Egy tengeralattjáró-katasztrófa politikai földrajza

Az Iskolakultúra látszólag több mint tíz éves hagyományával szakít, amikor az alábbi gazdaságtörténeti-földrajzi-hadtörténeti-geopolitikai cikket közli. Szó sincs azonban tévedésről vagy véletlenről, mint ahogy nem véletlen a hosszúra sikeredett tudományági meghatározás sem. Az alábbi írás azon ritka esetek egyike, amikor egy konkrét probléma kifejtésénél sikerült általában távollévő tudományágak meglévő részismereteit úgy együvé terelni, hogy új összefüggések válnak érthetővé. A történelemtanárok például nagy hasznát vehetik majd.

2000 forró augusztusi napjaiban a világ hírügynökségei lázas sietséggel közölték a hírt: az orosz flotta Kurszk nevű atom-tengeralattjárója, amely augusztus 10. és 13. között lőgyakorlaton vett részt a Barents-tengeren, 118 fővel a fedélzetén katasztrófát szenvedett és elsüllyedt. *(1)* A tragikus baleset, amely ismét rávilágított az orosz fegyveres erők és azon belül a haditengerészet siralmas állapotára, a politikai, katonai tanulságokon túl politika-földrajzi, geostratégiai kérdések egész sorát vetette fel; a katasztrófa helye kapcsolatban áll az egykori Szovjetunió, a mai Oroszország törekvéseivel a Jeges-tengeren. A Kurszk atom-tengeralattjáró katasztrófája annak a nagyhatalmi igénynek a tünete, amellyel Oroszország melegtengeri kijárókhoz igyekszik jutni.

Bekerített szárazföldi hatalom

A valamikori Szovjetunió és a mai Oroszország geopolitikai helyzetét a földrajzi bekerítettség állapota jellemezte és jellemzi. Ez a földrajzi kiterjedését tekintve hatalmas méretű eurázsiai állam, amely a kontinens északi területeit tölti ki, a nyugatiakat kivéve zárt geopolitikai határok között terül el; északon a Jeges-tenger melléktengerei (Barents-, Kara-, Laptyev-, Kelet-Szibériai-, Csukcs-tenger), keleten a Bering- és az Ohotszki-tenger szigetívekkel elzárt térségei, míg délen a Hingán, a Jablonovij, a Szaján, az Altáj hegyláncai, majd a végtelen, kietlen kazah sztyeppék és a Kaukázus vonulatai alkotják az ország természetföldrajzi keretét. Nyitott geopolitikai határa, ahol a társadalmi, gazdasági, politikai erők szabadon áramolhatnak, keleten csak az országhatárt is alkotó Amur és mellékfolyói mentén vannak, és ezt olyan jelentős, katonai szempontból is fontos városok jelölik, mint Habarovszk és Vlagyivosztok. Az ország nyitott kapuja Európa államaira néz, ahol nagy síkvidéki területek kisebb államoknak (Észtország, Lettország, Litvánia, Belorusszia, Ukrajna) adnak helyet. Geográfiai szempontból ezért természetes, hogy Oroszország politikai törekvései leginkább Európa felé irányulnak, és ezt a jelenséget csak erősíti, hogy a hatalmas ország társadalmi potenciáljának zöme az Ural-hegységtől nyugatra elhelyezkedő területeken található.

Az orosz nép történetét, az állam fejlődését a földrajzi feltételek határozták meg. A természetföldrajzi viszonyok által nyújtott geográfiai keretet az állam fokozatosan töltötte ki, lépésről lépésre haladva. *(2)* A huszadik évszázad elejére az orosz állam végképp birtokba vette a Szibérián túli területeket is és ezzel a kontinentális méretű hatalom világpolitikai tényezővé vált. Déli, természetes határai mentén, valamint keleti tengerein a századforduló éveiben összeütközésbe került az Ázsia déli részein terjeszkedő angol birodalommal, majd Japánnal is.

Az első világháborút követően, amikor az ország kommunista vezetés alá került, a világ vezető hatalmai igyekeztek Oroszországot elszigetelni, és ekkor tudatosult az a jelenség, amely a Szovjetunió figyelmét végleg Európa és a Jeges-tenger felé fordította: a földrajzi bekerítettség. Ez leginkább abban öltött testet, hogy a Szovjetunió természetes határai mentén szovjetellenes államok, kormányok alakultak ki, de ugyanez jellemezte a nagy ország nyugati, nyitott határvidékeit is. *(3)* A második világháborút követően ugyan a Szovjetunió határait nyugati irányba kitolta, ám földrajzi bekerítettsége továbbra is megmaradt. Új szövetségeseivel szárazföldi hatalmi tömböt alkotott, ami nagyon megnehezítette Moszkva világuralmi terveinek valóra váltását. Ugyanakkor az orosz vezetésnek azzal a – főleg katonatechnikai – problémával is szembesülnie kellett, hogy világuralmi riválisa, az Amerikai Egyesült Államok az óceánon túl, más kontinensen helyezkedik el. Mindemellett alapvetően tengeri hatalom, és gazdasági helyzetéből eredően nem fegyveres úton, hanem – béke idején – csak a nyersanyag- és energiahordozóktól való elszigetelésével sebezhető. Ezért a világhatalmi harc megvívásához a Szovjetuniónak a tengerek felé kellett törekednie, kereskedelmi és hadiflottájával ki kellett jutnia az óceánokra, mert annak segítségével, gyakorta fenyegető, nyomasztó jelenlétével tudott Kelet-Ázsiában, Afrikában és Latin-Amerikában kommunista vagy kommunistabarát kormányokat hatalomra juttatni, és e flottákkal tudta béke idején is veszélyeztetni az Egyesült Államok és szövetségesei tengeri – főleg energiahordozó – szállításait. Az országnak önvédelme és világhatalmi céljai megvalósítására ki kellett törnie sok évszázados természetes határaiból, a tengerek felé kellett törekednie, óceáni hatalommá kellett válnia. Ennek volt köszönhető, hogy a második világháborút követő évtizedekben a Gorskov tengernagy vezetése alatt álló orosz hadiflotta – a világtörténelemben szinte egyedülállóan – rohamos fejlődésen ment át. A második világháború éveiben a szinte csak partvédelemre alkalmas orosz flotta a hatvanas-hetvenes évek fordulóján már a világ élvonalába tartozott és valóban világpolitikai tényezővé vált. *(4)*

Amikor Malinovszkij marsall 1966. április 1-én a délutáni órákban, a Szovjetunió Kommunista Pártjának XXIII. kongresszusán bejelentette, hogy néhány nappal azelőtt szovjet atom-tengeralattjárókból álló kötelék kerülte meg – végig víz alatt hajózva – a Földet, a világ közvéleménye előtt nyilvánvalóvá vált: a hidegháborús szembenállás a földgolyó minden pontjára kiterjed. Ettől az időtől kezdve az Amerikai Egyesült Államok és néhány NATO-szövetséges, valamint a Szovjetunió atom-tengeralattjárói folyamatosan járőröztek a világ tengerein, és ez alól nem volt kivétel az Északi-sarkvidék sem, amelynek térségéből a szembenálló hatalmak tengeralattjárói bármikor csapást mérhettek egymás területeire.

Ám a szovjet-orosz tengeri törekvések útjában szinte leküzdhetetlen katonaföldrajzi és geostratégiai akadályok álltak: nyugati irányban az Atlanti-óceán melléktengereinek szorosai, keleten a Bering- és az Ohotszki-tengereket a Csendes-óceántól elválasztó szigetívek (Aleut-szigetek és a Kuril-szigetek), északon pedig a Jeges-tenger kedvezőtlen természetföldrajzi viszonyai. A tradicionális orosz törekvések a melegtengerekre (az Atlanti-óceán felé) Európában három irányban öltenek testet. Egyrészt a Feketetengerről indulva a Földközi-tengeren át, másrészt Szentpétervártól a Balti- és az Északi-tengeren át, harmadrészt pedig Murmanszk térségéből az Északi-fok megkerülésével, Izland partjai mentén tar-

tanak az Atlanti-óceánhoz. A déli irányú törekvéseket azonban olyan tengerszorosok zárják el, mint a Boszporusz, a Dardanellák, valamint Gibraltár, amelyek a hidegháború évtizedeiben, csakúgy, mint napjainkban, a másik világhatalom szövetségeseinek (NATO) kezében voltak. Ugyanez mondható el a Balti-tengeren áthaladó irányról is, amely legegyszerűbben a Skagerrak, a Kattegat, valamint az Öresund területén zárható el. Katonaföldrajzi szempontból a kevésbé problémás irány – látszólag – a Norvég-tengeren keresztül vezet. Ám a hidegháború évtizedeiben az Amerikai Egyesült Államok és a NATO gondoskodott arról, hogy ezt is elzárja. E célt részben a Grönlandon telepített támaszpontokkal, részben pedig Izland és Norvégia NATO-ba való felvételével valósították meg. Némileg más a helyzet keleten, ahol a Csendes-óceán két melléktengerét (Ohotszki- és Bering-tenger) szigetívek választják el az óceántól. Az Aleutszigetek hosszú íve több ezer kilométeres katonaföldrajzi zárként húzódik Alaszkától Kamcsatka partjai felé, és utolsó csoportja, a Parancsnok-szigetek (Bering-sziget, Mednij-sziget) már orosz terület. A Kuril-szigetek Kamcsatka és Hokkaido között húzódó sora, amely ma orosz birtok, az ellenfél kezében szintén jó fegyver lenne Oroszország teljes elzárására a Csendes-óceántól. Vagyis keleten a szigetívek alkotta katonaföldrajzi zárak elég hézagosak, ám ezt sem az egykori Szovjetunió, sem a mai Oroszország nem tudta kellően kiaknázni, aminek földrajzi okait a következőkben kell keresnünk. A Bering- és az Ohotszki-tenger partjain kevés a jelentős kikötő, a nagy ország természetföldrajzi viszonyai (a szibériai folyók iránya) elsősorban a Jeges-tenger felé tartó közlekedést segítik, nem utolsósorban pedig mind az Ohotszki-, mind pedig a Bering-tenger az év jelentős részében a jégviszonyok miatt nehezen hajózható. *(5)*

Oroszország tengerektől való elzárását és így az állam világhatalmi törekvéseinek akadályozását a természetföldrajzi viszonyok is segítették. Nyilván tudták, ismerték ezt a moszkvai vezetők is, akik a kitörés lehetőségét a bizonytalan, katonai eszközökkel bármikor elzárható európai irányok mellett a Jeges-tengeren át is próbálták valóra váltani.

Az Arktisz felértékelődése

A hidegháború évtizedeiben a Jeges-tenger óceáni méretű medencéje egyre nagyobb jelentőségre tett szert, aminek egyszerre voltak katonai és gazdaság-, valamint közlekedés-földrajzi okai is. Amikor az Amerikai Egyesült Államok Nautilus nevű atom-tengeralattjárója 1958. augusztus 1. és 5. között áthajózott az Északi-sarkvidék jégtakarója alatt, majd pedig a Skate tengeralattjárója végrehajtotta az első felemelkedést az Északi-sarkon (1959. március 17.), nyilvánvalóvá vált, hogy az Arktisz térsége hamarosan a nemzetközi szembenállás fontos színtere lesz. A hatvanas évek közepére a Jeges-tengeren, a Csendes-óceán ázsiai partjai mentén, valamint a Földközi-tengeren működő amerikai csapásmérő tengeralattjárók – nukleáris robbanófejjel ellátott – rakétái a Szovjetunió és európai szövetségesei minden egyes földrajzi pontját elérhették *(6)* és ebben a tekintetben az Arktisz térségének kiemelt szerep jutott.

A szovjet-orosz válaszra sem kellett sokáig várni, hiszen a tengeralattjárók fejlesztése ott is rohamos léptekkel haladt. Amikor *Malinovszkij* marsall 1966. április 1-én a délutáni órákban, a Szovjetunió Kommunista Pártjának XXIII. kongresszusán bejelentette, hogy néhány nappal azelőtt szovjet atom-tengeralattjárókból álló kötelék kerülte meg – végig víz alatt hajózva – a Földet *(7)*, a világ közvéleménye előtt nyilvánvalóvá vált: a hidegháborús szembenállás a földgolyó minden pontjára kiterjed. Malinovszkij ebben a beszédében tudatta a világgal, de legfőképpen Moszkva fő riválisával azt is, hogy a szovjet tengeralattjáró flotta egyaránt képes szárazföldi és tengeri célpontok pusztítására, valamint stratégiai feladatok megoldására. Ettől az időtől kezdve az Amerikai Egyesült Államok és néhány NATO-szövetséges, valamint a Szovjetunió atom-

tengeralattjárói folyamatosan járőröztek a világ tengerein, és ez alól nem volt kivétel az Északi-sarkvidék sem, amelynek térségéből a szembenálló hatalmak tengeralattjárói bármikor csapást mérhettek egymás területeire. Az Arktisz óceáni medencéje rövid idő alatt a hidegháborús konfrontáció legfontosabbik övezete lett, amit a korszak egyik szakírója így fogalmazott meg; „…Az Északi-Jeges-tenger és az azt körülvevő szárazföld az Egyesült Államok számára új hadászati határvonalat jelent. A befagyott sarkvidéki tenger ma már nem akadályozza a hajózást: az atommeghajtású tengeralattjárók közlekedhetnek a jég alatt is, egy-egy jégfelszínt megszakító „tavon", hasadékon vagy léken pedig a felszínre bukkanhatnak és onnan indíthatják rakétáikat. A nagy hatótávolságú bombázók átrepülhetik a sarkot. A legközvetlenebb légi rakétaút az Egyesült Államokhoz: az Atlanti-óceán északi részén, az Északi-sarkon, Alaszkán és Grönlandon át vezet…" *(8)*

A haditechnika tökéletesedésével – katonaföldrajzi szempontból – a Jeges-tenger zárt geopolitikai határvidéke összezsugorodott. Ezzel kapcsolatos a közlekedési technika – elsősorban a repülőeszközök – rohamos fejlődése is, amely szintén a sarkvidék felértékelődését eredményezte. A huszadik évszázad elején az Északi-sarkvidéken végrehajtott léghajós utazások már előre jelezték, hogy Amerika és Eurázsia között a légi forgalom jövőbeli súlypontja az Arktiszon nyugszik. *(9)* A kor szakemberei úgy vélték, hogy nemcsak a rövidebb útvonal szól a sarkvidéket átszelő, rendszeres repülő- és léghajójáratok mellett, hanem a természetföldrajzi viszonyok is. A kortárs szakírók egyike, *Kalmár Gusztáv* ezt 1940-ben így fogalmazta meg; „…Általában véve a Föld bármely vidékén lehet légi közlekedést folytatni, csak az akadályok természete más és más tájan-kint. A sarkvidékeken uralkodó hideg egyáltalán nem teszi lehetetlenné a légi közlekedést, amint ezt ismételt sarki légi utak már bebizonyították. Az uralkodó nagy hideg kisebb akadály, mint a gyakori köd és a gépekre rakódó hó és jég. Előnyös, hogy a sarkvidékeken nincsenek zivatarok és ritka a hirtelen szélváltozás, örvénylő le-vegőmozgás…" *(10)* A második világháború után a sarkvidék fölötti, rendszeres repülőjáratok megint az Arktisz felértékelődését eredményezték és ez hatott a politikai gondolkodásra is. Napjaink egyik magyar történésze, *Fischer Ferenc* hívta fel a közelmúltban a magyar tudományos közélet figyelmét arra, hogy ma a világ Európa-centrikus felfogását – éppen a fent leírt folyamatok hatására – egy Arktisz-középpontú megközelítés váltja fel. *(11)*

Ám az Arktisz felértékelődésében az eddig leírt – főleg technika- és haditechnika-történeti – folyamatok mellett fontosak azok a gazdaságföldrajzi, katonai és utazástörténeti események is, amelyek Moszkva szemében – és emiatt az USA és a NATO szempontjából is – igencsak megnövelték a Jeges-tenger értékét.

Gazdasági és katonai érdek

A mindenkori szovjet és orosz vezetés szempontjából a Jeges-tenger térsége a hidegháború évtizedeiben egyszerre jelentette a katonai szembenállás új lehetőségeket nyújtó, sajátos természeti körülményekkel bíró térségét és egyben azt a közvetítő területet, amely a szibériai és a Szibérián túli területeket összekapcsolta az ország társadalmi és gazdasági központi térségével (az Uraltól nyugatra elterülő vidékekkel). A Szovjetunió gazdasági és katonai érdekei az Arktiszban szorosan összefonódtak, és ennek megvoltak a sajátos földrajzi okai.

Ezek közül mindenekelőtt a Szovjetunió és a mai Oroszország Uraltól keletre fekvő területein lévő nagy folyók haladási irányát kell kiemelnünk. Az Ob, a Jenyiszej, a Léna, a Jana, az Indigirka, a Kolima fő irányát tekintve délről tart észak felé, és egyben meghatározza a legkedvezőbb közlekedési irányt is. A szélsőséges időjárási viszonyok ellenére e folyók – kellő gazdasági fejlesztés mellett – hatalmas potenciált jelentenek, hiszen dél-észak irányban, szinte szó szerint, végighömpölyögnek a hatalmas ország déli határvidékeitől a Jeges-tengerig. Ennél jobb természet-

földrajzi feltétel kevés van a világon. Tudta ezt a moszkvai vezetés is, és amikor évtizedeken át hatalmas forrásokat ölt bele a szibériai térségek fejlesztésébe, ezt is figyelembe vette.

1917 után a szovjet-orosz politikai vezetés óriási energiát fordított az Uralon túl elterülő térségek közlekedéshálózatának fejlesztésére. Ennek ellenére – a gazdasági élet szempontjából kulcsfontosságú – vasúthálózat kiépítése jelentős térbeli különbségeket mutatott, amennyiben a hetvenes évek végéig csak az északi szélesség 55°-ig hálózta be vasútvonal a Szovjetunió keleti területeit. Ettől északra alig volt vasútvonal és így a Szibériában létesített gazdasági, ipari központok – közlekedés szempontjából – a nagy, északi irányú folyamokra támaszkodtak. *(12)* A folyamok torkolatait, valamint Murmanszkot az úgynevezett Északi-tengeri út kötötte össze, amely a Csukcs-félszigettől a Kola-félszigetig húzódó, a szélsőséges időjárási viszonyok miatt igen nehezen járható hajóutat jelentette. Ennek működtetése hatalmas jégtörőflottát igényelt, hiszen az év zömében jéggel borított térségekben csak az általa biztosított konvojok tudtak itt haladni. A szovjet kormány nagy figyelmet fordított a jégtörőflotta kiépítésére, amelynek jelentős részét atomhajtású hajóegységek tették ki. Ezek alkalmazásával a hajózási idény ugyan meghosszabbodott, de még így sem töltötte ki az év teljes egészét. Ezért rá voltak utalva arra, hogy Szibéria belső körzeteiből a folyókon a Jeges-tenger partvidékére szállítsák az árukat és nyersanyagokat, ott felhalmozzák azokat és kedvező hajózási viszonyok esetén továbbítsák.

Ugyanakkor a szibériai ásványkincsek és nyersanyagok olyan mennyiségben álltak rendelkezésre, hogy azok minél teljesebb felhasználása elsőrendű stratégiai érdeket jelentett, és így azok elszállítása az iparilag fejlettebb körzetekbe kevésbé gazdaságos módon is szükséges volt. E kényszerből pedig egészen megdöbbentő elképzelések születtek. A hatvanas években például komolyan foglalkoztak – nemcsak a Szovjetunióban – azzal, hogy az energiahordozókat (főleg a kőolajat) hatalmas teherszállító tengeralattjárókkal továbbítsák a Jeges-tenger összefüggő jégtakarója alatt. *(13)* Ezekben az években az Észak-keleti-, valamint az Észak-nyugati átjáró rendszeres használata mind a Szovjetunióban, mind az Amerikai Egyesült Államokban a gazdasági és katonai vezetés figyelmének középpontjába került. Az Észak-Amerika sarki övezeteiben feltárt kőolajlelőhelyek sora *(14)*, a Szibéria térségeiben nagy energiával megkezdett kőolaj- és földgázkitermelés nyilván túllépett a gazdaság keretein és stratégiai kérdéssé vált. Amikor a Manhattan amerikai jégtörő-tartályhajó 1969 késő nyarán áthajózott az Észak-nyugati átjárón, nyilvánvalóvá vált, hogy a Beaufort-tengeren és az Erzsébet királynő-szigeteken talált kőolajtelepek hajózás útján is kiaknázhatók. Ehhez hasonló jelentőségű esemény a Szovjetunióban is megtörtént; 1977. augusztus 17-én a szovjet Arktyika atomjégtörő elérte az Északi-sarkot. E két hajóút legfontosabb katonaföldrajzi eredménye minden bizonnyal az volt, hogy bebizonyította; a Jeges-tenger térsége nemcsak a pusztán katonai szembenállás tere, hanem a gazdasági küzdelemé is. Mindkét nagyhatalom demonstrálta, hogy – ugyan igen nagy anyagi ráfordítással, de – képes gazdaságilag is hasznosítani e térséget, ugyanakkor az is nyilvánvalóvá vált, hogy a stratégiai fontosságú nyersanyagok és energiahordozók itteni szállítási útvonalaira bármikor képesek nukleáris csapást mérni. Így vált a Jeges-tenger térsége ütközőzónává, aminek azonban voltak tudományos eredményei is. Az Arktisz felértékelődésével annak megismerése, földrajzi feltárása is stratégiai kérdés lett, és elsősorban ennek köszönhetjük, hogy a két nagyhatalom egymással versengve folytatott ott kutatásokat.

Szovjet-orosz sarkutazók

1917 után a szovjet-orosz kormány is bekapcsolódott az akkor még részben ismeretlen Északi-sarkvidék feltárásába. Az Arktiszban folytatott orosz kutatások egyszerre szolgáltak gazdasági, katonai és po-

litikai érdekeket, amennyiben előkészítették az Északi-tengeri út rendszeres működtetését és segítették a Jeges-tenger és partvidékeinek katonai birtokbavételét. Az orosz kutatások rohamléptekkel haladtak és ennek egyik, nemzetközileg is figyelmet érdemlő eseménye volt az *Umberto Nobile* vezette szerencsétlenül járt léghajós expedíció megmentése. E műveletben a Kraszin jégtörő mellett részt vett a Szedov és a Maligin jégtörő-gőzös is, amelyek tevékenységét külön kormánybizottság hangolta össze. Az Italia *(15)* túlélőinek megmentésén túl a vállalkozásnak volt még egy, akkoriban viszonylag csekély figyelmet keltő eredménye is: a Kraszin a Spitzbergáktól északra, át a jégen, az északi szélesség 81°47'-ig jutott el és „…ezzel megdöntötte a maguk erejéből haladó hajók magassági rekordját…" *(16)*

A két világháború közötti évtizedekben fejeződik be a szovjet Arktikum földrajzi felfedezése; orosz expedíciók járják be a Kara-tengert, jelentős előrelépéseket tesznek a Novaja Zemlja és a Szevernaja Zemlja feltárásában, 1932-ben pedig a Szibirjakov jégtörő Arhangelszkből indulva – a Szevernaja Zemlját északról megkerülve – végighajózott az Észak-keleti átjárón és ezzel bizonyította, hogy az egyetlen idény alatt is leküzdhető. *(17)* Közben megtörtént a katonaföldrajzi szempontból fontos szigetek birtokbavétele is. A polgárháború bizonytalan külpolitikai viszonyai közepette angol-kanadai fóka- és bálnavadászok próbáltak meg telepeket létesíteni a Beringszoros Csukcs-tenger felőli bejáratánál fekvő Vrangel-szigeten, ahol orosz utazók már 1911-ben kitűzték hazájuk zászlaját. 1924-ben a szovjet kormány Vlagyivosztokból ágyúnaszádot küldött a szigetre – a Vörös Októbert –, amely ismét orosz birtokba vette a stratégiai fontosságú szigetet, két év múlva pedig szovjet telepesek első csoportja szállt partra ott. Ekkor került orosz fennhatóság alá a Vrangel-sziget melletti, szintén a Beringszoros hossztengelyében fekvő Heraldsziget is, és ezzel összhangban a szovjet kormány a Jeges-tengeren levő szektora határát a nyugati hosszúság 168°49'30"-ig tolta ki (1926. április 10.). *(18)*

Az Észak-Amerika sarki övezeteiben feltárt kőolajlelőhelyek sora, a Szibéria térségeiben nagy energiával megkezdett kőolaj- és földgázkitermelés nyilván túllépett a gazdaság keretein és stratégiai kérdéssé vált. Amikor a Manhattan amerikai jégtörő-tartályhajó 1969 késő nyarán áthajózott az Észak-nyugati átjárón, nyilvánvalóvá vált, hogy a Beaufort-tengeren és az Erzsébet királynő-szigeteken talált kőolajtelepek hajózás útján is kiaknázhatók. Ehhez hasonló jelentőségű esemény a Szovjetunióban is megtörtént: 1977. augusztus 17-én a szovjet Arktyika atomjégtörő elérte az Északi-sarkot. E két hajóút legfontosabb katonaföldrajzi eredménye minden bizonnyal az volt, hogy bebizonyította: a Jeges-tenger térsége nemcsak a pusztán katonai szembenállás tere, hanem a gazdasági küzdelemé is.

Hasonló események játszódtak le a Ferenc József-föld szigetein is. E szigetcsoportot az 1872-1874. évi Osztrák-Magyar Északi-sarki Expedíció fedezte fel és vette az Osztrák-Magyar Monarchia birtokába. Jóllehet a szigetek formálisan az első világháborút lezáró békekötés után osztrák tulajdonban maradtak, valójában a senki földje voltak és a szovjet kormány ezt ki is használta. 1921-ben rádióállomást létesítettek, 1926-tól pedig saját felségterületnek nyilvánították. Ezzel egy időben a Spitzbergák Norvégia részévé váltak (1920–1925), – a szigetek fölötti norvég szuverenitás még napjainkban is korlátozott – és így létrejöttek az ottani szovjet-orosz terjeszkedés feltételei. *(19)* Ekkoriban az Arktisz irányában megmutatkozó nemzetközi érdeklődés oka a rohamosan

fejődő repüléstechnika volt, hiszen már ekkor felmerült az Északi-sarkvidék feletti rendszeres repülőjáratok lehetősége. *(20)* E versenyből pedig a Szovjetunió sem akart kimaradni. A húszas években hatalmas léghajóflotta építésébe kezdtek, amelyet egy ideig a már említett olasz léghajómérnök és utazó, Umberto Nobile is irányított. A gigantikus terv végül csak részben valósult meg, aminek egyik oka a gazdasági, szellemi háttér hiánya, a másik pedig a repülőgépek tökéletesedése volt. Ez utóbbiak sarkvidéki alkalmazásában ismét a Szovjetunió járt élen. A nyilván propagandacélokat is szolgáló szovjet-orosz sarkrepülések, a Szovjetunió nagyságának hirdetésén túl, bizonyították az Arktisz fölötti rendszeres repülőjáratok megvalósíthatóságát, és lehetett egy, a jövőbe mutató katonai tanulságuk is: a sarkvidék fölött átrepülve a légierők bármikor elérhetik a szemben fekvő nagyhatalom területeit. Nobile 1926. évi első léghajós expedíciója technikailag még csak arra volt képes, hogy a Spitzbergákról indulva Alaszkáig jusson el. A harmincas évek szovjet-orosz repülőexpedíciói ennél már jóval nagyobb távolságokat is meg tudtak tenni. 1936-ban szovjet-orosz repülők a Ferenc József-földről indulva expedíciót szállítottak az Északi-sarkra. 1937-ben *Cskalov* és társai Moszkvából indulva átrepültek az Északi-sark fölött és az Amerikai Egyesült Államok Portland városa mellett szálltak le (a Columbia-folyó torkolatvidékén). *(21)*

A harmincas évek közepétől egyre gyakoribbak lettek az orosz kutatóutak az Északi-sarkvidéken. A különböző sodródó állomások (úgy az úszó jégre telepített kutatócsoportok, mint a jégbe befagyott hajók) rendszeres mérései nyomán az ötvenes-hatvanas évek fordulójára az emberiség egyre tisztább képet nyert az Arktiszról. *(22)* A rendszeres mélységmérések, meteorológiai és hidrográfiai megfigyelések tisztázták, hogy a sarki medencében sem nagyobb sziget, sem belső kontinens nincs, hanem ezek helyett a Jeges-tenger medencéjét Grönland és az Új-Szibériai-szigetek között egy tenger alatti hátság – a Lomonoszov-hátság – osztja nagyjából két egyenlő részre: Amerázsiai-nagymedencére (a Lomonoszov-hátság, Ázsia és Amerika partjai közötti térségre), valamint az Eurázsiai-nagymedencére (a Lomonoszov-hátság, Eurázsia és Grönland északi partjai közötti térségre). Ekkoriban tisztázták a tenger áramlási viszonyait, geológiai történetét, írták le a víztömegek fizikai sajátosságait. Jóllehet az Északi-sarkvidék természettudományos megismerésében még ma is igen sok a teendőnk, ennek ellenére elmondhatjuk, az ember a hidegháború első két évtizedében bő ismeretanyagot halmozott fel e vidékről.

A Jeges-tenger térségében gazdasági, hatalmi, katonai törekvések kapcsolódnak egybe, amelynek elsődleges okai az egykori Szovjetunió és a mai Oroszország földrajzi viszonyaiból erednek. A Kurszk atom-tengeralattjáró tragikus balesete csak kísérő jelensége e geopolitikai, geostratégiai folyamatnak. A melegvizű tengerektől elzárt Oroszország elemi érdeke – csakúgy, mint a Szovjetunióé volt –, hogy valamilyen módon kitörjön a földrajzi bekerítettség állapotából. Ennek egyik eszköze a nagy hadiflotta fenntartása, a csapásmérő tengeralattjárók állandó járőröztetése a világ tengerein. Ebből a szempontból a moszkvai vezetésnek valószínűleg kedvezett az Arktisz felértékelődése, hiszen e barátságtalan térségből bármikor fenyegethette riválisát. Ám a haditengerészeti kötelékek fenntartásának – a Jeges-tengeren – védelmi céljai is voltak: az orosz partok mentén haladó fontos hajózóút oltalmazása, amellyel az orosz flotta egyben az ország Szibériában található stratégiai potenciálját is védte, hiszen e hajóút nélkül az sem ért semmit.

Ennek ellenére mégsem mondhatjuk azt, hogy a szovjet-orosz törekvések az Arktiszon csakis nagyhatalmi célokat szolgáltak. Sokkal inkább úgy kell fogalmaznunk, hogy a nagyhatalmi célkitűzések megvalósítása mellett a tudományos megismerés terén is eredménnyel jártak, a Föld utolsó fehér foltjai az Arktisz térségére is kiterjedő politikai, katonai szembenállás eredményeként tűntek el. A Kurszk és a hozzá hasonló tengeralattjárók útjai

feltételezték – de nagyban segítették is – a Jeges-tenger medencéjének megismerését. E katonai, hatalmi érdekekkel szorosan összefonódó tudománytörténeti folyamat tragikus állomása az orosz tengerészek balesete, amely a folyamatot megállítani nyilván nem tudja. Az orosz érdekek a melegtengerekre való kijutásra továbbra is megmaradnak, a megkisebbedett birodalom továbbra is a földrajzi bekerítettség állapotában van, a szibériai folyók még mindig északra tartanak, a Jeges-tenger túlpartján pedig továbbra is ott van a nagy rivális és annak szövetségesei. A Kurszk balesetével az immár évszázados geopolitikai kényszerítő erők nem szűntek meg, csak a katasztrófa miatt most kerültek a figyelem középpontjába.

Jegyzet

(1) VIDA László: *Orosz tengeralattjáró-katasztrófa. Hallgat a mély.* Heti Világgazdaság, 2000. augusztus 26. 37–39. old.
(2) OBST, Erich: *Die geopolitischen Leitlinien des Europäischen Russlands.* In: HAUSHOFER, Karl – OBST, Erich – LAUTENSACH, Hermann – MAULL, Otto: *Bausteine zur Geopolitik.* Kurt Vowinckel Verlag, Berlin – Grunewald, 1928. 81–105. old., uő.: *Das Raumschicksal des russischen Volkes.* In: HAUSHOFER – OBST – LAUTENSACH – MAULL: i. m. 201–256. old.
(3) RADÓ Sándor: *Atlas für Politik, Wirtschaft, Arbeiterbewegung.* Verlag für Literatur und Politik, Wien – Berlin, 1930. 90–101. old.
(4) PIRITYI Sándor: *Óceánok, flották.* Zrínyi Kiadó, Bp, 1973. ROHWER, Jürgen: *Die Sowjetunion wird eine Seemacht.* In: POTTER, Elmar B. – NIMITZ, Chester W. (szerk.).: *Seemacht. Eine Seekriegsgeschichte von der Antike bis zur Gegenwart.* Bernard & Graefe Verlag für Wehrwesen, München, 1974. 1016–1043. old. BÉKÉSI Zsolt: *Óceánok, tengerek, haditengerészet.* Nemzetközi Szemle 1972/ 12. sz. 88–94. old.
(5) HALTENBERGER Mihály: *Tengerészeti földrajz.* Műszaki Könyvkiadó, Bp, 1965. 112. old.
(6) ROHWER, Jürgen: *Von der „massiven Vergeltung" zur „abgestuften Abschreckung".* In: POTTER – NIMITZ: i. m. 977–981. old.
(7) Magyar Távirati Iroda Világpolitikai Dokumentáció. 1966. április, 147. old.
(8) BALDWIN, Hanson W.: *A holnap hadászata.* Kossuth Kiadó, Bp, 1970. 149–150. old.
(9) HOUBEN, Heinrich A.: *Az Északi sark felfedezése.* Athenaeum, Bp, é. n. TILGENKAMP, Erich: *Schwingen über Nacht und Eis.* Verlag Neues Leben, Berlin, 1957. NAGY MIKLÓS Mihály: *Sarkkutatás és léghajózás.* A Földrajz Tanítása, 1996/5. sz. 20–25. old.
(10) KALMÁR Gusztáv: *Közlekedés és hírszolgálat.* Magyar Szemle Társaság, Bp, 1940. 51. old.
(11) FISCHER Ferenc: *A poláris-arktikus vetületű (stratégiai) világtérkép kiformálódása a XX. század elejétől a karibi rakétaválságig.* In: PAP Norbert – TÓTH József: *Változó világ, átalakuló politikai földrajz.* Janus Pannonius Tudományegyetem TTK Földrajzi Intézet, Pécs, 1999. 35–44. old.
(12) SZÉKELY András – ANTAL Zoltán: *Szovjetunió.* Gondolat Kiadó, Bp, 1978–1980. 2. kötet, 414–445. old.
(13) RÁDAI Ödön: *A jövő teherhajói: a tengeralattjárók?* Élet és Tudomány, 1966/51. sz. 2415–2419. old.
(14) KECSKÉS Tibor: *Kőolajlelőhelyek Észak-Amerika sarki övezetében.* Természet Világa, 1979/1. sz. 30–32. old.
(15) Az expedíció – az Italia léghajó fedélzetén – akart poláris kutatásokat végezni, de 1928. május 25-én a Spitzbergáktól északra lezuhant. Az expedíció életben maradottainak megmentésében hat ország vett részt, és ezek közül legnagyobb sikert kétségtelenül a Szovjetunió ért el. A Nobile-vállalkozás előzményéről és történetéről lásd: NOBILE, Umberto: *A pólus, életem kalandja.* Gondolat, Bp, 1982. 33–193. old. NAGY MIKLÓS Mihály: *Amundsen és Nobile.* Természet Világa, 1996/12. sz. 572–574. old.
(16) LAKTYIONOV, A. F.: *Az Északi-sark meghódítása.* Táncsics Könyvkiadó Vállalat, Bp, 1960. 202. old.
(17) MAGIDOVICS, I. P.: *A földrajzi felfedezések története.* Gondolat, Bp, 1961. 737–739. old.
(18) MAGIDOVICS, I. P.: i. m. 728–731. old.
(19) MAGIDOVICS, I. P.: i. m. 731–732. oldal, valamint RIGGERT, Ernst: *Die Sowjets in der Arktis, Wehrkunde.* 1966/12. sz. 638–643. old.
(20) BASCHIN, Otto: *Berichterstattung aus der Arktis.* Zeitschrift für Geopolitik 1929/8. sz. 510–517. old.
(21) LAKTYIONOV: *Az Északi-sark meghódítása.* 208–227. old.
(22) GORDIJENKO, P. A. – LAKTYIONOV, A. F.: *Die wichtigsten Ergebnisse der jüngsten ozeanographischen Forschungen im Nordpolarbecken.* Petermanns Geographische Mitteilungen 1961/1. sz. 71–78. old.

Nagy Miklós Mihály