

A DESZKI HAJÓVONTATÓK

A hajóvontatás, általában a fahajózás, a régi vízi közlekedés néprajzi kutatásunk egyik eléggé elhanyagolt területe. Tömörkény István a század elején írott s ma már forrásértékű irodalmi feldolgozásai¹ óta kevés kutatási eredményről adhatunk számot. A hézagpótló jelentőségű kevés munka közül kiemelkednek Betkowski Jenő tanulmányai.² A szerző több évtizeden át gyűjtötte a tiszai fahajózás, hajósélet eltűnőben lévő hagyományait és a monográfiájából már eddig megjelent rész tanulmányok mutatják munkája körvonalait és nagy jelentőségét. Egyik tanulmányában a hajóvontatás munkáját, különböző módjait is tárgyalja.³ Rajta kívül Csermák Géza foglalkozott alaposabban a fahajózással, de kutatásaiból sajnos keveset publikált, megjelent munkája is részben ismeretterjesztő célzatú összefoglalás.⁴ A hajózásra vonatkozó kutatásait „A dunai hajózás történetének néprajzi kutatása” c. kéziratban lévő tanulmányában foglalta össze,⁵ amely szintetizáló igényű munka és igen értékes az összehasonlítás, egy megirandó nagyobb összefoglalás szemszögéből. Tárgykörünkben tartozó feldolgozás még Kovács Sándornak a drávai hajóvontatást ismertető dolgozata.⁶ Nem említve néhány apróbb adatközlést és az elszórt adatokat, ennyi a hajóvontatás hazai szakirodalma. Megállapítható, hogy ethnográfusaink igen keveset foglalkoztak a vízen szállító kereskedelem hajóvontató munkájának tanulmányozásával.

Hogy vizsgált témánk jelentőségét aláhúzzuk, elegendő, ha a folyami közlekedés és teherszállítás hajdani méreteire utalunk. A vízi közlekedésnek még a múlt század végén, a vasúthálózat kiépülése után is hatalmas jelentősége volt gazdasági életünkben. A vasútvonalak megépítése előtt pedig a nagyobb távolságokra történő teherszállításánál a vízi közlekedésnek legalább olyan szerepe volt, mint a szárazföldi közlekedésnek. Folyómenti települések között kétségkívül a vízi útnak volt nagyobb jelentősége. Régi útleírásokból, történeti forrásokból tudjuk, hogy utaink évszázadokon keresztül milyen rossz, elhanyagolt állapotban voltak. Az Alföldet az év nagy részében mocsarak, vízállások tették járhatatlanná, ahol megoldhatatlan feladatot jelentett a tengelyen, kocsin való szállítás. Ezért a kereskedők — ha teheték —

¹ Tömörkény István: Vizenjárók és kétkézi munkások. Szeged, 1902. c. elbeszéléskötetének e témakörbe vágó elbeszélései, Tömörkény: Szegedi vizenjárók. Néprajzi Értesítő 1906. 193—202.

² Betkowski Jenő: A szolnoki hajósok, a csongrádi és Mindszenti superok mesterszavai. Magyar Nyelvőr 1952. 3, 5, Uő: Adatok a szolnoki hajósok életéből. Ethn. 1954. 1—2. Uő: Képek az egykori szolnoki fahajózás történetéből. Jászkunság 1954. 2—3. Fahajók a Tiszán. Jászkunsági Füzetek 1955. 2; Tiszai hajósélet, Damjanich János Múzeum Közleményei III—IV. Szolnok 1961.

³ Betkowski: Adatok a szolnoki hajósok életéből Ethn. 1954. 1—2.

⁴ Csermák Géza: A magyar hajózás múltjából. Bp. 1956.

⁵ Csermák Géza: A dunai hajózás történetének néprajzi kutatása. Bp. 1952. Kézirat. Szerző ugyanezen a címen előadást tartott a Magyar Néprajzi Társaság 1952. ápr. 30-i felolvasó ülésén.

⁶ Kovács Sándor: A drávai hajósok és talpasok élete. Népműk. hagyományából Bp. 1956. 59—70.

szívesebben választották a vízi utat, amely gyorsabb, olcsóbb és — némely időszak „veszedelmes” közbiztonsági viszonyait tekintve — még biztonságosabb is volt. A gabonaszállítás búzáshajókon történt, hajón szállították az egyes országrészek, vármegyék között a bort, dohányt, fát, a Tiszán és Maroson a sót. Szegedre a tiszai hajókon mészkövet, a felső—Tiszáról malomköveket hordtak. A tápéiak a Tisza menti gyékényes réteken levágot gyékényt sokszor hajón szállították haza. A vízi útnak jelentős szerepe volt az egyes folyómenti helységek közötti piacra, vásárra járásban is, ezt a forgalmat ún. *kofahajók* bonyolították le. Építkezéseknél falazó homoknak és betonba különböző finomságú folyami hordalékot használtak. Ezt hosszú évtizedeken át országszerte *homokoshajókon* szállították a kitermelési helyről az építkezéshez. A vízi fuvarozásnak ez a legutóbbi fajtája mutatkozott a legtartósabbnak, hiszen a homokszállítás ma is hajókon történik, — de már nem a régi módon.

A vízi úton járó kereskedelem méreteinek bemutatására álljon itt még egy helytörténeti vonatkozású statisztikai adat. Reizner János, Szeged történetírója följegyezi, hogy 1859-ben a szegedi hajósgazdáknak 209 hajójuk volt.⁷ Hozzátehetjük, hogy ez az adalék nem is fahajózás virágkorának csúcspontját tükrözi, hiszen már az 1840-es évek közepén megindult a Dunán és Tiszán a rendszeres gőzhajózás. Tömörkénytől tudjuk, hogy 1854-ben a szegedi hajóhidat a fel- és lemenő nagy hajók előtt 2280-szor kellett kinyitni. Szeged volt a Tisza mentén a vízi kereskedelem legnagyobb központja, de jelentős szerepet játszott még Szolnok és kisebb városokban és falukban is voltak hajótulajdonosok. A Duna mellett — mint ismeretes — Pesten kívül Győr, Komárom, Tolna, Baja, Apatin a hajózás fontosabb központjai. Ha még hozzá vesszük a Dráva, a Maros, a Kőrösök és a többi mellékfolyó helyi forgalmát, az ország fahajó állományát a múlt század közepén több ezerre becsülhetjük.

A fahajók vontatása vízfolyás ellenében emberi vagy állati erővel történt, — akár teherrel haladt a hajó, akár üresen. A nagyobb hajózási központok közelében számottevő hajóvontató réteg alakult ki. Voltak a vontatással csak időszakosan, alkalmilag foglalkozó emberek, de általában jelentősebb a vontatást rendszeresen, vállalkozás-szerűen űző fuvarosok száma. Megemlíthjük, hogy a jobbagyfelszabadítás előtt a hajóvontatás a földesúri robotszolgáltatások között is szerepelt.⁸

Mindezek, úgy hisszük, szükségessé teszik a hajóvontatás alapos és komplex vizsgálatát. Témánkra az Alföld néprajzi kutatásának feladatairól szólva Tálasi István,⁹ „A magyar népi közlekedés kutatása” c. tanulmányában pedig K. Kovács László is felhívja a figyelmet.¹⁰

Vizsgálati tárgyunk lényegét, a hajóvontatás munkáját közvetlen megfigyeléssel már nem tanulmányozhattuk, hiszen a Tiszán a lóval történő vontatás 24—25 éve megszűnt. A még élő vontatók és a velük együtt dolgozó fahajósok közlései alapján azonban talán kis hibalehetőséggel sikerült rekonstruálni magát a vontatás munkafolyamatát is.

Célunk a deszki hajóvontatók munkájának és életmódjának bemutatása. Betkowsky Jenő egyik, hivatkozott tanulmányában ismerteti a tiszai hajóvontatás különböző fajtáit, de mivel törekvése szerint elsősorban a hajózást, a hajósok tennivalóit tárgyalja, magukkal a vontatókkal kevesebbet foglalkozik és a vontatáson kívüli

⁷ Reizner János: Szeged története III. Szeged 1900. 485.

⁸ Takács Lajos: A dunai hajóvontató út Tolna megyei szakasza. Népr. Közl. 1958. 4. 359—62.

⁹ Tálasi István: Az Alföld néprajzi kutatásának kérdései és problémái. Az Aldóli Tud. Int. Évkönyve I. 1944—45. Szeged, 1946. 17.

¹⁰ K. Kovács László: A magyar népi közlekedés kutatása. Klny a Magyar Népkutatás Kézilykönyvéből Bp. 1948.

munkájuk, életmódjuk vizsgálatát nem tekinti feladatának. Mi a hajósok tevékenységével nem foglalkozunk, csak érintjük a vontatással kapcsolatos munkáikat.

Vizsgálatunk időben az 1880—90-es évektől 1940 tájáig, a hagyományos hajóvontatási módok teljes megszűnéséig terjed. Ebben az időszakban — főleg az 1910-es évektől — a vízi kereskedelmet már gőzhajóval, utóbb motorosokkal bonyolították le, de az országban néhány helyen — köztük Szeged környékén — ezek mellett a hagyományos vontatás is viszonylag sokáig fennmaradt.



1. kép. Hajóvontatók a szegedi Tiszaparton

Évszázados hagyomány, hogy a szegedi és környékbeli hajókat deszki szerbek vontatták. Az adatközlők szerint a múlt században szőregi szerbek is vontattak, de kevesebben, mint a deszkiek és kb. a századforduló óta nem úzik ezt a foglalkozást.¹¹ A több lóval, fogattal rendelkező szőregi szerbek inkább gabonafuvarozást vállaltak.

Deszk vegyeslakosságú, magyar-szerb ajkú község, Szegedtől 9 km-re, a Maros folyó mentén. A török háborúk alatt elnéptelenedett faluba 1746-ban, a Délvidék benépesítése során szerbeket telepítettek. Az 1910-es népszámlálás adatai szerint lakóinak száma 2944 fő, ebből 1360 magyar, 1526 szerb.¹²

A vontatók fölfogadása az első világháború előtti időkhöz Szegeden, a Klauzál téri, volt Európa szálló (ma DÁV központ) előtt történt. A *hajósgazdák* a szálló éttermében jöttek össze, a vontatók pedig kinn, a szálló előtt gyülekeztek. „No van fuhar, hetfűn az Anna hajót köll tehörrel Csongorádra vinni” — szölt a szállóból kilépő gazda.

Ha a hajósgazdák részéről a kereslet kicsinek mutatkozott, vontatóerőben viszont nagy volt a kínálat, akkor a gazdát többen is körülfozták. Megindult az alku. A vontatók persze minél több pénzt akartak a gazdák zsebéből kialakni, de ha sokan

¹¹ Adatközlőim voltak: Rádin Ljubó (szül. 1882), Radity Milutin (szül. 1888), Radity Tósó (szül. 1889), Novkó Szlávko (szül. 1889), Sztarcsity Mladenko (szül. 1889), Radity Milán (szül. 1898), Novkó Vince (szül. 1908) deszki hajóvontatók, Barát István (szül. 1890) szegedi hajókormányos. Szirovicza András (szül. 1880) deszki hajós, Marczika Máté (szül. Apátfalva) és Galiba János (szül. 1888. Szeged) a szegedi Folyammérnöki Hivatal volt dolgozó, Újvári József (szül. 1906. Szeged).

Ezúton köszönöm Aldobolyi Nagy Miklós és Péter László szívességét.

¹² Magyar Statisztikai Közlemények 42. 1910. népszámlálás I. Bp. 1912.

voltak és kevés fuvar akadt, akkor maguk verték le a béreket és kevesebbert is elváltak a munkát.

A gazdák számára előnyös volt a munkásfogadásnak ez a hagyományos formája, mert a kereslet-kínálat előre látott alakulása szerint megbeszélhették, mennyit fizetnek egy fuvarért. A vontatókat egy útra fogadták és nem napszámra, hanem a célig, a *tőtthelyig* való vontatásra és lovanként fizették. Ők már tudták, hogy melyik hajó hány lovas, azaz hány ló kell a vontatáshoz egész teherrel, fél teherrel, búzával, fával, stb. megrakodva vagy üresen. Voltak olyan hajósgazdák, akik a munka elvégzése után fizették ki az egész alku szerinti összeget, de általános szokás az volt, hogy a megegyezés után foglalót vagy előleget adtak, rendszeren az összeg felét. Ebből vettek a vontatók a lovaknak abrakot és hosszabb útra maguknak eleséget.

A század elejétől már gyakrabban a Tisza-parton zajlott le a vontatók fölfogadása. Tömörkény István is ilyen egyezséget örökít meg „Gugorázás” c. elbeszélésében.¹³ Stévoék, a *rácok* kora tavasszal az újszegedi Tisza-parton legeltetik sovány „macskaloivaikat”, s a partkorlátnak dőlve várják, hogy a hajósgazdák fölfogadják őket. Tél végére a szegényebb családoknál elfogyott az *élés* és bizony alig várták, hogy kitavasodjon és meginduljon a folyón a hajózás, ami kenyérkeresetüket biztosította. Sokszor gyalog mentek be a városba és a volt financia épülete előtt, (a hajóállomásnál) — a vízenjárók hagyományos gyűiekező helyén, a *koplatón* vagy *köpködőn* — érdeklődtek fuvar iránt. Tavasszal sokan a hajósgazdák lakását is fölkeresték, hogy minél előbb fuvarhoz jussanak. Áratás, cséplés és az őszi betakarítási, szántási munkák idején viszont a gazdák vagy a hajókormányos hívták a vontatókat, ha fuvarra volt szükség. A szerbek ilyenkor mezőgazdasági munkákat végeztek, ezért a gazdák általában jobban meg kellett fizetni a nyári fuvarokat.

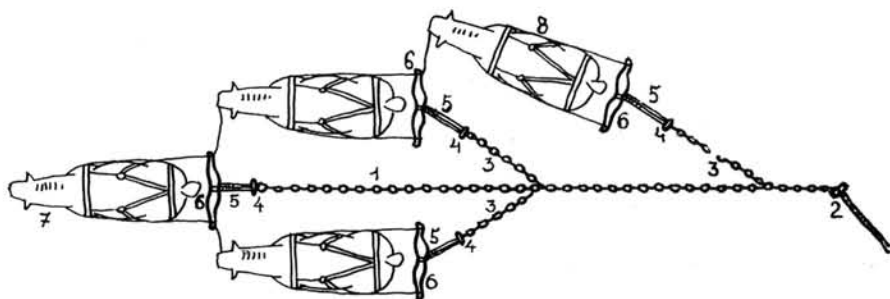
Azt a vontatót, aki a gazdákkal tárgyalt fuvarok ügyében, *kaparás*nak nevezték. A *kaparás* olyasféle bizalmi ember volt, mint a kubikusoknál a „bandagazda”. A gazdával szemben az alkuvásban társait is képviselte, ezért mindig ügyes, tapasztalt embert bíztak meg ezzel a feladattal.

A legutóbbi időkben szokás volt, hogy a hajósgazda és a vontatók szerződést kötöttek, — a vontatók úgy mondják, „kartelba fogtunk a gazdákkal.” A szerződésben megállapodtak abban, hogy a szerbek egész éven át vontatják az illető hajótulajdonos hajóit, a gazda pedig mindig az előre megbeszélte összeget fizeti a fuvarokért. Ezek a szerződések kölcsönös biztosítékot jelentettek: a gazda számára biztosították egész évben a vontatóerőt, a vontatóknak pedig a rendszeres, bár nem állandó munkát és az ingadozás nélküli keresetet. Az első szerződéseket az 1930-as évek elején kötötték. 1932-ben hatan szerződtek le Juhász János hajósgazdához, aki homokkereskedéssel foglalkozott. A szerződések a kapitalista hatás jegyei ebben a technikájában és szervezetében korábbi társadalmi formákhoz kapcsolódik munkamódban, s nem véletlen, hogy éppen a hagyományos eszközökkel végzett hajóvontatás utolsó időszakában jelentkeztek.

A gazdával kötött egyezés után a gabonáshajók idejében a *kaparás* értesítette a vontatótársait, a *cimborákat*. A nagyobb búzáshajókat még üresen is 10—14 ló húzta. Egy-egy vontatónak általában 3—4, olykor a módosabbaknak 6—8 lova volt, ezért több fuvarosnak kellett társulni a vontatáshoz. Az együtt dolgozó vontatók egymást *cimborának* nevezték. Ketten-hárman, 3—5 lóval rendszerint éveken, évtizedeken át együtt vontattak. Gyakran rokonok vagy testvérek dolgoztak együtt. Szükség esetén hívtak még 1—2 lovas vontatókat cimborának. Voltak olyanok, akik önállóan nem vállaltak vontatást, de hívásra elmentek cimborának egy-egy

¹³ Tömörkény István: Gugorázás. A Szent Mihály a jégben. Bp. 1957. 246.

útra, vagy — jó keresetet remélve — hosszabb időszakra is. A legidősebbek még emlékeznek, hogy megterhelt bögőshajókat 24—30 lóval vontattak. Tóth Ferenc szegedi hajósgazda „Kossuth” nevű bögőshajóját, amely a legnagyobb „tetejes hajó” volt az egész Tiszán, rözsével megrakva 16 lóval húzták föl Tiszaörvényre. Egy kukoricával megrakott bögőshajót Pancsováról Szolnokra 24 lóval vontattak. Ezekre az útakra 5—6 vagy még több vontató fogott össze. Később, a tetejes hajóknál rendszerint kisebb hordképességű tetejetlen homokoshajók — a szegedi hajósok nyelvén *homokos derögjék* — vontatásához kevesebb lóerő is elegendő volt.



2. kép — A vontatólovak befogása: 4 lovas *cukk*. 1. rúd vagy rúdlánc, 2. drúmó, 3. pajzer, 4. pajzerpöcök, 5. perec, 6. hámfá, 7. prednyák, 8. kurtulás.

Ezeket a Tiszán és a Maroson lévő homokkitermelő helyekre legtöbbször üresen vontatták föl. Hordképességük szerint 4, 6, 8, 10 lovas *dereglyéket* különböztettek meg, közepes vízállást számítva. A vontatólovak száma függött a Tisza vízállásától is: áradás idején, *nagy víznél* nagyobb húzóerőre volt szükség, mint alacsony vízálláskor, *kis víznél*. Ugyancsak több hajóhúzó lovat igényelt a nagyobb dereglyék teherrel való vontatása is.

A vontatók a gabonáshajókra Szegeden a két híd között *fogtak rá*. A közüti és a régi vasúti híd között, a bánáti (újszegedi) oldalon volt az ún. *dángubaplacc*: itt vesztegeltek lemacskázva a be- és kirakodásra várakozó fahajók és uszályok, és innen indultak rakodás után újabb utakra. A vontatók — a hajósok inkább *kocsisnak* nevezték őket — amint megérkeztek, szétszedték kocsijukat, aminek az alkatrészeit a hajósok a *hambárban* helyezték el. Tetejetlen hajóknál a kocsit nem kellett szétszedni, hanem a *vízhányóra* tolták be. A vízhányó a hajó közepén lévő, deszkával elrekesztett rész, ahonnan a hajófenékben összegyűlt vizet kikapolták. Ha történetesen nem volt bedeszkázva, akkor a hajó oldalaira fektetett két járódeszkára gurították be a kocsit.

Mielőtt az indulást ismertetnők, vegyük sorra a lóval történő hajóvontatás szerszámaival. A hajó vontatókötelét a *rúdra*, más néven *rúdlánra* kapcsolták rá, ami régebben kovácsok által készített erős lánc, az első világháború óta gyakrabban drótkötél volt. Hosszúsága attól függött, hány lovas volt a hajó. A rúdhoz két oldalt, egymástól kb 2 méternyi távolságra vékonyabb láncok, az ún. *pajzerok* kapcsolódtak. Mindegyik pajzer végére a fából való, újabban inkább vasból kovácsolt *pajzerpöcök* volt erősítve, amire a vontatók a hámot rácsatolták. A rúd végén nagy fapöcök, a *drúmó* volt, erre ún. *tolnai csat*-tal hurkolták rá a hajóról a partra húzó vontatókötelet. (2. kép) A rúd mindig a hajó tartozéka volt, ereszkedéskor a különböző szerszámok tárolására szolgáló *viceszentesben* tartották.

A vontatóhámot, a kocsisok és hajósok szóhasználatában egyszerűen csak *hámot* a deszki szerbek maguk készítették. Gurnnit, a könnyű istrángthoz hasonló vastagságú kötelet, *lajfántot* és varrótút használtak a készítéséhez. A *lajfánt* a kenderből összesodrott vastagabb cérna szakmai neve, ezzel varrták össze ill. erősítették meg a hám egyes részeit. A ló szűgyére széles gurnni feszült, aminek a belső felét rendszerint kipárnázták, hogy a bőrét ne dörzsölje fel. A hám végén lévő istrángot ráhurkolták a hámfára, amit bognár készített, de sok vontató maga is kifaragott. A hámfa közepére volt erősítve az ún. *perec*, 55—60 cm hosszú kötélgúzs, aminek a másik végét a *pajzerpöcök*re vagy *kukára* kapcsolták. (2. kép) Fialat kocsisok a hám készítését és javítását (pl. elszakadt kötél összedolgozását) az idősebbektől hamar megtanulták.

A deszki vontatóknak ez a kenderhámja igen célszerű szerszám volt, egyik nagy előnye, hogy könnyebb volt, mint az általánosan elterjedt, szíjgyártók készítette lószerszám. Ha valami baj adódott, — pl. a hajó a lovakat a víz felé húzta — a kocsisok a peracet gyorsan lekapcsolhatták a pajzerokról vagy az istrángokat kibújatták a hámfából és így idejében megmenthették a lovakat vízbefúlástól. Így is előfordultak balesetek, amikről majd később szólunk.

Miután a hajósok ladikon kivitték a partra a vontatókötelet és a rudat, a kocsisok a következőképpen „fogtak rá a hajóra.” A rúd elülső végére egy lovat fogtak, ez volt a *prednyák* vagy *vezérlő*. Utána minden pajzerra egy lovat fogtak, így a lovak párosával egymás mellett húztak, csak a rúdlánc ellenkező oldalán. Legvégül megint egy ló, a *kurtulás* haladt, de ez mindig a part felőli oldalon húzott. *Prednyáknak* betanított, ügyes lovat fogtak be, amelyik gyakorlott volt a vontatásban és ostor nélkül, csak irányító szavakra is elvezette a *cukkot* a vontatóúton. *Cukknak* nevezték 1. a hajóvontató lovakat, 2. a kocsisokat és a vontatólovakat együtt, de használták ezt a kifejezést 3. az egész szállítmány, tehát a hajó, hajósok és vontatók együttes jelölésére is.

A vontatólovak befogásának ez a módja magyarázza, hogy általában páros számú lóval vontattak. Ha páratlan számú ló húzott, akkor kettőt fogtak *kurtulásnak*. 14 lovon felüli cukkban különben is 2 vagy 3 kurtulás ló volt, hogy a hajó víz felé húzó erejét kiegyenlítsék. Kisebb, kb. 2 vagonos homokoshajót üresen 3 vontatóló is elhúzott, ezeket úgy fogták be, hogy kettő volt elöl és a kurtulás hátul.

A vontatókötél hajóra erősítését nem részletezzük, hiszen az a hajósok kötelessége volt. Csak annyit jegyzünk meg, hogy a kötelet az őrfa csigaházából lecsüngő *paránkás köté*l tartotta és vége *koporsótetejű* hajókon, a *kukajáró* végén lévő lovasbakhoz, tetejetlen hajókon a hátsó *bas* egyik bakjához volt erősítve.

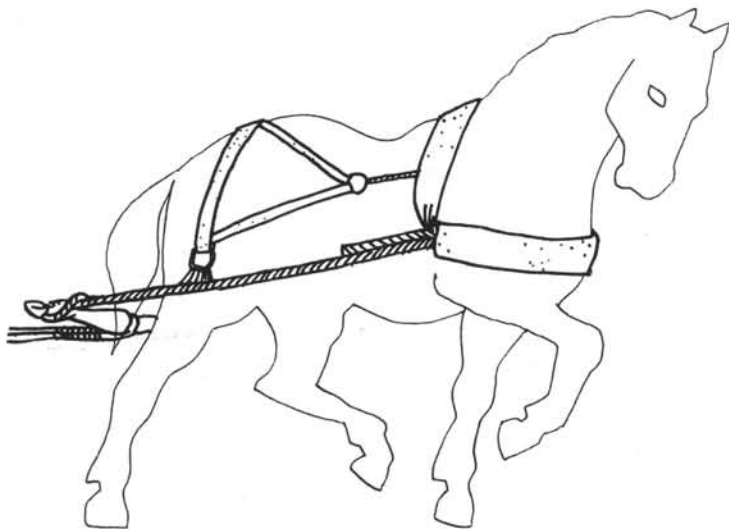
Miután a lovakat befogták, egy kocsis bekiáltott a hajóra: „Kész a ló!” A hajósok elcsapták a tartó köteleket, felhúzták az *anyamacskát* és megkezdődött a vontatás.

Az indulásnak megvolt a maga jól bevált fogása. A lovakat nem indíthatták mindjárt előre, mert ha hirtelen nekirugaszkodnak, elszakad minden. Hanem a *prednyákot* először jobbra-balra vezetgették, vele együtt mozgott az egész cukk és közben lassan mozgásba jött a hajó is.

A cukk a *ficsórjárásnak*, *cukkjárásnak* vagy *lójárásnak* nevezett hajóvontató úton haladt. Erre a célra a folyó vontatásra alkalmas partján 10—12 m széles sávot letaroltak, kivágták a fákat, bokrokat és megtiltották, hogy az utat beültessék vagy bevessék valamivel. Amennyiben a *ficsórjárást* a partmenti parasztok mezőgazdasági célra mégis igénybe vették, a vontatóknak joguk volt a veteményen keresztül haladni és emiatt nem eshetett bántódásuk. A századfordulón a Folyammér-

női Hivatal meghatározott szakaszonként *víz mestört* bízott meg a vontatóút karbantartásával.

Az 1900-as évek elején a Maros mentén 6 m széles vontatóutat kellett biztosítani. Ennyi volt a *ficsórjárás* legkisebb megkövetelt szélessége. A Tiszán, ahol a múlt században sok nagyobb méretű gabonahajó közlekedett, több helyütt 12 m széles vízparti sávot is letaroltak.



3. kép — Vontatóló felszerszámozva.

Az aradi Folyammérnöki Hivatal fenti időben, minden év kora tavaszán, rendbehozatta a *ficsórjárás*t. A Maros-toroktól indulva 6–8 ember végigjárta a vontatásra használt folyópartot és kivágta az útba eső fákat, bokrokat, szőlőt stb. Munkájukhoz tartozott a folyómeder átvizsgálása is. Ez úgy történt, hogy két ladikon „víz alá” eveztek. A ladikok között kötelet húztak, amely beleakadt a vízi-útra sodródott fatuskókba, rönkökbe. Ezeknek az eltávolítása azért volt fontos, mert ha a fahajó ráfutott a víz alatt kiálló fatöncökre, fenéke hamar kilyukadt és elsüllyedt. Ez a veszély főleg alacsony vízállásnál fenyegette a hajókat. Az első világháború után csak pár évig gondozták rendszeresen a Maros-menti *ficsórút*at. Ezért az 1920–30-as években az elhanyagolt, növényzettel benőtt vontatóút nagyon megnehezítette a hajóvontatást.^{13a}

Vontatás közben a *kocsisok* rendszerint a lovak mellett gyalogoltak és hosszú *kendőrustorral* serkentették a cukkot gyorsabb haladásra. Ha két kocsis volt, egyik a prednyák mellett haladt, másik a cukk végén. A prednyák melletti kocsist *rajdernak* nevezték. Ha ügyes volt a prednyák, ide fiatal gyerek is megfelelt. Csak akkor ültek lóra, ha *ficsórjárás*t elöntötte a víz vagy bokros, vesszős területen mentek át, ahol nehéz vagy lehetetlen volt gyalogolni. Kisebb, 4–6–8 lovas cukknál a kocsis vagy a prednyákra ült, vagy ha az ügyes, jól betanított ló volt, többnyire inkább az utolsó víz felőli lóra. Ezt *nyergesnek* nevezték. Innen jobban tudta nógatni a cukkot és hosszú ostora mindegyik lóhoz elért. Nagyobb, pl. 14 lovas cukk ese-

^{13a} Adatközlők: Marczika Máté (szül. 1883. Apátfalva) és Galiba János (szül. 1888. Szeged)

tében a prednyák, a víz felőli harmadik és utolsó ló volt a nyerges. Az utóbbi évtizedekben már nem használtak nyeret, hanem szőrén ülték meg a lovat.

A vontatólovak irányítására a deszki szerbeknek hagyományos irányító szavaik voltak. Ha víz felé akarták terelni a lovakat, azt kiáltották: „Dunára te!” — ha pedig távolodniuk kellett a folyótól a part felé, akkor „Kíjebb!” volt a hajtószó. Gyakorlott vontatólovaknak elég volt csak a terelő szavakat kiáltani, különösen, ha a prednyák ügyes, betanított jószág volt. A cukk ugyanis mindig az első lovat követte. A „Dunára” terelőszó bármely folyón a víz felé hajtást jelentette. A kifejezést használták máskor is: pl. ha a kocsis lóra ült, azt mondta: „A dunáru lovon ütem...” (a víz felőli lovon).

A cukk végén haladó ló, a *kurtulás* nem előre, hanem oldalirányban, a part felé húzott, hogy a vontatókötelet kifeszítse és a cukk egyenesen húzhasson. Ide erős ló kellett, hogy húzásával ellensúlyozza a hajó víz sodrás okozta rántását. Ez a magyarázata annak, hogy 20 lovas gabonáshajónál a cukkban már 3 kurtulás ló volt.

Ugyancsak *kurtulás*nak nevezték azt az embert, aki a cukk mögött haladva a partmenti fákból, a bokrokban — úgy mondják, *suhában* — elakadt vontatókötelet szabaddá tette. A kurtulás a parton ment és *csáklyával* vagy más villás végű eszközzel emelte át a kötelet az akadályokon. Csermák a dunai hajózásról szólva említi a vízi kurtulást, aki a vizen, dereglyében kísérte a hajót.¹⁴ Adatközlőink ilyen kurtulázó dereglye használatáról nem tudnak. Valószínű, hogy a kurtulásnak ez a módja a magyarországi Dunán az ausztriai Dunáról terjedt el, ahol egy hajó mellett 2—3 kurtulázó dereglyét is alkalmaztak.

A kurtulás mindig a hajósok közül került ki és rendszerint a legfiatalabb hajóst jelölték ki erre a munkára. Bozótos partszakaszon sok munkája volt, ilyen helyen nagyobb hajóknál két ember is *kurtulázta* a kötelet.

A vontatást nemcsak a magasra nőtt, sűrű parti növényzet akadályozhatta, hanem gátolták a parthoz kikötött hajómalmok is. A vízimalmokat ugyanis évszázadokkal ezelőtt nem vasmacskával horgonyozták le, hanem egyes helyeken vastag, erős kötelekkel kötötték ki partmenti fákhöz vagy földbe vert karókhöz. Az így kikötött malmokat *gugorás malom*nak nevezték.¹⁵ A hajómalmok kötélen való tartását már a XIX. század elején tilalmazták, de kevés eredménnyel. Erről tanúskodik a Helytartó Tanácsnak 1845-ben Szeged város tanácsához intézett leírata:

„A Tiszának Vásárhelyi Pál hajózási felügyelő által múlt évben véghezvitt beutazása felől tett hivatalos jelentésből kitetszvé: hogy az e folyón való hajózás főképp a vízimalmok által, melyek vagy kötéllel a parthoz kapcsolják, vagy a hajóutat elakasztják, vagy a kiszáritás és halászás végett ásott, s a Tiszába vezető csatornák által, akadályoztatik, ennél fogva e Városi Tanács ezennel arra szólatik fel, miszerint a tiszai malmoknak határozott alkalmas helyeken horgonyokra való köttetésére és a vontató utat elakasztó érintett csatornák hidakkali ellátására nézve a szükséges intézkedéseket tegye meg.”¹⁶

Egyébként ha a vontatókötél a malmokban elakadt, a vízimolnárok segítettek a kurtulásnak szabaddá tenni a kötelet.

Előfordult az is, hogy a Tisza-parton folyó hajóépítés eltorlaszolta a ficsórjárást. Ez történt Szegeden az 1850—es évek elején, amikor az alsóvárosi superplaccokat a vasúti híd építése miatt áthelyezték az újszegedi partra, ahol a vontató-

¹⁴ Csermák: A dunai hajózás történetének néprajzi kutatása. Bp. 1952. Kézirat.

¹⁵ Vö. Bálint Sándor: Szegedi szótár. Bp. 1957. I. 518.

¹⁶ Szegedi Áll. Levéltár, Tanácsi iratok 1845/2226.

út volt. Nováky György mérnök 1853-ban a következőket jelenti: „...az ún. Superplatzon az ottani hajóépítkezések a vontatási helyet annyira megszüktették, hogy ott nem tsak a lóvali vontatás, de a gyalog ember átjárása is némileg akadályozva van.” Javasolja, hogy „az illető hajóépítők a hajó vontatási helynek kiszorítására köteleztessenek.”¹⁷

Tiszai átkelőhelyeknél úgy jutottak át, hogy a révész leengedte a kompkötelet, ami súlyánál fogva a vízbe merült és a hajó átúszott fölötte.

Ha a kocsisok az útjukba eső akadályok vagy a folyó erős sodrása miatt nem folytathatták a vontatást, akkor át kellett váltani a másik partra. A vontatók és a hajósok ezt az átváltást *szaldomnak* nevezték. Ha a hajó Szegedről indult és a Tiszára mentek, már a Maros-toroknál *szaldomozni* kellett. Szaldom előtt a hajókormányos hangos kiáltással jelezte a kocsisoknak, hogy hajtsák meg a lovakat, „Hé, szőlidd meg a lovakat!” vagy „Hajtsd meg szaldomra!” A kocsisok „Hajló, hajló!” kiáltással és ostorcsapásokkal nógatták a cukkot gyorsabb haladásra. Amikor a hajó futása jól felgyorsult és „a vontatókötél megfeszült, mint a citorahúr”, a kormányos kiadta a jelt a megállásra: huja. A jelre a cukk lelassított, megállt, a vontatók a kötelet lekapcsolták a rúdról és a kormányos a hajó haladását a *ti-monnyal* (kormánydeszka) a túlsó part felé irányította. Amikor a hajó meglassult, *lemacskáztak*, azaz leengedték az *anyamacskát*. Régebben szokás volt, hogy mikor a kocsisok a cukkot jól *meghajlították*, a huja jelre a kurtulás karddal elvágta a drumó mögött a megfeszült vontatókötelet. Ilyenkor a hajósok ladikon a kötél alá eveztek és azt beszédtek a ladikba.

Gabonáshajók mellett a víz felőli oldalon *lovasdereglye* úszott. Szaldomozásnál ezen szállították át a lovakat az ellenkező partra. A lovasdereglye mérete mindig a hajó nagyságától függött, annyi ló fért el benne, amennyi a hajó vontatásához magas vízállás idején szükséges volt. A lovakat *csatlópálcával* összefogott *pallódeszkák*on vezették be a lovasdereglyébe, amelyben az egyiket fejfelé, a másikat farral, majd a következőt ismét fejfelé egy irányba állították. A dereglyében hajósok eveztek. A másik parthoz érve, a lovakat szárazra vezették a *pallón*, s miután a hajósok ladikon kivitték a vontatókötelet, a kocsisok újból ráfogtak, fölszedték a macskát és folytatódtak a vontatás. Szaldom után vigyázni kellett a lovak befogására, mert a „dunárú lovak” mindig a víz felőli oldalon húztak, így tehát a lovak a rúd ellenkező felére kerültek, mint a másik parton. A kurtulás ló istrángján hámtáska volt, hogy a ló oldalát ne dörzsölje fel a szerszám. Ha egy hámtáskája volt, szaldom után ezt is megcsérélték.

Persze a szaldom nem ment olyan gyorsan és simán, ahogyan e rövidre fogott leírás alapján tűnik. Nagyobb esőzés, de különösen a folyó apadása után a partot mély sár borította, amelyben a lovak térdig, olykor hasig elmerültek. Sokszor kötéllal kellett a lovakat a sárból kihúzni, hogy tovább haladhassanak.

Az 1900—as évektől, a tiszai gabonáshajózás alkonyán a bőgőshajók már nem vittek magukkal lovasdereglyét, a homokoshajóknak pedig egyáltalán nem volt dereglyéjük. A cukk úgy kelt át a folyó másik partjára, hogy a lovakat „beszódték a hajóra, az első *basra*.” A hajósok a vontatókötelet ladikon átvitték a másik partra és ha lassú volt a víz, kézzel, egyébként más módon a hajót áthúzták addig, ahonnan már a lovakat *járódeszkák*on ki tudták vezetni a partra.

Gyakran előfordult az is, hogy a lovakat átúszatták a Tiszán. A vontatók ladikban eveztek át, egyikük fogta a prednyák kötőfékjét és a többi ló úszott utá-

¹⁷ Szegedi Áll. Levéltár, Községválasztmányi iratok 1853/23, Vö: Juhász Antal: A tiszai tutajozás és a szegedi super mesterség. MFMÉ 1960—1962. 136.

nuk. A deszki szerbeknek ezt a szaldomozását szolnoki adatközlői alapján Betkowski is kiemeli.¹⁸ Jól betanított vontatólovakkal nem is volt ez olyan nagy virtus, hiszen a lovak tudtak úszni és a vízben is mindig a prednyákot követték. Arra is van példa, hogy kompon szaldomoztak. Egy ilyen esetben a komp majdnem a Tiszába fordult, mert a vontatólovak mind az egyik oldalába tömörültek. Akárhogyan is jutottak át a másik partra, — ahol a ficsórjárás folytatódott — mire *átszaldomoztak*, mindenképpen eltelt egy-két óra.

A vontatást nehezítették a Tiszába torkolló kisebb árkok, csatornák, amelyek a vadvizeket a folyóba vezették. Ezeket a hajósok és a vontatók *fok*-nak nevezték. Amikor ilyen árkokhoz közeledtek, *meghajlították* a lovakat, ezáltal a hajó lendületbe jött, ekkor a lovakat lekapcsolták a rúdról, átúszttatták az árkon és utána ismét ráfogták a vontatókötélre.

Kemény próbára tették a vontatókat és hajósokat egyaránt a Tisza merész kanyarulatai, ahol nagy a folyó sodrása és *limányok* képződnek. Ilyenkor sok múlt a kormányoson, aki ha ügyesen kormányzott a timonnyal, akkor a víz sodra nem tolta a hajót a kanyar külső hajlata felé, hanem az a sodrást kihasználva úszott fölfelé a folyón. *Nagy víznél* azért a kormányos sokszor kiküldött a hajóról egy-két embert a partra, akik a *büszkével*,¹⁹ kötélén tartották a hajót, hogy az ár el ne vigye és a vontatólovakat vízbe ne rántsa.

A hajót nem mindig egyforma hosszú kötélén vontatták. Volt, hogy csak 80—100 m, máskor 200—250 m hosszú *lovaskötél* húzódott a cukktól a hajóig. Különösen akkor kellett hosszúra ereszteni a kötelet, ha a folyó áradni kezdett és a cukk kijebb, a védőtöltés felé kényszerült vontatni, a hajó pedig a mély vízben, lényegében a nyári meder helyén haladt. Olykor hosszúra eresztették a kötelet akkor is, amikor a hajónak a folyóban képződött porondot, zátonyt kellett kerülnie. Utána ismét rövidebbre fogták a vontatókötelet, a hajósok úgy mondták: „...beszötték a kötelet a hajóra.” Ez úgy történt, hogy valamelyik hajós vagy a kurtulás odaszólt a kocsisoknak: „Szólidd mög a lovakat!” A kocsisok a lovak közé csaptak, mire a hajó meggyorsult. Jó meghajlítás után a cukk lelassított és akkor a hajósok a meglazult kötél hosszából 10—15 m-t „fölszödték a bakra.” Egyébként könnyebb volt a hajót rövid kötéllal húzni, mert abban az esetben kevésbé akadt el a kötél a parti bokrokban.

Amikor a vontatóút felőli oldalon akarták kerülni a zátonyt, azt kiáltották a kocsisoknak: „Hahó, nyúccsad a kötelet!” Olyankor nemcsak a kurtulás ló, hanem az egész cukk kifelé, a part felé húzott.

Ha a ficsórjárást helyenként kissé előntötte a víz, de a lovak még bírtak húzóerőt kifejteni, a szerb kocsisok folytatták a vontatást. Ilyenkor persze lóra ültek. Tavaszí áradáskor azonban előfordult, hogy a Tisza és mellékfolyók teljesen elárasztották az árteret és lehetetlen volt lóval vontatni. Ilyen esetben előnyösebb volt, ha a hajó az ártéren haladt, mert ott kisebb szokott lenni a víz sodrása. Az ártéren csákyákkal igyekeztek előre nyomni a hajót. A *csáky* 4—6 m hosszú, egyik végén megvasalt, másik végén támasztóval ellátott rúd. Úgy használták, hogy a hajó elejéről indulva, a haladás irányának háttal a csákyát a fenéknek támasztották és szinte kinyomták maguk alól a hajót. Két-két hajós a fahajó két oldalán csákyázott, a kormányos pedig irányította a munkát. Amikor az ártéren magasra emelkedett a víz, volt úgy, hogy egészen a töltés oldalában csákyáztak. Ha csákyával

¹⁸ Betkowski: Adatok a szolnoki hajósok életéből, Ethn. 1954. 105.

¹⁹ A *büszke* erős, megvasalt végű karó, amelynek kampós részére hurkolták a hajókötelet. A büszkét ferdén a földbe szúrták, ránehezdedtek és így visszatartották a hajó futását. Főleg tutajeresztők használták.

nem érhatték el a folyó fenekét, akkor *kukáztak* vagy *járgánnyal* haladtak előre. A kukázás a hajóvontatás emberi erővel végzett fajtája, munkamenetét ezúttal nem ismertetjük, mert egyrésztől a lóvontatással foglalkozó szerbek nem vettek részt benne, másrészt kitűnő, részletes és úgy látszik, az egész Tisza mentére érvényes leírását adja Betkowski egyik tanulmányában.²⁰ A fahajók 4—5 főnyi személyzete kevés lett volna a kukázás végzésére, ezért a kormányos mindig fogadott fel embereket kukázni. A folyómenti falukban rendszeren akadt elég munkanélküli napszámos, aki vállalta ezt a nehéz, fáradtságos, eléggé meg nem fizethető munkát. A kukázást végzők csak addig tartottak a hajóval, amíg munkájukra szükség volt.

Ahol olyan nagy volt a megáradt folyó sodrása, hogy már nem bírtak kukázni, ott *járgányozás*ra tértek át. A *járgány* vastag faoszlop az első és hátsó *bas* közepén, a két bak között. Hogy szilárdan álljon, a *járgányfészökb*e van elhelyezve. Kiszélesedő fején két lyuk van, ezekbe dugják a *járgányhajtó durongokat*. Járgányozás előtt a hajó természetesen lemacskázott. A hajósok — éppúgy, mint a kukázásnál — ladikba ültek és a kötelet, meg a *kukásmacskát* föl vitték a folyón olyan távolságra, ameddig a kötél hossza elérhetett. Megfelelő helyen a kukásmacskát — amire rá volt erősítve a kötél vége — kivették és visszaveztek a hajóra. Gyakran a hajó parthoz közel macskázott le, ilyenkor a kukásmacskát inkább a parton erősítették meg. A vasmacska *kapájit* (ágait) erősen *beleviszkolták* a földbe, azaz ágait ide-oda mozgatva mélyen a földbe nyomták.²¹ „Ha olyan kemény, fagyos volt a föld, hogy a macska nem bírt szántani, akkor kimászott a földből” — mondják a hajósok. Ilyenkor újból meg kellett erősíteni.

A vasmacskára hurkolt kötelet tehát visszavitték a hajóra, ott 3—4-szer körütekerték a járgányon, egy ember fogta a végét, a többi pedig nekifogott a járgányfejbe dugott két dorongot hajtani körbe-körbe. A járgány forgott a fészekben, így fölcsavarták rá a kivetett vasmacskán megerősített 150—200 m, olykor még annál is hosszabb kötelet, ami által a hajó ugyanilyen távolságra jutott előre a folyón. A kötél másik végét állandóan fogta egy hajóslegény és ha messzebbre kellett előrejutni, akkor a járgányról letekeredő kötelet mindjárt ladikba szedték, hogy a munka végeztével rögtön evezhessenek vele újból előre. Így folyamatosan megállás nélkül haladt a vontatás.

A járgányhajtó dorongokat egyszerre legalább 4 ember forgatta. A járgánnyal — a kukázásnál kisebb emberi erőfeszítéssel — nagyobb erőt lehetett kifejteni. Előfordult, hogy a macska a parton *elszántott*, azaz a nagy húzás miatt elcsúszott, mert kapái nem tudtak megkapaszkodni a földben. Ilyenkor úgy *viszkolták* újból a földbe, hogy kapái elé vasaskarót vertek.

Járgánnyal — mint említettük — ott haladtak, ahol olyan nagy volt a víz *sebje*, hogy már kukázni sem bírtak. Ilyen folyószakaszok voltak pl. az *ásások*. *Ásás*nak nevezték a Tisza átmetszését, a folyószabályozáskor a kanyarok átvágása végett ásott új medret. Ez a mesterséges meder rendszerint keskenyebb, szűkebb, mint a természetes folyómeder, ezért itt a víz megtorlódik és gyorsabban folyik. Ezért kellett az ásásokban gyakran járgányozni. Előfordult az is, — pl. a nagylaki ásásban — hogy a lovak is húzták a hajót, meg járgányoztak is egyszerre.

A járgányhajtásban a deszki vontatók nem működtek közre, ez kizárólag a hajósok feladata volt. Azért ismertettük mégis részletesebben a munkamenetét, mert erre vonatkozólag az eddigi szakirodalom nem egybehangzó ismereteket nyújt. Betkowski Jenő a hajóvontatás különböző módjainak tárgyalásánál nem is

²⁰ Betkowski: Adatok a szolnoki hajósok életéből. Ethn. 1954. 111—116.

²¹ Vö. Betkowski ím. 112. p. ugyanezt a munkát *izgelés*nek nevezi.

emliti a járgánnyal haladást, Tömörkény pedig ugyan ír róla, de *gugorázásnak* nevezi.²² Ugyancsak a gugorázás egyik fajtájának veszi a járgányozást Csermák Géza is.²³ Adatközlőink viszont határozottan megkülönböztetik a két munkamódot: a járgány használatát nem nevezik gugorázásnak, a gugorázás — a szegedi fahajósok szerint — annak a munkának a szakmai neve, amikor a parton leásott fenyőtörzsre, az ún. *gugorára* tekerik föl a vontatókötelet. Ez a munka abban is különbözik a járgányozástól, hogy víznek haladva — tehát vontatás közben — nem alkalmazták, hanem csak akkor, amikor teherrel lefelé úszva zátonyra futott, hajósnyelven *fölfenekelt* a hajó.

Az emberi erővel végzett hajóvontatási módok legnehezebbike a gyalogos vontatás volt, amikor az elindulástól a célig folyamatosan emberek húzták a hajót. A gyalogos vontatás a lóvontatással párhuzamosan századunkban is fennmaradt. Munkájáról egy 1780-as évekből származó leírás megrázó képet fest.²⁴ Ismeretes, hogy II. József 1783-ban elrendelte a halálra ítélt rabok hajóvontatásra alkalmazását. A korabeli forrás ilyen hajóvontató rabokról szól, akik a túlfeszített munka mellett megfelelő ételmezésben sem részesültek és tömegével hullottak el vontatás közben. Ennek és hasonló korabeli leírásoknak alapján nem valószínű, hanem túl sötét képet kapunk a gyalogos vontatásról, hiszen az elítélt rabokat a nehéz munkán kívül az éheztetés, sanyargatás is gyengítette. Persze tény, hogy az emberi erővel történő hajóvontatás valóban a legnehezebb munkák közé tartozott, éppen ezért tárgyalt korszakunkban többnyire akkor folyomadtak hozzá, ha más módon nem tudtak vontatni. Kivételt képeznek a kisebb dereglyék közé számító *kofahajók*, amelyeket gyakrabban emberek húztak. Gyalogos vontatásnál 2—3 ember felelt meg 1 vontatóló húzóerejének.

A deszki szerbek gyalog sosem vontattak. Ahol lóval nem tudtak továbbhaladni és szaldom után sem találtak alkalmas helyet, ott kifogták a lovakat és inkább visszafordultak, de nem fogták be magukat a hámba. A hajót ilyenkor a hajósok és a fogadott napszámosok húzták el a kijelölt helyig. Felszerelésük és munkamódjuk ismertetése e helyen nem feladatunk.

A lovas vontatók munkája nehézségekben mindjárt a gyalogos vontatóké után következett. Láttuk, hogy az utat legtöbbször ők is gyalog tették meg a lovak mellett. Ez — napi átlagban 12—14 órás vontatást számítva — nem kis teljesítmény. Viszonylag könnyebb volt a munkájuk jó időben, de amikor beállt az esős őszi időszak és áradt a folyó, a sáros, csatakos parton, az árral szemben az állatnak és embernek egyaránt nehezebb volt az előrehaladás. Olyankor sűrűbben kellett szaldomozni is, hogy vontatásra alkalmas parti sávot találjanak. Nem véletlenül született a nyomorúságos sors jelölésére az a szegedi közmondás: „Rosszabb az élete, mint a hajóhúzó lóé.” A kocsisok nem kímélték lovaikat, a vállalt fuvart teljesíteni kellett, mert szükség volt a pénzre, sőt az utóbbi időben írásos szerződés is kötelezte őket a munka elvégzésére. Különösen a Maros tette próbára a vontatókat. Áradáskor a Maros rendkívül gyors folyású és ha más időpontban árad, mint a Tisza, akkor a torkolatnál igen sebesen ömlik az alacsonyabb Tiszába. Olyankor a 6 lovas hajó vontatásához legalább 8 ló kellett. Ha az árral út közben találkoztak, hazaüzentek, hogy valamelyik *cimbora* vigyen segítséget. Az 1920—30-as években ilyen esetben sokszor a gőzös vette át a fahajók vontatását.

²² Tömörkény: Gugorázás ih. és Uő: Szegedi vízenjárók Népr. Ért. 1906. 197.

²³ Csermák: A dunai hajózás történetének néprajzi kutatása. Bp. 1952. Kézirat.

²⁴ Vajna Károly: Hazai régi büntetések. Bp. 1906. I. 532.

Előfordult, hogy a megáradt Maros sodrása — ha a kocsisok nem voltak eléggé elővigyázatosak — vízbe rántotta a lovakat. Egy alkalommal a hét lovas cukkból csak egy ló maradt meg, a többi egy szirtról a folyóba zuhant és belefulladt.

A Maroson alacsony vízállás idején is nehéz volt a vontatás, akkor ugyanis nagyon *porondos*, zátonyos a folyó. Olyankor be kellett menni a cukknak a folyóba is, hogy elkerülhessék a zátonyokat.

A vontatásra a szerbek aránylag kis termetű, ún. középlovakat vettek és neveltek. Tömörkény ezeket vékony „macskalovak”-nak nevezi. Hároméves lovat már befogtak és addig hajtották, ameddig bírta, Azt mondják, dolgoztak 25—30 éves vontatólovakkal is.

A vontatók fiúgyermeküket 12—13 éves korában már elvitték magukkal, hogy szokják és tanulják a munkát. A gyerek apjával hajtotta a lovakat, majd azt a feladatot kapta, hogy a prednyákok vezesse, mint *rajder*. Így a fiúk legénykorukra már elsajátították a vontatás minden fortélyát.

Deszken a század elején kb. 40—50 főre tehető a hajóvontatást végző fuvarosok száma. Ebbe beleszámítanak a munkát vállaló kocsisok rendszeresen vontatást űző családtagjai — pl. fiai — is. Ezen felül még számításba kell vennünk azokat, akik önállóan nem vállaltak vontatást, de hívásra — 1—2 lóval — *cimboráknak* elmentek.

A deszki szerbeken kívül néhány újszegedi magyar fuvaros foglalkozott még rendszeresen hajóvontatással. Konkurrenciát nem jelentettek a deszkiek számára, mert akkor vontattak, amikor úgylis volt bőven fuvar.

*

A deszki hajóvontatók bandáiban a munkamegosztás egy figyelemreméltó formájával találkozunk. Amikor egy gabonáhajó vontatására 14 lóval 5 kocsis társult, csak hárman vontattak, a másik kettő *abrakos* volt. Az *abrakos*nak nappal a főzés és a lovak etetése-itatása volt a feladata, éjjel pedig a lovakra vigyázott. Az éjszakai őrökösért cserében nap közben a hajón pihenhetett. Abrakosnak általában idősebb vontatókat osztottak be, hiszen munkájuk könnyebb volt, mint azoké a kocsisoké, akik egész nap a vontatóutat rótták és bajlódtak a lovakkal, meg sokszor a bokros, bozótos terep akadályaival. Egy ízben, amikor 20 lovas gabonáhajót vontattak föl a Tiszán Títelről, a vontatók így oszlottak meg: 6 kocsis és 3 *abrakos*.

A kocsisok száma nem mindig ilyen arányban volt a lovak számával. Adatközlőink egybehangzó tanúsága szerint 6 lovat egy kocsis el tudott hajtani, különösen az utóbbi évtizedekben, amikor csak homokosdereglyéket fuvaroztak. Ez nem volt könnyű feladat, de a gyakorlott deszki vontatók megbirkóztak vele, 6 lovas dereglye vontatását tehát ketten „fogták föl”: egyikük volt a kocsis, másik az *abrakos*. 8 lóhoz viszont már két kocsisra volt szükség.

Az ismertetett munkamegosztás igen hasznos volt egyrészt az időmegtakarítás, másrészt a munkaerő kímélése szempontjából. 1. Időmegtakarítást jelentett, mert mire elérkezett az étkezés ideje, az *abrakos* már megfőzte az ebédet vagy vacsorát és a kocsisnak nem kellett a főzéssel külön időt tölteni. 2. Kímélte az idősebbek munkaerejét és legalább a néhány éjszakai órára biztosította a napi munkában elfáradt, törődött vontatók pihenését.

A lovas vontatók napi munkabeosztása és étkezése a következő volt. Még alig világosodott, hajnalban, 3—4 óra tájban keltek. Az *abrakos* megabrakolta a lovakat és mihelyst megvirradt, indultak. 7—8 óra tájban megálltak *frustokolni*, de sokszor előfordult, — különösen ha sietni kellett — hogy vontatás közben, a ló mellett ettek. A *frustok* rendszerint szalonna és kenyér volt. Délre hajókon a *csárdában*,

tetejetlen hajókon a *gulibában* főztek a hajósokkal együtt, de külön kosztos voltak.²⁵

Étkezésük eléggé egyhangú volt. Hazulról vittek magukkal krumplit, tarhonyát, zsírt, szalonnát, lisztet, hagymát, sót, paprikát. Kenyeret alkalmanként folyómenti falukban vettek. Leggyakoribb eledelük a krumplipaprikás, tarhonyáskrumpli. Míg a kocsisok ettek és ebéd után pihentek egy kicsit, az abrakos megetette-itatta a lovakat.

A vontatólovakat az első világháború előtt ún. *zablóból* etették. A zabló tulajdonképpen négy vaskaróra, az ún. *zablókarókra* négy sarkánál fogva kifeszített kendervászon, amibe a lovaknak szánt abrakot, takarmányt tették. A zablót a kocsisok vitték magukkal, de a zablókarókat a hajósok adták ki a hajóról, a *riceszentésből*. A karókat a *pörőnek* (pöröly) nevezett nagy vaskalapáccsal verték le, ami szintén a fahajó felszereléséhez tartozott. Egy zablóból általában 8 ló evett: 3—3 a hosszabbik oldalán, 1—1 a két végén. Ha több lóval vontattak, a zablókat egymás mellé helyezték el. A múlt századi deszki vontatók még zabbal abrakolták a lovakat. A fahajóknak volt egy *zabhambár* nevű részük (a vízhányónál), ahol a vontatólovak eleségét tartották. A ma élő vontatók már inkább kukoricával abrakoltak, azt tartják, a kukorica adta az erőt a lovaknak. Egy lóra egyszerre 5 öszszemrok kukoricát számoltak. Az a vélemény, hogy a zab nem árthatott meg a lovaknak, míg a kukoricából, ha sokat esznek, bezabálnak és csömört kapnak. A bezabált lovakat a deszkiek úgy gyógyították meg, hogy vízbe vezették, mert tapasztalatuk szerint „a hideg víz kiszívja a csömört.” Persze szénát is vittek magukkal a kocsiukon, de mindig olyan parti helyen álltak meg, ahol volt *mező*, azaz a lovak legelhettek.

Az első világháború óta zabló helyett abrakos tarisznnyából etettek. Ezért a fiatalabb kocsisok a zablót már csak hírből ismerik.

Delelő után a kocsisok ismét „ráfogtak a kötélre,” a hajósok földszedték a macskát és folytatódott a vontatás pihenő nélkül esti besötétedésig. Estére az abrakos meleg ételt főzött a kocsisoknak. A vontatók naponta háromszor ettek és rendszeresen vacsorára volt meleg ételük, mert a déli főzés olykor elmaradt. Rendszerint krumplis ételt vacsoráztak, de szerették a halat is, amihez könnyen hozzá tudtak jutni a halászoktól. Ott éjszakáztak, ahol rájuk esteledett, de ha tehették, úgy osztották be az időt, hogy valamelyik tiszai csárda közelében érje őket az est. Ismert, hogy a vontatók és vízenjárók általában nem vetették meg az italt. A gyakori alkoholfogyasztást a nagy erőkifejtéssel és kifáradással járó nehéz testi munka végzése magyarázza. Hideg őszi és téli hajnalokon a pálinka vagy borivást természetes szükségletnek kell tartanunk, mert olyankor az alkohol melegíthette föl elgémberedett tagjaikat.

Éjjel nem vontattak, csak abban az esetben, ha nagyon sürgős volt a fuvar. A kormányos akkor is csak holdvilágnál vállalta a felelősséget, mert sosem lehetett tudni, hogy milyen veszedelmeket rejt a Tisza, ha mégoly tapasztalt kormányos állt is a *domentáton*.²⁶

Nyáron, jó időben a vontatók a parton éjszakáztak. Esős, hűvös időben gabonáshajókon a *csárdában*, tetejetlen hajókon a *gulibában* húzódtak meg a hajósokkal együtt. Éjszaka a benyűgözött vagy partmenti fákhoz kötött lovakra az ab-

²⁵ *Csárda, guliba* — a fahajók farán épített fedett helyiség, amely a hajósok pihenőhelyeül szolgált. Tetejes hajón csárda, tetejetlen hajón guliba volt a neve. A csárda rendszeren ketté volt osztva: egyik fele a kormányoslakás, másik a hajósok lakása, benne ágyak, polcok és egy vaskályha.

²⁶ *Domentát* — a kormányos állása, ahonnan a timonnyal vagy kormányrúddal a hajót irányítja. Tetejes hajón a csárda fölött, tetejetlen hajón a guliba előtt bakokra fektetett deszkák alkotják.

rakos vigyázott. Rossz időben olykor fedett helyre, a folyómenti községekbe valamely ismerős paraszt istállójába kötötték a lovakat. Előfordult nemcsak ereszkedés, hanem vontatás közben is, hogy a hajó *szelet hevert*, azaz erős ellenszél miatt vesztegelni kényszerült. Ezt az időjárás miatti kényszerű tétlenséget *dángubának*, *dángubázásnak* nevezték. A hajósok ilyenkor *dángubát* kaptak (fizetett napszámot), de a vontatóknak nem mindig fizetett a *gazda*.

A hajózás megindulása általában március elejére esett. Amint a zajló jégtáblák eltűntek a folyókról és „kinyílt az idő”, a folyóparton megindult a sürgés-forgás. A vízből élők: hajósok, *bágerosok* (kotróhajón dolgozó munkások), vontatók, zsákolók, kubikosok, *figuracsinálók*, hajóácsok mind a parton gyülekeztek, mert ott kaptak munkát, — ha télen már el nem szegődtek valamelyik hajósgazdához. Hosszú, kemény tél után sok családnál nagy szükség volt a kereső családfő első tavaszi keresetére. Ilyenkor volt fuvar bőven: indultak a tiszai bögőshajók és a marosi *burcellák* gabonáért, a homokoshajók meg sóderért, építkezésnél használt homokért a Tiszára és a Marosra.

A fahajózás virágzása idején a vontatás rendszeresen adott munkát a deszki kocsisoknak márciustól november- decemberig, amíg valamelyik szakaszon be nem állt a Tisza. A jég nagy kárt tehetett a fahajókban, ezért a hajósgazdák arra törekedtek, hogy a Tisza befagyása előtt védett helyre, téli kikötőkbe juttathassák hajóikat. Így is előfordult több ízben, hogy mielőtt a hajó a *tőtthelyre* ért volna, befagyott a Tisza. Ilyen esetben a kormányos írást adott a kocsisoknak a történekről, azok kocsira rakták holmijukat és haza indultak. Szegeden a kapott igazoló írás felmutatása fejében a hajótulajdonostól vagy megbízottjától megkapták hátralékos bérüket. Úgy mondják, csupán Tóth Ferencnek, az 1900-as évek legnagyobb szegedi hajósgazdájának volt az a szokása, hogy a vontatás teljesítése után hajókormányosa teljesen kifizette a kocsisokat.

A vontatók 10 lóig 1 kocsival indultak útnak, de 10-nél több vontatólóhoz már 2 kocsit fogtak be. 2 vagy 3 lovat fogtak a koci elé, a többit a saroglya után kötötték. Ha közelebbi helyre — Klárafalva, Ferencszállás, Makó — vontattak, nem vittek kocsit. Olyankor lóra ültek és a *perecet* föl kötötték a ló hátára, hogy a hámfá ne akadályozza a járásban.

Ha az idő megenyhült és a folyó nem zajlott, a deszkiek télen is vontattak. Jellemző, hogy még nagy ünnepek: karácsony, vízkereszt napjaira is vállaltak fuvert. Ez is mutatja, hogy a munka és a végzett munkáért járó kereset volt számukra az első, pedig sokszor már nem a megélhetés biztosítása volt a hajtóerő.

A vontatók kora tavasszal és ősszel vastag gyapjúnadrágot és gyapjúkabátot viseltek. Anyagát az asszonyok rokkán font gyapjúfonálból házilag szőtték. A házi szövés a deszki szerbeknél általános volt. A megszótt anyagot nedves állapotban *mángolták* és utána varrták meg a szükséges ruhadarabot. Az így készült anyag — úgy mondják — különösen esős időben volt hasznos, mert nem ázott át. Ugyancsak esős, hűvös időben hordták a szúrt és szúrkankót. Az abrakosoknál nyáron is volt szűr, hogy ne fázzon hideg éjszakákon, miközben a lovakra vigyáz. Hideg időben egyesek *bekecset* — birkabőrből varrott ujjatlan téli ruhadarab — is hordtak.

Hagyományos lábbelijük a bocskor, régebben *szíjasbocskort*, az utóbbi évtizedekben *csatosbocskort* viseltek, amit szegedi bocskorostímároktól vásároltak. Esős időben, amikor a folyópartot sok helyen mély sár vagy víz borította, a tehetősebbek csizmát hordtak.

Nyári öltözetük: házi szövésű vászoning, vászongatya (bögatya), egyeseknek festőkötő, fekete zsíros kalap vagy szalmakalap. Sokan nyáron is bocskort hordtak, hogy ne sértsék föl a lábukat. Az ételmet szőr vagy bőrtarisznyában tartották.

Az első világháború után a szerb vontatók munkaöltözete is némi változáson ment át: a fiatalabbak szűr helyett esőkabátot, gatyá helyett posztó pantallót, bocskor helyett bakancsot viseltek.

A vontatók fizetését a vontatólovak száma, a vontatás távolsága, a hajó rakomány, ill. az határozta meg, hogy üres, *egészterhű* vagy *félterhű* hajót vontattak. Ezekon kívül az is sokat jelentett a bérezésnél, hogy milyen volt a kereslet és kínálat pillanatnyi helyzete. Ha sok vontató várt munkára, akkor a gazdák leverték az árat. Máskor viszont, pl. amikor a kocsisok a mezőgazdaságban dolgoztak és fontos volt a szállítás, a gazdák drágábban fizették a fuvar.

A vontatókat, — mint már említettük — nem napszámra fizették, de ha átlagos keresetüket napszámra átszámítjuk, úgy látjuk, hogy kb. kétszerese a fuvaros napszámra és még többszöröse a mezőgazdaságban fizetett gyalog napszámra. A bérezésük reális mérlegelésénél figyelembe kell vennünk, hogy mostoha időjárás esetén is vontattak, amikor az előrehaladás embertől, állattól egyaránt kitartó, nagy erőfeszítést követelt. Emellett magukat élelmezték és keresetükből tartották a lovakat is. Ha többen vontattak együtt, a bérből közösen vettek élelmet, ha hazulról nem vittek magukkal ló-eleséget. A megmaradt pénzen osztozkodtak. A bér elosztása aszerint történt, ki hány lovat adott a cukkba. Tehát pl. a 4 lovas kocsis kétszeresét kapta a 2 lovas kocsis keresetének. A szénát könnyen megtakaríthatták, mert találtak a lovaknak a vízparton legelnivaló mezőt, de a kukoricát vagy zabot — ami a vontatólovaknak az erőt adta — már pénzért vásárolták. Saját termésük — ha volt egyáltalán — nem tartott el újig.

A 80 éven felüli deszki hajóvontatók még emlékeztek a marosi *sóshajókra*, amiket Lippára vontattak. Ez a nemzedék az 1900-as években benne élt és benne dolgozott a fahajókon történő gabonaszállítás utolsó, hanyatló korszakában. A gabonáshajókkal végigjárták a Tiszát, Tiszafüredtől Titelig, a Maroson leggyakrabban Aradig, Kőrösön Szarvasig „hajóztak”, sőt többen a Dunán is voltak Pancsováig hajóért. A hosszabb utakon találkozottak máshová való vontatókkal is. Ismereteik szerint a Tisza mentén Szolnokon és Csongrádon voltak még hajóvontatással foglalkozó fuvarosok. A csongrádi vontatóknak kevés lehetett a munkájuk, mert többször megakarták akadályozni a deszkieket, hogy a Kőrösön vontassanak. Pl. tavasszal a Kőrös-torkolatnál várták a szegedi hajókat és azt állították, hogy feljebb a Kőrösön nagy az ár hullám és amiatt nem lehet haladni. Az volt a céljuk, hogy a *rácoktól* átvehessék a fuvar. Persze a deszki kocsisok nem fordultak vissza az ilyen híresztelések miatt.

A század elején neves hajósgazdák voltak Szegeden: Tóth Ferenc, Boros István, Gedó Márton, Tombácz Mihály, a Kopasz család tagjai. A leggazdagabb Tóth Ferenc volt, aki fahajóit az első világháború előtt már saját gőzhajójával vontatta. Az ő tulajdonában volt Szegeden az utolsó nyolc bögőshajó, amelyeket 1917 nyarán adott el a Ferenc csatorna vállalatnak.²⁷

A tetejes gabonaszállító hajókat nevezték *bögőshajónak* (orrtrókéjük díszes faragványá után), a Maroson járó kisebb búzáshajókat *burcellának* (adatközlőink szerint ezt a megnevezést a más vidékről való uszálykormányosok használták először) és emlegettek *bornyűszájú hajókat* (ezeknek az orrtrókéje nem függőlegesen, hanem vízszintesen állott, tehát a hajó eleje nem hegyesen, éleben végződött, mint a bögőshajóké). A tetejes hajókon gabonát, kukoricát, dohányt, olykor fát, rőzsét, követ szállítottak. Kukoricával megrakott *egészterhes* hajókat különösen a Bácskából: Törökbecséről, Óbecséről, Musulinból fuvaroztak.

²⁷ Móra Ferenc: Föl se hajózunk, le se hajózunk, Pesti Napló, 1917. júl. 7.

A gabonáshajókon kívül a deszkiek vontattak homokoshajókat, hajómalmot, kofahajót, kotrórt, *sárhajót* (ezek a folyómederből a kotró által kitermelt iszapos homokot szállították), a Tiszán leúsztatott tutajt a Maroson Makóra, szükség esetén *sleppet* (uszályt), sőt az utóbbi időben úszó fürdőházat is. A tutajt úgy vontatták, hogy vastag fenyőszálból készítettek *őrfát* a tutaj elején, a végére pedig *lovabakot*, amihez a vontatókötelet kikötötték.

Kofahajó a világháború előtt Martonosról, Kanizsáról, a háború után csak Makóról érkezett Szegedre. Minden héten kétszer, a hetipiac előtti napokon érkeztek és a közúti híd alatt kötöttek ki. A kofahajókat — mint Tömörkény, Sz. Szigety Vilmos leírja — sokszor gyalog vontatták, de a makói kofahajónak éveken át volt deszki kocsisa is.

A nagyobbfajta tetejetlen hajókat *luntrának*, a kisebbeket *derögjének* nevezték. Ezek leggyakrabban építkezésnél használt folyami homokot szállítottak.

A homokoshajózás Szegeden már a múlt század 80-as éveiben jelentős lehetett, hiszen az árvíz utáni rekonstrukció hatalmas építkezései sok falazó és pucoló homokot igényeltek. Újabb föllendülés az 1920-as évek második felében következett be, amikor folytatódott a Fogadalmi templom építése és megkezdődtek az egyetemi építkezések a régi Palánk lebontott utcái helyén. (Dóm tér, Tisza-parti klinika-sor). A 30-as évek végén Szegeden 6 nagyvállalkozó 18 homokoshajót tartott üzemben.²⁸

Az első világháború előtt a deszkiek a szegedi homokoshajókat gyakran vontatták Szolnokon felül Tiszakeszibe, Tiszafüredre, ahonnan sódert, kavicsos homokot szállítottak. Az 1920—30-as években a Marosra jártak építkezésekhez való homokért. A Maros-menti homokkitermelő helyek közelebbiek, mint a tiszai „homokbányák”, másrészt — általános vélemény szerint — a marosi homok jobb minőségű, jobban megfelel építkezési célra, mint a tiszai. A világháború előtt a betonba való sódert Perjámosról hozták. Az egyik 1898-beli születésű deszki kocsis 1916-ban, tavasztól késő őszig, minden héten kétszer vontatott egy-egy homokoshajót Perjámosra. A háború utáni években „kavicsos homokot” Nagylak és Apátfalva környékéről, „pucoló-homokot” Apátfalváról, Makóról, Ferencszállásról, finomabb szemcsézetű „falazó-homokot” pedig Klárafalva alól szállítottak.

Ha Szegedről reggel indultak, estére Makóra értek. Sőt kedvező vízállás esetén Apátfalváig is felhúzták egy nap alatt a homokoshajókat. Máskor — éjszakai pihenővel és étkezéssel — másfél napig tartott Apátfalvára a vontatás. A makói homokkitermelő hely az indulási helytől 31 km-re, az apátfalvi 43—44 km-re esett. Így tehát a vontatók egy nap átlag 30 km-t tettek meg.

A homokszállítás konjunktúrája Szegeden az 1930-as évek végéig tartott. A deszki fuvarosok legtöbbször 1939—40-ben vontatott utoljára. A háborús előkészületek, majd a háború kitörése miatt az építkezések leálltak és egyre kevesebb fuvarra volt szükség. Az az érdekes, hogy — miután az első világháború alatt a tiszai gabonahajózás lényegében megszűnt — éppen egy Szeged fejlődésével, az új építkezésekkel kapcsolatban fölmerült igény, a homokszükséglet tartotta fenn még több mint két évtizedig a lóval történő hajóvontatást, a folyami teherszállításnak ezt a régi munkamódját. Az is igaz, hogy a szállításnak ez a módja jóval olcsóbb volt, mintha gőzhajóval vagy motoroshajóval végzik a vontatást.

A tetejetlen hajókon az utóbbi időkben még kendert is fuvaroztak.

*

A deszki hajóvontatók, amikor nem hajóval vontattak, vállaltak bármilyen lovaskocsin történő teherszállítást. A makói hagyásoknak hagyományát, gabonakeres-

²⁸ Aldobolyi Nagy Miklós: A marosi homokbárkások. Búvár. 1940.

kedőknek gabonát, azután fát, szalmát fuvaroztak. Leggyakrabban a szegedi iparos mestereket szállították vásárokra. A múlt században sok iparos saját lovaskocsiján járt vásárokra, de többségük fuvarost fogadott. Rendszerint volt egy megszokott kocsisuk, és évtizedeken át az szállította őket vásárokra. Szerdai hetipiác napján a deszkiek bementek Szegedre és a piacon megérdeklődtek a mesterektől, szükség van-e fuvarra. Ha igen, megalkudtak és — ha távolabbi vásárba mentek — a szombati hetipiác után, kora délután fölrakodtak a kocsira és indultak, hogy idejében, kora hajnalban a vásárra érjenek. Egy kocsis egyszerre rendszerint két iparost fuvarozott, de módosabbak portékája egyedül is megtöltötte a kocsit. A csizmadiák, cipészek, papucsosok, kalaposok, kékfestők stb. ládáikban vitték a portékát, míg a magyar-szabók, subások a kocsiderékba rakodtak. A fuvarozott iparosok közül: néhányanuk nevét is tudjuk: Gólicity Lázár, Gávrity József, Csávity Szvetozár, Koledin Andrij magyarszabók, Bite Ferenc kékfestő, Petykó Károly és Bányai János sapkás, Szolcsányi kalapos, Rigó csizmadia, Elek Gyula bocskoros. Az első világháború előtt különösen nagy volt a szegedi iparosok vásároló köre: eljártak Arad, Temesvár, Nagyszentmiklós, Oroszlámos, Rábé, Nagykikinda, Zenta, Topolya, Szabadka stb. vásárait. A háború után Halas, Majsza, Félegyháza, Csongrád, Szentes a távolabbi helyek, ahová az iparosokat fuvarozták.

Vásárokra fuvaroztak egész éven át, de főleg télen, amikor szünetelt a hajóvontatás. Igaz, hogy a vásároknak a késő őszi és a tél a legfőbb időszaka.

Megjegyezzük, hogy a szegedi iparosokat nem kizárólag a deszki szerbek fuvarozták és közülük sem mindenki vállalt ilyen szállítást.

A fuvarozásra a deszkieknek utóbb ipart kellett váltaniuk, ami után adót is fizettek.

A fuvarozás, mint főfoglalkozás mellett földműveléssel, paraszti termelő munkával is foglalkoztak. Az adatgyűjtésünkkel elérhető legrégebbi időben, az 1880—90-es években nem minden vontatónak volt földje, de a földtelenek is vettek árendába (haszonbérbe) vagy feles művelésre az uraságtól néhány holdat. Általában azt tapasztaljuk, hogy a deszki hajóvontató fuvarosok törekvő emberek. Az egyik család három nemzedékkel ezelőtt, a múlt század vége felé földnélküli zsellérsorban élt és az 1920-as évek elejére több mint 20 hold földtulajdonságot szerzett. Ma már nehéz pontosan megállapítani, mennyi volt ebben a gyarapodásban a hajóvontatással keresett bér szerepe. Bár a vontatás viszonylag jól fizetett munka (idénymunka!) volt, a vontatók sosem csak abból éltek. Elmentek részes aratónak, földet béreltek — és mind ebből, törekvő családoknál nemcsak a megélhetésre futotta, hanem földszerzésre is. A keresetük jobb volt, mint más fuvarosoké. A hajóvontatást végző szerbeknél a földművelés volt a mellékes munka (és jövedelmi forrás), és ezt maguk is így tartották. Amikor szereztek néhány hold földet, ahhoz már könnyebb volt újabb holdakat „ragasztani”.

Tanulságos ebből a szempontból az egyik legnagyobb szerb vontatócsalád, a Radityok egyik ágának vagyoni helyzete. A ma élő Radity Tósó (szül. 1889) és Milán (szül. 1898) apja és nagyapja is hajóvontatással foglalkozott. A nagyapának kezdetben 8 hold földje volt, de amikor elhalt, három fiára már 5—5 holdat hagyott örököül. Mindhárom fia apja foglalkozását üzte. Hármuk közül a legügyesebb, Radity Misó tehát 5 holddal kezdte és 16 holdra gyarapította, és 8—8 holdat hagyott két fiának. Radity Tósó alig több mint egy évtized alatt négyszeresére növelte földtulajdonát. Persze olyan családokban, ahol foglalkozás öröklődött, a fiúknak is részük volt a később rájuk hagyott örökföld szerzésében, legalábbis a házasságukig vagy a család szétválásáig, amíg közös volt a kereset.

Az említett példából arra is következtethetünk, hogy a 20-as, 30-as években, a marosi homokkereskedelem konjunktúrája idején, a vontatók jobban kerestek, mint

a század elején, amikor még gabonáshajókat fuvaroztak. Nagyobb volt a homok-szükséglet, tehát jól kerestek vele a kereskedők és jobban fizettek. Ugyanakkor a 20—30-as években kevesebb vontató dolgozott, mint korábban, mert a világháború után sokan átköltöztek Jugoszláviába és a kiöregedett, elhalt vontatók helyébe nem kerültek felnövő fiatalok.

A deszki vontatók gazdasági, társadalmi szempontból az utóbbi 80 év alatt differenciált réteget alkottak. A múlt század végén voltak közöttük napszámos, és bérföldet művelő fuvarosemberek is. Ezeknek a kereset sokszor nem volt elég a munka nélküli téli időszakra, különösen ha nagy volt a család. Tömörkény egy olyan esetről ír, amikor december 6-án, hideg időben a Péro nevű rác 12 éves fia meg fuvar keresni, mert apja beteg, a pénzre viszont nagy szükség van otthon.²⁹

A század elejétől a deszki hajóvontató fuvarosok többsége már 6—10 hold föld tulajdonosa. A két világháború közötti konjunktúra idején többen 20—25—30 holdra gyarapították vagyonukat.

A földet igyekeztek maguk megművelni, de ha a hajósgazdak üzentek értük, — az utóbbi időben sürgönyöztek — akkor otthagyták a földet és vontatni mentek. „Otthagytuk az ekét a földben, befogtunk és mentünk vontatni. Amikor elvégeztük a fuvart és visszaértünk, ott folytattuk a szántást, ahol abba hagytuk...” Ha sürgős volt a mezei munka elvégzése — pl. vetés, aratás, betakarítás — akkor inkább napszámost fogadtak, de kitartottak a vontatás mellett. A tehetősebbek bérest tartottak, aki a szántóföldi munkát végezte és szükség esetén a vontatásnál is segített.

Télen sokan kocsioldalkast, kosarat kötöttek és az uradalom erdejében favágást, rözsehordást vállaltak.

A hajóvontató fuvarosok háztájéka vagyoni helyzetüknek megfelelően különböző volt. Az istálló régebbi házaknál a lakóházzal egyvégben, másutt azzal szemben, a telek vagy porta másik oldalán állott. A rendszeresen hajóvontatással foglalkozó fuvarosoknak általában 2—4, de többnek 6—8 lova is volt. A lovakat jó időben az istálló végéhez épített féltetejű *nyári színben* tartották.

Módosabb fuvarosok ma még meglévő portája olyan, mint bármely gazdag paraszt gazdasági udvara. (kölábas göré „katárka”, alatta disznóóllal, több szalmakazal, szárkúpok stb.). Több lovat tartottak, mint általában a paraszti gazdasági együttesek, ami nagyobb takarmány-szükségletet is jelentett.

*

A továbbiakban a rendelkezésre álló kevés adat alapján néhány vonatkozásban összehasonlítjuk a deszki hajóvontatókat más vidékek vontatóival.

A lóvontatás szerszámai megegyeztek: általánosnak látszik a vontatók készítette kenderhám használata, bár van adatunk a szíjhám használatára is. A zentai fuvarosok hajóvontatásnál a szíjgyártók által készített szerszámot (fejzót, szügyelót stb.) hagyták a lovakon és kiegészítették azt zsákból, kenderszöttesből készített farhámmal.³⁰ A deszkiek szerint hasonló összeállítású szerszámmal. vontattak a csongrádi fuvarosok is. Valószínű, hogy azok használhattak ilyen szíj- és kenderhámot, akik ritkábban, nem rendszeresen vontattak hajókat.

Győrött ökröket is befogtak hajóvontatásra.³¹ A deszkiek csak lóval vontattak és Betkowskí sem említi a Tisza mentéről az ökrök alkalmazását.

²⁹ Tömörkény: Szirtesek a partok. Hajnali sötétben. Bp. 1958. 404.

³⁰ Saját gyűjtés Sentán 1964. szeptemberében, adatközlő: Kadvány András (szül. 1889).

³¹ Csermák Géza: Hajóvontatás, halászat és vízimolnárság gyűjtése a felső és alsó Duna mellékén 1951. Népr. Múz. Ethn. Adattára 2513. és Timaffy László: Szigetközi krónika, EA. 1959/35. 67.

A lovak befogása általában a leírt módon történt. Csermák Géza bogyiszlói gyűjtésében³² van adat ettől eltérő befogásmódra is: a lovakat nem a rúd mindkét oldalára, hanem csak a part felőli oldalán fogták be, szintén párosával, — de ez annyira eltér az általános képtől, hogy lehet egyedi megoldás vagy talán félreértésen is alapulhat.

A vontatás módja — az eddig ismert adatok szerint — nagy vonásokban megegyezett. A vontatók munkabeosztása, öltözete, étkezése, egyszerűen életmódja is hasonlóságokat mutat a deszki fuvarosokéhoz. Öltözködésükben az első világháborúig elterjedtek voltak a házi szövésű anyagok: kendervászon, gyapjúszóttas. Keresetük másutt is kb. kétszerese a más fuvarosmunkákért fizetett napszámnak.

A hajóvontatás szakterminológiájában találunk eltéréseket, helyi variánsokat, éppúgy mint a fahajósok nyelvében: pl. Szolnokon *preznyák*, Deszken *prednyák* az első ló neve, Szolnokon *turtujás*, Deszken, Szegeden *kurtulás* a cukk végén haladó ló stb., de a szakkifejezések többnyire közös töről fakadtak.

Ha a hajóvontatók gazdasági-társadalmi helyzetét vetjük össze, azt találjuk, hogy a vontatók több helyen olyan paraszt-fuvaros rétegből valók, amely földdel is rendelkezik. Tahi-Tótfalun volt olyan hajóvontató, akinek 20—22 hold földje volt.³³ Ezek a nagyobb földtulajdonnal rendelkező fuvarosok a hajóvontatás mellett maguk szántották földjüket, maguk nyomtatták el a gabonát, amikor a fuvarok között a mezőgazdasági munkára rátértek. „Vót úgy is, hogy a cséplést is otthattuk a vontatásér, nos, mire kéthetire hazamentünk, há kicsirázott a gabona a szérűben” — mondják a Győr vidéki hajóvontatók.³⁴ Ha a szükség úgy kívánta, sokan napszámosokat fogadtak a mezőgazdasági munkák elvégzésére. Ebben a tekintetben a Pest környéki és Győr melletti faluk vontatói hasonlóak a deszkiekhez.

Rövid összevetésünkben nem törekedtünk teljességre, részletességre, hiszen az ilyen vizsgálódásnak a feltételei sincsenek meg. Az összehasonlító elemzés a jövő feladata, amihez még több helyről alapos, részletgazdag leírások szükségesek.

Kérdés, vajon a szegedi fahajókat miért a deszki szerbek vontatták, akkor, amikor a városban is volt elég jelentős fuvarosréteg. Közelebb visz a kérdés megválaszolásához, ha néhány párhuzamot hozunk fel. A Duna magyarországi középső és alsó szakaszán Pest, Tolna és Baja volt a fahajózás és hajóépítés központja. A pesti hajókat Tahi-Tótfalu, Szentendre, Szigetmonostor fuvarosai, a tolnaiakat Bogyiszló, a bajaiakat pedig a Duna másik partján fekvő Bába község fuvarosai vontatták. Másutt is az volt tehát a szokás, hogy a nagyobb (hajós és hajóépítő) település hajóit nem helybeliek, hanem közelben lévő kisebb folyómenti községek emberei fuvarozták. További párhuzamok: Pest környékén is voltak szerb származású vontatók (Tótfalu, Szentendre), akárcsak Szeged mellett a deszkiek. A tolnai és bajai fahajókat vontató bogyiszlói ill. bátai fuvarosok viszont az utóbbi időben magyarok voltak.³⁵

Általános tehát, hogy a lóval dolgozó vontatók a hajózási központok közelében lévő valamely község fuvarosai, de nem feltétlenül szerb származásúak. A hajóvontatás szakkifejezései között sok a szerb eredetű szó: *prednyák*, *rajder*, *danguba* stb. Ezeket a kifejezéseket nemcsak a deszkiek használták, hanem használatosak voltak másutt is, pl. a Tisza mentén a szolnoki vontatók között. — néha ugyan kissé megmásított hangalakkal.

³² Csermák G: Bogyiszlói gyűjtés (Tolna m) EA. 2605.

³³ Szoboszlainé Raffay Anna: Vegyes néprajzi gyűjtés Tahi-Tótfalun 1950. EA. 2238.

³⁴ Timaffy: i. m. 68.

³⁵ Solymos Ede bajai múzeumigazgató szíves közlése.

Az eddigieket összegezve megállapíthatjuk, hogy: a hajóvontatás szókincsében kimutatható a délszláv hatás, több helyen a hajóvontatók szerb fuvarosok voltak, és Deszken több szerb családban három nemzedéki visszamenően hajóvontatással foglalkoztak az elődök.

Azt is meg kell állapítanunk, hogy az állati erővel végzett hajóvontatás a múltban a szerbség egy bizonyos rétegének hagyományos foglalkozása volt. Ez természetesen nem általánosítható, hiszen a hajózási központok mellett nem mindenütt laktak szerb telepések. A föltevés igazolásához alaposan meg kell vizsgálni több helyen a hajóvontatás történeti rétegeit, ami e dolgozat keretein már túlmútat.

Fenti következtetést alátámasztja az a tapasztalat, hogy a deszki szerb hajóvontatók igen törekvő, vállalkozó szellemű emberek voltak. A vontatás nehéz, sokszor nagy erőfeszítést igénylő munkáját nem mindenki vállalta, még a jobb kereset reményében sem. Voltak Deszken olyan földművelők, akik kiegészítőnek egy-egy útra elmentek a szerbekkel, de rendszerint azzal tértek haza, hogy egész életükben nem végeznék a vontatást semilyen pénzért sem. A még élő vontatókban viszont olyan embereket ismertünk meg, akik nem riadtak vissza a nehéz munkától, akkor, ha megfizették őket. Láttuk, hogy a vontatáson kívül vásárokra fuvaroztak és paraszti termelő munkát is végeztek. Jól kerestek, de keményen meg is dolgoztak érte. Akik nem itták el a kocsmákban és folyóparti csárdákban a keresetet, azok földet vásárolni, gyarapodni is tudtak.

A deszki hajóvontatók olyan társadalmi réteget képviselnek, amely munkája szerint elsősorban fuvaros, másodsorban paraszt volt, életformáját pedig döntően a hagyományos paraszti életkeretek határozták meg.

Juhász Antal

DIE DESZKER BUGSIERER

Das Holzschleppen auf den Flüssen und das Bugsieren ist ein ziemlich vernachlässigtes Gebiet der ungarischen volkskundlichen Literatur. Der Verfasser überblickt die auf dieses Thema bezügliche Fachliteratur und weist auf die Bedeutung der alten Flussschiffahrt und des Schifftransportes hin.

An der Theiss war Szeged das grösste Zentrum des Flusshandels. Bei einer jeden Schiffahrtszentrale pflegte sich eine ansehnliche Schicht von Bugsierern herauszubilden. Die Szegeder Holzschiffe wurden einer Jahrhundertealten Tradition nach von Deszker Serben bugsiert. Die Untersuchung befasst sich mit der Arbeit und der Lebensweise der Deszker Bugsierer.

Deszk ist ein ungarisch-serbischer gemischtsprachiger Ort in 9 Km Entfernung von Szeged an der Maros. Die Deszker Serben liessen die Holzschiffe mit Pferden schleppen. Das Schleppgeschirr der Pferde wurde von den Deszker Bugsierern aus Hanftau und Gurt selber hergestellt. Dieses hanfene Geschirr war sehr praktisch und vor allem leicht (Abb. 2.). — Grössere Getreidefrachtschiffe wurden auf der Theiss mit 20—24 pferden bugsiert, die Sandtransportschiffe mit 6—8—10 Pferden. In der Zeit von Hochwasser, als das Inundationsgebiet der Theiss überschwemmt wurde, konnte man mit Pferden nicht bugsieren. Vom Verfasser werden jene Arbeitsmethoden besprochen, mit welchen man bei solchen Gelegenheiten gegen den Wasserlauf vorwärtskommen konnte.

Entlang der Theiss ist in unserem Jahrhundert gleichzeitig mit dem Bugsieren durch Pferde auch das Schleppen der Schiffe mit menschlicher Muskelkraft erhalten geblieben. In der letzten Zeit wurden mit menschlicher Kraft nur noch die die Wochenmärkte besuchenden kleineren Prahme, die sog. Hökerschiffe (*kofahajó*) geschleppt, diese Arbeit wurde von den Deszker Serben nicht mehr übernommen, sie haben nur mit Pferden bugsiert.

Der Verfasser bespricht die tägliche Arbeitseinteilung der Bugsierer, ihre Mahlzeiten und Kleidung. Im Frühjahr und im Herbst trugen die Bugsierer dicke wollene Hosen und Röcke, deren Tuch häuslich gewoben worden war. Bei regnerischem und kühlem Wetter trugen sie Grobturnmäntel (szür, szürkankó). Ihr herkömmliches Schuhwerk war früher der Riemen-Bundschuh, später der mit einer Schnalle versehene Bundschuh. Zur Sommerzeit bestand ihre Tracht aus Hemd, breite Hosen aus Leinwand (*gatya*), Hut und Bundschuh.

Die Bugsierer wurden nicht mit Tagelöhnen bezahlt, sondern für je eine Fahrt für das Bugsieren bis zum Transportziel nach Abmachung entlohnt. Ihre Entlohnung wurde auch durch die jeweilige Stellung und das Schwanken in der Nachfrage und im Angebot beeinflusst. Ihr Durchschnittslohn war ungefähr doppelt so hoch wie der Tagelohn der Fuhrleute und machte sogar das Mehrfache des in der Landwirtschaft üblichen gewöhnlichen Tagelohnes aus. Bei der Beurteilung ihrer Entlohnung ist in Betracht zu ziehen, dass sie beim Bugsieren während 12—15 Stunden besonders im Falle eines Unwetters eine sehr schwere Arbeit verrichten mussten. In den 1930-er Jahren ist es oft vorgekommen, dass die Schiffbesitzer mit den Deszker Bugsierern Verträge abgeschlossen haben. Der Vertrag sicherte für den Schiffbesitzer die ständige Arbeitskraft, den Bugsierern aber die Arbeitsgelegenheit und den im voraus ausbedungenen Lohn.

Die Serben von Deszk haben ausser den Getreideschiffen auch Sandtransportschiffe, Schiffmühlen, Hökerschiffe, Baggerschiffe, Lehmtransportschiffe, Fährschiffe, Flösse und mitunter auch Schleppen bugsiert. Zu den Szegeder Bauarbeiten wurde der für den Beton benötigte schotterige Sand und der Sand für den Mörtel früher von der Theiss und der Marosch, später nur von der Marosch transportiert. Dieser Transport des Flussandes hat in Szeged das Bugsieren mit Pferden bis zum Ende der 1930-er Jahre erhalten.

In Deszk gab es am Anfang des XX. Jahrhunderts ungefähr 40—50 Fuhrleute, die sich mit Bugsieren folgerichtig beschäftigten. Diese Beschäftigung hat sich oft von dem Vater auf den Sohn vererbt. Die Söhne haben im Alter von 13—14 Jahren die Kniffe dieser Arbeit angeeignet.

Die bugsierenden Fuhrleute bildeten in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht nicht eine einheitliche Schicht. Seit dem Anfang des Jahrhunderts besaßen die meisten Bugsierer—Familien auch Ackerland und die Strebsamen unter ihnen konnten sich während der Konjunktur der Sandfuhren auch bereichern. Wohlhabendere Bugsierer haben 5—6, einigemal sogar 8 Pferde gehalten.

Zuletzt vergleicht der Verfasser auf Grund der Daten der zur Verfügung stehenden Fachliteratur die Bugsierer von Deszk mit den Bugsierern anderer Landesteile.

Antal Juhász