

Szentgáli Antal, egy elfeledett világutazó építőmérnök pályaképe

GULYÁS Zoltán

DOI: [10.30921/GK.74.2022.5.1](https://doi.org/10.30921/GK.74.2022.5.1)

Absztrakt: Szentgáli Antal (1868–1945) építőmérnök, világutazó, író, több magyarországi szakmai és kulturális szervezet tagja, aki életében széles körű ismertségnek örvendett, azonban neve és érdemei napjainkra csaknem teljesen feledésbe merültek. Szentgáli mérnöki pályája kezdetén folyószabályozási és vasútépítési feladatokkal foglalkozott, majd 1901-ben külföldre utazott, hogy mérnök társát és barátját, Gubányi Károlyt követve részt vállaljon a 'Kínai keleti vasútvonal' építési munkálataiban. Miután honfitársával együtt megépítettek egy fontos vasúti alagutat, Szentgáli Vlagyivosztokban telepedett le, és közel egy évtizeden keresztül élt és dolgozott a cári Oroszország csendes-óceáni kikötővárosában. Ez idő alatt bejárta Kelet-Szibéria, Kína, Japán és Korea számos vidékét. Hazatérését követően is aktív szakmai tevékenységet folytatott. Jelen tanulmány szerzője kísérletet tesz Szentgáli életútjának és munkásságának első részletes ismertetésére, amely a geodézia és a térképészet témaköréhez is kapcsolódik.

Abstract: Antal Szentgáli (1868-1945), civil engineer, globetrotter, writer, member of several Hungarian professional and cultural organisations, was widely known during his lifetime, but his name and merits have nowadays been almost completely forgotten. At the beginning of his engineering career, Szentgáli was engaged in river regulation and railway construction, and in 1901, he travelled abroad to take part in the construction of the China-Eastern Railway, following his fellow engineer and friend Charles Gubanyi. After building an important railway tunnel with his compatriot in Manchuria, he settled in Vladivostok, and lived and worked in the Pacific port city of Imperial Russia for nearly a decade. During this time he travelled to many parts of Eastern Siberia, China, Japan and Korea. He returned to Hungary in 1913 but continued to be active professionally after his return home. In this paper, the author attempts to give the first detailed account of Szentgáli's life and work, which is also related to the subjects of geodesy and cartography.

Kulcsszavak: geodézia, vasútépítés, Távol-Kelet, kulturális kapcsolatok, ismeretterjesztés

Keywords: geodesy, railway construction, Far East, cultural relations, education

¹ Eredeti elnevezése Kínai-Keleti vasútvonal.

Bevezetés

A magyar mérnöki képzés történetét tekintve számos kiváló szakembert említhetünk meg, akik nemcsak hazai terepen, hanem más országokban, távoli kontinenseken, egészen eltérő kulturális környezetben is helytálltak, és figyelemre méltó eredményeket értek el. Közéjük tartozik Szentgáli Antal (1868–1945) építőmérnök (1. ábra), a Műegyetem egykori hallgatója, aki az itt megszerzett geodéziai és térképészeti ismereteit is nagymértékben kamatoztatta.

Jóllehet Szentgáli életében széles körben ismerték és kedvelték, azonban kiléte és munkássága napjainkra a feledés homályába merült, mind ez ideig csak keveset lehetett róla tudni. A részben fennmaradt, eddig feltáratlan személyi hagyatékát megvizsgálva, valamint a korabeli sajtót és szakirodalmat áttanulmányozva az alábbiakban teszünk kísérletet Szentgáli életútjának első részletes ismertetésére.

Családi háttér és pályaválasztás

Szentgáli 1868. április 6-án született Baján, Kellner Antal György néven (a családnevét 1901-ben, közvetlenül a külföldre utazása előtt magyarosította). Apja Kellner Mihály (1833 k. – 1911) cipésmester, anyja Mesch Zsuzsanna (1828–1916) háztartásbeli, mindketten bajai születésű lakosok, német felmenőkkel. Antalnak három leánytestvére volt, akik közül nővére, Kellner Ida Róza (1865–1916) és húga, Kellner Adél Anna (1871–1952) érte meg a felnőttkort, Mária húguk (1873–1874) mindössze tízhónaposan hunyt el. A családnak a városban temetkezési vállalkozása és ruházati boltja is volt, ám mindkét üzlet elég rosszul jövedelmezett. Kellnerék meglehetősen szerény anyagi körülmények között éltek, pénzintézetek és magánszemélyek sorának tartoztak, és adósságaikat folytonos takarékoskodás útján lassan törlesztgették.



1. ábra. Szentgáli Antal (forrás: MNL Bács-Kiskun Megyei Levéltár, bajai részleg; Szentgáli-hagyaték, jelzete: XIV.17.)

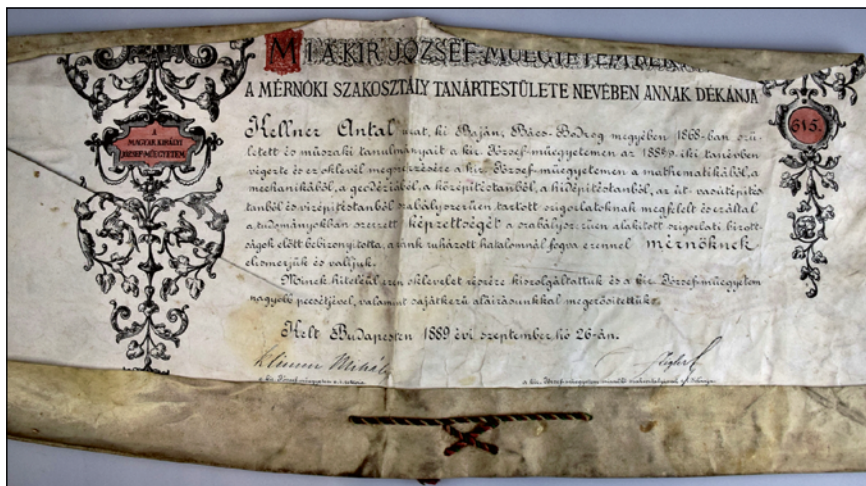
A mindenki által csak Toncsinak becézett fiút az elemi iskola elvégzése után szülei a bajai katolikus főgimnáziumba írtatták be, amelynek irányítását 1879-től a ciszterci rend vette át. A fiú különösen szorgalmasnak bizonyult, és nagyon jól tanult. Gimnáziumi éve alatt két alkalommal is kitüntetésben részesült a tanulmányi előmenetelért. Átlagon felül teljesített latin nyelvből, ami később más idegen nyelvek elsajátításánál is előnyére vált. Gimnáziumához – ahol 1885-ben érettségizett – élete végéig szorosan kötődött, és tevékenyen részt vállalt a Bajai Ciszterci Diákok Szövetségének vezetésében.

Szülei és testvérei nagy reményeket fűztek a törekvő fiúhoz, benne látták a jövőt, a nehéz helyzetükből való kilábalást, ezért szinte mindent az ő támogatásának rendelték alá. Antal emellett kiemelkedő tehetségnek mutatkozott a zenében is, már igen fiatalon virtuóz módon hegedült és zongorázott.

Tanulmányait ezt követően a budapesti Királyi József Műegyetemen folytatta, ahol 1889-ben kapott mérnöki diplomát, miután sikeresen számot adott többek között a geodézia, az út-, vasút-, híd- és vízépítéstan terén elsajátított tudásáról (2. ábra). Itt, az egyetemen ismerkedett meg és kötött barátságot évfolyamtársával, Gubányi Károllyal². Szoros, őszinte barátság alakult ki közöttük, amely élethosszig tartóan fennmaradt. A két fiatalembert az egyetem legjelesebb hallgatói között tartották számon.

A mérnöki pálya kezdetei

A diploma megszerzése után Szentgáli Bécsben töltötte egyéves katonai szolgálatát, majd tartalékos hadnagyként 1890 decemberében a budapesti Magyar Királyi



2. ábra. Szentgáli mérnöki diplomája (forrás: Türr István Múzeum, Baja; jelzete: TD 2021.210.1.)

Folyammérnöki Hivatal állományába került, ahol segédmérnöki beosztásban folyószabályozási és árvízvédelmi feladatokat látott el. Eme minőségében Baján megerősítette a Pandúr-sziget nyugati partrészét, valamint 1892 februárjában, amikor a Sárközben komoly veszedelmet okozott a hirtelen megáradt Duna, ő vezette a szükséges óvintézkedéseket a helyszínen.

Szentgáli 1895 tavaszán fizetés nélküli szabadságot igényelt a folyam-mérnöki hivatalban, hogy részt vehessen a Győr-Veszprém-Dombóvár vasútvonal bakonyi szakaszának építési munkálataiban, és csatlakozzon az ott építésvezetőként dolgozó

Gubányihoz. Barátjával 1897-ig dolgoztak együtt a Bakonyszentlászló-Zirc közötti nehéz szakaszon, amely völgyáthidalásokkal, támfalak és alagutak építésével járt (3. ábra).

Az itteni szálláshelyükön, a Cuha-völgyi barakkban esett meg az a nevezetes találkozó, amely alapvetően határozta meg a két fiatalember életútjának további alakulását. Történt ugyanis, hogy 1895 nyarán Lóczy Lajos³ professzor néhány mun-

³ Lóczy Lajos [Pozsony, 1849. november 4. – Balatonfüred, 1920. május 13.]: geológus, geográfus, egyetemi tanár, az MTA tagja. A földtan és a földrajz nemzetközi hírnő tudósa. 1877–1880 között részt vett gróf Széchenyi Béla kelet-ázsiai expedíciójában, és beutazta Kína jelentős részét.



3. ábra. A Bakonyvasút építése idején (forrás: Magyar Földrajzi Múzeum, Érd; Gubányi-hagyaték)

² Gubányi Károly [Jóbbágyi, 1867. január 13. – Pilis, 1935. január 14.]: mérnök, író, világutazó. 1897–1903 között a Távol-Keleten élt, ahol vállalkozói minőségben részt vett a Kínai-Keleti vasútvonal építési munkálataiban. 1906-ban Ausztráliába utazott, és ott letelepedve gazdálkodással foglalkozott. 1913-ban hazatért, és Pilisen létesített mintagazdaságot. Mandzsúriai és ausztráliai tapasztalatait, megfigyeléseit könyvek formájában osztotta meg a nagyközönséggel. Emellett további számos tudományos és ismeretterjesztő írása is napvilágot látott.

katársával a Bakonyban végzett földtani kutatásokat, és nagy öröme a mérnöki barakkban két egykori műegyetemi tanítványa, Szentgáli és Gubányi látta őket vendégül. Szóba került a jövő, és a két fiatal mérnök elmondta, hogy a bakonyi vasútépítést követően szívesen szerencsét próbálnának és dolgoznának más földrészekeken is. Lóczy a saját tapasztalatai alapján Kelet-Ázsiát ajánlotta nekik. Éppen akkoriban ért véget az első kínai-japán háború⁴, melynek következményeként a kínaiaknak meg kellett nyitniuk országukat a legfontosabb európai reformok előtt. Mindez nagyszabású vasútépítéssel is járt, ezáltal Mandzsúria a nagyhatalmak érdeklődésének középpontjába került. A hosszú bakonyi estéken a két fiatalember elhatározta, hogy maguk is kiveszik a részüket ezekből a munkákból, eredményeik révén pedig dicsőséget szereznek hazájuknak és a magyar mérnöki képzsnek.

Az elhatározást tettek követék: Gubányi 1897-ben útra kelt Mandzsúriába, viszont Szentgáli csak négy évvel később indult utána, mivel neki nem állt rendelkezésére az utazáshoz szükséges anyagi tőke. Folytatta tehát a munkát a folyammérnöki hivatalban, közben tudatosan készült, gyűjtötte a pénzt, és amikor Gubányitól levélben értesült arról, hogy az ottani munkavállalás egyik feltétele az orosz nyelv ismerete, már Budapesten elkezdett oroszul tanulni. Szentgáli ekkorra már kiválóan beszélt németül, angolul és franciául, otthoni környezete révén pedig a bunyevác nyelvet is elsajátította.

Utazás a Távol-Keletre

Szentgáli 1901. május 12-én indult el Bajáról, és rövid budapesti tartózkodás után Fiumébe utazott, majd egy kis hajóval az Adriai-tengeren keresztül Anconába érkezett. Innét vasúton jutott el Nápolyba, ahol május 15-én szállt fel a *Kiaucsou* nevű hatalmas német óceánjáróra, amelyre már



4. ábra. A mandzsúriai vasútvonal (Cholnoky Jenő térképe nyomán szerkesztette Gulyás Zoltán)

korábban megváltotta a jegyét Yokohamáig. A hosszú hajóút során felkereste Port-Szaíd, Áden, Colombo, Szingapúr, Hongkong és Sanghaj városokat, majd Nagaszakiban egy orosz gőzhajóra átszállva folytatta az útját Vlagyivosztok felé. Végül június 21-én érkezett meg (az akkor még rövid múltra visszatekintő) csendes-óceáni orosz kikötővárosba⁵.

Vlagyivosztokba érve Szentgáli legfőbb célja az volt, hogy mihamarabb megtalálja a vállalkozóként már négy éve Mandzsúriában dolgozó

barátját, és csatlakozzon hozzá az épülő Kínai keleti vasútvonal munkálataiban. Csakhogy ez nem volt egyszerű feladat, mivel a térségben még nem építették ki a rendszeres távíró-összeköttetést és postaközlékedést, így rengeteg kérdezősködés után, további negyven nap elteltével, viszontagságos úton talált rá Gubányira.

A mandzsúriai alagútépítés

Gubányi akkor éppen a Cseng-lung-ce-hágó alatt, Taimagou állomás közelében dolgozott a mandzsúriai erdőrengeteg mélyén (4. ábra: a térképen bíbor színű pont jelöli az állomást), ahol egy hosszabb vasúti alagút építését vette át (5. ábra: a Taimagouban

⁵ A ma 600 000 fős Vlagyivosztokot 1860-ban alapították. Gubányi 1897-es megérkezése idején nagyjából 29 000-en laktak, Szentgáli érkezésekor a népesség száma meghaladta a 30 000 főt, 1907-ben pedig már 100 000-nél is több lakosa volt. Az 1917-es forradalom előtt jelentős számú külföldi, főleg nyugat-európai és amerikai személy élt a városban.



5. ábra. Az épülő mandzsúriai alagút északi vége.

(forrás: MNL Bács-Kiskun Megyei Levéltár, bajai részleg; Szentgáli-hagyatékek)

⁴ Az első kínai-japán háborút 1894. augusztus 1. és 1895. április 17. között vívták meg a Csing-dinasztia által vezetett Kína és a Meidzsi Japán Császárság erői. A háború kínai vereséggel zárult.

1901. november 11-én készült felvétele a geodéziai műszernél Gubányi áll, közvetlenül mellette Szentgáli, valamint az építkezést védő kozákok parancsnoka két kozák katonával, körülöttük pedig az építkezésen dolgozó orosz és kínai munkások). Szentgálival közös munkájukra így emlékezett vissza a könyvében: „Mindjárt az alagútépítés megkezdésekor az a szerencse ért, hogy a távol hazából felkeresett Szentgáli Antal mérnök barátom, aki azután egy időre megosztotta velem a nehéz és felelősségterhes feladat fáradalmait. Sok, hosszú órát töltöttünk együtt a kitűzések közben a füstös istolyban, számígtatva, méregetve, a teodolit távcsövén át vizsgálódva vagy a finom nagyítókön leolvasásokat eszközölve. Akkor Ázsiának ez elhagyott vidékén éjszakákon át a föld gyomrában görnyedő két magyart semmi más dolog sem érdekelt, csak az elvállalt, érdekes feladatnak tökéletes megoldása. Később, midőn a jelentékeny hosszúságú alagútrány istolyai teljes pontossággal összetalálkoztak, a mandzsuri vasutak mérnöke részéről nem csekélyfokú volt az elismerés a magyarok sikerült munkája iránt.” (Gubányi 1907).

Az alagútépítés idején Szentgáli jóval szabadabban mozgott, mint a barátja, akit felelős vállalkozóként a műszaki feladatokon túl a munkások ellátása és az építkezés adminisztratív teendői is lekötöttek. Szentgáli több utazást tett a környéken, az építkezésről gyakran bejárt a sokféle náción lakta Vlagyivosztokba, és vidám, közvetlen természete révén igen könnyen barátkozott. Személyében nemcsak a mérnököt fedezték fel, hanem muzsikusként is hamar ismertté és népszerűvé vált. Zenei ismereteiből adódóan egyaránt bejáratos volt az ott élő orosz, amerikai, német és más közösségekbe. Mindenütt szívesen fogadták, és magas rangú katonatisztek, mérnökök keresték az alkalmat, hogy vele együtt zenélhessenek. Eleanor Pray⁶, egy Vlagyivosztokban

élő amerikai nő – akinek családjával Szentgáli később szoros barátságban állt – 1901. szeptember 26-án kelt levelében ekképpen írt a vele való találkozásról: „Kedd este eljött hozzánk vacsorára Szentgáli úr, magával hozva a hegedűjét, és vacsora után csodálatos muzsika kerekedett nálunk: eljátszott néhány szólót, utána zongorázott Bessie kíséretében, azt követően hegedűduettekkel játszottak. (...) Szentgáli úr nagyon bájos, és őt megismerve még inkább annak tűnik, jóllehet már első pillantásra is nagyon jóságos arca van. Ahogyan Bessie mondja, ő nem olyan szeszélyes és önhitt, mint azoknak az embereknek a többsége, akik ugyanilyen tehetséggel vannak megáldva.” (Ingemanson 2012).

Szentgáli és Gubányi rendszeresen jártak a vlagyivosztoki postára a leveleikért. Valószínűleg egy ilyen alkalommal figyelt fel rájuk az itt élő dúsgazdag amerikai üzletember, David Clarkson⁷. Mivel ügyeinek intézése miatt csak ritkán hagyhatta el városi irodáját, Clarksonnak az üzletkötésekhez és az építkezések vezetéséhez

vosztokba, ahol mintegy 36 éven át élt, és egy kereskedőházban pénztárosként és tolmásként dolgozott. Ez idő alatt több mint tizenhatezer oldalnyi levelet írt az Amerikában és más országokban élő hozzátartozóinak, melyekben nagy részletességgel, szépirodalmi stílusban nemcsak a családi történetésekről, hanem a város mindennapi életéről, eseményeiről is beszámolt, sok esetben saját készítésű fényképekkel illusztrálva. Pray levél- és fényképanyaga a forradalom előtti Vlagyivosztok történetének forrásértékű dokumentuma, amelyet napjainkban a washingtoni Kongresszusi Könyvtárban őriznek, és amelynek feldolgozása és publikálása jelenleg is zajlik. Emléket 2017 óta Vlagyivosztokban szobor őrzi.

⁷ Clarkson, David M. [Newburgh (New York, USA), 1861. január 15. – Harbin, 1913. december 16.]: amerikai üzletember, kereskedő, gyár- és bányatulajdonos. 1897 környékén érkezett meg Vlagyivosztokba, ahol a Clarkson & Co. kereskedőházat vezette. Meglehetősen sokrétű üzleti tevékenységet folytatott szerte a Távol-Keleten, és több amerikai nagyvállalat kizárólagos helyi képviselőjeként igen komoly befolyásra tett szert. Főként építőanyag-kereskedelemmel, fakitermeléssel, szén- és gránitbányászattal, valamint téglagyártással foglalkozott, emellett jelentős építkezésekben is szerepet vállalt. Felesége egy ősi samuráj családból származó japán nő, Hiro Nisijama volt. Clarkson a harbini vasútállomáson hunyt el szívvroham következtében, és ugyanitt, a város katolikus temetőjében helyezték végső nyugalomba.

rátermett, megbízható személyekre volt szüksége. Azonnal meglátta a lehetőséget a két magyarban, hiszen bennük megvolt minden, ami a sikeres üzemhez kellett: mindkét magyar mérnök magasán kvalifikált szakember volt, gyakorlati tapasztalatokkal felvértezve; mindketten jól beszéltek angolul és oroszul (és más nyelveken is); emellett rendkívül művelt, társasági emberek voltak, akik bárkivel könnyen szót értettek, és akiket a munkásaik is kifejezetten szerettek és tiszteltek. Clarkson mindent megtett, hogy szorosabbra fűzze velük a kapcsolatot, ezért 1901 decemberében meghívta őket a házában rendezett szilveszteri ünnepségre⁸, amelyre végül csak Szentgáli ment el. Úgy alakult, hogy az ünnepen – ahol számos amerikai és orosz mérnök, bankár, kereskedő gyűlt össze – mindvégig Szentgáli szolgáltatta a zenét zongorán, és amikor éjfél után angol nyelvű tósztot mondott az amerikai elnök tiszteletére, a jelen lévő amerikaiak üdvözlésként törtek ki. Szentgáli ezen az estén értékes ismeretsegekre tett szert.

Taimagouban idővel kevesebb lett a munka, amit Gubányi már egymaga is győzött. Szentgáli ezért közben más megbízásokat is elvállalt, például újra kitűzte és nivellálta a vasútvonal 18 km hosszú, hanyagul lefektetett szakaszát Mudancsiang és Hailin között. Az alagútépítésen a váratlan kiadások miatt a jövőbeli haszon jóval kisebbnek ígérkezett, mint amire számítottak: egy ember számára még elegendő lett volna, kettejüknek viszont nem. Gubányi ennek ellenére felajánlotta, hogy megfizeti Szentgálival a bevételt, aki ezt nem fogadta el, mert méltatlannak tartotta volna barátjával szemben. Megbeszélték, hogy különválnak, de a jövőben is figyelni és támogatni fogják egymást. Gubányi folytatta az alagút építését, Szentgáli pedig 1902 elején Vlagyivosztokba költözött, ahol csatlakozott Clarkson vállalatához.

⁶ Pray, Eleanor Lord [Berwick (Maine, USA), 1868. november 28. – Washington D. C., 1954. február 2.]: amerikai asszony, aki férjével együtt 1894-ben érkezett Vlagyi-

⁸ A szilveszteri ünnepséget Clarksonék a Gergely-naptár szerint, december közepén tartották meg. Gubányi nem tudott részt venni rajta, mivel a munkások év végi kifizetésével volt elfoglalva.

Letelepedés Vlagyivosztokban

Vlagyivosztokban Szentgáli nemcsak Clarkson egyik legfőbb munkatársa lett, hanem együtt is lakott az amerikaival annak házában. Szentgáli feladata kezdetben ügyletkötés volt. Kínában a rohamosan épülő vasutakhoz igen sok vashíd kellett, ezért Clarkson nagy amerikai vasgyárak képviselőit meghatalmazásokat írt és adott át Szentgálinak, megbízva őt azzal, hogy utazzon el az egyes helyszínekre, tárgyaljon az építésvezető főmérnökökkel, és szerezzen minél több megrendelést. Eme munka keretében Szentgáli felkereste többek között Szvjagin⁹, Jugovics¹⁰, Bocsarov¹¹ és Csajkovszkij¹² mérnököket Harbinban, bejárta Kínát és közben a kínai nyelvet is jól megtanulta.

A következő vállalkozásuk Szpasszkoje¹³ településnél egy hatalmas kaszárnya építése volt, amelyet Clarkson és Szentgáli láttak el építőanyagokkal, és a magyar mérnök a helyszínen irányította a munkálatokat. A nagy mennyiségű követ egy közeli hegyoldalból szállították, amihez külön kisvasutat építettek. A kőbánya szomszédságában

meszet égettek, és mivel sok épületfára volt szükség, fűrészüzemet is nyitottak.

Jóval nagyobb üzletnek bizonyult számukra a vlagyivosztoki kikötő és az ottani szárazdokok építése, ami rengeteg kőanyagot igényelt. Összeköttetései útján Clarkson cége elnyerte a beszerzés jogát, melynek értelmében 100 000 köbláb faragott gránitkővet kellett szállítaniuk. Az amerikai megbízta Szentgált, hogy találja meg az ehhez szükséges lelőhelyeket. Szentgáli Clarkson kis gőzhajóján beutazta a környező területeket, de jó minőségű gránitot egyedül csak Vlagyivosztoktól 60 km-re, a nyílt tengeren fekvő Aszkold-szigeten talált. Itt ugyan már zajlott kőfejtés, ám a munkások hanyagsága miatt csekély eredménnyel. Clarkson és Szentgáli átvették a veszteségesen működő bányát, a magyar mérnök pedig Kínába utazott, ahol hely- és nyelvismeretét kihasználva kőfaragó munkásokat toborzott. A mintegy 500 főből álló fegyelmezett kínai munkaerő révén a kitermelés lendületbe jött, és a gránitbánya hamarosan nyereségesé vált. Bizonyos források arra engednek következtetni, hogy Szentgáliék később a gránitszállítás mellett a kikötő építési munkálataiba is bekapcsolódtak, és 1903 körül – az alagútépítés befejeztével – Gubányi is velük dolgozott.

A történelem viharában

A gránitüzlet már remekül haladt, amikor 1904-ben kitört az orosz-japán háború. Mivel a szállításban ideiglenesen akadályozva voltak, Szentgáli elhatározta, hogy a kényeszerű leállást kihasználva hazalátogat. Március 13-án Harbinból Pekingbe utazott, majd Tiencsinből áthajózott Sanghajba, és itt egy hónapig időzött. Innét egy francia gőzösön Japánba ment, ahol 70 napig maradt, mert az Amerika felé induló hajókon már jó előre le volt foglalva minden jegy. A várakozás ideje alatt Szentgáli Japánban utazgatott, tanulmányozta a helyi kultúrát, valamint japán népdalokat gyűjtött (a későbbi években japánul is tökéletesen

megtanult). Július 21-én az *SS Doric* angol gőzhajó fedélzetén hagyta el Japánt, és Honolulu érintésével 16 nap múlva San Franciscóba érkezett. Az Egyesült Államokban összesen 6 hetet töltött, ezalatt járt Salt Lake Cityben, felkereste a világkiállítást St. Louisban, meglátogatta a Niagara-vízesést, Chicagót és New Yorkot. Végül az Atlanti-óceánt átszelve, Londonon és Párizson keresztül tért haza.

Szentgáli sok időt nem tölthetett itthon, sürgősen vissza kellett utaznia Vlagyivosztokba. A háború miatt ugyanis nagy szükség volt a hajójavító szárazdokok mielőbbi befejezésére, és a szerződésük kötelezte őket. A transzszibériai vasúton érkezett vissza a Távol-Keletre, ahol még javában zajlottak a harcok. Az Aszkold-szigetről való tengeri gránit-szállításról azonban le kellett mondanuk, mert a japán hadihajók fenyegetése ellen senki nem garantálta a biztonságukat. Szentgáli ezért a kontinentális területeken nézett új gránitlelőhelyek után. Mandzsúriában, Szancsagou település közelében talált is gránitot. A kőbánya üzembe vételére a harbini hatóságoktól kellett engedélyt kérnie, akik egy pontos térképen megjelölve kívánták látni a kőfejtés helyét. Mivel ilyen nem állt rendelkezésére, Szentgáli a helyszínen maga végzett felméréseket, és készítette el a térképet.

A háború történéseinek Szentgáli is szemtanúja volt, és több alkalommal küldött tudósításokat a hazai sajtó számára. Mindkét hadviselő fél területén egyaránt megfordult, de komolyabb kellemetlensége nem származott belőle. Rövidesen egy újabb súlyos eseményt kellett átélnie: a háború utóhatásaként 1905. november 12-én a vlagyivosztoki helyőrség mintegy 40 000 katonája fellázadt, és a város lángtengerbe borult (Szentgáli 1906). Szentgáliék utcája is hajmeresztő jelenetek helyszínévé vált. A magyar mérnök más külföldiekkel együtt félrevonulva várta, hogy mikor éri őket is utol a tomboló erőszak. Végül nem esett bántódása, viszont a hegedűje és kottagyűjteménye odaveszett a pusztításban.

⁹ Szvjagin, Nyikolaj Szergejevics [1856–1924]: oroszországi mérnök, államtanácsos, a Távol-Kelet és Mandzsúria szakértője, Harbin város egyik alapítója. A vasútépítés kiemelkedő szervezője az Orosz Birodalom és Kína területén. Főmérnöki minőségben többek között az Usszuri és a Kínai keleti vasútvonalon vezetett építési munkálatokat.

¹⁰ Jugovics, Alekszandr Joszifovics [1842–1925]: oroszországi mérnök, több vasútvonal tervezési és építési munkálataiban jelentős szerepet játszott. 1897-ben miniszteri ajánlással kinevezték a Kínai keleti vasútvonal főmérnökévé. Az 1903-ban átadott vonalon Jugovics irányítása alatt több mint 2500 km hosszú vasút épült meg.

¹¹ Bocsarov, Nyikolaj Nyikolajevics [1857–1914]: oroszországi mérnök, 1891–1897 között az Usszuri vasútvonal építésének irányításában vett részt. Ezt követően a Kínai keleti vasútvonal nyugati szakaszának építésvezetője volt. Nevéhez fűződik az eme vonalon legjelentősebbnek számító Hingan-hegységi alagút megépítése.

¹² Csajkovszkij, Ljudvig Oszipovics [1861–1910 u.]: lengyel származású oroszországi mérnök, 1897-től az Usszuri vasút építési munkálatain dolgozott, 1899-ben áthelyezték a Kínai keleti vasútvonal építéséhez. Habarovszkban az ő tervei alapján készült el a helytörténeti múzeum épülete.

¹³ Ma Szpasszk-Dalnyij.

Munkával teli esztendő

Szentgáli a kikötőépítés után is Clarkson alkalmazásában maradt (6. ábra). Clarkson szerteágazó érdekeltségekkel bírt az egész Távol-Keleten, ebből adódóan a magyar mérnök sokat utazgatott Japánban és Kínában, valamint Koreában is járt. Ez idő tájt több magyar utazó is megfordult a térségben, akiknek feljegyzéseiben Szentgáliról is szó esik.

Gáspár Ferenc¹⁴ hajóorvos Clarkson vlagyivosztoki házában találkozott Szentgálival, aki azután megmutatta neki a város környékét, és sokat beszélgettek. Szakmai működéséről Gáspár a következőket írta: *„Hogy milyen elfoglaltságú mérnök Szentgáli a Csendes-Oceán parti városban, jellemző adat az, hogy megérkezésem első délelőttje azzal telt el, hogy egy vladivosztoki előkelő német czég egyik alkalmazottja meg a Clarkson czég két tagja egész délelőtt hiába keresték. Tudniillik tizenhat épületen egyszerre dolgozott a magyar mérnök Vladivosztokban. Hanem hogy a tizenhat épület közül melyiknek az állványain található, azt megtudni egy egész délelőtt nem volt elégséges.”* (Gáspár 1908).

Bozóky Dezső¹⁵ ugyancsak Clarkson otthonában ismerte meg Szentgálit 1907-ben, és az ottani vacsora kapcsán az egyik írásában megemlítette, hogy a mérnök, akit gyönyörű hegedű- és zongorajátékáért a városban *Szvangálinak* hívtak, leült a zongorához, és remekül eljátszott néhány magyar darabot. A vacsorán Gubányi is jelen volt, aki akkor már Ausztráliában élt, és onnan érkezett látogatóba barátjához (Bozóky 1908).



6. ábra. Szentgáli és Clarkson Vlagyivosztokban, a húsvéti vizitek előtt
(forrás: MNL Bács-Kiskun Megyei Levéltár, bajai részleg; Szentgáli-hagyaték)

Szentgáli egyik legkalandosabb útja 1908 tavaszán a Zeja folyóhoz vezetett. A tervezett Amuri vasútvonal építésének ellátásában Clarksoné is részt kívántak venni azáltal, hogy a Zeja áthidalásánál egy nagy cementgyárat emelnek. Az amerikai megbízta Szentgálit, hogy utazzon a helyszínre, és győződjön meg arról, rendelkezésre állnak-e az ehhez szükséges nyersanyagok. Szentgáli Habarovszkából zord időben, a befagyott Amur jegén haladva ért el Blagoveszenszkig, majd onnét észak felé tartott úti céljához, Vvegyenovka településre, ahol a méteres hóval borított, fagyott vidéken igen nehéz feladatnak ígérkezett az anyagminták összegyűjtése, ám sikerrel járt. Miután az olvadás előtt álló Amuron jelentős késedelem nélkül már nem tudott volna visszatérni Vlagyivosztokba, ezért Blagoveszenszkből délnek vette az irányt, és a Csicsiharig tartó 500 km-es, gyéren lakott útszakaszt egy pár lóval, rablótámadásoktól fenyegetetten, sokat nélkülözve tette meg.

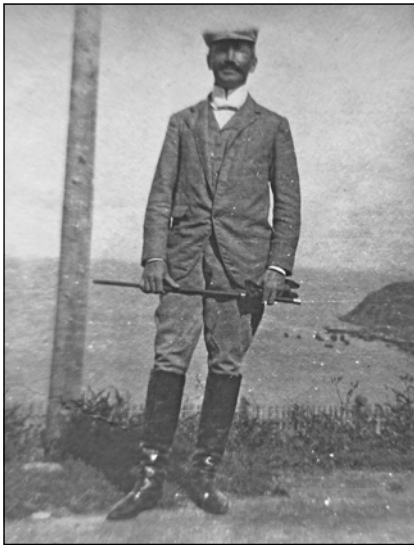
Hazatérés

Szentgáli nagyon jól érezte magát Vlagyivosztokban, különösen Clarkson házában, amelyet második otthonának tekintett (7. ábra). 1911-ben azonban családi okok miatt búcsút kellett vennie a Távol-Keletől. Apja már egy ideje súlyos betegséggel küzdött, testvérei pedig levélben több alkalommal határozottan felszólították őt, hogy térjen haza, mert férfiként nélkül maradt a család (testvérei soha nem mentek férjhez). Kelet-Ázsia elhagyásában az is közrejátszott, hogy Szentgáli – aki 1905 után többször is hazalátogatott – időközben megnősült: Rausch Vilma¹⁶

¹⁴ Gáspár Ferenc [Szilágysomlyó (ma Șimleu Silvaniei, Románia), 1861. június 9. – Budapest, 1923. július 12.]: orvos, utazó, író. 1886-ban az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének szolgálatába állt. Mint egy két évtizedes hajóorvosi munkája során több alkalommal bejárta mind az öt világrészt. Tudományos igényességgel megírt úti beszámolóit a korabeli olvasók körében nagy népszerűségnek örvendtek.

¹⁵ Bozóky Dezső Lajos [Nagyvárad, 1871. szeptember 6. – Budapest, 1957. március 26.]: hajóorvos, utazó, fotográfus. 1908-ban az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének szolgálatában Koreába, Kínába és Japánba hajózott. Az utazása idején készített fényképfelvételei értékes történeti forrásanyagnak számítanak.

¹⁶ Rausch Vilma Franciska [Pest, 1876. június 16. – Budapest, 1953. február 14.]: zenész, festőművész, közéleti személyiség, a székesfővárosi törvényhatósági bizottság tagja. A Nemzeti Zenede zongora tanszakán Tomka István, majd a Képzőművészeti Főiskolán Deák-Ébner Lajos tanítványa. Első férje (1895–1899 között) Giergl Ernő, tragikusan elhunyt üzletember (a jeles építész, Giergl Kálmán testvére). Jelenlegi ismereteink szerint sem az első, sem pedig a Szentgálival kötött házasságából nem születtek gyermekek.



7. ábra. Szentgáli lovaglórúhában, Vlagyivosztok mellett (forrás: MNL Bács-Kiskun Megyei Levéltár, bajai részleg; Szentgáli-hagyaték)

személyében egy fiatal özvegyet vett feleségül, akit vélhetően már az elutazása előtti időkből ismert, mivel 1901-től az ő családjának is küldött üdvözlőlapokat Vlagyivosztokból. Esküvőjüket 1911. május 28-án tartották a budapesti Tabánban. Feleségének idős szülei viszont nem támogatták, hogy szeretett lányuk tőlük nagy távolságra, Európán kívül éljen.

Szentgáli az esküvő után feleségével együtt Szentpéterváron és Moszkvában élt, ahol különféle kereskedelmi ügyletekkel foglalkozott. Személyes levelezésében vannak arra utaló jelek, hogy a diplomáciai szolgálat lehetősége is körvonalazódott előtte. A házaspár 1913-ban végleg visszaköltözött Magyarországra.

Az első világháború idején

Szentgáli a budapesti Róheim Károly és Fiai cégnél dolgozott műszaki igazgatói beosztásban, amikor kitört az első világháború, amelyben ő is részt vett. Közel ötvenévesen teljesített ismét katonai szolgálatot, először hadnagyként az 1. sz. népfelkelő parancsnokság kötelékében, azután mint népfelkelő főhadnagy.

1914 szeptemberében Szentgáli tollából nagy visszhangot kiváltó cikk jelent meg, ahol előrevetítette a harcok elhúzódását, és sürgette a katonák megfelelő téli felszereléssel való ellátását. „Mint aki tizenkét évet töltöttem



8. ábra. Szentgáli 'Vladivosztok és környéke' című térképének részlete (tartalomhű digitális faksimileváltozat, szerkesztette Gulyás Zoltán)

európai és ázsiai Oroszországban és tapasztalatból ismerem az orosz telet és az orosz viszonyokat, kötelességemnek tartom, – a mindent túlhaszogató lelkesedés közepette is – már most teljes nyomatékkel felhívni az egész ország figyelmét katonáink téli ellátásához és egy esetleges téli hadjáratral együtt járó nélkülözések elviselhetőbbé tételéhez.” (Szentgáli 1914).

Szentgáli *Szibéria s az ottani viszonyok* címmel könyvet is írt, kifejezetten azzal a szándékkal, hogy tájékoztatást nyújtson az oroszországi hadifogságba esett magyarok hozzátartozóinak az ott várható körülményekről (Szentgáli 1917). Ebben lényegre törően ismerteti Szibéria általános földrajzi és éghajlati jellemzőit, bemutatja a főbb orosz kulturális szokásokat, szót ejt a hadifogolytáborokról, valamint egyenként rövid leírást ad a jelentősebb szibériai és távol-keleti orosz településekről. A kötethez két saját készítésű kartoográfiai munkát is mellékel, melyek egyike Vlagyivosztokot és környékét, a másik pedig Szibéria egész területét ábrázolja (8. és 9. ábra). A könyv megírásán túl Szentgáli más módon is igyekezett segíteni: zenészként több

olyan koncerten is közreműködött, amelyet a hadikórház sebesültjeinek szórakoztatására, illetve a hadiárvák támogatása céljából szerveztek.

Élet a háborút követően

Még tartott az első világháború, amikor Szentgáli a Vízépítési Részvénytársaság vezérigazgatója lett. Ezután 1919. november 28-án államtitkári rangban a Fővárosi Közmunkák Tanácsa alelnökévé nevezték ki¹⁷, és eme posztjánál fogva a székesfőváros törvényhatósági bizottságának is tagja volt. 1921-ben, amikor a kormány Zielinski Szilárd¹⁸ mérnököt bízta meg a Közmunkatanács elnöki tisztségével, a kinevezést ahhoz a feltételhez kötötték, hogy az alelnöki állásba jogi képzettségű személynek kell kerülni, és ezáltal a műszaki és jogi tudás paritáros módon legyen képviselve. Ekkor az ugyancsak mérnökember Szentgáli a miniszterelnök köszönete

¹⁷ Szentgáli kinevezése és működése idején a Közmunkatanács elnöki posztja – vélhetően takarékosági okokból – betöltetlen volt.

¹⁸ Zielinski Szilárd [Mátészalka, 1860. május 1. – Budapest, 1924. április 24.]: építőmérnök, műegyetemi tanár, a magyarországi vasbetonépítés úttörője.



9. ábra. Szentgáli 'Kelet-szibéria átnézetes térképe' című munkájának részlete (tartalomhu digitális fakszimileváltozat, szerkesztette Gulyás Zoltán)

és elismerése mellett lemondott állásáról, ezt követően pedig különféle részvénytársaságok vezetésében foglalt helyet. A későbbi években a kereskedelemügyi minisztérium égisze alatt működő Országos Közlekedési Bizottság és az Országos Középítési Tanács tagságában is egyaránt szerepelt.

1926 márciusától három mérnök-társával együtt a Szegedi Gazdasági Vasút építésén dolgozott. A keskeny nyomtávú kisvasutat, amely a várost a környező tanyavilággal kötötte össze, 1927 februárjában adták át a forgalomnak.

Szentgáli a mérnöki szakmai közelethez is tevékenyen kivette a részét: 1930-ban Forster Gyula¹⁹ utódként megválasztották a Magyar Mérnök és Építész Egylet alelnökének. Az 1931. április 19–22. között a Műegyetemen

megrendezett országos mérnök-kongresszuson Szentgáli is előadást tartott *A mérnöki munkák helyzete hazánkban* címmel, amelyben a geodézia körébe tartozó sürgős teendőket is érintette. Szentgáltit a Földmérő Magánmérnökök Országos Egyesületének tagnévsorában is nyilvántartották.

Tudományos és társadalmi szervezeti tagság

Szentgáli a terepen – mérnöki feladatainak ellátásán túl – környezete földrajzi és kulturális viszonyait is mindvégig nagy érdeklődéssel tanulmányozta. Kezdő vasútépítő mérnök korában például élénken foglalkoztatta a munkások megnevezésére használt *baráber* szó eredete, amelyről később cikket is írt (Szentgáli 1924). Külföldi utazásai során különös figyelemmel fordult az ott élő népek nyelve és kultúrája felé. Lelkes fotográfus is volt, kifejezetten szerette fényképezni a helyi lakosokat: felvételein egyaránt szerepelnek orosz, japán, kínai és koreai emberek, valamint a szibériai

őslakos népek közül is megörökített néhány személyt.

Szentgáli 1904. november 24-én rendes tagként felvételt nyert a Magyar Földrajzi Társaság körébe; az 1931. március 20-án tartott választmányi ülésen pedig a földrajztudomány terén nyújtott kiváló érdemei elismeréseként a társaság levelező tagjává választották.

1924. június 1-én Budapesten megalakult a Magyar-Nippon Társaság, amelyet a magyar és a japán nemzet közötti társadalmi és kulturális kapcsolatok fenntartása, erősítése céljából hoztak létre. A társaság egyik alapítója és egyben első elnöke Szentgáli Antal volt, aki ezt a tisztséget 1933 decemberéig töltötte be, majd ügyvezető társelnökként működött tovább a szervezet vezetésében. Az alapító tagok között említhető meg Felvinczi Takács Zoltán²⁰, Bozóky Dezső, Baráthosi Balogh Benedek²¹ és számos Japánban megfordult magyar utazó. A japán nyelvet és kultúrát kiválóan ismerő Szentgáli mindvégig aktív szereplője volt a társaságnak. Előadásokat tartott a japán zeneművészetről, valamint magas rangú vendégek fogadásában is részt vett. 1931 januárjában személyesen köszöntötte a Budapestre érkezett Takamacu japán császári herceget (Hirohito császár egyik öccsét) és feleségét, ezután ajándékot nyújtott át a hercegi párnak. Szentgáli az 1929-ben alapított Magyar-Indiai Társaságnak is alelnöke volt Baráthosival együtt, akivel valószínűleg már Vlagyivosztokban jól ismerték egymást.

A kultúra szolgálatában

Szentgáli külföldről hazalátogatva, majd végleges hazatérése után is számos felolvasást tartott Budapesten és szülővárosában egyaránt. 1905-ben

²⁰ Felvinczi Takács Zoltán [Nagysomkút (ma Șomcuta Mare, Románia), 1880. április 7. – Budapest, 1964. december 4.]: művészettörténész, egyetemi tanár. A Hopp Ferenc-féle keleti gyűjteményből Budapesten létrehozta a Kelet-Ázsiai Múzeumot, melynek igazgatója is volt.

²¹ Baráthosi Balogh Benedek [Lécfalva (ma Let, Románia), 1870. április 4. – Budapest, 1945. február 3.]: néprajzkutató, utazó, pedagógus. 1903–1914 között több alkalommal járt a Távol-Keleten, ahol nyelvészeti és etnográfiai gyűjtőmunkát végzett.

Baján, egykori gimnáziumában adott beszámolót úti élményeiről a nagyszámú diákság előtt, akiknek figyelmét az angol nyelvtudás fontosságára is felhívta. Iskolájának a távol-keleti útján beszerzett tárgyakat is ajándékozott, például kínai számológépet és egy darab téglát a kínai nagy falból. Szentgáli kiváló előadó hírében állt, mindenütt népes hallgatóság követte a kelet-ázsiai népek kultúrájáról és nyelvéről szóló többórás előadásait, melyeket saját fényképeivel illusztrált, valamint zongorán és hegedűn maga mutatta be az általa gyűjtött japán és kínai népdalokat.

Szentgáli muzsikusként igen sok hangversenyen működött közre, emellett zeneszerzéssel is foglalkozott. 1899-ben jelent meg tőle a *Telivér keringő* (Méry Béla zenemű-kereskedésében), tíz évvel később pedig a *Japán harci dalok és egyéb dallamok*. További zeneművei a *Hópelyhek*, a *Tizenhét éves hősök indulója* és a *Csatadal*. Megzenésítette Petőfi *Egy gondolat bánt engemet...* című versét, és Tordai Grail Erzsébet²² Magyarországi Szent Erzsébet színházának zenéjét is ő szerezte (Grail 1931).

Utazásaihoz fűződően Szentgáli rendszeresen írt magyarországi lapokba (Szentgáli 1904, 1907, 1929), azonkívül angol és orosz nyelvű elbeszéléseket, aforizmákat, történelmi témájú szócikket is fordított magyarra. Anthony Armstrong²³ egyik regényét is az ő fordításában adták ki magyarul (Armstrong 1938).

Az utolsó évek

A második világháború kitörése idején az idős Szentgáli árvaszéki hiteseként is működött, továbbá saját céget alapított szén, kokszt és egyéb bányatermékek közvetítésére, ám ez a vállalkozás rövidesen megszűnt.

Felesége egy fővárosi dohányboltot üzemeltetett.

Szentgáli 1945. augusztus 26-án, délután fél kettőkor hunyt el Budán, halálának oka tüdőgyulladás volt. Temetését a sajtóban meghirdetett időponthoz képest egy nappal később, augusztus 29-én tartották a Kerepesi úti temetőben. Vannak arra utaló feljegyzések, hogy Szentgált néhány évvel később exhumálták, és egy másik budapesti temetőbe kerülhetett át, így végső nyughelyének kérdése még tisztázásra vár.

Összegzés

Szentgáli Antal és Gubányi Károly – akiknek életútja szorosan összefonódott – nemcsak kiemelkedő mérnöki tevékenységük, hanem ismeretterjesztő és kulturális érdemeik révén is beírták magukat a magyar tudománytörténet jeles személyei közé. Haláluk után azonban mindketten hosszú időre méltatlanul feledésbe merültek.

2022. május 26-án, a magyar–ausztrál diplomáciai kapcsolatok felvételének ötvenedik évfordulója alkalmából jelent meg Gubányi Károly *Ausztrália* című könyvének új, kétnyelvű kiadása, amelyben Gubányi első alapos életrajza is helyet kapott (Domaniczky 2022). Eme munkához kívánok csatlakozni jelen dolgozatommal, melynek megírásakor az a szándék vezérelt, hogy mindkét mérnök élete és munkássága közel egy időben, egyaránt részletesen ismertté váljon a szakmai közönség számára.

Köszönetnyilvánítás

Tanulmányom megalkotása során több alkalommal részesültem szakmai támogatásban, amiért ezúton is köszönetet kívánok mondani. Köszönöm mindenekelőtt dr. Domaniczky Endre jogász, történész, volt ausztráliai magyar konzul segítségét, aki nagy részletességgel feltárta Gubányi Károly életútját, és mindvégig támogatta a munkámat. Köszönettel tartozom dr. Kubassek Jánosnak, az érdi Magyar Földrajzi Múzeum igazgatójának, valamint múzeumi munkatársainak szakmai és erkölcsi támogatásukért és azért, hogy az általuk szervezett

előadás keretében részletesen bemutathattam Szentgáli Antal távol-keleti munkásságát. A Szentgáli-hagyaték feldolgozásához nyújtott szíves segítségükért köszönet jár Sarlós Istvánnak, az MNL Bács-Kiskun Megyei Levéltár bajai részlege vezetőjének, illetve a bajai Türr István Múzeum munkatársainak, elsősorban Kordé Nóra történész muzeológusnak.

Irodalom

- Armstrong, Anthony 1938. Hajsza a festményért (The Trail of the Lotto). Fordította Szentgáli Antal. Pesti Hírlap könyvek sorozat 540. Légrády Kiadó, Budapest.
- Bozóky Dezső 1908. Vladivosztokban. Budapesti Hírlap, 28. évf. 97. sz. (1908. április 21.), pp. 1–3.
- Domaniczky Endre (szerk.) 2022. Gubányi Károly: Ausztrália. Fakultás Kiadó, Budapest.
- Gáspár Ferenc 1908. A Föld körül V. (Ausztrália, Csendes Óceáni Szigetek, Japánország, Khina, Szibíria). Singer és Wolfner Kiadása, Budapest.
- Grail Erzsébet 1931. Magyarországi Szent Erzsébet: színháti előjátékkal; zenéjét szerezte Szentgáli Antal. Fráter Nyomda, Budapest.
- Gubányi Károly 1907. Öt év Mandzsúországban. Lampel R. Kk. (Wodianer F. és Fiai) R. T. Könyvkiadóvállalata, Budapest.
- Ingemanson, Birgitta (szerk.) 2012. Eleanor Lord Pray: Izbrannije piszma 1894–1906. Tyihookeanszkoje izdatyelsztvo «Rubezs», Vlagyivosztojk.
- Szentgáli Antal 1904. Banzáj! – Levél Japánországból. – Jokoháma, jul. 1. Budapesti Hírlap, 24. évf. 235. sz. (1904. augusztus 26.), p. 5.
- Szentgáli Antal 1906. A vladivosztoki katonai lázadás. Bajai Független Ujság, 6. évf. 7. sz. (1906. február 18.), pp. 1–3.
- Szentgáli Antal 1907. Dzsigitovka. Budapesti Hírlap, 27. évf. 159. sz. (1907. július 7.), pp. 1–3.
- Szentgáli Antal 1914. Készüljünk a téli hadjáratra! Magyarország, 21. évf. 218. sz. (1914. szeptember 3.), pp. 7–9.
- Szentgáli Antal 1917. Szibéria s az ottani viszonyok. Hornyánszky Viktor Császári és Királyi Udvari Könyvnyomdája, Budapest.
- Szentgáli Antal 1924. A baráber szövege eredete. Magyar Nyelv, 20. évf. pp. 79–80.
- Szentgáli Antal 1929. Los Angeles. Nemzeti Ujság, 11. évf. 192. sz. (1929. augusztus 27.), p. 1.



Dr. Gulyás Zoltán
térképész,
tudományos
munkatárs

ELKH Bölcsészettudományi Kutató-
központ, Néprajztudományi Intézet
szibir@map.elte.hu

²² Tordai Grail Erzsébet [Torda, 1862. március 11. – Budapest, 1945. június 12.]: színésznő, tanítónő, drámaíró, műfordító. Hosszabb turnét tett Ausztriában és Németországban mint előadó- és szavalóművész, és mindenütt a magyar irodalmat és költészetet népszerűsítette.

²³ Armstrong, George Anthony [Esquimalt (Brit Columbia, Kanada) 1897. január 2. – Haslemere (Egyesült Királyság), 1976. február 10.]: brit-kanadai író, dramaturg, esszéista. Több munkáját nagy sikerű amerikai filmekben is adaptálták.