

Mák Ferenc

KALAPIS ZOLTÁN ÉS A SZELLEMI HONVÉDELEM (III.)

Zoltán Kalapis and spiritual home-defence (III.)

A szerző Kalapis Zoltánról, vidékünk kiváló művelődéstörténeti kutatójáról és annak munkásságáról írt tanulmányt, aki a Magyar Szó „tereptjáró” újságírójaként a bánsági szórványmagyar-ság pusztuló portáinak rendtelenségében botlott először olyan kérdésekbe, amelyek az egyéni sorshelyzeteken túl a közösség jövőjének kilátástalanságát is megmutatták.

Kalapis Zoltán a Bánát krónikásaként indult, és roppant gazdag kutatói pályája során minduntalan e tájra tért vissza, úgy rendezve maga köré a magyar „lentséget”, hogy benne a teljes nemzeti történelem mutassa meg valódi szépségeit és ma már nem sejtett gazdagságát. Számára azonban láthatóan a történelem fogalma több, bővebb, mint amit a história eszmetörténete fogalomként, változó tartalommal ugyan, de mégis egységes struktúraként meghatározott és leírt. Szemléletének középpontjában két – minden esetben tágítható – princípium áll: a tárgyiasult történelmi emlékezet és az alkotó szellemek életműve.

Kulcsszavak: a délvidéki magyarság története, Kalapis Zoltán, kisebbségi lét

A BÁNSÁG MEGALKOTÓI

A XVIII. század közepén katonák, udvari tisztviselőkből lett helytartók, papok, tanítók, vízépítő mérnökök, kereskedők és szállítók láttak hozzá a déli területek újjáépítéséhez, mert az elpusztított területen mindent előlről kellett kezdeni. Nehezen láttak munkához, hiszen Bécs kezdetben a Temesi bánságot is és Bács-Bodrog vármegyét is katonai határvidéknek minősítette, s ezzel évtizedekre elriasztott a vidékről minden vállalkozó szellemű idegent. Katonaseregnek vonultak át a területen, vagy állomásoztak különböző helyőrségekben, s a megmaradt települések lakossága boldog lehetett, ha téli elszállásolásra nem kvártélyoztak be hozzájuk idegen zsoldosokat. Az utazók messze elkerülték e lenti vidékeket, legfeljebb olyan megszállott tudósok vetődtek e tájra, mint a természetrajz kiváló művelője, a lepkék, rovarok és madarak gyűjtője, a szászországi Hofmannsseggróf, Kitaibel Pál, aki két és fél évtizeden át tartó, összesen húszezer kilométernyire tehető utazásai során 1800-ban a kitűnő Schütz festővel együtt járta be a Bácskától a Bánáton és a Temes vidékén át Horvát-Szlavónországot, melyeknek flórájáról két évre rá 280 színes táblával illusztrált füzet-sorozatot adtak ki Bécsben, vagy a szépreményű, de túlon túl korán, huszonnégy éves korában meghalt erdélyi ifjú, Teleki Domokos, aki hazafiúi lelkesedéssel csodálta meg Kiss József inzseller úr kanálisát. „Bácskában leg-

följebb furulyaszót lehetett hallani a zsirosabb legelők felől – írta Herceg János a régi dolgainkra emlékezve –, ahol a juhászok már elindították megint a nyáját, s bánatos dudaszót a határőrvidéken meg gyermekteleg hopszasszát az új településeken. Az urak, akik megjelentek itt, a Grassalkovichok és Rédlek, s később a többiek is mind, vonalzóval húzták meg a határt, s szabályos négyszögekbe építették a bevándoroltak falvait. A bácsi vár magányosan állt a romok között, nem kevésbé kísérteties hangulatot árasztva a századelő éjszakájában, mint a bagolyhuhogás. A föld volt itt a fontos, és mindenki azt nézte, hogy lehetne minél többet kivenni belőle. Az urak meggazdagodtak, és másutt építették a kastélyokat és palotákat, Bácska örök időkre gyarmat maradt. (...) A szorgalmas, dolgozó, józan és jómódú Bácska zsiros földjében még mélyebbre süllyedtek a romok, és azzal együtt az álom arról, hogy mi lehetett volna.”⁷¹

Mária Teréziának és fiának, II. Józsefnek a kora volt ez, a merkantilizmus korszaka, amikor a feudális földbirtokok kezdetleges üzemeiben már elszaporodtak a tőkés vállalkozások nem egy esetben „államilag is hajtatott csírái”, az iparosítási törekvések már magukon viselték a kapitalista termelési mód jellegzetes, munkamegosztáson alapuló formáit. A manufaktúrák, a fabrikák – ahogyan akkoriban nevezték őket – túlnőttek már a feudális gazdálkodás biztosította kereteken, s a piac, a kereslet korábban soha nem tapasztalt módon befolyásolta a latifundumok álmos életét. A két uralkodó, különösen II. József, a polgári, vagy „kalapos király” egyenesen az államkasszából támogatta ezeket a kezdeményezéseket. A fellépésük nem egy esetben már a kapitalista vállalkozásokra emlékeztetett, hiszen a „finanszírozási szándék” mögött a busás haszon nem leplezett reménye volt felfedezhető. A kincstárba befolyt haszon természetesen az állam hatalmát növelte, s persze az sem mellékes, hogy ennek ők voltak egyedüli hordozói. A császári-kincstári közreműködéssel létrehozott kapitalista vállalkozás első példáját csodálta meg 1794-ben a Bácskában, a Kiss-testvérek „kanálisának” partján Teleki Domokos, amikor eddigelé példátlan szakszerűséggel vetette papírra a következőket: „A kanális ezelőtt két esztendővel projektáltatott Kiss József és Gábor uraktól, és az ő projektumoknak hasznos volta megismeretvé, mind őfelsége a király azt helybenhagyta, mind pedig csakhamar egy társaság is állott fel annak végrehajtására, mely társaság gazdag privatusokból (nevezetesen bácsi urakból) áll, akik a magok capitalisaikat a kanálisra fordítandó költségekre egybetették oly feltétellel, hogy a kanálisnak ezután hasznáiból aszerént, amint egyenként a költségre adakoztak, tíz procentóba részesüljenek esztendőnként; addig is pedig, míg a kanális elkészülne, öt procentót vegyenek. A kanálisi társaság magát Királyi Privilegiált Hajókázó Társaságnak nevezi (németül: K. k. privilegierte Schiffarth's Kanal Gesellschaft). Őfelségétől privilégiuma vagyon huszonöt esztendőre, melynek eltelése után a királyi kamara által fogja venni a kanalist, a capitalisokat kinek-kinek visszafordítván. Őfelsége maga is interessatus benne kétszáz ezer fo-

rintokig. Az akcionáriusok, v. is interessatusok négy klasszisokra osztatnak el, olyanokra, akik tízezerbe és ezen felül, ötezerbe és ezen felül, ezerbe és ezen felül, ötszázba és ezen felül adtak, és ki-ki a maga beadott capitalisának (melyet akciónak neveznek a kereskedésben) mennyiségéhez képest veszi esztendőnkint a meghatározott procento szerint a maga részét v. interesit.”²² Amit a fiatal erdélyi utazó úti beszámolójában leírt, minden bizonnyal az volt Magyarország-
gon az első részvénytársaság.

Császári-kincstári közreműködéssel, vagy anélkül, de kétségtelen, hogy a XVIII. század végén merész vállalkozói kezdeményezések formájában kezdődött meg a felszabadított területek újjászervezése a Bácskában és a Bánságban egyaránt. Kalapis Zoltán kiváló történetírói érzékéről tanúskodik, hogy felismerte, ezekben a kezdeményezésekben ragadhatja meg és írhatja le az újjászerveződő élet lényegét. Még a hivatalos magyar történetírás is rendre a hatalmi és a közigazgatási intézmények létrehozásában látja a déli vármegyék újraalkotásának tartalmi mibenlétét, emellett legfeljebb a birtokpolitikai megfontolások és szándékok jelentőségét méltatja, történetírónk a feudális birtokon létrehozott üzemek, gyárak, vízszabályozási vállalkozások, csatornaépítési kezdeményezések megjelenésében vélte tetten érni a betelepülők berendezkedő, otthonteremtő szándékát. Az általa felfedezett Képesy József magyar királyi vízépítő mérnök – aki talán a legtöbbet tette a bánsági vízszabályozás terén – igazi hazafiként, 1873-ban, terveinek útra bocsátásakor így lelkesedett: „Engedje a gondviselés, hogy hova előbb tűzessék fel a zöld galy, mely építményeink befejeztét jelvényezze, hogy e jelvény hirdesse egyszersmind az ország valódi Kánaánját, a birtokos osztály, ipar, kereskedelem, valamint a mezei gazdászattal foglalkozó nép dús talajú birtokának eldorádóját.”²³

Az első betelepülők között már 1718-ban a Bánságba érkezett a német kézműves-iparosok 300 fős csoportja, akik között egyaránt akadtak kőművesek, ácsok és téglaegetők is. Császári iparosok voltak ők, hiszen hatósági rendeletre érkeztek, s feladatuk volt az újonnan létesített – a kiváltságok között egyébként is szereplő – telepek lakóépületeinek a felépítése. Első feladatuk azonban mégis katonai jellegű volt; a régi, a felszabadító háborúk során megrongálódott erődítmények, katonai létesítmények (várak, kaszárnyák, raktárak), helyőrségi épületek és hivatali helyiségek helyreállítása mindennél fontosabb feladatnak bizonyult. Csak ezután következtek a civileknek szánt lakóépületek. A péterváradi vár helyreállítása már 1711-ben megkezdődött, mai formáját az erődítmény azonban csak az 1753 és 1776 között végrehajtott felújítási munkák során nyerte el. Jelentőségénél fogva a zimonyi vámhivatal már 1722-ben felépült, míg az Aranka folyó kőhídjáról csak annyit lehet tudni, hogy valamikor a XVIII. században készült. „A telepítés, az építkezés üteméről ad képet a következő adat – foglalta össze a hihetetlenül gazdag, egyszersmind lenyűgöző forrásanyagát Kalapis Zoltán –: 1784 és 1787 között több mint 3000 családi ház épült Dél- és

Közép-Bácskában. Ezeknek falát szinte kivétel nélkül a föld kérgének különféle felhasználásával képezték ki: leginkább földből verték, ritkábban vályogból rakták vagy vesszőből fonták, sárral tapasztották, azaz paticsból készítették. A téglát katonai célokra használták, vagy egyházi épületeket emeltek belőle – a már említettek mellett még a péterváradi barokk templomot (1714) meg az ot-tani plébániát is (1734) –, s csak ritkábban szolgáltak polgári célokat. Ilyen volt a pancsovai sörgyár (1793), több határőrvidéki ház Titelen és Mitrovicán (1747–1780), egy becskerekai családi ház (1790, Karadjordje tér 21.), a törökkanizsai Schulpe-féle kastély (1793), a verseci régi patika (1798).²⁴ Mindehhez agyagbányákkal rendelkező téglaegető üzemeket, téglagyárat kellett létrehozni, melyek minden bizonnyal az első kapitalista vállalkozói kezdeményezések voltak a vidékünkön. Az id. Bohn Mihály 1866-ban Nagyikindán alapította modern téglá- és cserépgyárat pedig már az első korszerű nagyüzemként tartja számon az emlékezet.

A téglagyártáshoz hasonlóan a selyemtenyészést is „a felvilágosodott birodalomépítés, a merkantilizmus korszaka hozta létre, az államilag ösztönzött korai iparosítás egyik függvénye volt. Az osztrák állampolitika főleg a török alól felszabadult, elmaradottabb keleti területeken fejlesztette ki, hogy nyersanyagot biztosítson a nyugati, fejlett országrészeknek, amelyek még regionális vámokkal is el voltak egymástól választva”.⁵ A téglá és az építőanyag előállításával ellentétben a selyemgyártás körültekintőbb megalapozást és előkészítést igényelt. A selyemipar ugyanis valahol ott kezdődött, hogy eperfaültetvényeket, epreskerteket kellett létesíteni, ezek közelében hozták létre a selyemhernyó-tenyésztést, és a selyemfeldolgozó üzemet. Kalapis Zoltán körültekintő forrásfeltárásának és történetírói szintézisalkotó tehetségének legkiválóbb példája az 1988-ban írt *Az eperfa 250 éve a Vajdaságban* című tanulmánya. Önmagában már az is kisebb csoda, hogy egyöntetűen megállapítható: „1988-ban volt kerekén 250 éve, hogy vidékünkön megjelent és elterjedt [az eperfa], hogy negyed évezreden át alakította, majd egy ideig meg is határozta tájunkat”. Az osztrák örökös tartományokba menekült spanyolok telepedtek le 1738-ban Nagybecskerekben, Mercy-fálván, Versecen és Temesvárott, ők hozták magyar területre az eperfát és a selyemtenyészés tudományát. Más források szerint olasz telepések honosították meg ugyan az eperfát, de a spanyolok építettek rá jövedelmező iparágat. Ez már önmagában is olyan szövevényes történet, amely kihívást jelent a kiválóan felkészült történész számára: bonyolult összefüggések és következtetések hálózatán át bomlik ki az alvidéki selyemút története. A Habsburg örökösödési háború nyomán előállt új udvari igények Bécsben, mocsárláz és pusztító járványok a Bánságban, kincstári hitelek és megbukott helyi vállalkozások, anyagi érdekeltségek és azok hiánya, terézianusi becsvágy és jozefinista pénzügyi következetesség – mind-mind szerepet játszott abban, hogy II. József 1768-ban a déli határőrvidéken tett látogatását követően – anyai sugallatra

– selyemgyárak épültek Fehértemplomban és Versecen, melyek rövid idő alatt európai szintre emelték az osztrák selyemipart. 1780-ban, II József a megyei hatóságok számára rendeletben tette kötelezővé az eperfaültetvények létesítését és gondozását, és figyelme még arra is kiterjedt, hogy a déli határörvidék illír lakosságának nagycsalád-szervezetén belül meglévő kihasználatlan munkaerő mily nagy haszonnal fordítható a selyemipar javára. Trónra lépését követően olyan szilárd alapokra helyezte a selyemtenyésztést, hogy az közel egy évszázadon át vezető iparága volt a déli tartományoknak – elsősorban a Bánságban és Szlavóniában művelték nagy sikerrel. És még egy érdekes adalék: a Bánságban a leghíresebb selyemtenyésztő egy verseci patikus özvegye, Eva Herczog, az író Herczeg Ferenc nagyanyja volt, akinek neve fogalommá vált az európai selyemiparban. Nem meglepő tehát, hogy az író *A Várhegy* című visszaemlékezéseit tartalmazó kötetében is szóvá teszi: „Eperfaerdő is volt a pusztán, még a családi selyemgyár idejéből, amikor reggeltől estig két szénásszekér hordta a lombot az éhes hernyóknak.”⁶

Az ismeretek özöne – történelmi nevek, rendeletek, statisztikák, országos jelentőségű kimutatások, de ugyanakkor családi üzemek pontos leírása, tankönyvekben fellelhető, oktató-szándékú szövegek értelmezése, hiedelmek és szokások felidézése, tájleírások sora és irodalmi idézetek áradata – zúdul az olvasóra Kalapis Zoltán *Az eperfa 250 éve a Vajdaságban* című tanulmányának az olvasásakor. Mindez meseszerű könnyed történetbe ágyazva jelenik meg, mintha csak a selyem regényét írná a szerző. Mindemellett a tanulmány igazi jelentősége abban van, hogy először találkozik az olvasó Bárány Ágoston és Szentkláray Jenő műveiből vett idézetekkel és hivatkozásokkal. Elfeledett történetíróink munkáit Kalapis Zoltán egyenértékűnek tekinti a hivatkozott művek bármelyikével, értékes forrásként kezeli őket, ami 1988-ban – az egyetlen, Aracsnak emléket állító Berecz Sándor mellett – úttörő kezdeményezés volt. A selyem történetéről szóló írásában a szerző először tett kísérletet egy kor társadalomképeinek a megrajzolására, új izgalmat lopva ezzel a historizáló szépirodalomba és publicisztikába is.

A törököktől megszabadult déli országrészek közigazgatásának megszervezésével egyidejűleg kellett megoldani a közlekedési gondokat is. Krónikásunk, a német Hofmannsegg gróf úti beszámolójában hol bosszúsán, hol határtalan érdeklődéssel figyelte a vidék lakóinak leleményességét, ahogyan az utasok továbbszállítását igyekeztek megoldani. Hivatalosan csak a postakocsival fogadótól fogadóig közlekedhetett volna, de persze már a XVIII. század végén is a bürokrácia mérhetetlenül megnehezítette az egyszerű és kézenfekvő megoldások alkalmazását, ezért minden egyes állomáson a további lehetőségeken kellett törni a fejüket. De a kocsi, a szekér, a kordé, a delizsánsz, a homokfutó – és egyáltalán a fogatos járművek mégiscsak elvitték az utast eredeti úti céljához. Akkor volt gond, ha mocsaras területre érkeztek. Szászvidéki grófunknak eb-

ben az egyben nem volt szerencséje; ő a lápvilágot azért látogatta meg, hogy természettudományos gyűjteményét gyarapítsa, de az 1794-es esztendő korábban soha nem tapasztalt szárazságot hozott, a lelkes utazó kifejezett bosszúságára. „A Tisza mentén sétálni indultam, de semmit sem találtam, csak a magaslatokról láthattuk a roppant terjedelmű mocsarakat, melyek a Tisza másik partján a Bánátban részint még vannak, részint az idei roppant szárazság következtében beláthatatlan távolságra csak száraz nádsíkságból állanak. Sok fekete sast láttunk, valamint egész sereg, különféle fajú kígyót. De egyik sem nagy. Másnap elég kedvetlenül a kedvezőtlen eredmény miatt, visszafordultam, de mégis más úton”⁷⁷ – írta a gróf valahol Titel környékén járva.

Az egykori Temesi bánság területén, a későbbi Torontál megyében az évszázadok során szüntelenül nagy gondot kellett fordítani a vízrendezésre, hiszen a Maros, a Tisza és a Duna által körülzárt területre keletről, a havasok felől, mindig bőséges vízmennyiség zúdult. Olyan vízgyűjtő területe ez a három nagy folyónak, amelyen ráadásul a közbenső mellékvizek, a Béga, a Temes, a Berzava, a Karas és a Néra forrásai is erednek. A XVIII. században először a mocsárral kellett megküzdeni a területre érkező telepéseknek, közlekedési útvonalakat kellett biztosítani a határtalan lápvilágon keresztül. Hamarosan azonban már ez sem volt elegendő, a mezőgazdasági termékek – elsősorban a jó minőségű bánsági búza – szállításának kérdését is meg kellett oldani. A gabona szállítása zömében vízi úton történt – s ez sokáig egyedül a Tisza volt –, de a hajózható vizek berakodó kikötőibe mégiscsak tengelyen kellett elszállítani az árut. „Eleinte évekig a folyó tisztítása, a vontatóutak rendben tartása, vagyis a fontos vízi út karbantartása volt a fő feladat. Az idő tájt a vízmentesített szántóföldek már ontották a gabonát, a bánsági búza fogalommal vált. Észak- és Közép-Bánát uradalmairól tengelyen hozták a búzát a törökbecsei kikötőbe, onnan azután a Dunán és a Száván Bécsbe, illetve Fiumébe szállították. A távolabbi birtokok ezt nem teheték meg. Számukra létfontosságú volt a Béga, szinte egyedüli kapocs a világgal”⁷⁸ – írta *Öt régi torontáli vízimérnök* (1989) című tanulmányában Kalapis Zoltán. A mocsarainak lecsapolásával a Bégát 1818-ban kezdték szabályozni, 1828 és 1833 között pedig öt éven át építették a 70 kilométer hosszú Béga-csatornát. Ez utóbbi munka elsősorban a havasokban kitermelt faanyag leúsztatásának megoldását szolgálta, a könnyebb közlekedés és szállítás érdekében történt, de a duzzasztóművek, a zsilippel szabályozható temesi tápcsatorna építése már a vízgazdálkodás szolgálatában állt. A Béga szabályozása után az Illancsi- és az Alibunári-mocsarak lecsapolása következett, s ezáltal mintegy 150 000 hold terület vált alkalmassá a mezőgazdasági munkára.

A Temesi bánság kezdetben császári közigazgatás alatt állt, ennek folytán a területén csakis kamarai „vízépítő mérnökök” tevékenykedhettek. A gazdaságilag célszerű és üdvös tevékenységük méltatásának Kalapis Zoltán történetírói munkássága során mindig nagy figyelmet szentelt. *Öt régi torontáli vízimérnök*

című tanulmánya mellett számos esetben hivatkozott a jeles mérnökök munkájának jelentőségére, hangsúlyozva a táj arculatának kialakításában játszott szerepük valódi jelentőségét. Bennük látta az elvadult vidék megszelídítéséért folytatott szakadatlan küzdelem elkötelezett megtestesítőit. Kosztka Jánosról, az első torontáli inzsellérek egyikéről alig lehet tudni valamit. Legfeljebb azt, hogy Lugoson született feltehetően 1740-ben, vidékünkön csak néhány évet töltött, a XVIII. század hetvenes éveiben került el a Temesközből. Életútjáról csak a fennmaradt térképei árulnak el valamit. Kosztka János homályba vesző alakja azonban elegendő ahhoz, hogy Kalapis Zoltán az új honfoglalók sorában tartsa őt számon, akit mérnöki posztján Sátor Dániel, a nevezetes Böhm Ferenc tanítványa követett. Őt 1789-ben nevezték ki a Bega vezető mérnökévé. „Amióta híre kelt, hogy Kiss József hamarosan befejezi a nagy csatornát, nyilvánvaló lett, hogy a bácskai búza nagy előnyhöz jut. Az elhanyagolt Bega rendbe hozása ezzel még sürgősebb lett. Nos, ez a munka várt az újonnan kinevezett vízmérnökre, neki kellett olyan feltételeket teremtenie, hogy a búza Temesvárról eljusson Perlaszig, illetve Pancsováig, onnan pedig tovább az osztrák fővárosig vagy az adriai kikötőig”. Az egész Béga-csatornarendszer építésére Sátor Dániel tervei alapján került sor.

A XIX. századi vízszabályozás Spatzek János és Fischer József tevékenységével kezdődött, akiket Temes vármegye szolgálatában Szathmáry Sámuel követett – immár jelentősen megváltozott szerepkörrel. „A XIX. század elején a »vizesek« már egy másik nagy feladat felé fordultak, az eddigi csaknem érintetlen Tisza szabályozása felé. Ez már az »ébredező korszak« nagy eszméje volt, ezt a nagy művet a reformkor neves mérnökei hozták tető alá. Ezekhez tartozott, ezeknek részben előfutára is volt Szathmáry Sámuel.”⁹⁹ Az ókanizsai születésű Beszedes József viszont már valóban az „ébredező” korszak inzsellére volt, akinek nevét már nem csak a Tisza-szabályozás helyszíni munkálatai őrizték meg, érdemeit növeli mindaz, amit a vízépítés, a vízgazdálkodás, a műszaki irodalom, a műszaki nyelv megújítása terén tett. Katona Antal munkásságának viszont már honismereti, gazdaság- és művelődéstörténeti többlete van, amit elsősorban a megjelent könyveinek köszönhet az utókor. A „tisza IV-ik folyamosztály II-ik építészeti egylet vezető mérnöke” – ahogyan könyveinek címlapján is szerepel – 1867-ben Kecskeméten jelentette meg *Torontálmegye vízrajzi ismertetése s mérnöki javaslat a vízszabályozás érdekében* című művét, majd öt évvel később, az 1869 és 1872 közötti katasztrófális áradások, a sok éves „víznyomor” tapasztalatai arra készítették, hogy kidolgozza az alvidék ármentesítésének tervezetét is. „Úgy hiszem, az 1869–1872-ik évi víznyomor páratlanul áll alvidékünk történetében (...), a jelenben a negyedik inséges év küszöbén állunk, és Bács, Torontál, Temes 800 000 holdnyi területén látjuk az elvadult és csak évek szorgalma által javítható első osztályú szántóföldek siralmas helyzetét” – írta a vízmérnök az 1872-ben Szegeden kiadott *Altiszavidékünk víz-*

mentesítésére vonatkozó alapeszmék, párhuzamban az 1840. X. t.-cikkkel című könyvében.

Már a kötet bevezetőjében megszólította a károsultakat: „Mélyen tisztelt földbirtokos urak! A víziparnak megyénk területén leendő meghonosítása ügyében évek előtt általam meghirdetett mozgalmak közepette, a sors szeszélye egy igen hatalmas kiségitőt rendelt mellém az 1869-72-ik évi víznyomor visszataszító alakjában. Megvallom, hogy látva megyénk letarolt rónáit s első osztályú szántóinak siralmas állapotát, sajgó kebellem tekintek a kiségitő társ drasztikus modorára, azonban vigasztal azon meggyőződés, hogy önök bölcsessége és férfias kitartása a kiállott szenvedések által fokozva, mielőbb lesujtandja és jövőre lehetetlenné teszi a vízi óriást; valamint a letarolt vidéket a jólét és felvirágzás azon fokára emelendi, melyre az helyzeténél és minőségénél fogva a természettől hivatva van. Mély tisztelet érzésével maradván Új-Szegeden, 1872. évi november hóban, mélyen tisztelt földbirtokos uraknak alázatos szolgája Katona Antal vezető-mérnök.”¹⁰ Az epochális víznyomor ismétlődése vezette őt oda, hogy az olaszországi és a hollandiai tapasztalatait összegző, pontos gazdasági és gazdaságossági számításokon alapuló művével forduljon a torontáli érintettekhez: „E tárgy felett én éveken át elmélkedtem, mert tisztán állt előttem azon meggyőződés, hogy tiszavidéki birtokosainknak előbb-utóbb meg kell érteniök azt, hogy gazdaszatukat, mint megélhetésük egyetlen föltételét, csak úgy emelhetik azon fokra, melyre az helyzeténél és talajminőségénél fogva a természettől képesítve van, ha tisztán felfogják azt: »hogya víz korlátozásában és minden cseppjének tetszés szerinti felhasználásában rejlik reájuk nézve a bölcsesség köve.«”¹¹

A vízépítő Katona Antal az Alsó-Maros és Al-Tisza által határolt területen végezte el a vizsgálatait, azon a területen, amely magában foglalja Temes megye északnyugati részét, valamint a németbánáti végvidék azon délnyugati vidékét, mely a Tisza, a Duna és a Temes folyamok közt fekszik. Ebben a térségben mérte fel azt, hogy a vízszabályozási munkálatok során „mi lenne a beruházandó tőke, regie, törlesztés, és mibe kerülne egy hold [ár]mentesítése”. Roppant körültekintő eljárását maga így indokolta: „feltételeztem: a beruházás kellő arányban áll a csatornázandó terület becsértékével és remélendő értékelkedésével, azon nézetből indulva ki, hogy a számító ember minden általa célbavett beruházásnál mérlegelni szokta úgy a befektetési tőkét és az általa elérni remélt értékelkedést, valamint magát azon tárgyat, mely a beruházás alapját képezendi. (...) Hasonlót mondhatunk a csatornázás-öntözési beruházásokról is, és midőn észszerű beruházásnak állítjuk a magas értékű repce- és búzatermő földek tökéletes műcsatornázását és öntözés alá szerelését, ugyanakkor elhamarkodott és így a birtokos biztos bukását eredményező vállalatnak tekintenénk, ha ezen beruházásokat oly területeken célozná, melyek akár talajsilányság, akár kedvezőtlen fekvés miatt csekély érdekléssel bírván, csak nagyobb

tőke meddő pangását eredményeznék, a kívánt kamatfokozás helyett.¹² Ezzel Katona Antal jelezni kívánta: ármentesítő és vízszabályozási tervei a kiegyezés éveit követő nagy, nemzeti elképzelések sorába tartoznak, és egy olyan terület felemelkedését szolgálják, ahol már mindenütt felfedezhetők a nyomai az iparnak, az előhaladásnak és jólétnek, amelyek viszont „természetes eredményei a vizek szabályozásának”.

Katona Antalnál mindössze két évvel volt fiatalabb, s ennek következtében pályatársnak is tekinthető az a Képešs József, akit Kalapis Zoltán a Tisza tényleges „lentség”-i szabályozójának tekintett, és aki „természetalakító munkásságát” a folyó alsó szakaszán, a Szegedtől Titelig, azaz Szalánkeménig terjedő partvidéken, a Marostól a Tisza torkolatáig húzódo területen fejtette ki. Ő volt az, aki „mielőtt új medrébe szorította volna, egyik utolsó értő tanúként valóban még őszállapotában láthatta a síksági folyóvá szelidült Tiszát, a hurkokat, nyolcasokat, karikákat, púpokát, könyököket alkotó kanyaraival”¹³ – írta nemes alakjának felfedezője, Kalapis Zoltán. Ha Katona Antalról elmondható, hogy a mérnöki pontosságú számítások és tervek embere volt, a befektetett pénz, a kamat, a költségek és megtérülések racionalitásának hivatalnoka, Képešs Józsefet vele ellentétben „terepi embernek tekinthetjük, a folyópart, a vízjárás egyik legjobb helyi ismerőjének, az ártéti és mocsári madárvilág csendes megfigyelőjének, a kékes erdő, a zöld nádas, a szürke vízfolyás, a sárga omlás látványa szelíd élvezőjének”. Az első komolyabb Tisza-szabályozási feladatot 1855-ben egy pusztító árvíz után kapta, amikor Pesten az érintett hivatalok végre úgy döntöttek, hatékonyabbá kell tenni a lentségi vízszabályozási munkálatokat. Képešs József ekkor költözött Törökbecsére, és a vízi munkálatok legfőbb irányítója volt ezen a vidéken. Tíz évvel később, 1864-ben új feladattal bízták meg, ekkor a Tisza bánáti és bácskai oldalán fekvő németbánsági határőrezred, illetve a titeli csajkás zászlóalj területének ármentesítése és vízszabályozása volt a feladata. A vidéken szerzett gazdag tapasztalatait a *Magyar Alföld hydrogeographiája, vízműszaki nézetek és javaslatok a földöntözés érdekében* (1867) című könyvében foglalta össze. Mégis igazi, hazafiúi hitvallását az 1873-ban megjelent *Javaslat Bánát közbenső vízhálózatának szabályozásáról* című könyvének bevezetőjében fogalmazta meg, ekként: „Jól tudván azt, hogy oly országgrész, amelynek folyamai korlátlanul rakonczátlanokva árasztják minden irányba hullámaikat –, hol a földipar általa letaposva megsemmisül, és ott, hol a forgalom, kereskedelem magát nem honosíthatja meg, hogy oly vidék és nemzet anyagilag önálló, megelégedett, vagy épen gazdag soha nem lehet.” Képešs József a Tisza szabályozásával, az egykori németbánsági határőrvidek meg a Sajkás-vidék nagy kiterjedésű réti földjeinek ármentesítésével „tartósan beírta nevét a Bácska és a Bánát vízrajzi és gazdasági történetébe”.

A bácskai és a bánáti vízivilág alakítóinak sorában kitüntetett helyet kapott Kiss József, a Ferenc-csatorna építője, akinek Kalapis Zoltán *Kiss József*

verbászi síremlékénél (1983) című írásában apró, de annál ihletettebb tollrajz formájában állított emléket.¹⁴ Herceg János több írásában úgy látta, hogy a csatorna története egyúttal a Bácska története is. „Száz évvel a török kitakarodása után, mialatt kisebb-nagyobb hullámokban megérkeztek a vidéket benépesítő új telepések, olyan élet indult meg itt, amely mind a mai napig meghatározta a Bácskaság gazdasági helyzetét. A mocsarak és a vizek elvezetése, s a csatornák megépítése páratlanul kedvező feltételeket teremtett a mezőgazdaságnak. Ekkor kezdték a Monarchia éléstárának nevezni! Ennek a lázas átalakulásnak izgalmas korszakát a telepítési biztosok száraz jelentései ismertetik, mindenekelőtt Kollonitsé, s a csatornaépítés drámai éveit megörökítő Kiss József érzelmes lírai naplója. Aki azonban már nagyobb távlatból és egy magával hozott népi tudat aspektusából nézett az eseményekre, hogy megírja a vidékre nézve sorsdöntő három évtized történetét, az Johann Eimann volt, az újsziváci jegyző.”¹⁵ Az épülő csatornát a maga korában Kiss József személyesen mutatta be vendégének, a jeles erdélyi utazónak, Teleki Domokosnak, aki beszámolójában lelkesen méltatta a művet: „A kanális ásatása ezelőtt esztendővel, úm. 1793-ban májusban kezdetett el, a jövő esztendőbe pedig, amint a szándék vagyon, el fog végeztetni, a kikalkulált költség egymillióra fog jönni. A kanálisnak hossza Földvártól fogva a Dunáig 13½ mérföldet fog tenni. Földvártól fogva Verbászig 7½ mérföldig egy Cserna-bara nevű bészakadása vagyon a Tiszának, amelyet természeti kanálisnak lehet mondani.”¹⁶ Hogy mégsem lett fényes dicsőség az osztályrésze Kiss Józsefnek, arról Majtényi Mihály *A császár csatornája* címmel írt elragadóan szép regényt. Szellemóriás volt, akinek négy történetíró állított emléket. Műve, a kanális évszázados felvirágzását hozta a vármegyének, mára azonban gazdátlanra vált, szennyvíztározó lett, elviselhetetlen büzt lehelő posvány. A trianoni békeszerződéssel a bácskai csatornarendszerből 208 kilométer Jugoszláviának, 34 pedig Magyarországnak jutott, de mivel a tápcsatorna magyar területen maradt, végérvényesen kérdésessé vált mind a Ferencsatorna, mind a később épült Ferenc József-csatorna vízzel való ellátása. Az enyészet ezen a téren is hatalmába kerítette a vidéket.

A XIX. század még ismerte a Kiss József-féle bácskai csatorna jelentőségét. Türr István 1869-ben szerződést kötött a bécsi kormánnyal annak felújítására és kibővítésére. A felújításra 1871 és 1879 között került sor, az újabb leágazás megépítésének munkálatait ünnepélyes keretek között 1872. május 5-én Ferenc József jelenlétében kezdték meg.¹⁷ A később róla elnevezett csatorna nyomvonalát – Kisszapárnál ágazott ki a Ferenc-csatornából, s Veprőd, Bácskeresztúr, Torzsa, Kölpény, Petróc és Piros érintésével Újvidéknél ömlött a Dunába – még 1869 tavaszán jelölte ki Pietro Caramorra olasz mérnök, aki a terepet Türr Istvánnal együtt járta be. A csatorna felújításának és kibővítésének szinte „járulékos részeként” a történetírás számon tart még egy különös kísérletet: Türr István Újverbász közelében, 118 holdon öntözési mintatelepet létesített, mi

több, minisztériumi kapcsolatai révén azt is elérte, hogy az állam is létrehozott egy ilyen telepet Torzsa mellett, Péklapusztán. Ennek szintén a *demonstratio ad oculos* volt a kimondott célja, azaz szemmel látható módon kellett volna igazolnia az öntözéses gazdálkodás fölényét, így a rizstermesztés előnyeit is. Vele egy időben Képešy József, a Tisza-szabályozási munkálatok kiegyezés kori kiváló mérnöke is azon munkálkodott, hogy a déli területek lakossága a folyószabályozások mellett „a földöntözés áldásos műveletére is terjessze ki figyelmét”. Nem rajtuk múlt, hogy az öntözés máig megoldatlan kérdése a Délvidéknek. „Türr István azzal, hogy több mint száz évvel ezelőtt létrehozta az első öntözőcsatornát, s lelket próbált önteni az öntözéses gazdálkodásba, örökre beírta nevét a bácskai táj átalakítóinak névsorába, s bekerült az egykori dél-magyarországi vízmunkálatok nagyjai közé”¹⁸ – írta a kezdeményezésről Kalapis Zoltán.

A XIX. századi szabályozások során a Tisza-völgyben a 2 300 000 hektárnyi árterületből mindössze 200 000 hektár maradt meg a gátak közé zárt folyó hatalmában, a többi termőre fordították. Magához a folyóhoz a hőskorban a gazdálkodásnak számos formája kötődött, elsősorban a halászat, amely amellest, hogy szabad ipar volt, a parasztságnak mellékfoglalkozás keretében megélhetést is biztosított. Kalapis Zoltán a vízi élet történetének megírásakor azt is kiderítette, hogy a Bácskában a Duna mentén négy halászcéh alakult – Monostorszegen 1825-ben, Futakon 1826-ban, Apatinban 1830-ban és Kupuszinán 1834-ben – ezzel szemben a Tisza-völgyben, Szolnokot kivéve, nem folyt céhes halászat. 1818-ban és 1820-ban „a nagybecskereki halászok, akik már harmincnél is többen vagynak, a jó rendnek köztük való fenntartására” céhbeli privilégiumokért esedeztek, de a karlócai levéltárban őrzött Torontál megyei jegyzőkönyvek szerint kérésüket azzal a furcsa indoklással utasították el, hogy „semmiféle nevezetes folyóvízhez nincsenek közel, amelyekben halászatot tehetnének...”¹⁹ A céheknek alig volt nyoma, a Duna mentén alakult csak néhány. A kendertermesztésről híres Apatin 1770-ben hálófónásra kapott céhszabadalmat. Ilyen táj- és gazdaságtörténeti háttérrel maga mögött válik jelentőssé a Fehér-tói gondozott állóvízből a Bega-szabályozás során Répásy Miklós tervezőmérnök által létrehozott écskai halgazdaság 1907. január elsején történt felavatása is.

A MONARCHIA LEGNAGYOBB BÚZAVÁSÁRA: TÖRÖKBECSE

A XVII. és XVIII. század fordulóján a bécsi császári udvar vezette közel négy évtizedes felszabadító háborúk során végre kiűzték a törököt Magyarországhódoltság területéről, ám ez nem jelentett egyszersmind tényleges felszabadulást is. Az 1718-ban megkötött pozsareváci békét követően hat évtizedet kellett várni, hogy a bécsi kincstár által felügyelt területek Mária Terézia 1778-as rendeletét követően ténylegesen a magyar korona fennhatósága alá kerüljenek. A korábban megalakult Bács–Bodrog vármegye mellett Torontál, Temes és Krassó–Szörény vármegyék évszázadokig gazdátlan földterületei idegen kézre

jutottak, osztrák és német földesurak javait gyarapították, és az újratelepítés is a császári udvar igényeinek és elképzeléseknek megfelelően történt. 1778-ban az etnikai összetétel tekintetében Európa legtarkább vidéke került vissza a magyar államiság keretébe. A déli peremvidék vármegyéiben újra kellett szervezni az életet, ez döntő mértékben ugyancsak a bécsi udvar irányításával történt, amin később a magyar rendek, a vármegyék megalakításakor változtatni már nemigen tudtak. Egy felszabadított, majd újragyarmatosított területen kellett kiépíteni a magyar közigazgatást és megteremteni a gazdálkodáshoz szükséges feltételeket.

Először a tájat kellett visszahódítani a mocsártól, a közlekedési útvonalakat kellett biztosítani ahhoz, hogy a telepítéssel együtt járó építkezés megkezdődhessen. Közigazgatási központokat és piacokat kellett elérni ahhoz, hogy a kereskedelem alapvető feltételei létrejöhessenek. Idővel üzemek alakultak, aminek következtében kiszélesedett az áruforgalom. Gabonatermő vidékről lévén szó, a szállítási gondokat is meg kellett oldani, előbb kincstári, majd megyei hivatali mérnökök végeztek vízszabályozási munkákat, melyek Katona Antal korára már „vízi iparággá” terebélyesedtek, hiszen a vízvezetést folyószabályozás követte, majd a csatornahálózat megépítése végleg termőre fordította az alvidéki vármegyéket. 1778 után a megyei hivatalok vették át a közelet irányítását; az ezt követő közel évszázadnyi idő során az egyházak is létrehozták a maguk intézményrendszerét, állami és felekezeti iskolák jöttek létre, bankok és biztosítótársaságok a haszon reményében ugyancsak megjelentek a vidéken. Az élet kezdett polgári formát öltetni a déli végeken is, e tekintetben a kereskedelmi központok jártak az élen.

Gazdaságtörténeti szempontból döntő jelentőségűnek ítéli Kalapis Zoltán a búza szerepét a Bánság történetében – útjának nyomon követése során felfedezi „egy elsüllyedt torontáli Atlantisz” rekonstruálásának lehetőségét is. Ez az elsüllyedt világ, a XVIII. század utolsó évtizedei és a XIX. század vége között virágzó Tisza-parti gabona-kereskedelmi központ, Törökbecse volt. Már Fényes Elek is a Tisza bal partján elterülő mezővárost az egész monarchia legnagyobb gabonakereskedő helyeként tartotta számon, ahol „az utcák Szerém vmegyéből hozott kövekkel vannak kirakva; a földesuraság kastélya előtt, a Tisza parti magas töltésen fel, fasorok és sétahelyek gyönyörködtetik a szemet; a rakhelyt s a rév környékeit terméskövekből épült töltések ékesítik. (...) Ausztriából, Magyarországból, Horváthországból, a földközi tenger nevezetesebb kikötő helyeiből néha 100 kereskedő is megjelenik évenként. Az elmenő terhes gabona-hajók közel 300-ra mennek, mellyek közül a legkisebb 1000, a középszerű 2-3000, s a nagy hajók 3-6000 mázsa terhet vesznek fel, s így esztendőnkint egy millió pozsonyi mérő gabonánál több vitetik ki, főképpen Pest, Győr, Mosony, Bécs felé; kevesebb Horváthországba, Sziszekbe, Károlyvárosba, s innen szárazon Fiuméba, még kevesebb Leibach felé”.²⁰ Az 1840-ben

megjelent *Az ipar és kereskedelem története Magyarországon a három utolsó század alatt* című művében Európa nevezetes gabonapiacaként említi a várost Horváth Mihály történetíró is, Teleki Domonkos pedig már 1794-ben megcsodálta a tiszai kikötő forgalmát: „Mentem eszerint per Nagyikikinda és Beodra Törökbecsére, egy commerciumra nézve az ott való nagy konkurenciáért nevezetes helyre. Fekszik ez a Tisza mellett, amelynek partján tágos kikötőhelye vagon. Mezőváros. Itt a Tisza partján számos nagy hajókat láthatni, melyek a Tiszán fel a Dunáról, a Száváról és a Dráváról jönnek ide a gabonának és dohánynak vásárlása végett: mely terméseket az egész Banátusból, sőt feljebből is ide hordják öszve és nagy bőségben eladják. A vevők rendszerint Slavóniából és Croatiából, a Littoraléből [a magyar tenger mellékről – M. F.] és Olaszországból is jönnek (ennek előtte Törökországból is jöttek), és sok hajókat a gabonával és dohánnyal itt terhelvén, ezzel ismét visszatérnek.”²¹ A törökbecsei gabonapiac fénykora az 1790 és 1850 közötti évekre esett, ekkor vált a Monarchia legfőbb gabonagyűjtő és gabonaszállító központjává. Ez idő tájt emlegették Torontál vármegyét s általában Dél-Magyarországot az ország, a Habsburg Birodalom éléskamrájaként, ahol a legkiválóbb acélos búza termett. Ahogyan azt Galgóczi Károly nevezetes „statisticájá”-ban írta: „A síkságon az egész Bánátban a föld nagyobb része porhanyó fekete agyagos kerti földből áll televénynyel dúsan gazdagítva, mely minden trágyázás nélkül a legszebb tiszta búzát, repcét, kukoriczát, dohányt olly gazdagon termi, hogy középszerű jó esztendőben is egy után közönségesen 12–15 magot számítanak”²² – ami az egész öreg kontinensen páratlan eredménynek számított.

Ennek a Tisza-parti kereskedelmi központnak a mindennapi gazdagságát mutatta be Kalapis Zoltán *A monarchia legnagyobb búzavására: Törökbecse* (1996–97) című – minden kétséget kizáróan egyik legkiválóbb – tanulmányában. Írása Bánát-kutatása szintézisének is tekinthető, együtt van benne minden, amivel történeti vizsgálódásai során találkozott: társadalomtörténet és gazdasági elemzés, népelet és gazdálkodási szokásrend, folyamszabályozás és vízi szállítás, diplomáciatörténet és szépirodalom, várostörténet és gasztronómia, hiedelmek és törvénykezési eljárások leírása, kereskedelmi kapcsolattörténet és nyilvános házi programajánló. Mercy kormányzó tájrendezési törekvéseinek méltatásával kezdi a történetet Kalapis Zoltán, végigkövette a művelhető földterületek visszahódításának évszázados folyamatát egészen a gabonatóbblet megjelenéséig, amikor jelentkezett a kereskedelem igénye is. A történetíró szerint a XVIII. század derekán a Bánság már „fuldoklott a gabonában”, piacot kellett találni a fölöslegnek. „A búza értékesítése általában nem okozott gondot, keresett, olykor jól fizetett áru volt, de nehezen lehetett kivonatni a bánáti sártengerből, a lápok, a mocsarak, a szabályozatlan folyók vad világából.” Ennek megkönnyítését szolgálta a vízi utak kialakítása és gondos karbantartása is. A folyami szállítás kialakulásának és fejlődésének történetét a Tisza, a Duna és

a Száva vonalán Bajáig és Komáromig, Sziszekig és Károlyvárosig, kelet felé pedig a Fekete-tengerig követte nyomon, miközben ismeretei azt is lehetővé teszi, hogy párhuzamot vonjon a közép-európai és a balkáni gabonapiacok működése között. A dunai gabonaszállítás és kereskedés részletes bemutatásakor tolla Jókaiéval vetekszik, Komárom színes kavalkádjában pedig Eötvös Károly romantikájára ismer az olvasó.

Ilyen, ismeretekben gazdag, lendületes és ihletett leírások találhatók a tanulmányban: „A XVIII. és a XIX. század fordulóján a gabonaszállítás általánosan elterjedt alkalmatossága a fahajó, a bögőshajó, a búzáshajó. Ez egy lapos fenekű vízi jármű, fedett tetejű. Harminc-hatvan méter hosszú, hét-nyolc méter széles, két-három méter oldalmagasságú. Nem téveszthető össze a későbbi uszályal, mivel önálló manőverezésre is alkalmas. Teherbírása átlag 4000–6000 pozsonyi mérő, de vannak ennél nagyobbak is, kisebbek is. A törökbecsei kikötőben látható kisebbfajta vízi járművek az evezőkkel is ellátott dereglyék, a kecsgeorrú luntrák (még burcsujának is nevezik őket), a belső forgalom eszközei, ezeken hozzák a gabonát a Bánság belsejéből a csak a bennfentesek előtt ismerős vízi utakon. A tetejetlen hajókon kevésbé érzékeny árut szállítanak, de a nagyobb forgalom idején ezeket is felhasználják, azzal, hogy ellátják őket gyékénnyel, ponyvával. A puhafa hajók, a deszkahajók a sószállítás eszközei, fenyőfából készültek, nagyjából »varrással« és faszegekkel, mert a fém a só sőtmarja.²²³ Hasonlóan széles ismeretekről ad tanúbizonyságot a szárazföldi gabonaszállítással, a kereskedelmi központoknak számító városok zajos életével, a kereskedői szokásokkal (megtározás, alkudozás, mérés, fizetés és ellenőrzés), és a mindezzel szorosan összefüggő népelettel kapcsolatosan is.

Kalapis Zoltán a magyar történetírás ismeretlen tájain járt, amikor a bánsági búza Fiumébe vezető útját követte nyomon. Törökbecsétől Sziszeken át Károlyvárosig a Tisza–Duna–Száva–Kulpa alkotta vízi úton szállították a gabonát, onnan azonban a további 132 kilométeren át már csak kordén – tengelyen – vagy ló- és öszvérhátton vitték a búzát a tengerig, s tartott mindez nem kevesebb, mint hat hónapig. „Egy többévi kimutatás szerint Károlyvárosból naponta 300–400 ló vagy ökör indult Fiumébe, illetve érkezett onnan.” Kikötők, magtárépületek, vendéglők, bankok és kereskedelmi irodák lármás világába egyetlen állandó szereplő van: a bánsági búza. Amikor pedig a történetíró a nevezetes Károlyútra tért rá, nem tudta, hogy nagy elődje, Teleki Domonkos kétszáz éve elporladt lába nyomában járt. „Azon egész út, melyen Károlyvártól fogva Fiumáig [az útirajzban mindvégig így szerepel az adriai kikötőváros neve – M. F.] jöttünk, és amely tizenhét mérföldet teszen, a Károly útjának neveztetik (Via Carolina) – írta az előtte járó erdélyi deák. – Ezt Károly császár és király készíttette, aki alatt oly sok nevezetes építések tétetnek. Csudálkozásra méltó nagy munkával és szorgalmatossággal készült ez az út. Annak előtte éppen lehetetlen volt itt szekereken járni a nagy hegyek és erdők miatt: de ezen út által, mely a hegyek

oldalában sok helyt a legkeményebb kősziklákba vágatott, kőből rakott földtöltésekkel erősítettett, köveccsel és földdel meghordatott, az ember lassan-lassan mind a legmagosabb hegyek tetejére feljuthat, majd pedig azokról minden nagy nehézség nélkül lejtőre bocsátkozhatik.”²⁴ Törökbecsétől Fiuméig – Teleki szerint Fiumáig – ezen az úton vonult végig a búzaforgalom és a gabonakereskedelem megannyi XIX. századi hőse, a magyar és a szerb hajótulajdonos, a rác hajóvontató, a horvát őszvérhajcsár, a német kereskedő és az olasz bankár. 1763-ban egy pozsonyi mérő búza ára a Bánságban 30 krajcár volt, Sziszekén ugyanez a búza 60–70 krajcárba került. Fiumében pedig már 3 forint 15 krajcárért árulták. A tízszeres haszon alakította, befolyásolta és szervezte egységbe sok százezer ember életét, akiknek sorsa a bánsági búzától függött. Azét is, aki megtermelte, azét is, aki a lapos luntrákat ácsolta, azét is, aki a hajókötélnek feszítette a vállát, és aki legtöbbet gyarapodott az üzletből, a kereskedőét is. „A hajóépítés nagy szakértelemet követelt meg, de egyúttal kemény munka is volt – írta mély empátiával a történetíró –, bár ez meg sem közelítette a hajóvontatók sorsát, mivelhogy az emberi erővel való hajóhúzás a legsötétebb rabszolgamunkával volt határos. A két nehéz foglalkozást már azért sem lehet összevetni, mert a hajóácsok előtt olykor megcsillant a felemelkedés esélye – soraikból kerültek ki a híres, meggazdult hajósgazdák –, a hajóvontatók esetében viszont a jövő teljesen le volt zárva, mert mit is remélhet az ember, ha a gályarab szintjére süllyed.” A korabeli leírásokban őket a társadalom söpredékének nevezték. Az már a felszabadulást jelentette, amikor idők elmúltával bérmunkásokká váltak. Bandába szerveződésük, elszegődésük, a bérük, az életmódjuk, magatartásuk és szokásaik egyetlen mozzanata sem került el Kalapis Zoltán figyelmét.

Törökbecse egy ideig élvezte a bácskai Ferenc-csatorna kedvező hatásait is. Az 1793 és 1802 között megépült kanális 227 kilométerrel rövidítette meg a bánsági búza Pest és Bécs felé vezető útját, és ez a jövedelmezőségben is megjelent. Éppen jókor ahhoz, hogy a napóleoni háborúk által teremtett konjunktúra kedvező hatásait a Bánságban is megérezzék. Azután ez az előny is lassan eltűnődezett, Törökbecsének a természettől nyert kedvező fekvése az elkövetkező időszakban, a XIX. század második felében, már egyre kevésbé előny. „A közlekedés fejlődése már nem kötődik kizárólag a folyóhoz – a szárazföldre tevődik át, főleg a vasútra. Egy másfajta változás is siettetni a végzetet: minden forrás a XVIII. század végétől a XIX. század közepéig arról tudósít, hogy Bánát és Bácska első helyen áll a gazdasági fejlődésben (nagyobb a megművelt terület, mint másutt, magasabb szintű a művelés is), de amint a súlypont a mezőgazdaságról áttevődik az iparra, ez a vidék megakadt, lépést veszített!” Az első nagy fordulatot a gőzhajó megjelenése hozta, majd következett a vasút, ami visszafordíthatatlanul átalakította a hagyományos gazdálkodási viszonyokat és a kereskedelmi kapcsolatokat is. Törökbecse a maga kikötőjével, a gazdagon termő bánsági gabonaföldekkel a háta mögött lassan elveszítette a jelentőségét.

Ilyen körülmények közepette élte az egyre csinosodó Törökbecse a maga felettebb lármás életét a XIX. század közepéig, amikor megépítette kövezett utcáit és első emeletes épületeit is. Lap- vagy könyvkiadás ugyan még nincs, de 1860-ban Jovan Knežević állandó színtársulatot hozott létre – ez volt ez első hivatásos szerb teátrum! Az odalátogató kereskedők, hajótulajdonosok, szállító- és rakodómunkások igényeit mintegy harminc kocsmá, kávéház, sörház, ital-kimérő, vendéglő igyekezett kielégíteni, nem beszélve a vízparti bodegákban működő peccsenyesütőkről. Az aracsi csárdában egy szál cimbalmos muzsikája szállt el a csillagos éjszakába, míg bent a városban az egyik kocsmában a rábéli tökciterások cincogtatták hangszereiket, a másokban egyetlen pikula sivalkodott, a harmadikban pedig zúg-búg a harmonika, nyekereg a kosfejű duda, amit esténként a szerb vízimolnár gyötört. „Az egyik mellékutcában egy nagy, nyolc-ablakos, cseréptetős épület bejárata előtt vörös lámpa világít, hirdetve, hogy itt a világ legrégebb mesterségét űzik, mint ki fog derülni, nagy szakszerűséggel. Egy kifestett, telt idomú temesvári német nő a bordélyos, ha a helyszín nem árulkodna, finom úriasszonynak is nézhetnénk, akár pesti vagy bécsi madámnak. Az, amit ő űz, az már szabályos üzleti vállalkozás, szerződéses, ellenőrző bárcákkal ellátott kéjnékkel. Nyolcan-tízen vannak, a gazdasszony öltözteti őket selyembe, brokátba, s tanítja őket a szakma fortélyaira. Az egyik szabály az, hogy legyenek olyanok, amilyeneknek a vendégek kívánják: hol finoman társalkodó dámák, hol fecsegő feslett nők. Itt minden kimért és díszkrét: egy szegedi muzsikus halkán fut végig a kivénhedt csembaló billentyűin. A zamatos borok mellé aszpicba öntött sonkás, halas, kaviáros falatokat, ízes sajtokat tálalnak (a tokaji nedűt, a bécsi sajtot, az orsovai kaviárt az egyik temesvári csemegebolt szállítja). A kávé és a császárkörte aromája is egybeleng a parfüm illatával, s egy pillanatra elbódítja a szőrösszívű gabonakereskedőket, a durva hajósgazdákat: nemcsak csizmájuk koppanását nyeli el a vastag szőnyeg, hanem hangjuk is elhal. De nem sokáig. Csakhamar visszatér önbizalmuk, tudják, hogy itt csak a pénzükre vadásznak, akárcsak a vidéki kastélyok csendjében, ahol a ház úrnője budoárjában fogadja őket az üzletkötés előtt. Ez a légkör is ezekre az öltözőszobákra emlékeztet... Egy este ára a múlt század negyvenes éveiben három kocsi búza volt (35–45 zsák). Volt, aki természetben fizetett: délelőttönként fordultak be a kocsik a szárazkapun, s a kupleráj magtárába öntötték a »bért«. Zömmel azonban nem bajlódtak ezzel, elővették dagadt bugyellárisukat, s leszámolták a bankjegyeket.”²⁵ Krúdy Gyula legszebb lapjaira illő, karneváli világ!

(Folytatjuk)

JEGYZETEK

- ¹ Herceg János: Régi dolgainkról; Újvidék – Forum Könyvkiadó, 1999, 10–11. p.
- ² Teleki Domokos: Egynehány hazai utazások leírása Tót- és Horvátországoknak rövid esmértetésével együtt; kiadatott g. T. D. által – nyomtatott Bécsben, MDCCXCVI; Újabb kiadás: Teleki Domokos: Egynehány hazai utazások leírása; Budapest – Balassi Kiadó, 1993, 74. p.
- ³ Képeffy József: Javaslat Bánát közbenső vízhálózatának szabályozásáról; Temesvárott – nyomtatott Magyar testvéreknél, 1873, VI. p.
- ⁴ Kalapis Zoltán: A téglagyártás évszázadai (1997), In: Búza, dohány, selyem; Újvidék – Forum Könyvkiadó, 1998, 163 p.
- ⁵ Kalapis Zoltán: Az eperfa 250 éve a Vajdaságban (1988); In: Búza, dohány, selyem; i. m. 53 p.
- ⁶ Herczeg Ferenc: A Várhegy; Budapest – Singer és Wolfner Irodalmi Intézet Rt., 1940, 48. p.
- ⁷ Gróf Hofmannsegg utazása Magyarországon 1793-1794-ben; Budapest – Franklin-Társulat, 1887, 91–96. p.
- ⁸ Kalapis Zoltán: Öt régi torontáli vízimérnök (1989); In: Régi vízivilág a Bácskában és a Bánátban; Újvidék – Forum Könyvkiadó, 1993, 9. p.
- ⁹ Uo.; 16–17. p.
- ¹⁰ Katona Antal: Altiszavidékünk vízmentesítésére vonatkozó alapeszmék, párhuzamban az 1840. X. t.-cikkkel; Szegeden – nyomtatott Burger Zsigmondnál, 1872, 40 p.
- ¹¹ Uo.; 9–10. p.
- ¹² Uo.; 2. p.
- ¹³ Kalapis Zoltán: A Tisza „lentség”-i szabályozója: Képeffy József (1992); Uo.; 63. p. – A csajkás kerület a torkolat jobb felén feküdt, gazdag rétjeiről és legelőiről volt nevezetes, a balparti határörvidék pedig, a Duna mentén, mélyen lenyúlt Dél-Bánátba, egészen Pancsováig, és még azon is túl. Ezeket a munkákat még a Duna-öblözet ármentesítésének is nevezik. Uo.; 67. p.
- ¹⁴ Kiss József alakjának megidézése lehetővé teszi, hogy visszatérjünk egy korábban, a bán-sági területek újraterelítésében nagy szerepet játszott császári-kincstári biztos – Kempelen Farkas személyéhez. A hivatalnoknak ugyanis döntő szerepe volt abban, hogy a bácskai csatornaépítő megbízást kapott a Ferenc-csatorna építésére. Kempelen ugyanis azonnal felismerte a nagycsatorna gazdasági jelentőségét, és a terv lelkes támogatója lett. „A két jeles ember kapcsolata akkor vált szorosabbá – írta a szerző az Egy »udvarik« zseni a XVIII. századból: Kempelen Farkas című tanulmányában –, amikor Kiss József 1791 legvégén beterjesztette a bécsi kormányzathoz a Bezdán–Bácsföldvár vonalvezetésű, 108 kilométer hosszú, 18,6 méter széles és 2 méter mély bácskai nagycsatorna tervét, s egyúttal privilégiumokért is folyamodott a kincstárhoz.” Kempelen közvetítésének legnagyobb eredménye az volt, amikor 1792 augusztusában, tanácsai nyomán, II. Ferenc császár is csatlakozott azokhoz a nézetekhez, hogy az építést magáncégre kell bízni „Az egyik legnagyobb európai feudális államhatalom feje kézjegyével formálisan is utat nyitott a tökéletes fejlődés előtt: megalakult a Habsburg Birodalom első nagy részvénytársasága.” – Kalapis Zoltán: Egy „udvari” zseni a XVIII. századból: Kempelen Farkas (1998); In: Lentségi arcképcsarnok; Újvidék – Forum Könyvkiadó, 2001, 98. p.
- ¹⁵ Herceg János: Régi dolgainkról; Újvidék – Forum Könyvkiadó 1999, 163–164. p.
- ¹⁶ Teleki Domokos i. m. 74. p.
- ¹⁷ Herceg János: Régi dolgainkról című művében így emlékezett meg az eseményről: „Az idők változásáról beszélt az az ünnepi pillanat is, amikor 1872. május 5-én a róla elnevezett kiskanális kezdő kapavágását Ferenc József király és császár tette meg, annak a

- Türr Istvánnak a jelenlétében, akit halálra ítéltetett, s akit csak Viktória angol királynő közbenjárása mentett meg az akasztófától. Most oda kellett lépnie ehhez a forradalmi tábornokhoz, s azt mondani ország-világ előtt: Ich gratuliere Ihnen...” – I. m. 159. p.
- ¹⁸ Kalapis Zoltán: A pusztapéklai rizstelep avagy az öntözés kezdete a Bácskában (1992); In: Régi vízivilág a Bácskában és a Bánátban; Újvidék – Forum Könyvkiadó, 1993, 143. p.
- ¹⁹ Kalapis Zoltán: Gondozott écskai állóvízből tógazdaság (1985); In: Régi vízivilág a Bácskában és a Bánátban; i. m. 115. p.
- ²⁰ Fényes Elek: Magyarország geographiai szótára, I. kötet; Pesten, 1851, 104–105. p.
- ²¹ Teleki Domonkos i. m. 72. p.
- ²² Galgóczi Károly: Magyarország-, a Szerbvajdaság s a Temesi bánság mezőgazdasági statisticája; Pesten, 1855, 48. p.
- ²³ Kalapis Zoltán: A monarchia legnagyobb búzavására: Törökbecse (1996–97); In: Búza, dohány, selyem; Újvidék – Forum Könyvkiadó, 1998, 130. p.
- ²⁴ Teleki Domonkos i. m. 127. p.
- ²⁵ Kalapis Zoltán i. m. 135. p.

ZOLTÁN KALAPIS AND SPIRITUAL HOME-DEFENCE (III.)

The study is about Zoltán Kalapis, an excellent researcher of the region’s cultural history, and his work. As the Hungarian daily Magyar Szó’s “roaming reporter”, Kalapis first came across questions which, besides individual fates, reveal the futurlessness of the whole community in the disorder of the dilapidating Hungarian houses in the Banat region, where Hungarians live in scattered communities. Zoltán Kalapis started his career as the chronicler of the Banat region, and kept returning to this region throughout his very successful research work. He described the Hungarian “down region” (his nickname for Vojvodina) in such a way that all the Hungarian national history revealed its real beauty and richness, which can only be conceived dimly today. However, for him the notion of history is obviously more and broader than what is defined and described as a unified structure, be it with changing contents, by history’s thought history. In the centre of his approach there are two always expandable principles: the materialised historical memory and the lifework of creative spirits.

Keywords: the history of Hungarians living in Vojvodina, Zoltán Kalapis, minority existence