

# A REMÉNY ALAGÚTJA

*Dr. Padányi József - Nagy Rudolf*

A volt Jugoszlávia felbomlásáról, a Balkánon pusztító polgárháborúról már sokat olvashattunk. Avatott szerzők elemezték az okokat, keresték a válaszokat azokra a kérdésekre, amelyeket mindenki feltett, akit érdekelt a térség. Hazánk aktív szerepvállalása is hozzájárul ahhoz, hogy az érdeklődés napjainkban is igen élénk.

A polgárháború egyik fontos eseménye volt Szarajevó 43 hónapig tartó ostroma, melyet a mai napig sem hevert ki teljesen a város és az ott lakó százezrek. Végtelennek tűnő kettéosztottság, romos és kiégett házak, aknák, nehezen felejtő emberek. A város azonban él és élni akar. Jó tempóban folyik a helyreállítás, sok az új és újjáépített ház, esténként pezseg az élet a bazárban, rengeteg a fiatal. Az ostromot azonban nem felejtik, emlékeztetnek rá a temetők városszerte, és azok a helyek, ahol ma is vörös aszfalt jelzi a kifolyt vért.

Az emlékezést szolgálja az a múzeum is, amely az ostrom idején a túlélést segítő alagút egyik bejáratánál alakítottak ki. Annál az alagútnál, amely a város 300 000 lakosának a reményt jelentette.



**1. ábra A múzeum  
Butmirban**

A Szarajevó körüli helyzet 1992. április 05-e után vált igazán súlyossá, amikor bezárult a gyűrű. A szerb haderő, a

jugoszláv hadsereg támogatásával elfoglalta a külvárosok – Ilidza, Hadzici, Vogosca, Ilijas és Grbavica – jelentős részét, és megszállta a nemzetközi repülőteret. Az ostromlott városban hiány volt vízben, élelmiszerben, gyógyszerben, nem működött a gáz- és elektromos szolgáltatás. Reguláris véderő híján a várost védő felfegyverzett lakosok képtelenek voltak tartani az egész várost, így a centrum védelmére rendezkedtek be. Fegyverzetük hiányos, a lőszer kevés, a szervezettséget a lelkesedés pótolja. Soraikban rendőrök, ellenállók és számos jól ismert bűnöző. A város közepén a Jugoszláv Néphadsereg egyik legnagyobb laktanyája, amely Tito marsall nevét viseli. Később ebből a laktanyából sikerül annyi fegyvert szerezni, hogy átvészeljék az ostrom kezdeti szakaszát.<sup>1</sup>

A város hosszú és keskeny utcái, a hidak és folyók a védőket segítették. A nehézfegyverzet előnyeiket képtelenek voltak a szerbek kihasználni, a védők eredményesen manővereztek a városban. A szerb hadvezetés döntése: a környező hegyekről tüzérségi tűzzel kell a védőket fárasztani és felőrölni, miközben bezárják a harapófogót a város körül. A város repülőtere fontos szerephez jutott erre az időre, mert itt csak ez a néhány száz méteres keskeny sáv választotta el az ostromlott várost a szabad bosnyák területektől. A körbezárt városban 11 000 ember lelte halálát az ostrom alatt.

Noha 1992 júliusában az ENSZ csapatok átvették a nemzetközi repülőtér ellenőrzését a szerb csapatoktól, az ellátási problémák nem oldódtak meg. A Mladic tábornok és az ENSZ csapatok közötti megállapodás ugyanis csak a humanitárius szállításokat engedélyezte. A város védői és lakosai így továbbra is nélkülöztek. Nem növelte az ENSZ csapatok reputációját, hogy a kéksisakosok rendre megakadályozták a bosnyákokat, hogy éjszakánként élelmiszert vagy lőszert vigyenek be a városba. Nehezítette az átkelést az is, hogy a szerb

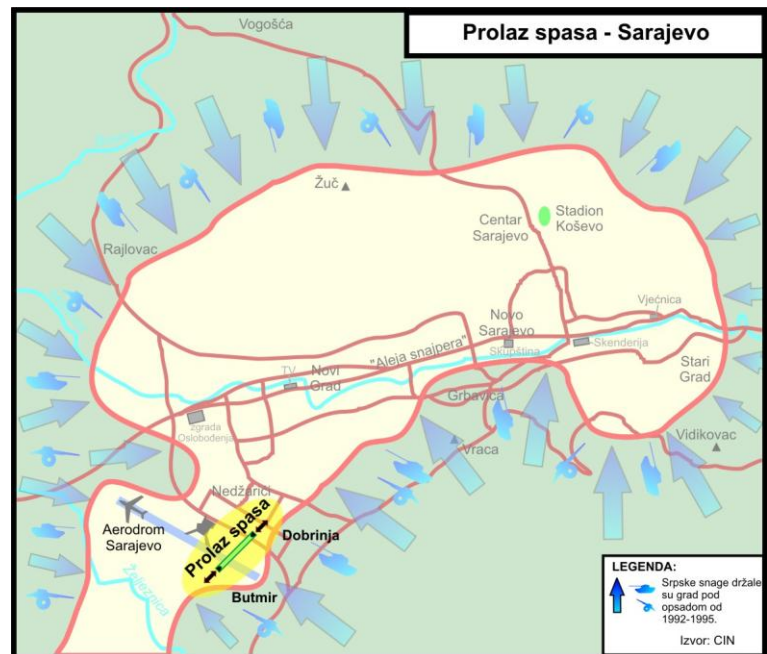
---

<sup>1</sup> Miután a Jugoszláv Néphadsereg a nemzetközi repülőtéren feltartóztatja Izetbegovic elnököt, a helyi lakosság körülzárja a Tito laktanyát, és gyakorlatilag fogságba ejti az ott szolgálókat. Az ENSZ közreműködésével megvalósul a csereüzlet és az elnök kiszabadul, a Jugoszláv Hadsereg elvonul, de eszközeinek jelentős része a városban marad..

mesterlövészek sokszor sikerrel vadásztak az átkelést megkockáztatókra. Ebben az időszakban közel 800 halott maradt a kifutón, akik itt akartak átkelni. Gyors és hatékony megoldást kellett találni a város és a szabad terület összekötésére, mert a helyzet válságosra fordult.

## 2. ábra Az alagút elhelyezkedése

A bosnyák hadsereg parancsnokságán először a csatornarendszert akarták felhasználni a repülőtér alatti átkeléshez. Mivel azonban nem találták a repülőtér tervrajzait, nem vállalták a



kockázatot. 1992 végén a Rasid Zorlak tábornok vezette parancsnokság kezdeményezte egy alagút építését a két terület összekötésére. „A kifutópálya a kényszerképzetemmé vált: kevésbé volt hasznavehető az első hadtest logisztikája számára, azonban tudatában voltam annak, hogy Szarajevóban a források kimerülőben vannak. Megoldást kellett hát találni. Megoldás mindig van, csak rá kell jönni. Én ezt a kifutón keresztül képzeltem el. Mindenféle előfordult a kifutópályán, emberek ezrei tudnák saját történetüket erről elmesélni. Nem vitatom hogy Szarajevóban már létezett egy ilyen típusú építmény kiépítésének az ötlete, de erről engem senki sem tájékoztatott. Sokáig kutattuk a sarajevói repülőtér terveit, kerestük az építőipari vállalatoknál. Szeretném leszögezni, hogy amennyiben a kifutó alatt lett volna 80 cm-es, vagy nagyobb átmérőjű víztelenítő cső, akkor ez az objektum valószínűleg nem így nézne ki.” (Rasid Zorlak). A hadsereg műszaki szolgálata megkezdte a tervezést és összeállította

az erő- és eszközigényt. A művelet szigorúan titkos minősítést kapott, hiszen nem kockáztathatták sem a sikert, sem a repülőtér folyamatos működését.

1993 elején az alagutat két irányból kezdték ásni, Dobrinja és Butmir felől. A rossz idő, a megfelelő szerszámok hiánya – gyakorlatilag a teljes alagutat kézzel ásták ki – és az állandó tűzérési tűz lassította a munkát. Felgyorsultak a munkálatok, amikor márciusban Izetbegovic elnököt is tájékoztatták az elgondolásról. Az elnök minden erőforrást – szakembereket és eszközöket – a hadsereg rendelkezésére bocsátott.<sup>2</sup>

A munka nem volt problémamentes. A gyakori esőzések, és a magas talajvíz miatt az alagutat rendszeresen elöntötte a víz, nehezítve a munkát és megszakítva az energiaellátást. Az állandó szivattyúzás lassította a haladást és növelte a felfedezés veszélyét.

A szerbek tudták, hogy folyik a munka, de pontos információkkal nem rendelkeztek. Ezért egyrészt állandó tűz alatt tartották a vélt kijáratokat, másrészt folyamatosan tiltakoztak az ENSZ csapatok parancsnokánál. A kéksisakosok nem reagáltak a tiltakozásra, mert noha rendelkeztek megfelelő információkkal, hajlandóak voltak becsukni az egyik szemüket. Az UNPROFOR zászlóalj angol parancsnoka a bosnyák hadsereg egyik magas rangú vezetőjének egy alkalommal bejelentette: *„Átmentem az alagúton! Néhány percig csak néztem őt azon gondolkodva, hogy blöfföl-e. Gyorsan meggyőződtem az állítása igazáról és megnyugtatót, hogy ez a saját kívánságára történt. Akkor nem hivatalosan tartózkodott ott – megpróbálta kideríteni a bosnyákok titokzatos szívósságát. Azt mondta nekem, hogy nincs szándékában ezt a vállalkozását megemlíteni bárhol is, ahol nekünk ezzel árthatna”* - mondta a bosnyák hadsereg tisztje.

---

<sup>2</sup> Vildana Selimbegovic: Tunel na kraju svjetla. <http://www.bhdani.com/arhiva/251/t25110.shtml> 2006. május 24-én.

A szerb tüzérség közel 10 000 gránátot lőtt ki a térségre, de az alagút közvetlen találatot nem kapott. Az egyik bejáratnál azonban egy akna kilenc embert ölt meg az átkelésre várók közül. Az alagút bejáratát gondosan védték és álcázták. A butmiri oldalon egy garázsból indult a járat, itt gyülekeztek az átkelésre várók, és itt osztották el a beérkezett anyagokat.



### 3. ábra Az alagút bejárata Butmir felől

A nehézségek ellenére 1993. július 30-án 19.00-kor – 4 hónap és 4 nap megfeszített munkája után – a két alagút összeért. A

műszaki katonák és a Közép-Boszniából érkezett bányászok munkájának köszönhetően elkészült a Remény alagútja. *„Mindannyiunk számára az alagút öröm és újság volt. Elkerülhettük a kifutón való átkelést, az állomány és az anyagi-technikai eszközök mindkét irányba szabadon áramolhattak. Azokban az első napokban minden előfordult: csetnik gránátvető támadás és objektív problémák, mivel ekkoriban az alagút még nem volt más, mint egyszerű kiásott járat. Nem voltak sínek, az összes teher háton cipelve jutott át, az alagút konstrukciója nehézkessé tette az átjutást. Egy időben, rohanták meg a civilek és a katonák.”* (Ramiz Potur katonai rendőr).

A munka nagyságát nehéz szavakkal érzékeltetni. Ehelyett álljanak itt a számok:

- Az alagút hossza 800 m, átlagos szélessége 1 m, magassága 1.6 m, legnagyobb mélysége a talajszinthez képest 5 m.
- A kitermelt föld mennyisége 2 800 m<sup>3</sup>.



- Az ácsolatba beépítettek 170 m<sup>3</sup> fát és 45 t acélt.

#### 4. ábra Az alagút

Az alagutat azonnal használatba vették. Már az elkészültét követő éjszakán 12 t harcanyagot szállítottak a városba, és katonák százai vonultak az Igman hegyre, hogy segítsék a védőket.

Az alagút védelme a hadsereg kiemelt feladata lett. A katonai rendszerek folyamatosan őrizték a létesítményt és ellenőrizték a forgalmat. A két kijárat között telefon kapcsolat volt, így szabályozni lehetett a földalatti mozgást. Naponta három órán át a forgalom szünetelt, mert ezalatt folytatták az alagút karbantartását.

Az anyagok szállítása eleinte kézzel és háton történt. Élelmiszer, cigaretta, olaj, lőszer és robbanóanyag, eszközök és felszerelések, gyógyszer és sok-sok sebesült haladt át az alagúton, csökkentve a város védőire nehezedő nyomást és növelve a lakosság elszántságát. Később síneket fektettek a földre, és csillén szállították az embereket és anyagokat.

Az első anyagi-technikai eszközök, amelyek az alagúton áthaladtak a „szarajkák”<sup>3</sup>, az akkor ennek gyártására kötelezett ipar készítette gránátok voltak. A történelmileg fontos adatok mellett a katonai rendőrök, akik az

---

<sup>3</sup> sarajevói nő

alagutat felügyelték számos érdekességet is számon tartanak. Mesélnek egy ismeretlen katonáról aki a körülbelül 80 kg testsúlyával, 105 kg árut cipelt át a hátán. Nagyrészt krumplit és hagymát. A legjövödelmezőbb árucikk ugyanakkor az alkohol volt. Egy liter ára elérte 100 német márkát. *„Egy terhes nő érkezett hozzánk. Mindannyian szanaszét futottunk, hogy helyet adjunk a nőnek, mert úgy tűnt, hogy szülés előtt áll. Az egyik pillanatban azonban a táskájáért nyúlt, olyan energikusan, gyorsan hajolt... Valami visszatartotta, valamiféle akadály és egyszerre csak cigaretták estek le. Felkapta őket gyorsan... Egy szó mint száz: három ágymelegítő tömlőt megtöltött pálinkával és cigarettával, azt kötötte maga köré.”* (Sefkija Dzuliman katonai rendőr)

Az alagút átlagos teljesítménye napi 4 000 ember és 20 t anyag. Az intenzív forgalom növelte a felfedezés veszélyét. A hadsereg igyekezett minimalizálni a veszélyt, ezért az anyagszállító teherautók csak éjszaka és világítás nélkül közelíthették meg a kijáratokat. A kijáratok családi házak udvarán, fedett helyen voltak, így nehezítve a közvetlen rálátást.<sup>4</sup>

Sajátos feladat volt az üzemanyag szállítása a városban harcoló csapatoknak, amelyet vezetéken keresztül oldottak meg. Az alagútban lefektetett vezeték ugyanakkor jelentős kockázatot jelentett, hiszen egy robbanás az egész alagutat elpusztíthatta. Ugyancsak az alagúton keresztül vezették a bosnyák telefontársaság vonalait a város és a szabad területek között, valamint egy elektromos vezetéket is. Az átkelés így nem volt veszélytelen, hiszen alul a víz, egyik oldalt az üzemanyag, másik oldalon az elektromos kábel nehezítette az utat.

Összességében az alagút megépítése és működtetése életek tízezreinek jelentette a túlélés lehetőségét. Ennek fényében kissé sajátosnak tűnik, hogy

---

<sup>4</sup> Dylan Williams: The Tunnel. <http://www.hadzic.org/secret-tunnel/tunnel.htm> 2006. május 24-én.

napjainkra az alagút senkinek sem kell. Mára sem a hadsereg, sem a rendőrség, sem a város nem érzi sajátjának az objektum megőrzését.

Befejezésül érdemes összegezni azokat a számokat, amelyek ismertté váltak az objektum működtetéséről:

- 1 120 812 fő használta az alagutat;
- 19 082 311 kg élelmiszer, 8 852 068 kg egyéb kereskedelmi áru, 4 516 459 kg hadfelszerelés, 4 500 000 l üzemanyag és 80 000 000 kW/h elektromos energia jutott be a városba.

Az alagútból mára csak néhány méter maradt, a többi beomlott vagy betemették. A bejáratnál kialakított szerény múzeum tárlói ugyanakkor azt bizonyítják, hogy az emberi találékonyság nemcsak akkor határtalan, amikor pusztítani kell, hanem akkor is, amikor az életet kell menteni.

#### **Felhasznált irodalom:**

1. Vildana Selimbegovic: Tunel na kraju svjetla.  
<http://www.bhdani.com/arhiva/251/t25110.shtml> 2006. május 24-én.
2. Dylan Williams: The Tunel. <http://www.hadzic.org/secret-tunnel/tunnel.htm> 2006. május 24-én.