

PASSAGES

AZ ORIENT PROJEKT MAGYAR-ÁZSIAI
KAPCSOLATTÖRTÉNETI PLATFORM ÉVKÖNYVE

orient-projekt.hu

OP



II. ÉVFOLYAM | 2024

India • Japán • Kína • Koreai-félsziget

Közel-Kelet • Közép-Ázsia • Szibéria



EURASIA
CENTER



Neumann
János
Egyetem

PASSAGES

Az Orient Projekt

Magyar-Ázsiai

Kapcsolattörténeti Platform

Évkönyve

2024

PASSAGES

Az Orient Projekt
Magyar-Ázsiai Kapcsolattörténeti Platform Évkönyve



2. évfolyam

Budapest

2024



orient-projekt.hu



PASSAGES

Az Orient Projekt Magyar-Ázsiai Kapcsolattörténeti Platform Évkönyve
2. évfolyam | 2024

A *Passages* az Orient Projekt Magyar-Ázsiai Kapcsolattörténeti Platform (OP) Évkönyve. Kiadványunk elektronikus folyóirat formájában, *Open Access* rendszerben évente egyszer jelenik meg honlapunkon. Ennek megfelelően díjmentesen hozzáférhető, és a szerzők számára is díjmentes publikációs lehetőséget nyújt. A kéziratok benyújtásához segédlet szintén honlapunkon található.

Főszerkesztő: NAGY ELEK

Szerkesztők: CSOMA MÓZES, KIRÁLY ATTILA, KISS SÁNDOR, SIPTÁR DÁNIEL, SZILÁGYI ZSOLT

A lapszám szakmai szerkesztője: KIRÁLY ATTILA

A lapszám olvasószerkesztője: LACZKÓ KRISZTINA

Grafikai terv: KIRÁLY ATTILA

Tördelés: KÓNYA ANITA

Felelős kiadó: Neumann János Egyetem, Eurázsia Központ
– Orient Projekt



EURASIA
CENTER



Neumann
János
Egyetem

Nyomdai előkészítés és nyomtatás: Neumann Lapkiadó
és Kommunikációs Kft., Horváth Levente ügyvezető



Neumann
Lapkiadó és
Kommunikációs Kft.

Honlap: <https://orient-projekt.hu>

Kapcsolat: info@orient-projekt.hu

ISSN 2939-8592 (Online)

ISSN 2939-8584 (Nyomtatott)

DOI: <https://doi.org/10.59608/pas2024a000.00>

A kiadvány Spectral és Ambient betűtípussal, 210 x 297 mm méretben készült.
A borítón: Stein 1910–1917 között az Északnyugati Határtartomány régészeti fő-
felügyelője volt. Ez a felvétel hivatali munkájához kapcsolódik. Cat. Stein LHAS
39/2/011 Takht-i-Bahi, gandhári stílusú Buddha relief.

© ⓘ ⓘ ⓘ Ez a Mű a Creative Commons Nevezd meg! – Ne add el! – Ne változtasd! 4.0
Nemzetközi Licenc feltételeinek megfelelően felhasználható.

PASSAGES 2. ÉVFOLYAM (2024)

NAGY ELEK: <i>Főszerkesztői köszönetnyilvánítások</i>	5
Tanulmányok	
KELECSÉNYI ÁGNES: <i>A Magyar Tudományos Akadémia Könyvtár és Információs Központ Keleti Gyűjteménye</i>	11
LÁZÁR IMRE: <i>A kultúrák közötti kommunikáció lehetőségei és csapdái Sass Brunner Erzsébet és Brunner Erzsébet munkásságában</i>	23
SOLYMÁRI DÁNIEL: <i>Nyugat és Kelet határán: Vay Péter püspök, pápai küldött korai útjai</i>	39
India	
PAP ÁGNES: <i>Fábri Károly Lajos (1899–1968)</i>	77
LÁZÁR IMRE: <i>Georgette Coty (Kuti Györgyi) (1922–2005)</i>	87
LÁZÁR IMRE: <i>Ghós Eta (Boglár Etelka) (1911–1963)</i>	95
BALDAVÁRI ESZTER: <i>Kertész Károly Róbert (1876–1951)</i>	105
LÁZÁR IMRE: <i>Leitner Gottlieb Vilmos (Gottlieb Wilhelm Leitner) (1840–1899)</i>	115
PAP ÁGNES: <i>Umrao Singh Sher-Gil (1870–1954)</i>	131
Japán	
DOMANICZKY ENDRE: <i>Gubányi Károly (1867–1935)</i>	145
KISS SÁNDOR: <i>Haár Ferenc, fotóművész, dokumentarista filmrendező (1908–1997)</i>	171
KISS SÁNDOR: <i>Haár Irén, autodidakta fényképész, étteremtulajdonos, vállalkozó és háziasszony (1912–1999)</i>	193
KISS SÁNDOR: <i>Weltmann Ferenc (Fery Loránt 1892–1978) és Weltmann Rózsa (1898–1972)</i>	209
KISS SÁNDOR: <i>Sikos János (1895–1969)</i>	225
SZÉKÁCS ANNA: <i>Székács Imre (1920–2006)</i>	243
Kína	
SZILAS LÁSZLÓ SJ RENDTÖRTÉNÉSZ NYOMÁN JTMR LEVÉLTÁR: <i>Fr. Bencze István SJ (1906–2002)</i>	259
MERVAY MÁTYÁS: <i>Frank László (1890–1965)</i>	267
CSEJDY JÚLIA – CSEJDY VIRÁG: <i>Hudec László (1893–1958)</i>	273
SZILAS LÁSZLÓ SJ RENDTÖRTÉNÉSZ NYOMÁN JTMR LEVÉLTÁR: <i>Jaschkó István SJ (1911–2009)</i>	297
MERVAY MÁTYÁS: <i>Komor Pál (1886–1973)</i>	305
KELECSÉNYI ÁGNES: <i>Stein Aurél (1862–1943)</i>	313



PASSAGES 2. ÉVFOLYAM (2024)

Koreai-félsziget

CSOMA MÓZES: *A koreanisztika Magyarországon* 333

CSOMA MÓZES: *Baráthosi Balogh Benedek élete és utazása Koreában* 341

Közel-Kelet

UDVARVÖLGYI ZSOLT ANDRÁS: *Germanus Gyula (1884–1979)* 357

Közép-Ázsia

SOMFAI KARA DÁVID – SÁNTHA ISTVÁN: *Almásy György (1867–1933) és Turgan Berdike-úlu (1890–?)* 385

SOMFAI KARA DÁVID: *Vámbéry Ármin (1832–1913)* 397

Szibéria

GULYÁS ZOLTÁN: *Reguly Antal (1819–1858)* 407

Buddhizmus Magyarországon

SZATHMÁRI BOTOND: *Hetényi-Heidelberg Ernő (1912–1999)* 425

KELÉNYI BÉLA: *Lénárd Jenő (1878–1924)* 443

Életút

Sikos János

(1895–1969)

műszaki vállalkozó, hadiipari szakember

KISS SÁNDOR

kereskedelmi diplomata, Japán-kutató, sandor4u@gmail.com



Kivonat: Az első világháború alatt több ezer honfitársunk került Szibériának a legtávolabbi csücskébe, a vlagyivosztoki lágerbe, a Pervaja Recskába. Ide került Sikos János, a zseniális magyar mechanikus, aki bármit meg tudott javítani, és újat is tudott építeni. Tehetségének köszönhetően sorsa nem hadifogolysors, hanem egy kreatív vállalkozóé, amely igazán Japánban teljesedett ki, mérnökként és családapaként.

Kulcskifejezések: életút, Sikos János, Japán, Magyar Vörös Kereszt Misszió, kelet-ázsiai magyarság, világháború

Hivatkozás: Kiss, S. (2024). Sikos János (1895–1969) műszaki vállalkozó, hadiipari szakember. *Passages* 2: 225–241. <https://doi.org/10.59608/pas2024a015.00>

Kollázs képei:

Balra: Sikos János

Középen: lásd a 6. képnél

Jobbra: lásd a 2. képnél

Magyar hadifoglyok több mint 2500-an kerültek Szibériának a legtávolabbi csücskébe, a vlagyivosztoki lágerbe, a Pervaja Recskába. Ide került Sikos János, a zseniális magyar mechanikus, aki bármit meg tudott javítani, és újat is tudott építeni. Tehetségének köszönhetően sorsa nem hadifoglyosors, hanem egy kreatív vállalkozóé, amely igazán Japánban teljesedett ki.

Sikos János 1895. október 20-án látta meg a napvilágot a Veszprém megyei Vid községben, a Somló hegy északi oldalán. A győri ipari iskolában tanult kiemelkedő előmenetellel. Nagyon fiatalon besorozták, a 19. gyalogezred tizedese volt. Kivezényelték a frontra, és korán, 1915-ben esett orosz fogságba, Galíciában, ahol az osztrákok hirtelen kivonták csapataikat, a magyarokat védtelenül otthagynak. Kihaszánálva a gyűjtőtábor rendezetlenségét sikerült az egyik őrtől egy lovat vennie, amelyhez kapott egy paraszti öltözetet is. Megszökött, de az egyhetes út végén a gebe kimúlt, és újra elfogták.

A szigorított foglyok állományba került, és kivitték Szibériába. Krasznojarszk felé haladva a lehasznált francia gőzmozdony a téli tajga közepén felmondta a szolgálatot. A szorult helyzetben az orosz kíséző tiszték a hadifoglyok között kerestek mozdónyszerelőt, aki vállalja a javítást. Nem akadt senki, végül Sikos János jelentkezett, hogy megnézi a mozdonyt, hogy mi lehet az oka a működésképtelenségnek.

Félnapi szerelés után sikerült üzembe állítania a gőzmozdonyt, és mikor az elindult, talán ő volt a legboldogabb ember az egész szerelvényen, mert megjavította élete első mozdonyát. Ennek köszönhetően, szigorított státuszát azonnal elfeledve, kiemelték és átvitték Vlagyivosztokba. Német vasúti gépészmérnökökkel került egy csapatba. Szakértelmének hála nemsokára nem a foglyok életét élte, hanem nagybetűs Инженер, mérnök lett. Javítás és karbantartás mellett fejlesztettek is, például egy hókotrós postavonatot téli szolgálatra. Később az orosz hadsereg harci járműveit is javította; a motorok hűtésének egyik specialistája lett. Húszéves alig múlt, amikor feltalált egy teljesen új rendszerű, lefulladás elleni gépkocsimotor-szabályzót. A háború végén, 1918-ban, amikor a szovjetek bejöttek, marasztalták, de az oroszokkal együtt átkérte magát a Kínához visszacsatolt Harbinba.¹

A városról pár mondatban meg kell emlékezni, hogy érzékeltessem, hová is került Sikos János. Harbin² már ekkor kulcsfontosságú szerepet töltött be. 1896 körül a transzszibériai vasútnak köszönhetően az egyszerű régi kínai halászfalu helyén a semmiből közlekedési csomópont született. Az új települést az oroszok alapították, és fejlesztését finanszírozták. A japán–orosz háború alatt az orosz katonai főparancsnokság itt székel. Adottságai miatt kitűnő kereskedelmi központ lett, amely vonzotta a külföldieket. Az orosz–japán háború után 33 ország több ezer vállalkozó szellemű állampolgára költözött a városba. 1913-as összeírás szerint összesen már 53 nemzet polgárai éltek itt. Az oroszok és a kínaiak adták a lakosság

1 Sikos Jánosról 70. születésnapjára jelent meg életműriport, amelyben elmesélte a hadifoglyéveket is (Óubei ni cui cuke cui kosze. Kjú nippon kaigun to gidzsucu teikei, 1965).

2 Harbin Hejlungkiang tartomány fővárosa, amely az Amur legnagyobb mellékfolyója, a Szungari (Songhua) partján fekszik. Ma Kína 8. legnépesebb városa.



1. kép. A magyar királyi állami fa- és fémipari szakiskola, Győr



2. kép. Sikos János fiatalon



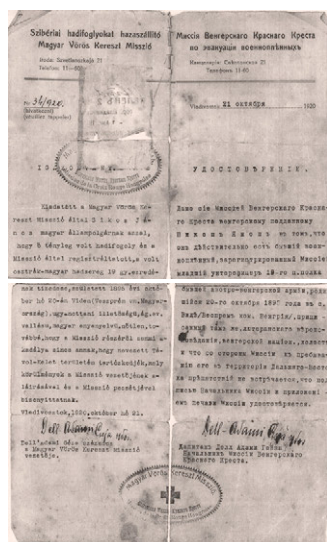
3. kép. A harbini nemzetközi gépkocsijavító műhely mesterei. Bal oldalt áll vezetőjük, Sikos János

többségét, de mellettük voltak zsidók, lengyelek és japánok is. Hitközségek szerveződtek. 16 ország nyitott konzulátust. A 70 ezer fős várost, a Szovjetunió megalakulásával rövidesen 100 ezer orosz menekült lepte el, és ez a nagy vagyonok mellett tudást, kultúrát, szolgáltatásokat is hozott. A japán expedíciós hadsereg egyik központja is itt épült ki.

A várost igen eleven élet jellemezte, ide, ebbe a soknyelvű világba került Sikos János. Kihaszználva kijáró hadifogolytársának előnyét, érkezése után egy laktanyán kívüli gépjármű-javítóműhelyt alapított. Többnemzetiségű szerelőcsapatának tagjai válogatott műszaki tehetségek voltak. Jól kerestek, egy kocsi teljes szervizéért 100 jent, a hadifogoly tiszti havi járandóság kétszeresét kérték. Ez abban az időben nagy pénz volt, de ők voltak a legjobbak és a legmegbízhatóbbak. Egyik nap Mandzsúriába utazva, a határhídon találkozott egy nagojai katonai egységgel, és a Vlagyivosztokból hozott pár japán szóval köszönt nekik, ebből aztán barátkozás alakult ki. Ezután elkezdett komolyan japánul tanulni. A japán expedíciós csapatok kipróbálták műhelyének a szolgáltatásait, és ettől kezdve náluk javítottak. Rövid időn belül Sikos János több japán tiszttel és katonával igen jó viszonyt alakított ki.

Harbinban már nem hadifogolyként élt, hanem vállalkozóként. A hadifoglyoknak mindenben segített, ha anyagra volt szükségük megszerezte, és önzetlenül odaadta. A szervizelésből és a megrendelésekből szépen kerestek, de sokat költöttek arra, hogy jó szerszámaik és gépeik legyenek. Kapcsolatban állt a vöröskeresztes svéddekkel, dánokkal és norvégokkal, próbált a senki által nem képviselt magyar foglyok segítségére is lenni. Jó páran a magyarok közül a városban már munkát is találtak, néhányan családot alapítottak. Találkozóhelyük a magyaroknak még nem volt. Kitűnő alkalom kínálkozott ennek megteremtésére, tudniillik a dán kormány felszámolta harbini működését. Sikos János megtakarított pénzének egy részéből megvásárolta az éppen megürült, a város domboldalán fekvő harbini dán tiszteletbeli konzulátus épületét, és ez lett a magyarok találkozóhelye.

A Dell'Adami Géza vezette hadifogoly-szabadító misszió anyagi helyzete szűkös volt. Állandó irodát csak Vlagyivosztokban tudott fenntartani. Hadifoglyaik ez időben szét voltak szórva; hat kelet-szibériai táborból és az akkor már mandzsu kézen lévő Harbinból³ kellett összeszedni a közel 15 ezer magyar hadifoglyot. Helyi központok felállítása olyan költségesnek bizonyult, hogy nem volt rá lehetőség. Sikos János 1920-ban térítés nélkül átadta a volt dán konzulátusi épületet a szibériai hadifoglyokat hazaszállító Magyar Vöröskereszt Missziónak. Dell'Adami Géza viszonzásul Sikos Jánost regisztrálta, és a teljes Távol-Keletre szóló, szabad közlekedésre jogosító igazolványt, Удостоверение-t adott neki. Nemsokára itt állították fel a harbini magyar vöröskeresztes gyűjtőközpontot, és itt szervezték meg a hadifoglyok összeírását, majd sikeres indításukat Magyarországra.



4–5. kép. Sikos János szabad mozgását biztosító vöröskeresztes igazolvány

3 Csang Co-lin mandzsu hadúr 1920-ban foglalta vissza Harbint. Kemény kézzel és adóztatással felvirágoztatta Mandzsúriát. 1922-ben olyan erősnek érezte magát, hogy Kína megszállására indult, de elbukta a vállalkozást. 1924-ben azonban sikerült Észak-Kínát, majd Pekinget is elfoglalnia. Működése kínai és nemzetközi érdekeket sértett. 1928-ban egy japán tiszt sikeres bombamerényletet követett el Csang Co-lin vonata ellen.

Sikos számára is 1921-ben érkezett el a szabadulás napja. Harbini és vlagyivosztoki japán ügyfelei biztatták, hogy ilyen tehetséggel üzleti sikerre számíthat országukban. Eladta vállalkozását. Tehetős emberként nem a Vörös kereszt szervezésében hagyta el Vlagyivosztokot, hanem saját pénzén vette meg jegyét a Japánba menő Dempa Juszen járatra. Erősen hullámozó tengeren hajózva 1921. február 26-án érkezett Fukui kikötőjébe. Feltételezem, hogy volt jó ajánlólevele, mert életrajzi riportjában nem beszélt a beléptetés nehézségeiről. Egyenesen Jokohamába utazott munkát keresni.

Első munkája nem gépjárművel kapcsolatos volt, hanem a hűtésben szerzett jártasságát tudta kamatoztatni. A legízletesebb piros lazacot Szahalinról⁴ importálták az amerikaiak, és onnan hozták a japánok is. Sok gond volt a halfeldolgozó és szállítóhajók hűtésével. Sikos János elvállalta az általa addig nem ismert robosztus, nagy teljesítményű hűtő- és fagyasztógépek javítását és szervizelését. Ennek során találkozott olyan működési hibákkal is, amelyek csak az erősen hullámozó tengeren jelentkeznek. Izgatta az is, hogy vajon a legjobb műszaki megoldást választották-e a tervezők, vagy sem. A hűtőgépeket a japánok, akik műszakilag nem értettek igazán hozzá, az Egyesült Államokból vásárolták. Egy esős nap vonaton utazva látta, hogy több hűtőberendezés fedetlenül, félig rozsdásan áll egy telepen. A gépek szerelmese volt, nem hagyta nyugton a látvány. Összeállt egy dán vállallattal, és felkeresték a „haldokló” gépek tulajdonosát. Felajánlották neki, hogy megmentik és üzembe állítják a szerkezeteket. Aki csodálkozva, de elfogadta ajánlatukat.



6. kép. Sikos János és munkatársa Szató Sigeho a harmincas években

4 Szahalin japán neve Karafuto, az onnan származó lazacot karafuto salmonnak nevezik. Ma is onnan importálják. Nem tévesztendő azonban össze a hokkaidói piros húsú pisztránggal.

Az első hajóhűtős munkák után az amerikai tulajdonú, szintén lazac-
halászáttal foglalkozó Szaburo cég vette fel Sikos Jánost szervizszakember-
nek. Kezdett jól keresni, és nemsokára megnősült, felesége Szueko felvette
vezetéknevét, ez az akkori Japánban szokatlan volt. Rövid időn belül sok
megrendelője lett, kommunikációs nyelvtudása házasságának köszönhe-
tően gyorsan tökéletesedett. A javításban elért sikereinek köszönhetően a
hajókra szerelt hűtő- és fagyasztógépek egyre ismertebb szaktekintélyévé
vált. 1922-ben eljött az a pillanat, amikor önállósította magát.

1923. szeptember 1-jén 11:58:40-kor erősen, majd robbanásszerűen meg-
mozdult a föld, és percek alatt megváltozott minden. Tokió és Jokohama,
valamint a környék romokban hevert, és tűzfészekek támadtak. A felfutóban
lévő hűtőipari vállalkozását és műhelyét tette tönkre az földrengés, amelyet
ma Nagy Kantó földrengés néven ismerünk.

Egy fiatal szeizmológus, Imamura Akicune 1905-ben írt egy tudomá-
nyos dolgozatot,⁵ amelyben megjósolta, hogy 50 éven belül pusztító föld-
rengés csap le a főváros térségére. Javasolta, hogy alaposan megtervezett
óvintézkedésekre van szükség, becslése szerint nagyságrendileg 100 ezer
halottal kell majd számolni, valamint az épületállomány és az infrastruktú-
ra is súlyosan sérülni fog. Feljebbvalói megtagadták előreléptetését, a szak-
ma lehurrogta, a napi sajtó ismételten és rendszeresen kifigurázta, nem hit-
tek neki, sőt szakértelme gyakori nevetség tárgya lett. 18 év múlva, a fent
írt napon őhozzá rohantak az újságírók és az állami mentés megbízottai is,
gyorsan elfeledve hosszú idejű gúnyos mellőzöttségét.

A fővárosi és az a körüli teljes távíró- és telefonhálózat azonnal megsza-
kadt és tönkrement, de a hajókon lévő távíróállomások némelyike működő-
képes maradt, és a parton látottakról hírt adott. A Tokiótól északra fekvő
Ivaki városban lévő távíróállomáson Jonemura Taki mérnök fogta a hajó-
ról leadott első gyenge jelű angol üzenetet, amelyet azonnal tovább relézett
külföld felé. Ettől kezdve három napon keresztül ő lett a nagyvilág felé mű-
ködő hírcsatorna első és egyetlen élő láncszeme.

A 19 szavas üzenet szövege így hangzott: CONFLAGRATION SUB-
SEQUENT TO SEVERE EARTHQUAKE AT YOKOHAMA AT NOON
TODAY. WHOLE CITY ABLAZE WITH NUMEROUS CASUALTIES.
ALL TRAFFIC STOPPED (Ma délből heves jokohamai földrengés követ-
keztében tűzvész. Az egész város ég, sok halottal és sérülttel. Minden for-
galom leállt.)

Sikos János így emlékezett vissza a katasztrófára 1943-ban:⁶

„– 1923. szeptember elsején Nikkó közelében, Mamadában tartózkod-
tam. Hajnal óta nagy vihar volt. 11 óra felé kisütött a nap és elhatároz-
tam, hogy estére visszautazom Jokohamába.

– Úgy tizenkét óra tájt hirtelen hatalmas földalatti robaj kíséretében
megindult a föld a lábam alatt. A szalmatető háza, amelyben voltam,
erős oszlopokon nyugodott és nem dőlt össze, de én mégis kiugrot-
tam az ajtón. Amint kiértem, láttam, hogy a villanyoszlopok majdnem
45 foknyira elhajoltak. Csak dülöngve bírtam előrehaladni az utcán.

5 Imamura 1905.

6 Linckner 1943.

Tőlem jobbra-balra házak roskadtak össze, tetők csúsztak le, tűzfalak omlottak alá. Amint az út menti vizesárokra esett a tekintetem, a hajam szála is az égnek meredt, mert az árokban folyó patak vize hirtelen ellenkező irányba kezdett folyni. Perceken belül ez a patak hol ide, hol oda folyt.

Az előttem terjeszkedő síkság úgy mozgott, mintha egy óriási test lélegzett volna. Félórán át vonatdübörgésszerű morajlással szünet nélkül rengett a föld. Telefonálni akartam családomnak, de a telefonösszeköttetés megszakadt Tokióval és Jokohamával; ezért úgy határoztam, hogy az éjszakát Mamadában töltöm Takahashi barátom házában.

Alig feküdtünk le, Takahashi izgatottan felkeltett. Kimeredt szemmel bámult ki az ablakon, bele az éjszakába. Kezével távoli pont felé mutatott: a látóhatár hosszú sávja vészes tűzfényben izzott: Tokió égett!

– Álmatlan izgalomban, félig felöltözötten töltöttük az éjt. Másnap reggel vonaton mentünk a Kurihashi folyóig, onnan azonban már csak gyalog folytathattuk utunkat Tokió északi állomásáig, Uenőig. Égő házsorok, kiégett utcák, embermagasságú zsarátnokok közül menekülő emberekkel találkoztunk, közöttük sok volt a sebesült.

Délután 4 órakor rettenetes forgószelek támadtak a városban, amelyektől egyszerre lángba borult az egész város.

Uenóból Kandán át, nagy nehézségekkel, a Ginza felé igyekeztünk. Jobbról-balról megszenesedett oszlophalmazok mutatták a kisebb fából épített házak helyét. A nihonbasii Micukosi áruház, egy hatalmas vasbetonpalota, vakító izzással égett.

– Majdnem óraszerű szabályossággal hatalmas dörejvel zuhantak alá a tűz következtében meglazult hatalmas márványdarabok. Elviselhetetlen hőségben, fojtó füstszagban, tüzes romok között botorkáltunk tovább. A Ginzán üszkös házak sora között összeégett villamoskocsikat, és a házak mentén megszenesedett holttesteket láttam.

Ékszerészüzletek előtt az utca közepén ládaszámra heverték órák, ékszerek, amelyeket az üzletesek rendre kihordtak az út közepére, abban a hitben, hogy ott valahogy biztos helyen lesznek. De a hatalmas arányokban dühöngő tűz és a meg nem szűnő földlökések miatt a boltosok végül is minden vagyonukat hátrahagyva menekültek amerre lehetett. Voltak a nép között olyanok is, akik turkáltak a kincsek között, válogattak maguknak egy-egy órát, vagy ékszert.

– Simbasitól Sinagava felé menet a rombolás még nagyobb arányokat mutatott. Simbasi állomáson a sínek a levegőben lógtak, alattuk a töltés három-négy méterre lesüllyedt. Odébb 5-6 méter mélységben több helyen széles sávokban megnyílt a föld.

– A földlökések állandóan tartottak. Egész nap és egész éjjel gyalogolva értem Jokohamába. Az állomáson egy félig összeégett villamoskocsiban pihentünk meg többedmagammal. A városban már csak hamu, pernye és hullák között botorkálhattunk. Az egész városból alig néhány épület maradt meg.

Haza, Honmokuba érve, házamat félig ledőlve találtam, de szerencsére feleségemnek nem történt semmi baja.”

A vele készült interjú felidézéséből látjuk, hogy a katasztrófa után pár nappal ért haza Jokohamába, és praktikussága, a szibériai fogolytáborban szerzett gyakorlata segítette a pillanatnyi kárelhárításban. Saját félig ledőlő házának rendbetételével kezdte, amelyhez a ledőlő részek anyagaiból is válogatott. Izgatta a magyarok sorsa is, keresték egymással a kapcsolatot. Mentett, és akin tudott, segített. Japán feleségével együtt fontos szerepet töltöttek be a külföldiek és a helyiek közötti kommunikációban. Ezt követően rengeteg munkája akadt, mert nagyon sok jármű roncsolódott, vált menetképtelenné. Mivel otthon is volt műhelye, sokféle szerszámmal, ezért biciklit, motorkerékpárt és gépkocsit – a roncsokból bányászott alkatrészekkel – gyorsan megjavított, de egyéb gépeket is elvállalt.

Praktikus tanácsai miatt neve ismertté vált. A földrengéskárok felszámolása után a helyzet többé-kevésbé normalizálódott, és Sikos János visszatért az ipari hűtőgépek fejlesztéséhez. Azon törte fejét, hogyan lehetne csak Japánban gyártott anyagokból egy ipari hűtőrendszert összeállítani. Elkezdte a tervezést, néhány próba után rájött, hogy nem kell mindent lemásolni, hanem több ponton újítani is lehet. Az általa kitalált új technikai megoldás ráadásul műszakilag jobbnak és megbízhatóbbnak bizonyult a használatban levőknél. Új típusú kompresszora jobban állta az erős tengerhullámmást is. Tovább lépve kikísérletezett egy diklórmétán-bázisú újfajta hűtőgázt, és ettől kezdve gépei ezzel működtek. Ő építette meg Japán első ipari hűtőgépét, tisztán japán alkatrészekből. Ettől kezdve a hűtéstechnika lett az élete. Munkája miatt sokat utazott, de ahol lehetett, ott felkereste a magyarokat is.

Gyártmányainak jobb teljesítménye és üzemi megbízhatósága miatt az éppen születőben lévő japán hűtőipar szakemberei is felfigyeltek rá; sokan kapcsolatba léptek vele, köztük a Toshiba elődjének, a Tokyo Electric Company-nak a szakemberei is. Sikos János ekkor már jó tíz éve működött a hűtéstechnika terén. Nem sajnálta a pénzt, a legjobb gépekkel, szerszámokkal és anyagokkal dolgozott. Halászhajókon, gyárakban és hűtőházakban szervizelt, javított, és saját fejlesztésű hűtőrendszerére is egyre több megrendelést kapott. Üzleti filozófiája az volt, hogy a gyártót és a vevőt közvetlenül össze kell kapcsolni, ezért Japánban elsőként egyben vállalta hűtőrendszerek tervezését, gyártását, installációját, karbantartását és javítását.

Munkásait állandóan továbbképezte, de a gyengéket lecserélte. Nem igazán reklámozta magát, ezt elégedett vevői megtették helyette. Széles körű gyártmányismerete miatt kérte tanácsát sok cég és számos japán szakember, a tervezőktől kezdve az üzemeltetőkig. Túlzás nélkül elmondható, a szaksajtó is úgy ítélte, hogy felkészültsége és szaktudása szinte nélkülözhetetlen volt.⁷ Családi örömeiben is akadt része; fia Alfréd 1928-ban, leánya Kijoko 1935-ben született.

A haditengerészet is felfigyelt termékeire; először klímaberendezéseket vettek tőle katonai élelmiszerraktárakhoz. Az üzemszerű használat bizonyította, hogy a Sikos-rendszer jobb és megbízhatóbb, mint a beszerzett amerikai gyártmányok. A haditengerészet konzultációra hívta néhány kritikus eset megoldásához, amelyhez nemcsak elméleti javaslatot adott, ha-

7 Szató 1965. A betétcikk írója öt éven keresztül volt Sikos János kísérlője és munkatársa.

nem felkérésre az ajánlott megoldást is kivitelezte. Ezzel olyan bizalmat szerzett, hogy magyar állampolgársága ellenére a haditengerészet olyan titkos bázisaira is beléphetett, ahol az ő rendszerét használták. Később a haditengerészet tervezőintézetében taníthatott is.

Tárgyalások kezdődtek egy új hajóhűtőberendezés-család fejlesztéséről, ennek eredményeként megbízást kapott a koncepcionális terv elkészítésére. A fejlesztés célja az új sorozatú hadihajók és tengeralattjárók hűtőrendszerének a kidolgozása volt. Egymással párhuzamos üzemben dolgozó, de üzem közben is egységenként szervizelhető rendszer alaptervét tette le az asztalra. Megbízták egy mintarendszer legyártásával. A leszállított hűtőrendszer kifogástalanul működött, a cserék nem zavarták a teljesítménymutatókat.

Az első haditengerészeti megrendelést a harmincas években továbbiak követték. A megnövekedett munka mennyisége és az elvárt biztonság megkívánta, hogy egyre több bedolgozót foglalkoztasson, ám rövid időn belül kiderült, hogy a feladathoz a családi kisvállalkozásnál komolyabb szervezetet kell felállítania. Döntött, és a kiválóságra utaló Manzen néven nagyvállalatot alapított.⁸ Új hűtőrendszerét az 1930-as években épített I-6-os osztályú tengeralattjáróhoz⁹ rendszeresítették. Harmincnál több tengeralattjáróba építettek be Sikos-féle hűtőrendszert.

A hűtőrendszereinek installációja, karbantartása és javítása céljából szabad bejárást kapott további titkos bázisokra, közöttük a Hiroshima közelé-

7. kép. I-7 osztályú tengeralattjáró a Kure Tengeri Arzenál előtt, 1937



May 31, 1937: IJN Submarine "I-7" at Kure Naval Port.

伊号第7潜水艦 

-
- 8 Manzensa (万全社). A manzen szó jelentése: tökéletes, zökkenőmentes, a „sa” pedig vállalat.
- 9 I osztályú tengeralattjáró (igoszenszuikan 伊号潜水艦), más néven szentaka osztály. Ebbe tartoztak a nagy sebességű tengeralattjárók.

ben lévő Kure Tengerészeti Arzenálba és a Tokiói-öbölben lévő Jokoszuka Tengeri Arzenálba. Máig fennmaradt az a történet, hogy egy alkalommal a jokoszukai bázis bejáratához egy időben érkezett meg a hadügyminiszter-helyettes szolgálati kocsijával és Sikos János oldalkocsis motorkerékpárján. A hadügyminiszter-helyettest és kíséretét félreállítva személyenként leigazoltatták, ugyanakkor Sikos Jánosnak felhúzták a sorompót, és őt „dozó Sikosi szan – tessék Sikos úr” üdvözléssel minden további nélkül beengedték.

Tudta, hogy ha megfelelő tudás nélkül üzemeltetik gépeit, egymásra halmozódó hibák is felléphetnek. Sikos János ezért kidolgozott egy tananyagot is, amely az elméleti alapoktól egészen a gyártástechnológián keresztül a szervizelésig mindent magában foglalt. Célja az volt, hogy az összes munkatárs és tengerész – beleértve a beszállítók alkalmazottjait is – jól értsék a hűtő működését, és ismerjék minden elem üzemi funkcióját. A cégen belüli tanfolyamjainak olyan híre támadt, hogy később a jokohamai szakiskola, majd a Tokió Nakano városrészében ma is működő Katonai Akadémia is felkérte a hűtéstechnika-elmélet és -gyakorlat oktatására.

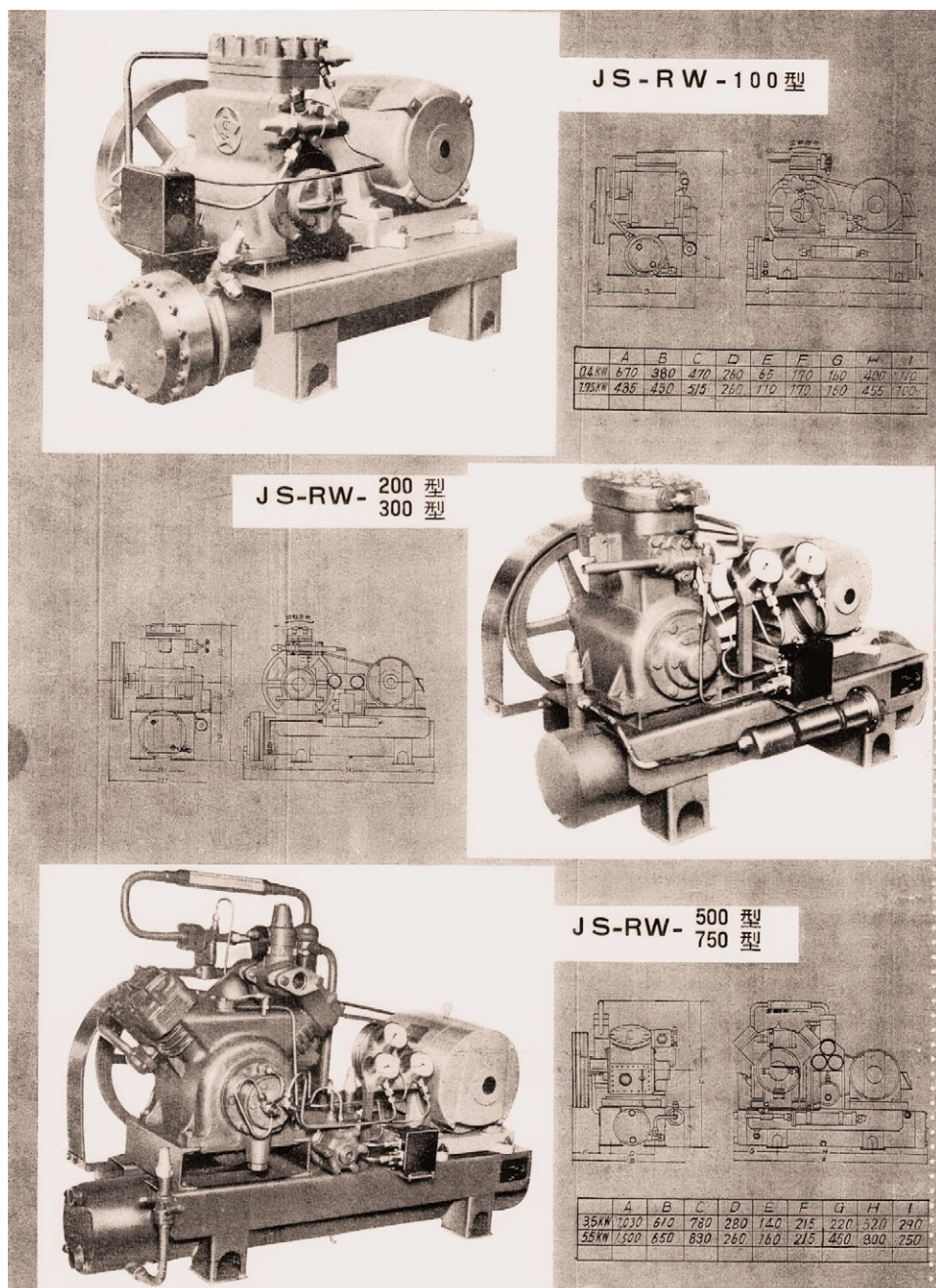
Mint igazi vérbeli konstruktőr mindig az elérhető maximumra tört. Tudását úgy is fejlesztette, hogy beszerezte az új külföldi kompresszorokat, majd szétszedte. Érdekelte, hogy milyen új megoldásokat találtak ki, vizsgálta a szerkezet gyenge pontjait, és nem utolsósorban azon törte a fejét, hogy mit lehetne rajta újíttatni. Életrajzi cikkének alcíme a „Megelőzni Amerikát...” nem véletlen. A haditengerészet egyre jobban megbecsülte tudását; mérnökeivel az új típusú úszó járművek hűtését is együtt fejlesztették. A halásztársaságokkal kiépített régi jó kapcsolatát is tovább ápolta; részükre emberei végezték a javításokat, és természetesen ők adták a szervizt is.

Mindenképpen idevalónak érzem azt is, hogy fontosabb megbízóit, ott betöltött pozícióját, illetve részükre gyártott berendezéseit felsoroljam: Micubisi hajógyár hűtőspecialistája (Nagaszaki); a szárazföldi erők részére szibériai típusú teherautóhoz fűtő-hűtő egységek fejlesztője; a kokurai tűzértség szakmai tanácsadója. Megrendelést kapott Talien (Port Arthur) város raktárhűtésére; sőt részt vett egy orvosi ügyeleteskocsi fejlesztésében; megbízást kapott a Taijo Gjógjó és Simonoszeki Dzsújó cégektől halhűtő rendszer és lazac-mélyfagyasztógép szállítására.

Az általa kinevelt munkatársak egy része kilépett, és saját vállalkozásokba fogtak. Talán társultak is – bár erre nem találtam adatot – és jó pár további haditengerészeti megrendelést elvittek cégétől, a Manzensától. Életrajzi riportjában büszkeséggel emlékszik vissza, hogy mennyi jó szakembert tudott kiképezni, nem haragudott azért, mert külön céget alapítottak. Jogosan úgy érezte, hogy megint eljött az idő a váltásra, és 1940-ben, nevének kezdőbetűit felhasználva J. S. Erétá Gósi Kaisa¹⁰ néven egy kisebb vállalkozást alapított. Kapcsolata nem szakadt meg a haditengerészettel, szabad közlekedési engedélye egészen a háború végéig érvényes maradt. Régi megbízói szakértelmére és szolgáltatásaira igényt tartottak.

Az I sorozat topmodellje, a szupertitkos fejlesztésű I-400-as tengeralattjáró tulajdonképpen 120 méter hosszú tengeralattjáró-repülőgépanyahajó volt, amelyből összesen három készült el. Ennek hűtését már a cégből kivált mérnökei a Sikos-elvek felhasználásával fejlesztették és tervezték.

10 J. S. Aerator Goshi Kaisha.

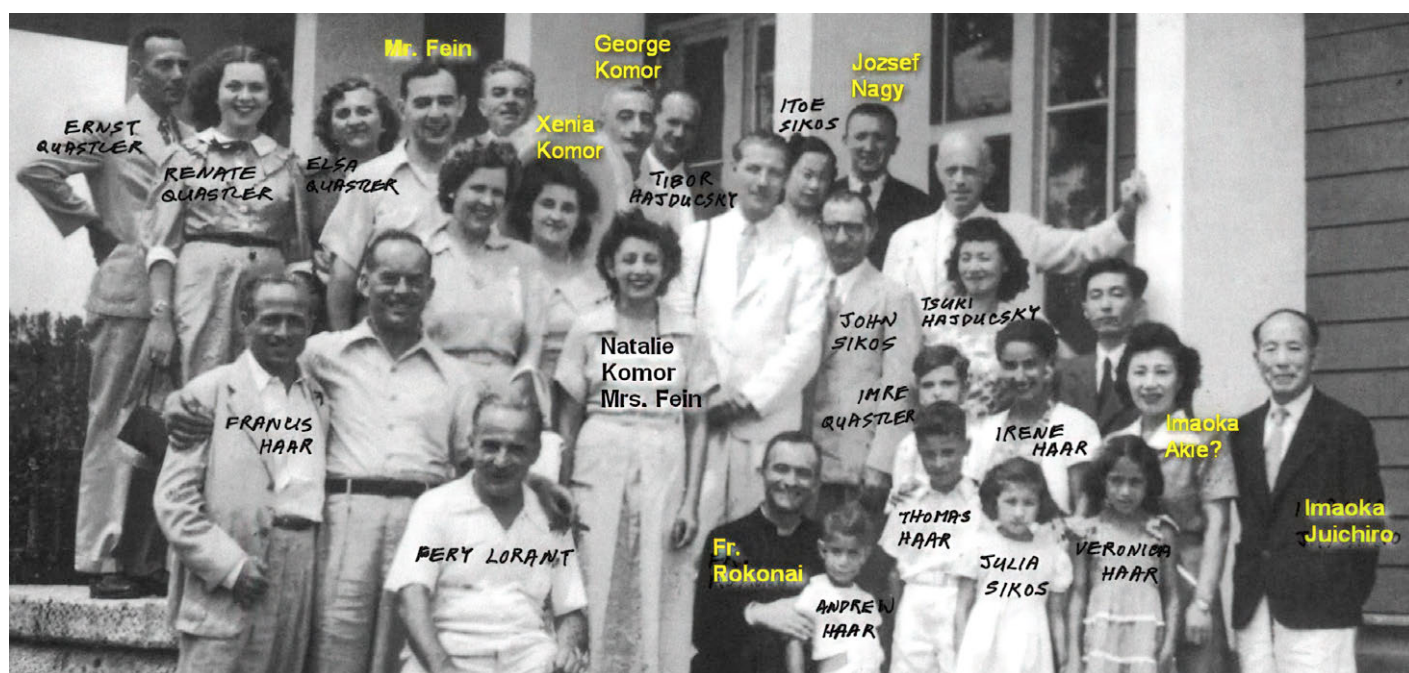


8. kép. Kompresszorok választéka a J. S. Aerator Gomei Kaisha katalógusában

Az amerikai hadsereg a háború végén elfogta és birtokába vette mindhárom tengeralattjárót. Természetesen előtte a japánok, amit lehetett, leszereltek, vízbe dobtak, illetve kilőtték az összes torpedójukat. A szovjetekkel kötött megegyezés szerint az amerikaiaknak a hadizsákmányt, a haditechnikai megoldásokat és titkokat meg kellett volna osztaniuk, de a japánok olyan sok, addig mások számára nem ismert szerkezeti megoldásokat és gépészeti innovatív technikát alkalmaztak, hogy alapos átvizsgálás, felmérés, dokumentálás és megoldás-begyűjtés után az amerikaiak mindhárom egységet Hawaii közelében elsüllyesztették. Tették ezt annak ellenére, hogy a már úton lévő szovjetek követelték saját vizsgálati lehetőségüket. Az akkori dokumentumok és felvételek egy része csak pár éve lett hozzáférhető, az azt megelőző évtizedekben szinte semmi nem szivárgott ki az I-400-asokról. A sajtó is csak egy jó évtizede kezdett a témával behatóbban foglalkozni.¹¹

11 Burke, Kusumoto 2013.

A pusztító földrengés után újjáépített Jokohama hangulata valamit megőrzött a régi időkből. A harmincas évek második felében a legtöbb Japánban élő magyar Jokohamában élt, sokan családosan. A volt hadifoglyok mellett Metzger Nándorék is itt telepedtek le. A rangidős George Komor volt, de a földrengést szintén itt átélte Elked Antal és Sikos János is szenior jokohamainak számított. Mindhárman tapasztalt jó hírű üzletemberek voltak, sikerüket szaktudásuknak, ügyességüknek és nem utolsósorban jó japán nyelvtudásukkal megszerzett szimpátiának köszönhették. A jokohamai magyarok összetartása Magyarországon is köztudott volt. Hubay Jenő tanítványa, Lóránt Ferenc magyar hegedűművész 1934-es tokiói hangversenykörútján találkozott a jokohamaiakkal is, és mikor két év múlva Japánba települt, szintén Jokohamát választotta első lakóhelyéül, és ettől kezdve használta a Fery Loránt művésznevet.



9. kép. Szent István-napi összejövetel, 1950

1943 januárjában jelent meg a követség *Hivatalos Közlönyének* első száma. Felelős szerkesztője, részben írója Metzger Nándor. A hivatalos közlöny névsúlyt és komolyságot adott a jellemzőn 6-8 oldalas havi kiadványnak, amelyben tartalmilag a hivatalos rész mellett vegyes hírek, cikkek, nyelvről és egyéb írások is megjelentek. Támogató hirdető: a J. S. Aerator Gomei Kaisha – a Sikos Hűtőberendezések Gyára, valamint egy-egy számban a Haar-Sato Studio. Az utolsó számot 1945 szeptemberében vehették kezükbe az előfizetők és az olvasók.

Japán szigetország-adottsága sokáig megtévesztő látszatot jelentett lakóinak, beleértve az ott élő külföldieket is. A háború hírei aggasztóak és zavaróak voltak, de az események még a messze távolban történtek. A japán közigazgatás azonban már készült a legrosszabbra, ezért a külföldieket – a baráti diplomátokat és állampolgárjait – jobbnak látták orientálni. Azt sugalmazták, hogy költözzenek ki a nagyvárosokból, mert az ellenséges erők bombatámadása, sőt inváziója sem zárható ki. Térségeket jelöltek ki mindenki számára, először csak ajánlottan, majd később kényszerlakóhelyül.

1944 februárjában a japán külügy Hakone területét jelölte ki a baráti országok külképviseleteinek, diplomatáinak és részben állampolgárainak a tartózkodási helyéül, beleértve a magyarokat is.

A front közeledtével a kitelepedett, az ott élő magyarok sorsa is nehézre fordult. Csökkentek a munkalehetőségek, ha nem is hivatalosan, de néhányan titkosrendőrségi megfigyelés alá kerültek. Bevezették az élelmiszer-jegy-rendszert, nem tettek különbséget japán és külföldi között, csak annyi különbséggel, hogy az utóbbiak a rizsjegyüket kenyérbírályra cserélhették. Az adagok természetesen kicsik voltak.

A baráti országok állampolgárainak a kijelölt kényszerlakóhelyet hamarabb kellett elfoglalni, mint a fővárosból kikényszerített diplomatáknak. A magyarok többségének Honsú sziget belsejében, Nagano prefektúrában, a jó nevű Karuizava jutott, amely békeidőben igen keresett nyaralóhely volt, de a háború alatt a biztonságos tartózkodáson kívül mást már nem tudott nyújtani. Ma már tudjuk, hogy ottani erdők mélyén volt kiépítve az egyik titkos menedékhely a császári család részére, és ez talán egyfajta rejtett garancia is lehetett az odaköltözőknek.

Sikos János az általa jól ismert Hakonét választotta, és két helyet is biztosított a családjának. Az egyik az erdő mélyén jól eldugott hakonei Mijagino gyógyfürdő, a másik a körülbelül három kilométer távolságra található Szengokuhara faluban bérelt ház volt, ahol japán felesége könnyebben megtalálta magát. Előrelátó választása a bőséges hőforrásokkal rendelkező hely mellett, különösen a téli hidegek alatt, igazolóott. Mivel szabad mozgása volt, továbbá szállítóeszközeit is használhatta, ennél fogva sokszor vitt élelmiszert a követségeknek és az ott lakó magyaroknak is. Legszívesebben oldalkocsis motorbiciklijével járt fel a hegyekbe.

A japán szigetek rendszeres amerikai bombázása 1944. november 28-án kezdődött meg. Az első B-29-es szupererődök 1945. február 19-én 1500–2700 méter magasságból kezdték koncentráltan bombázni Tokió egyik belső területét gyújtóbombákkal. A 174 bombázóval végrehajtott vállalkozásban 28 ezer épület égett el egy 3 km²-es területen. Március 9-ről 10-re virradó éjszaka következett a Meetinghouse hadművelet Tokió legsűrűbben lakott területei ellen, amelyben 334 B-29-es bombázó vett részt. A rendkívül alacsony, 610–760 méteres magasságból végzett bombázásban 41 km²-nyi területet semmisítettek meg. Első jelentések szerint 97 ezren haltak meg, a sebesültek száma meghaladta a félmilliót, és a lerombolt házak száma a tokiói rendőrség felmérése szerint 286 358 volt.

Jokohama bombázása május 29-én éjjel kezdődött, és a város 42%-a megsemmisült. Az amerikaiak által használt gyújtóbombát kifejezetten a faépülettel sűrűn beépített japán célpontok pusztítására tervezték. A kidobás után nem sokkal a hordozóbomba külső héja szétnyílt, és a több száz, egyenként 2 kg-os petróleumzselés bomba még a magasban szétszóródott, majd felhőt alkotva érkezett a célpont felé. Becsapódáskor kapcsolt a gyújtószerkezet, és a töltet azonnal nagy lánggal égett. Jokohama több híres temploma, régi neves épületei sérültek vagy semmisültek meg. A város egyik legnagyobb nevezetessége a honmoku-i festői környezetben kialakított Szankei park (Három völgy park) súlyos károkat szenvedett, épületei részben a tűz martalékává váltak. A polgári célpontokkal együtt a helyi ipari bázist is majdnem lebombázták.

Sikos János, a május 29-i jokohamai hatalmas támadás alkalmával a lakóháza körül égő házak oltási munkálatainál segédkezve lábán és karján égési sérüléseket szenvedett. Hiranumacsói gyárüzemét a gyújtóhasábok felgyújtották, összes nyersanyaga, készáruai és készletei elhamvadtak, gyártógépeit a tűzvész nagymértékben megrongálta.

1945. július 26-án Potsdamból az USA, Nagy-Britannia, Szovjetunió és Kína a Kuomintang nevében felszólította Japánt, hogy tegye le a fegyvert, de a japán kormány másnap elutasította az ultimátumot. Válaszként az angolokkal megegyezve, Harry S. Truman, az USA 33. elnökének vezetésével, az atomfegyver kifejlesztését irányító néhány vezető szűk körben hozta meg a döntést az atombombák augusztus 3. utáni bevetéséről, de a döntésből a vezérkari főnököket kizárták.

A Little Boy becenevű, urán-235-ös atombombát augusztus 6-án dobták le Hirosimára, 70 ezer ember azonnali halálát okozva. Ezt követte a Fat Man plutóniumbomba bevetése augusztus 9-én a festői szépségű Nagaszakiban, 20 ezer ember azonnali halálával. A két bevetési epicentrum sok kilométeres körzetében szinte elporladt minden.

Összesen 67 fontosabb várost bombáztak az amerikaiak statisztikája szerint. A háború után végzett japán kárfelmérés többet mutatott ki, szerintük az amerikaiak 130 településen dobtak le bombát.

Bár a japán katonai vezetés az ellenállás folytatása mellett próbált érvelni, de a mandzsúriai szovjet támadás hírére a minisztertanács holtpontra jutott. Ekkor Hirohito császár önállóan cselekedett, és kijelentette: *Az elviselhetlent el kell viselni!* Ekkor mondta el híres rádióbeszédét.

Augusztus 14-én Japán beleegyezett a feltétel nélküli kapitulációba, csak azt kötötték ki, hogy a császár pozíciója és a császársági államforma maradjon sértetlen.

1945. szeptember 2-án a Tokió öbölben lehorgonyzott USS Missouri csatahajó fedélzetén írták alá a feltétel nélküli megadás dokumentumait. Ezzel megkezdődött Japán megszállása, amely 1951-ig tartott.

Sikos János hiranumacsói gyárüzeme a bombázásban leégett, sok mindegyik odaveszett, de a nehéz időkben használt kedvenc oldalkocsis motorkerékpárja túlélte az amerikai bombázást. Az 1923-as földrengéshez hasonlóan ismét a romokból kellett indulnia. A környéken minden faépület tűz martaléka lett, csak a kiégett vasbeton épülettörmények adtak biztos támpontot. A romoktól letisztított területeken nem volt árnyék. Néhol akadt csodaszámba menő kivétel is, nevezetesen egy-egy famatuzsálem túlélte a tűzvészt, bár ágai leégték, és törzse is elszenesedett, de nyárra kizöldellt. Ezek az öreg, élő mementók a nép körében máig nagy tiszteletnek örvendenek.

Régi alkalmazottai közül jó néhányan jelentkeztek Sikosnál munkáért. A telephely pontos azonosításához a megmaradt közüzemi csöcszonkokat használták. Először az üzem romjait kellett eltakarítani, a területet újra használhatóvá tenni. Kiválogattak mindent, ami valamilyen célra még használható lehetett. Találékonyak voltak, az induló épületet is ők állították/építették fel. A J. S. Aerator újra felállt, és megkezdte működését. Sikos

megtakarított pénzéből, a háza mellett, még egy munkára alkalmas műhelyt is fel tudott szerszámozni. Régi hírneve vonzotta a megrendelőket.

Sikos János, aki állandóan valami újdonságon is törte a fejét, felismerte, hogy a perzselő nyárban, a faárnyék nélküli városokban a legjobb felüdülés a fagylalt lenne akkor, ha folyamatosan egy gépből jönne. A régi fagylatgépek kapacitása kicsi volt, működtetése szakaszos. Belefogott egy fagyaltautomata fejlesztésébe. Olyan megoldást talált ki, amely folyamatosan gyártja a fagylaltot, és nem kellett leállni a betöltéshez sem. Mechanikusan vezérelt konstrukciója jól sikerült, de sokat kellett finomítani rajta, hogy a fagyasztás szabályozott legyen, és az adagok kimérésének üteméhez igazodva működjön. Természetesen második felesége, Itoe és leányuk, Júlia voltak a próbafogyasztók. A fagylaltgép fejlesztésén mindig munka után, csak otthon, nemegyszer éjjel is dolgozott. Amikor úgy érezte, hogy kész egy kísérleti próbára, elindította a gépét, felkeltette feleségét és kisleányát, hogy kóstolják meg az automata vaníliafagylaltját. Gépe elkészült, gyorsan gyártásba vitték, és nagy sikere lett. Leánya, Júlia, akivel 2011-ben a tóhokui földrengés és pusztító cunami kitörésének pillanatában Jokohama Minato Mirai toronyépületének legfelső szintjén ebédeltünk, elmondta, hogy máig nem tud a vaníliafagylaltra még gondolni sem.

Sikos cége, a J. S. Aerator az egyik első komoly megrendelést a megszálló amerikaiaktól kapta, tudniillik a hadsereg egyik Coca-Cola italhűtő gépe felmondta a szolgálatot, és a forró nyárban a katonák lázadoztak, követelték az azonnali javítást, nem akartak várni az új készülék megérkezéséig. A bemutatkozó javítás olyan jól sikerült, hogy másfél éves szerződést írtak alá a céggel az egység összes italhűtő gépének a szervizelésére. Sőt a javítanivalók mellett egyre több új hűtőeszköz installálására is kaptak megbízást.

Ezekkel a kisebb-nagyobb munkákkal indultak, de rövidesen a régi specialitásukra, a nagygépes hűtésre is újra rá tudtak állni. Halászhajók komplett hűtésének felújítását és karbantartását vállalták. Nem sok időt vett igénybe a Sikos által tervezett ipari hűtőkompresszorok gyártásának az újraindítása, csak ki kellett várni, amíg régi beszállítói is újra termeltek.

1951-ben Japán amerikai megszállása befejeződött. A magyar-japán diplomáciai kapcsolat jogi értelemben nem szakadt meg, csak egyik oldalról sem működtették. Ezt a sokéves szünetet, működés nélküli állapotot oldotta fel prágai nagykövetünk, Marjai József és Kimura Sigeru japán nagykövet megegyezése. 1958. augusztus 29-én ünnepélyes jegyzékváltással – 15 éves szünet után – újra megindult a diplomáciai érintkezés, de most már a Magyar Népköztársaság és Japán között.

Sikos János világlátásban nyitott ember volt, könnyen teremtett kapcsolatot, és szerette a dolgokat mielőbb tisztázni. Útlevele 1948-ban lejárt, így hontalannak számított. Elsőként lépett kapcsolatba a Tokióban megnyitott magyar követséggel, mert mielőbb rendezni akarta állampolgárságát. 1962. október 19-én adta be kérvényét a magyar állampolgárságának megszüntetésére. A kérvényt a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsának címezve kellett benyújtania. A számos azonosítóadat mellett rövid indoklást is kértek, az erre adott válaszai: „(Mióta él az országban?) Állandóan 41 éve tartózkodok Japánban; (Indokolja miért él ott?) Szeretem a Japán országot; (Indokolja maradása okát!) Üzleti viszonyok érdekében; (Egyéb indoka

van-e?) Megélhetés érdekében.” Az elbocsátási okiratot 1963. június 14-én Dobi István az Elnöki Tanács elnöke és titkára, Kiss Károly írta alá. Augusztus 6-án adták a kezébe, ezzel lehetősége nyílt, hogy a japán állampolgárságát kérvényezze, amelyet rövid időn belül meg is kapott.

A magyarok olimpiai részvételéről 1960 óta heves vita folyt magyar sportberkekben. A pozitív vélemény így hangzott: „Tokió mindenekelőtt!” A kételkedők azt szajkózták, hogy: „Ne adjuk fel megoldható sikereinket egy messzi, kétes diadal érdekében!” Sokan közülük arra céloztak, hogy a magyar labdarúgás gyengélkedik az 1956-os játékosvesztés miatt. Mára talán már teljesen feledésbe merült Otto Mayer, a NOB-iroda svájci vezetőjének a javaslata, hogy az 1964. évi nyári olimpiai játékok műsorába vegyék fel a cselgáncsot a labdarúgás helyett a rendező Japán kedvéért. A sportvilágban nagy volt a felhördülés, ezzel az indokkal: „Labdarúgás nélkül nem lenne teljes az olimpiai játékok.” A NOB 59. moszkvai közgyűlésén a cselgáncs és a női röplabda is bekerült a programba, és a labdarúgás is maradt. Így hárult el az akadály az 1964-es rendezés előtt.

Természetesen a tokiói új magyar követség egyöntetűen azon volt, hogy a magyar csapat kijusson az olimpiára. Sikos János a követséggel jó kapcsolatot tartott fenn, önkéntes munkát vállalt, programokat szervezett, és tolmácsolt az olimpiai játékok alatt. Csak felidézem a sokszor emlegetett sikert, hogy az első ázsiai olimpián Tokióban 10 aranyérmet nyertünk, te-tejébe a labdarúgásban is miénk lett az arany.

Sikos János két atyafijával, a győri labdarúgó Orbán Árpáddal és Palotai Károllyal ekkor kötött barátságot. Palotai Károly, aki a magyar csapat kapitánya volt, sérülése miatt nem játszhatott a döntőben, ezért az akkori merev szabályok értelmében nem kapott aranyérmet. Kárpótlásként a győri szurkolók, az olimpiai bizottság hozzájárulásával, megcsináltatták számára az aranyérmet.

Ötven év után – 1966 nyarán – Sikos feleségével együtt több hétre végre hazalátogatott. Első útja Győrbe rokonaihoz és az olimpiai bajnok barátaihoz vezetett. Felesége fejből sorolta nemcsak a győztes csapat névsorát, hanem az összes magyar aranyérmes nevét is. Sikos János mesélte: „Amikor a labdarúgócsapat első lett, a japán közönség csuda boldog volt. Mindenki ugrált. Én fordítottam a magyar követnek. Sokan gratuláltak nekem is. Aki magyar volt, mindenkinek bőven jutott az ünneplésből.” Majd hozzátette: „A yokohamai utazási irodában egyetlen magyar prospektust sem tudtak adni. Amit tudok, összegyűjtök Magyarországon, és viszek nekik. Ha lenne propaganda, biztos sokan jönnének Japánból. Az olimpia idején nagyon megszerették a magyarokat.”¹²

Japánba felfrissülve tért vissza. Megfiatalodva újra teljes erővel belevetette magát a munkába; új dolgokat tervezett, szervezte a magyar kapcsolatokat, jó szokását megtartva gyártott és javított. Rengeteg megrendelést kapott, nem tudott, és talán úgy, mint egész életében, nem is akart kivenni szabadságot. 1969. október 16-án szívrohamban halt meg. Felesége 2002. augusztus 17-én fejezte be életét. Mindketten a Jokohamai Külföldiek

12 Cseresznyák István: Vendégek Yokohamából. Kisalföld, 1966. július 11.

Temetőjében nyugszanak. Sírjukon nevük nyitott könyvre van írva, és ott is együtt vannak. Felesége az alábbi sírfeliratot vésette a sír fejkövére:

„Itt nyugszik Sikos János. Sorsa volt Magyarországon megszületni, Japánban meghalni. Különleges tehetséggel megáldott, igyekvő és erős akaratú ember volt. Mindent megadott nekem, és semmit sem kért. Ragyogó kék szeme, lágy hangja volt, és karja erős, amikor átölelt. Ki fog erre a csodálatos emberre gondolni, ha én elmegyek?

Itoe”



10. kép. Sikos János és feleségének sírja a Jokohamai Külföldiek Temetőjében. Bronztáblával jelölt védett sír

Nyilatkozat

Szerzői jogi nyilatkozat. Ez a mű a Creative Commons Nevezd meg! – Ne add el! – Ne változtasd! 4.0 nemzetközi licenz feltételeinek megfelelően felhasználható. (© CC BY-NC-ND 4.0) <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

Felhasznált irodalom

- Burke, M. M., Kusumoto, H. 2013. Researchers unravel the mystery of Japan's 400-foot, aircraft-launching submarine. *Stars and Stripes*, december 18.
- Imamura, A. 1905. Jishin tsunami no gen'in ni tsuite. *Chigaku Zasshi*, 792–801.
- Linckner E. 1943. Magyar sorsok a húsz év előtti japáni katasztrofális földrengésben. *Keletázsiai Magyarság*, szeptember 9., 5–7.
- Óubei ni cui cuke cui kosze. Kjú nippon kaigun to gidzsucu teikei 1965. *Kúcsó Times*, július 14., 8–9. [空調タイムズ: 欧米に追つけ追こせ。旧日本海軍と技術提携。]
- Szató S. 1965. Emlékezés John Sikosra. *Kúcsó Times* (空調タイムズ), július 14., 8.

