

RICHARD BARBER

## THE KNIGHT AND CHIVALRY

(Longman, London, 1970. 383 o.)

A szerző a lovagság intézményét hadtörténelmi, társadalom- és kultúrtörténelmi szempontból egyaránt vizsgálat alá veszi „A lovag és a lovagság” című könyvében. Műve első részében a lovagról, mint feudális harcosról szól.

Európában a gótoknál alakult ki legkorábban hatékony lovasság; a frankok a Poitiers-i (732) ütközetben még gyalogosok. A kengyel használatának elsajátítása után térnek át a lándzsa hajításáról az új harcmódra: hönök alá fogva döfnek vele. A lovasság, mint nehéz fegyverzetű harcosréteg, 1050 táján terjed el Nyugat-Európában. Mint intézmény, a XI—XII. században van — társadalmi tekintetben — a csúcsponton.

A könyv második része a lovagság és az irodalom kapcsolatait vizsgálja, a lovagi nőkultuszt, a lovagi költészetet, a lovagi életrajzokat és kézikönyveket. Legérdekesebb a mű harmadik része, a „Chivalry in Action” című, mely a lovagi tornával és hadviseléssel foglalkozik.

A lovagi torna kezdeteit nem ismerjük. Egy francia krónika 1062-ben ad hírt Godfrey de Preuilly lovag haláláról, mely egy torna folyamán következett be, s megjegyzi, hogy ő találta fel a lovagi torna szabályait. Ez azonban nem feltétlenül igaz.

Az első nagy tornát, melyről részletes leírások maradtak ránk, 1127-ben, Würzburgban rendezték és Ottó freisingi püspök írja le. A XII. század harmadik évtizedében már eléggé elterjedt. Kezdetben két lovagi csoport küzdött egymással, meghatározott módon, meghatározott ideig, meghatározott fegyverekkel. Egyének közti párviadalt a XII. században még nem említenek.

1170—1180 táján válik a lovagi torna „divattá” — a becsvágyó, fiatal fejedelmek révén. E korszak legnagyobb tornájára 1179-ben, Fülöp Ágost francia király megkoronázásakor került sor.

A torna ezidőtájt valójában miniatűr háború, az egymással mérkőző csapatok 100 főnyiek is lehetnek. A XIII. század közepétől kisebbek a részt vevő csapatok és már egyéni viadatok is vannak. Ezek egyik mestere, Ulrich von Lichtenstein, 1227-ben — egy hónap alatt — 307 lándzsát tört el. A finomodó tornák kezdenek különválni az igazi hadakozástól. A cél a lándzsa eltörése az ellenfél pajzsán és ugyanakkor az ellenfél döfésének kikerülése. A jó lovagi tornázó kifejezetten *csak* a lándzsa kezelésének mestere, míg a valóságos csapatban a lándzsa csak az első összecsapásban szerepel, rendszerint el is törik, így a kard és más fegyverek kezelésében való jártasság legalább olyan fontos. Az egyéni tornában legkiválóbb lovag tehát nem feltétlenül a legjobb harcos is.

A csoportos torna sem szűnik meg — a harci kiképzés szempontjából ez hasznosabb volt, és a nézők is jobban szertették.

A XIII. század közepéig a kard csak ritkán szerepelt a páros viadalban. A torna szabályai szerint a lóról ledobott lovag ellen a harcot folytatni nem szabad, de azt a győztes foglyának tekintették. A nyeregből kivetett lovag — ezt elkerülendő — gyakran kardot rántott és gyalog folytatta a küzdelmet ellenfele ellen, ki ilyenkor szintén leszállt a lóról. A lovas lándzsaviadal elsősorban ügyesség kérdése volt, a gyalogos kardpárbaj azonban inkább az erőtlől, szívósságtól függött, s többnyire a ki-merültség döntötte el.

A XIV. században költséges hobby már a lovagi torna. Egyre fényesebbek a viadatok, de még a XV. század elején sem formálisak, később viszont már csak ünnepség jellegűek.

A párviadatok még 1500 után is szokásosak, egészen nehéz fegyverzetben. 1450 után a lovagi tornának nincs már

köze a kor haditaktikájához, kizárólag sportnak tekinthető.

A lovagi hadviselésről szóló fejezetben a szerző kevés újat mond. Elfogadja a ma már vitatott Delbrück-Lot féle álláspontot a középkori hadseregek rendkívül kicsiny létszámáról: 10 000 főnél nagyobb hadsereg szerinte a középkorban nem létezett. A lovasság hazájában, Franciaországban, a XII. század végén 1500 lovag élt.

A könyv negyedik része a lovagság és keresztény vallás kapcsolatait vizsgálja. Szól a lovasság szerepéről a keresztény háborúkban s a szerzetes lovagrendekről.

A befejező, ötödik rész a lovasság és a államhatalom kapcsolatait vizsgálja. A lovagi torna népszerű lett az uralkodók körében. A tornákat tiltó rendeleteket rendszerint polgári származású királyi hivatalnokok írták. Maguk a királyok szerették a tornákat, ezért nem is sikerült a betiltások: lelkes hívei voltak IX. Lajos és Szép Fülöp francia, Oroszlán-szívű Richárd és I. Edward angol királyok. Még a XVI. században is a lovagi torna kedvelője I. Miksa német—római császár, I. Ferenc francia király s lovagi tornán vesztí életét 1589-ben II. Henrik francia király.

*Borosy András*

CSANÁDI NORBERT—NAGYVÁRADI SÁNDOR—WINKLER LÁSZLÓ

### A MAGYAR REPÜLÉS TÖRTÉNETE

(Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1974. 286. o.)

Nagy örömmel vettük tudomásul, hogy olyan könyv került most az olvasók kezébe, melyet legalább egy évtizede hiába kerestünk a könyvesboltok polcain. A könyv megjelenésével régi vágyunk és óhajunk teljesült; megszületett az első összefoglaló munka a magyar repülés történetéről. E szöveg forgó mű nemcsak a repülés történetével foglalkozó szakembereknek és a repülés iránt érdeklődő tízezreknek, társadalmunk minden tagjának is készült. Biztos vagyok benne, hogy nincs olyan olvasó, aki ne találná meg azt a fejezetet, amelyet nagy érdeklődéssel — legalább még egyszer, ha nem többször — újra elolvas.

A három szerző által írt könyv 286 oldalon, hét fejezetben, valamint a függelék A, B, C és D pontjain keresztül tárgyalja a magyar repülés történetét.

Az első fejezet a magyar repülés történetének kezdeti emlékeit sorolja fel, Ciprián barát próbálkozásaitól Swarz Dávid munkásságnak lezárásáig.

A második fejezetben Blériot budapesti, Üllői úti bemutatókozását ismerte-

tik. A fejezet további része részletesen tárgyalja a rákosmezei repülőök küzdelmes, kudarcokban bővelkedő, de amellett kimagasló eredményeket is hozó munkásságát. Dicséret illeti a Szerzőket az 52. és 54. oldalon levő, jól használható összefoglaló táblázatért, mely áttekinthetően foglalja össze az 1909—1914 közötti magyar konstrukciójú gépeket.

A harmadik fejezet „A” részében az első világháború repülőeseményeit írják le. Ebben a részben leszünk tanúi annak, hogy az előszóban leírtakkal ellentétben a szerzők — nagyon helyesen — igyekeztek mindent, még a legkisebb eseményt, adatot is írásban rögzíteni, nehogy valami elkallódjon.

A „B” rész „A repülőipar kialakulása 1914—1918 között” témával foglalkozik. A hazai repülőgépgyártás kialakulása négy oldalnál többet érdemelt volna. Érdekes lett volna a szerzők által nyilván részleteiben is jól ismert, 1915-ben kötött Hansa—Brandenburg—UFAG licen szerződést ismertetni, amelyről említés is történik.

A fejezet „C” részét megint csak dí-