hatalmát szimbolizálták. (14. kép) A törzsfő saját *gugu* dobja volt a legnagyobb, és a hierarchiában utána következő vezetők saját, kisebb *gugu* dobokkal rendelkeztek. Háború esetén a legyőzött főnök *gugu* dobját megsemmisítették, megfosztva a főnököt a szakrális hatalmától is. A törzsfő *gugu* dobját egy külön építményben a résdobok házában tartották, itt volt a férfiak gyülekező helye, itt tartották a tárgyalásokat és itt hirdették ki parancsokat (Ganseman 1986: 156). A résdobokat lehetőleg a folyóhoz közel helyezték el, úgy hogy a mélyebb hangot adó oldaluk a folyó felé nézzen és ily módon akár 10 km-es távolságra is hallhatóak voltak.

Kamerun délkeleti részén a **bamum** és a **bamiléké**, illetve északon a **tikar** királyságokban az antropomorf résdobok különleges fontossággal bírtak. A *kindi* elnevezésű nagyméretű résdobokat a **bamum** királyságban a királyi palotában tárol-



▲ 15. kép: Bamum királyi antropomorf résdob (Geary 1989 nyomán)

ták (Geary 1989, 64). A *kindi* résdob hangja több kilométer messziről hallható volt és ennek a hangjával hívták össze a lakókat, ha háború vagy vadállatok támadása fenyegette a királyságot. (15. kép) A **bamum** népcsoport résdobjainak felső részén jellemző az antropomorf figurák kialakítása. A jobb kezében ivótülköt tartó férfi figura, a nemességet szimbolizálja, akik az ábrázolt ivótülkökből itták a pálmabort, kínálták a vendégeiket, illetve mutattak be italáldozatot az ősök szellemeinek. A férfi figura hajfrizurája a muszlim időszak előtti magas társadalmi státuszt jelképezi, míg a balkéz áll támasztása a nyugodtság és a tisztelet szimbóluma (Geary 1989, 67). A **bamum** népcsoport résdobjain a női figurák az anyakirálynőt jelképezik. A király illetve az anyakirálynő halála esetén a *kindi* résdobokat kivitték a piactér sarkába és otthagyták őket átadva az enyészetnek, analógiaként a vele spirituális kapcsolatban levő királyi személyiség halálával.

A **bamiléké** törzsfőnökségekben a törzsfő volt a legjobb harcos és a legjobb gyilkos, aki szenvedés okozása nélkül tudott ölni. Ezt a harcos-gyilkos képességet ábrázolták a *nke deng* résdobok antropomorf figurái, akik a jobb kezükben kardot és a balkezükben az ellenségük levágott fejét tartották. (16. kép) A *nke deng* résdobokon feltűnő állatábrázolások az adott állatra jellemző pozitív tulajdonságokat szimbolizálják.



◀ 16. kép: Bamum törzsfőnöki antropomorf résdob
(Geary 1989 nyomán)

A leopárd a ravaszságot és az erőt, míg a pávián a halál utáni átváltozást szimbolizálják és ebből kifolyólag a törzsfők totemisztikus jelképei (Geary 1989, 68).

Az eredetmítosz szerint Kamerunban az első résdobokat az északi területeken a **wen** törzsfőnökségnél alkalmazták (Geary 1989, 70). A **wen** törzsfőnökségben a hatalom férfiágon öröklődött. Egy alkalommal, bár már volt egy újonnan választott törzsfőnökük, akivel mindenki elégedett volt, de az előző törzsfő fia a leszármazás jogán követelte a törzsfőnöki posztot. Tartva az ősök szellemeinek nemtetszésétől lecserélték a törzsfőnököt, akinek viszont be kellett bizonyítania, hogy méltó a tisztségre. Az új törzsfőnök megbízta a falubeli férfiakat, hogy vágjanak ki egy nagyméretű fát, amiből majd kifaragják az új törzsfőnöki résdobot. Ám a falubeliek valahányszor kivágtak egy megfelelő méretű fát, amikor másnap visszamentek nem találták sem a kialakított tisztást, sem a kivágott fát. Ezzel tudatták az ősök szellemei, hogy nem fogadják el az új törzsfőnököt, ezért a falusiak újból a régi törzsfőnököt emelték vissza a posztjára. A történet tanúsága, hogy a törzsfő személye mitikus kapcsolatban áll a résdobbal, illetve a főnöki hatalom tekintetében születési előjogoknál nagyobb fontossággal bír a spirituális hatalmak támogatottsága (Geary 1989, 72).

Ugyanez ez a nézet tükröződik a kézi résdobok antropomorf kialakításában, amely összefüggésbe hozható az animisztikus vallások őskultusz gyakorlatával. Ennek lényege szerint az ősök szellemei a látható világgal párhuzamos spirituális világban léteznek tovább, ezért ha a különböző rituálék során sikerül őket kien-

gesztelni, kedvükre tenni, akkor segítik a leszármazottaik életét. Az emberi élet fordulóinak rituális zenei kíséreténél, mint a születés és a halálozás, szintén kisebb méretű, antropomorf résdobokat használtak. (17. kép) A Kongói DK délnyugati részén, Angola határvidékén élő **yaka** népcsoportnál a nők körülmetélésekor (csikló kimetszése) a *mbaala* antropomorf résdobot arra használták, hogy annak hangjával elnyomják a nők jajveszékelését, és egy intenzív, monoton ritmust biztosítva megtörték a körülmetélést elszenvedő akaratát, aki ily módon elkábítva kevésbé érezhette a fájdalmat (van Gool 1953: 863).

Kelet-Afrikában, Maliban és Tanzániában szintén használtak kisebb méretű antropomorf résdobokat, amelyeket az oldal recéssé tételével kaparós hangszerekként is alkalmaztak. (18. kép) Maliban a **bambara** népcsoportnál a hét évenként megtartott „Jo” beavatási táncok ritmus kíséretéhez használták a három különböző méretű, antropomorf kézi résdobot, amely közül a többi résdob „anyja” a *n'keniamba* és a másik két maskulin jellegű résdob, a legnagyobb méretű *tium* és a valamivel kisebb *tierum* (Thompson 1979: 89).

Sajnos miként az a **zappo-zap** népcsoport estén is megfigyelhető, akik zenei életéről már a 19. század végéről vannak leírások, ezért már a 20. század második felében kimutatható volt, hogy a zenei és táncalkalmaik, és az általuk használt résdobok száma erősen csökkenő tendenciát mutatott, az afrikai résdobok használata, más hangszerekhez képest erősen visszaszorult. Ez a tendencia a hírközlés modernizációjának, és a társadalmi változásoknak egyaránt köszönhető, mert a hangszer kommunikációs funkciója és a törzsfőnöki rendszerhez kötődő spirituális



< 17. kép: Yaka, antropomorf kézi résdob
(Ganseman-Schmidt-Wrenger 1986 nyomán)



18. kép: Bambara antropomorf kézi résdob >
(Thompson 1979 nyomán)

kapcsolata megszűnt, és emiatt a résdobok kizárólag hangszerként való alkalmazása erősen korlátozott maradt.

A résdobok adatainak áttekintése alapján összegzésként elmondható, hogy bár egyszerű felépítésénél fogva, ahol fás területek vannak, a résdob típusú hangszerek elvileg mindenhol kialakulhattak volna, de az eddigi adatok tükrében úgy tűnik, hogy a hangszertípus vagy annak ötletének átvétele és az Egyenlítő övben való elterjedése az ausztronéz nyelvű csoportok migrációjához köthető. Az átvétel után azonban lokális funkciók és formák alakultak ki. Ennek alapján az Egyenlítői Afrika területén elterjedt résdob típusok keletről-nyugati irányban terjedtek tovább és a hangszertípus dél-afrikai elterjedésének hiánya és az ausztronéz nyelvű csoportok afrikai megjelenése felveti annak a lehetőségét, hogy a résdobok afrikai megjelenése a 6-10. század közötti időszakra datálható. A hangszertípus kommunikációs funkciója és presztízs jellege miatt, főleg a Kongó-medence népcsoportjai körében terjedt el szélesebb körben. Nyugat-afrikai szélesebb körű elterjedésének viszont akadályá lehetett egyfelől a térségben alkalmazott, hírközlő funkciójában konkurensnek tekinthető membranofon „beszélő” dobtípusok jelenléte, illetve az iszlám 15. századi elterjedésével a hangszertípushoz kötődő animisztikus vallási képzetek átalakulása. Kelet-Afrikában szintén számolni lehet az iszlám 11. századi elterjedésnek köszönhető változásokkal, illetve ezzel összefüggésben a szuahéli nyelv elterjedésével, amely bár bantu nyelv, de nem tonális, ezért összességében a hangszertípus tonális nyelvekkel összefüggő kommunikációs funkciója és törzsfőnöki hatalmi jelképként való rituális összefüggésrendszere miatt szorulhatott vissza a résdobok használata a térségben. ☀

Felhasznált irodalom

- AROM, Simha (1986): Nachrittenübermittlung durch Gruppen von Schlitztrommelspielern bei den Banda. In: Zentral Afrika. Musikgeschichte in Bildern, Bd.1.Lfg.8. Leipzig: Deutcher Verlag für Musik
- AROM, Simha-DOURNON, Geneivève (1986): Trommelsgruppe der Mbuti während eines festes der Lele. In: Zentral Afrika. Musikgeschichte in Bildern, Bd.1.Lfg.8. Leipzig: Deutcher Verlag für Musik
- BAKOS Ferenc (1984): Idegen szavak és kifejezések szótára. Budapest: Akadémiai Kiadó
- BLENCHE, Roger (2010): Evidence for the Austronesian Voyages into the Indian Ocean 239-248. In: The Global origins and development of seafaring. (Eds.) ANDERSON, Atholl-BARRETT, James H-BOYLE, Catherine V Oxford
- BRZL-Brockhaus Riemann Zenei Lexikon 3. (1985): Szerk. DAHLHAUS, Carl-EGGEBRECHT Hans Heinrich, Budapest: Zeneműkiadó
- CARRINGTON, John F. (1949): A Comparative Study of Some Central African Gong-languages Brussel:Institut Royal Colonial Belge
- COLLAER, Paul (1965): Ozeanien. Musikgeschichte in Bildern Bd.1. Lfg.1. Leipzig: Deutcher Verlag für Musik
- COLLAER, Paul szerk.(1967): Amerika. Musikgeschichte in Bildern Bd.2. Lfg.7. Leipzig: Deutcher Verlag für Musik
- DE HEN, Ferdinand J. (1960): Beitrag zur Kenntnis der Musikinstrumente aus Belgisch Kongo und Ruanda-Urundi. Inaugural-Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades der Philosophischen Fakultät der Universität Köln.

- DEWAR, Robert E.-WRIGHT, Henry T. (1993): The culture history of Madagascar. In: *Journal of World Prehistory*. 7.
- EBERLEIN, P. J. (1910): Die Trommelsprache auf der Gazellehalbinsel, *Anthropos* V. 635-642.
- FOX, Charles Elliott (1924): *The Threshold of the Pacific*, London: Kegan Paul
- FROBENIUS, Leo (1981): *Afrikai kultúrák. Válogatott írások*. BODROGI Tibor (szerk) Budapest: Gondolat Könyvkiadó
- GANSEMANS, Jos-SCHMIDT-WRENGER, Barbara szerk. (1986): *Zentral Afrika. Musikgeschichte in Bildern, Bd.1.Lfg.8*. Leipzig: Deutscher Verlag für Musik
- GEARY, M. Christraud (1989): *Slit Gongs in the Camerun Grassfields: Sights and Sounds of Beauty and Power*. In: *Sounding Forms, African Musical Instruments*. New York, 63-72.
- JONES, Arthur Morris (1964): *Africa and Indonesia. The Evidence of the Xylophone and Other Musical and Cultural Factors*. Leiden: Brill
- KROEBER, Alfred Louis (1940): *Stimulus Diffusion*. Indianapolis, Bobbs-Merill.
- KUBIK, Gerhard szerk. (1989): *Westafrika. Musikgeschichte in Bildern, Bd.1.Lfg.11*. Leipzig: Deutscher Verlag für Musik
- KUNST, Jaap (1949): *The cultural background of indonesian music*. Medelingen van de Koninklijke Vereniging Indisch Instituut LXXXII. vol. 31. 1-43.
- LAURENTY, Jean-Sébastien (1968): *Les tambours á fente de l’Afrique centrale*. Tervuren
- LOEB, Edwin Meyer (1935): *Sumatra, its history and people*. Vienna: erlag des Institutes für Völkerkunde der Universität
- MARTI, Samuel (1967): *Teponaztli (Holztrommel) aus Tlaxcala* In: *Amerika. Musikgeschichte in Bildern Bd.2. Lfg.7*. Leipzig: Deutscher Verlag für Musik
- NGDMI-The New Grove Dictionary of Musical Instruments (1981): Szerk. SADIE, Stanley I-III. London: Macmillan Publishers Limited
- QERSIN, Benoit (1986) *Ensemblemuzizieren* In: *Zentral Afrika. Musikgeschichte in Bildern, Deutscher Verlag für Musik.Bd. 1. Lfg.8*. Leipzig
- RIVET, Paul (1908): “*Les Indiens Jibaros: Etude géographique, historique et ethnographique.*” *L’Anthropologie* 19, 69–87, 235–59.
- RUTTER, OWEN (1929): *The pagans of North Bornéo*, London: Hutchinson & Co
- SACHS, Curt (1913): *Real-Lexikon der Musikinstrumente*. Berlin: Verlag Max Hesse
- SACHS, Curt (1942): *The History of Musical Instruments*. New York-London: J.M. Dent & Sons
- SPEISER, Felix (1923): *Ethnographische Materialien aus dem Neuen Hebriden und den Banks-Inseln*, Berlin: C.W. Kreidel
- STEIMANN, Alfred (1938): *Über anthropomorphe Schlitztrommeln in Indonesien*. *Anthropos* 33: 240-259.
- THOMPSON, Robert Farris (1979): *African art in motion: icon the collection of Katherine Coryton White*. Berkeley-Los Angeles
- von HORNBOSTEL, Erich Moritz (1936): *Ethnology of African Sound-Instruments*. *Africa*, 129–157, 277–311.
- VAN GOOL, Désiré (1953): *Puberteitsriten bij de Bayaka*. *Anthropos* Institut Bd. 48, H. 5./6. 853-888

English Abstract

African Tamtams

A general survey of data leads one to conclude that, even though the slit drum type of instruments, owing to their simple structure, could have developed in any place with abundant tree cover, the available data suggest that the introduction of this instrument type, or the underlying idea, into the equatorial belt can be linked to the migration of speakers of Austronesian languages. After its introduction, however, the instrument type developed in highly localized fctions and forms. On this basis the widespread slit drum types of Equatorial Africa were passed on in an East-to-West direction; the absence of these instruments in Southern Africa and the date of arrival of Austronesian-speaking groups in Africa suggest the possibility that the appearance of slit drums in Africa can be dated to the period between the 6th and 10th centuries. The communicative function and prestige value of this instrument type led to its wide adoption among the ethnic groups of the Congo basin in particular. Contrastingly, a major hindrance to its wider distribution over West Africa may have been the presence of a rival candidate for its communicative function (the membranophonic „talking drums”), as well as changes in the animistic religious concepts linked to this instrument type, a result of widespread conversion to Islam from the 14th century. In Eastern Africa too conversion to Islam from the 11th century and the associated spread of the use of Swahili may have been a significant factor, given the fact that Swahili, while a Bantu language, is not a tone language, and thus the diminished communicative potential of these instruments, dependent on tone, as well as the shrinking ritual aspects of their use as symbols of chiefly authority must have led to the gradual decline of the use of slit drums in this region.

A szerzőről

PhD, tudományos munkatárs
MTA BTK Zenetudományi
Intézet

About the Author

PhD, Ethno-organologist
Institute for Musicology,
Research Center for the
Humanities, Hungarian
Academy of Sciences



brauer-benke.jozsef@btk.mta.hu



Klemensits Péter

Páncélos háború Észak-Afrikában (1940-1943)

A háborús hadszínterek közül mindig is az észak-afrikai volt a legkülönlegesebb, különösen az európaiak számára. Az ókori titkok, a hatalmas ismeretlen, a kietlen sivatagok, a kutatók és a hadtörténet rajongók figyelmét is felkeltették az évek során, korántsem véletlenül. A második világháború során olyan parancsnokok szereztek maguknak hírnevet ezen a hadszíntéren, akiket előtte kevésbé ismert a közvélemény, mint pl. Erwin Rommel vagy Bernard Montgomery. A harckocsi, páncélos pedig nem véletlenül lett az afrikai harcok emblematikus harceszköze.

A kötet tudományos igényességgel foglalja össze mindazon összetevőket, melyek végigkísérték brit páncéloserők alkalmazását Észak-Afrikában 1940-1943 között, különös tekintettel a brit észak-afrikai hadvezetés hadászati és hadművelleti tervezésére, a főbb hadműveletek bemutatására és a páncélos csapatok alkalmazásához köthető tanulságok összegzésére. A páncélos fegyvernem alkalmazásán túl viszont az egész észak-afrikai hadszíntér legfontosabb – de kevésbé feldolgozott – stratégiai problémái is megjelennek a kötetben, nevezetesen, hogy az olaszok feletti győzelem után miként változott meg a hadászati környezet a britek hátrányára 1941 tavaszán, majd pedig 1942 elején, ez pedig milyen következményekkel járt Észak-Afrikára és a Közel-Keletre nézve, továbbá melyek voltak azok a hadászati döntések, melyek az 1943-as hadműveletek befejezéséhez vezettek.

Keresse a kötetet a Lira Könyvesboltokban,
a független könyvesboltokban és az internetes portálokon
vagy rendelje meg a Publikon Kiadótól a www.publikon.hu oldalon.

KULTURÁLIS ÉRTÉKEINK MEGBECSÜLÉSÉRŐL

(EGY MAGYAR HUMANISTA AFRIKA-KUTATÓ ÉLETMŰVE ÉLETRE KEL?)

BIERNACZKY SZILÁRD

Az elmúlt években, a Magyar Afrika Tudástár elektronikus könyvtár megalapítása és folyamatos feltöltése közben, mindinkább szembesülnöm kellett azzal a ténnyel, hogy még egy olyan (nálunk!) marginális kulturális-tudományos területen is, mint az „Afrika-tanulmányok” (vagy másként egyszerűen a hazai Afrika iránti érdeklődés) mérhetetlen gazdagsággal sorjáznak az elfeledett vagy soha számba nem vett hazai tevékenységek és az azt kísérő, gyakran igen értékes (írás)művek. És óhatatlanul merült fel mind gyakrabban bennem a nyugtalanító gondolat: vajon jól gazdálkodunk-e – nem is oly ritkán egyetemes szintűnek érzett, vélt vagy egyértelműen annak tekinthető – értékeinkkel?

A két világháború között a határokon túlra tekintő érdeklődés beszűkülése miatt talán csak az olasz-etióp háború fordította a honi szemeket és füleket erőteljesebben a fekete földrész felé. A Kádár-korszak során viszont helyel-közzel mind a sajtóban, mind a tudományos életben fel-felbukkant Magyar László vagy Torday Emil neve, és a persze továbbra is körülengte a madagaszkári királyság alaptalan mítosza Benyovszky Móricot. Különösen sokat tett viszont a régi magyar, közöttük afrikai utazók fényre hozásáért Tardy Lajos. Lásd: a 17. századi és Egyiptomot megjáró Huszthy György portai követ, a 18. századi Geramb Ferdinand tábornok, majd trapista szerzetes, Baron Tott avagy Tóth Ferenc, a Dardanellák védője, majd francia diplomata Egyiptomban, valamint az észak-afrikai kútfők között számon tartott Dombay Ferenc, Mária Terézia marokkói diplomatája nevét, és persze még másokat. S Tardy maga nem áttalott az akkori *Magyar Nemzet*be népszerűsítő cikkeket is írni művelődéstörténetünknek ezekről a mindenképpen figyelmet érdemlő alakjairól.

De már nem jutott el a fényre hozásig pl. a Dreyfus-perben elmarasztalt Valsin-Esterházy apjának, Louis Joseph Ferdinand Walsin-Esterházynek (1807–1857), mondhatni, történelmi és egyúttal tudományos szereplése, aki francia állampolgárként, miután 18 évet töltött Algériában, a hadosztályparancsnokságig vitte a krími háborúban, de onnan súlyosan megbetegedve tért vissza, és halt meg ötven évesen. Maga után hagyott azonban két mára francia és arab kutatók által is idézett könyvet: az egyik a korábban törökök által leigázott Algériába vezet, míg a másik a francia gyarmatosítás évtizedeit idézi fel...

S ha áttérünk a 19. századra, az elfeledettek névsora mind gazdagabbá válik.

Érték-gazdálkodásunk problémáit azonban most egyetlen jeles magyar tudós, a kiemelkedő jelentőségű kongói terepmunkás, etnológus, Torday Emil (1875–1931) életművének körüljárásával szeretném szemléltetni, akinek még alapvető életrajzi adataira is csak most, Földessy Edina könyve (*Torday Emil kongói gyűjteménye*, Néprajzi Múzeum kiadása, 2015) kapcsán derült fény. Magam a Torday névnek bedőlve erdélyi kollégákkal nyomoztattam utána (hiszen ismert a méltatlan történet, a világháború után, ugyancsak neve alapján, birtokot ajánlották a számára, ha felveszi a román állampolgárságot, amelyre természetesen nemet mondott, hiszen még az angol állampolgárságot sem volt hajlandó magyarsága megtartása érdekében felvenni).

Jeles Afrika-kutatónk eredeti neve azonban – az említett monográfia szerzőjének kutatómunkája nyomán – immár ismertté vált. Valójában Böhm Emil néven látott napvilágot 1875. június 22-én. És idősebb, valamint fiatalabb fiútestvérével együtt Böhm Lajos biztosítási hivatalnok és a Csáktornyáról származó Mannheimer Erzsébet nevű szülők gyermekeként született. Nevük onnan származik, hogy 1890-ben belügyminisztériumi rendelettel azt Tordai-ra változtatták. Az y-ra alakítás oka nem ismert.

Tordayról dióhéjban itt most csak annyit, 1900 és 1909 között három utazást tett az egykori Belga-Kongóba, előbb belga megbízásból, majd az angol tudományos



▲ Torday Emil. Forrás: Néprajzi Múzeum (neprajz.hu) és Wikipedia (arckép).

intézmények (Royal Anthropological Institute, British Museum) támogatásával. Mivel utolsó útja végén egy orrszarvú súlyosan megsebesítette, amelynek nyomait egész további élete során viselte, így minden igyekezete ellenére sem tudott többé szeretett Afrikájába visszatérni. Élete hátralévő 22 évében viszont 8 könyvet, 40-45 tanulmányt és mintegy 50-60 kisebb cikket, ismertetést publikált. A Spencer Társaság felkérésére pedig élete utolsó éveiben elkészítette monumentális „Afrikai fajok” (*African Races*, 1930) kiemelkedő jelentőségű elméleti összehasonlító munkáját, amely mellesleg a néprajzi kartográfia egyik előfutárának számít. Könyveit és tanulmányait mindmáig folyamatosan idézik a világ számos országának kutatói.

John Mack, a British Museum egykori muzeológusa (ma a University of East Anglia egyetem professzora) kezdeményezésére 1990-ben egy nagyjelentőségű kiállítás megrendezésére került sor Torday rendkívül értékes és gazdag néprajzi gyűjtéséből, amely kutatónk életművének valóságos reneszánszát indította el (*Emil Torday and the Art of the Congo* címmel jelent meg maga a katalógus). A művészeti tárgyak és a gazdag fotóanyag mellett művei többek között olyan diszciplínáknak a forrásaivá lettek mára, mint a szóbeli történelemkutatás, a folklorisztika, az etnolingvisztika, az etnomatematika vagy az embertan.



Emil Torday and the Art of the Congo John Mack

De saját hazánkra térve, kétségtelenül dicséretes tények sorát ismertethetjük itt az elmúlt évekből. Kubassek János, a Földrajzi Múzeum igazgatója tényfeltáró és összegező tanulmányait. Egy igen értékes kiállítást, amelyet Régi Tamás régi és új magyar kutatók afrikai fotóiból állított össze a Történeti Múzeumban, és ezen számos híres Torday-fotó is szerepelt. Egyedülállóan fontosnak számít e sorban Szilasi Ildikó jelentős figyelmet keltő akciósorozata, expedíciója Kongóba, majd az egész országot bejáró kiállítása, végül a kitűnő (National Geographic) fotóssal, Lóránt Attilával együtt készített gyönyörű album (2010), amelyeknek vezérlő gondolata egyképpen: „100 év azonosság, 100 év változás: Torday Emil nyomában Kongóban” volt.

Napjaink igen fontos újdonsága a már említett mű, Földessy Edina monografikus albuma, amelynek elkészítésére indokot jeles kutatónk Magyarországnak juttatott és ma a Néprajzi Múzeumban őrzött gazdag gyűjteményrésze adott. A kötet a közel félszáz tárgyból mintegy 100-at mutat be kitűnő fotókon, részletes magyarázatokkal fűszerezve. De legalább ilyen értékes a két nyelven közreadott igen alapos bevezető, amely Torday életrajzára, afrikai érdeklődése kialakulására, útjaira, londoni kutatói évtizedeire, munkásságára és természetesen az itthon, illetve a világ több helyén őrzött gyűjteményrészeire is kitér.



Torday Emil nyomában - Kongó

Szilasi Illikó

Fotó: Lőránt Attila

Azt is mondhatjuk, ebben a tekintetben, mi magyarok léptünk elsőként, hiszen a világhírű Torday-gyűjtemény anyagából még a British Museum se adott ki önálló albumot. Más kérdés, hogy nekünk magyaroknak volna a feladatunk kötetbe összegyűjteni valahára a talán legnagyobb magyar afrikánistának tekinthető (egyébként kora sok más terepmunkára vállalkozó etnológusához hasonlóan autodidacta) tudósunk igen értékes, máig jól hasznosítható írásait, amelyek akár olyan kényes kérdésekre is kitérnek, mint az emberevés, a méregpróba vagy a szexualitás. Továbbá három francia és három angol nyelvű művét is ki kellene adni végre magyar nyelven. (Két magyar nyelvű népszerűsítő jellegű könyvét, amelyet egykor Halász Gyula kivonatolt az említett opusokból, hazai kiadók az utóbbi években többször is felvettek terveik listájába, de végül a megjelentetés nem következett be. Igaz viszont, hogy mind a debreceni nemzeti könyvtár, mind az OSZK felhelyezte azokat elektronikus gyűjteményébe.)

Napjainkat terrorizmus és a vele járó agresszivitás, brutalitás és vandalizmus szabdálja. Torday Emilt, aki arról volt nevezetes már a saját korában londoni körökben, hogy Afrikában nem gyarmatosítóként lépett fel, hanem az afrikaiak barátjává lett, „nagy fehér bíróként” törzseket békített össze, háborúkat akadályozott meg jártában-keltében, a kubák természetes kulturáltságú, demokratizáló újdonságokat bevezető királyával szinte örök barátságot kötött (később a gyarmatosítók ostobasága miatt bekövetkezett korai halála miatt kesereg egy helyütt), – egyszóval őt mint egy fényt sugárzó „magyar békesség-jelképet” kellene felmutatnunk itthon és világszerte. De ehhez azonban csakis az életmű minél teljesebb és szélesebb körű gondozásával, hazai és külhoni megismertetésével juthatunk el!

A szerzőről

néprajzkutató, afrikánista
ny. egy. docens, kandidátus
felelős szerkesztő (AHU Magyar
Afrika-Tudás Tár elektronikus
könyvtár)

About the Author

Ethnographer, Africanist
Retired Associate Professor, C.Sc.
Executive Editor (AHU Hungarian
Africa Knowledge Store, e-library)



biernaczky.szilard@munduspress.hu