



A MÓRA FERENC MÚZEUM

# ÉVKÖNYVE

BÁLINT SÁNDOR

A SZÖGEDI NEMZET

A SZEGEDI NAGYTÁJ

NÉPÉLETE

MÁSODIK RÉSZ

1976/77-2

A MÓRA FERENC MÚZEUM

# ÉVKÖNYVE

1976/77

2

SZEGED, 1977



JAHRBUCH DES MÓRA-FERENC-MUSEUMS, SZEGED (UNGARN)  
ANNALES DU MUSÉE FERENC MÓRA, SZEGED (HONGRIE)  
ЕЖЕГОДНИК МУЗЕЯ ИМ. ФЕРЕНЦ МÓРА, СЕГЕД (ВЕНГРИЯ)

*Barna László, Dömötör János, Gallé László, Juhász Antal,  
Szelesi Zoltán, T. Knotik Márta*  
közreműködésével

szerkeszti  
TROGMAYER OTTÓ

Technikai szerkesztő  
H. KISS JUDIT

A borítólapon Mayer Gyula terve alapján készült

HU ISSN 0563—0525

A kiadásért felel a szegedi Móra Ferenc Múzeum igazgatója  
Példányszám 2000 — Terjedelem 36,75 (A/5) ív  
Készült monószedéssel, íves magasnyomással az MSZ 5601—59 és 5602—55  
szabvány szerint  
77-2461 — Szegedi Nyomda — Felelős vezető: Dobó József igazgató

BÁLINT SÁNDOR

A SZÖGEDI NEMZET

A SZEGEDI NAGYTÁJ  
NÉPÉLETE

MÁSODIK RÉSZ

Lektorálta  
† ORTUTAY GYULA

© Bálint Sándor, 1978

## KÖZLEKEDÉS

### VÍZI KÖZLEKEDÉS

Szeged és a Tisza sorsszerű kapcsolatáról már sok vonatkozásban szó esett. Most vizsgáljuk meg a tiszai közlekedést, vízközi forgalmat, amely Szegedet már az Árpád-korban várossá avatta és amely a szegedi nép tekintélyes részének a megélhetést jelentette.

A vízi közlekedésben a só és bor szállításának volt évszázadokon át legnagyobb jelentősége. Ehhez a XVIII. századtól főleg a gabona és dohány járult. Természetesen egyéb javakra is kellő helyen utalni fogunk.

Az erdélyi sót a Maroson szállították a torkolatig, tehát a későbbi Szegedig már a rómaiak és nyilván a bolgárok is. Biztos, hogy Szent Istvánnak elsősorban éppen a zavartalan sóellátás érdekében kellett Ajtonyt megaláznia, és a vidéket a maga királyi uralma alá rendelni. Szeged már első királyunk idejében is virágzott, virágoznia kellett, bár okleveleink erről hallgatnak. A XI. század második feléből és a XII. századból azonban már számos közvetlen és közvetett bizonyágunk van a szegedi táj egykorú gazdasági életéről, főleg vízi forgalmáról.

Okleveleink tanúsága szerint Szegedről kapják sójárándóságukat a még mindjárt ismét említendő johanniták, továbbá a nyitrai (1183), zágrábi püspökség (1217), a szávaszentdömötöri kolostor, a bácsi és kalocsai egyházak (1233), a belakúti cisztercita monostor (1237) és más egyházi intézmények. Mindez a sófuvarozás föllendülését, a vízi és szárazföldi közlekedés, illetőleg kereskedelem kibontakozását vonja maga után. Első erre vonatkozó okleveles adatunk (1183) három sószállító hajót (3 naves saliferas) emleget.<sup>1</sup>

A halászatnál bővebben is szólunk arról a feltűnő és az akkori közlekedési viszonyok mellett érthetetlennek tetsző jelenségről, hogy távoli monostorok (Tihany, Zalavár, Garamszentbenedek, Dömös) királyainktól éppen a szegedi tájon (Ányás, Mártély, Algyő, Tápé) kapnak halászó helyeket. Ezt nyilvánvalóan a szegedi sóbőség, sóraktár magyarázza: a sózott halat már könnyen lehetett szállítani. (vö. Tápl. 105. o.)

Győrffy György mutat rá, hogy a johannitáknak Alsóvároson monostoruk és birtokuk volt, amely az adományozó királyi oklevél (1193) bizonyága szerint egészen a monostor tiszai kikötőjéig terjedt. A kikötő hangsúlyozása a johannitáknak a sóelosztásban, szállításban való szerepével függhet össze.

Csak legújabbán derítette ki a kutatás, hogy a tatárjárás előtt Felsővároson bencés apátság virágzott, amelynek védőszentje Szent Miklós volt. Tudjuk, hogy Miklós püspököt a középkorban egyrészt a diákok, másfelől pedig a kereskedők, vizenjárók, hajóseberek, borfuvarozók tisztelték patrónusukul. Jellemző, hogy a szegedi Szent Miklós-apátság a kultusznak egyik legkorábbi hordozója hazánkban. Nem vé-

<sup>1</sup> *Bálint S.*, Újabb adatok Szeged középkori történetéhez. MFMÉ 1970, 200.

letlen az sem, hogy a tatárjárás idején elpusztult monostort a XIV. században ugyanezzel a titullussal támasztják föl, mert Miklós tisztelete reálisnak érzett szegedi szükségleteket elégített ki.

Az Árpád-kor végén már arról is tudunk, hogy a szegedi polgárság az aradi Hegyalja, jelesül a *Makrahegy*, ma Hegyes Drócsa szőlőkultúrájával is gazdasági kapcsolatban van, amelyet nyilván a sókereskedelem mellett teremtett meg, és amelyhez már ebben az időben a Szerémség is csatlakozik.

A XV. században, amikor már családnevek is kezdenek állandósulni, ilyen nevekkkel találkozunk: *Hajós*, *Sós* 'sóhajós, sókereskedő', *Csellér* 'celerista, sóhajós', *Vízenjáró*. A nándorfehérvári győzelemről azt tartja a történelmi hagyomány, hogy 200 hajón küzdő szegedi naszádosaink is derekasan kivették részüket a diadalból.

A Tiszán való rendszeres borszállításról más összefüggésben, a szegedi szőlőkultúra elemzésénél emlékezünk meg.

Az 1522. évi tizedjegyzék nevei közül hajózásra, sószállításra utal a *Hajós* (1) *Csellér* (5), *Sós* (3), *Kormányos* (1), *Kerepes* (1), vagyis a lóval vontatott hajó, *kerep* gazdája. A *Faragó* (5) föltehetőleg hajóácsot, malomépitőt jelent.

II. Lajos ortalomleveléből (1516) kitűnik, hogy a Tiszán és Maroson szálfák érkeztek a Városba. Más adat szerint Mihály moldvai vajda Szegeden szedette össze a kanizsai átkeléshez szükséges hajókat és dereglyéket. Szentkláray Jenő szerint a hódoltság idején Szeged lett a tiszai török hajóhad egyik fő kikötője.

II. Lajos tette szabaddá a só szállítását és árusítását is, így tehát az eredeti regále kereskedői vállalkozássá lehetett.

„*A kereskedők — írja<sup>2</sup> Iványi Béla — a sóbányakamarákban a királytól meghatározott áron — 3 forint 100 darab — beszerezték a sót. Azt onnan oda, ahová akarták, elszállíthatták, és természetesen nyereséggel eladhatták: 3 forint + szállítási költség + üzleti nyereség.*”

II. Lajos rendelete azt is kimondja, hogy a kereskedők a sószállításához szükséges akár kis, akár nagy hajókat saját maguk építtethetik. Eddig a hajóépítést, de a sószállítást is királyi emberek, a celeristák végezték el. Aligha járunk messze az igazságtól, ha azt állítjuk, hogy az 1522. évi szegedi tizedjegyzék *Csellér* nevezetű szegedi családjai a szakma ismeretében most kereskedőkké is váltak.

A már nagyon válságos szegedi esztendőből, 1522-ből való sóbányajelentés adja hírül, hogy egy *tordai hajó* magábafofogott 2 *tömény*, meg 2000 kerek darab, összesen tehát 22 ezer hajósót, amelynek szállításáért a celeristák, csellérek 90 forintot és 40 dénárt kaptak. Szegedig 1000 darab kocsisó szállításáért eddig 21 forint járt, amelyet János király 18 forintban szabott meg. Ezeket a tekintélyes szállítási kiadásokat most a király mind megtakarította.

A szállítás érdekében a királyi rendelet előírja, hogy a malmok gátjai annyira lehordandók és megnyitandók, hogy a hajók szabadon és veszélytelenül közlekedhessenek. A kereskedőket esetlegesen ért károkat a gát gazdája köteles megtéríteni.

Nem szabad a szállítást erőszakkal akadályozni. A sót most már mindenütt: szárazon és vízen szabadon lehet szállítani. Aki erőszakosan feltartóztatja, vagy a sót elveszi, főbenjáró büntetéssel, nemesember esetében pedig jószágvesztéssel bünhődik. Kocsinként 4 dénárnál több nem lehet a vámtétel.

A sószállítás hódoltsági múltjáról is nagyon keveset tudunk. A középkori szegedi sókamarát I. Lipót idejében újjászervezték. Már 1698-ban 11 510 darab kősóból álló szállítmány<sup>3</sup> érkezett Szegedre.

<sup>2</sup> *Iványi B.*, A királyi sókamara szervezete a középkorban. Száz. 1911.

<sup>3</sup> *Reizner I.*, 241.

Az újjászervezett szegedi sóhivatal, sóház élén az inspektor állott, aki mellett több mázsatiszt, sótiszt is dolgozott. A kamara 1711-ben Szeged, Pest és Eszék városát jelölte ki országos sóraktáruul. Az ügyintézés sokáig német nyelven folyt.

A sópajták egészen a nagyvízig a Vártól kissé északra, a felsővárosi part mentén emelkedtek.

A XVIII. században újjászülető marosifa- és sószállítás behatóbb vizsgálatát Eperjessy Kálmánnak<sup>4</sup> köszönjük:

„A sószállítás kiindulópontja Marosújvár volt, ahol nagy mennyiségű kősót termeltek ki. A sót kincstári hajókon szállították Arad és Szeged felé. A hajókat a kincstár által előírt 12 láb hosszú, 3 láb széles és 4 láb mély méretben készítették a marosportói és aradi hajógyárban. A folyón sűrűn közlekedtek a sószállító hajók. A sószállító út több szakaszra volt beosztva, Gyulafehérvár és Szeged között 24 hajóállomás volt. A sószállítás útvonalán sóraktárak és harmincadhelyek vannak Felvinc, Miriszló, Nagyenyed, Tövis, Gyulafehérvár, Alvinc, Szászváros, Algyó, Déva, Dobra, Marosillye, Marosolymos, Soborsin, Arad, Makó és Szegeden. A kincstári hajókat Marosportóig 4—500, innen Zámig 5—600, Zámon felül Aradig 1000, Arad és Szeged között 1500 centner sóval lehetett megterhelni; víz ellenében csak félannyi terhet bírt el a hajó. A Zám-szegedi út 4 és 1/2 napig tartott, visszafelé 7 napig. A sószállító hajók kiszolgáló személyzete 7 ember volt, visszafelé hatan húzták a hajót, a hetedik kormányozott.

A kincstári hajókon kívül társulatok és magánszemélyek hajói is sűrűn járták a Marost... A gyulafehérvári várba évenként 5—6 uszályhajó szállított a katonaság számára Ausztriából szövetet, vásznat, puskaport és salétromot. A vitorláshajókat a mederben levő akadályok miatt gyakran hajótörés érte. Személyszállítás csak vízmentében volt szokásban. A fölfelé haladó hajót lovak vontatták, a folyó partjain vontató utak voltak. A marosi víziút forgalma a környék benépesülésével párhuzamosan állandóan emelkedett; az átvonuló hajók a part mentén kereskedést is folytattak; egyes községek a part közelében tartották vásáraikat.”

„Itt vagyon Szegeden — írja egy 1821-ből származó ismertetés — a Királyi Fő Só Hivatal és ugyantsak Királyi Szál Tisztség, melly Esztendőnként Marmaros Vármegeyéből ide szállító Fenyő szalakban 20 000 darabokat is elád. Ezen kívül pedig Királyi Hajókázó Hivatal.”<sup>5</sup>

A XVIII. század végén a napóleoni háborúk idején hazánk és éppen az új gazdasági tájként mind jelentősebbé váló Délvidék: Bácska, Bánát, Békés, Csongrád szállítja a habsburgi monarchia hadi élelétárába a gabonát, takarmányt, szalmát, dohánnyt. Ez a páratlan konjunktúra virágoztatta föl rövid évtizedek alatt a dunai és tiszai közlekedést.

### Láperesztés, tutajozás

Nyilvánvaló, hogy már a legrégebbi időktől fogva számolnunk kell a láperesztés, tutajozás virágzásával is. Ez a kezdetleges szállítási eszköz a sóhordásra még a XIX. század második felében is él, fausztatás formájában pedig megérte a XX. századot.

A régiségből sajnos, kevés az adatunk. Mindenesetre II. Lajos megtiltja a Tiszán és Maroson szálfákat szállító szegedi polgárok adóztatását (1516). Ebből nyilván következik, hogy már ősi hagyományról, jogszokásról lehetett szó.

A török időkben a láp alighanem csak a helyi forgalomban szerepel, amelyről később még beszélünk.

<sup>4</sup> Eperjessy K., Politikai és gazdasági elemek a Maros folyó történetében. Emlékkönyv Károlyi Árpád születése nyolcvanadik fordulójának ünnepére. Bp. 1933, 147.

<sup>5</sup> Takáts S., Hajóépítők telepítése Magyarországra a 16, 17. és 18. században. MGSz 1904, 102, 112.



A XVIII. század elején Szegeden nagy a fahiány. A Város Budáról kénytelen hajókat, Baranyából pedig kocsit és bútort vásárolni. A szegedi hajóács-ipar XVIII. századvégi virágzása azonban már összefügg a rendszeres láperesztéssel.

„Nem tsak Arad Vármegyébül — írja Vedres István — hoznak ide Hajónak való Tölgyfákat, hanem a' Tiszahátrul, s Körös tájékárul, és még Török Országbul is; A Munkátsi Uradalomból majd minden Esztendőben szállítanak itten keresztül a Ferentz Tsatornájára, és tovább is legszebb Tölgyfa pallókat, és Deszkákat. *Fenyő fa pedig, melly Szolnok mellett Máramarosból jön a Só alatt, elég van;* abbul dolgoznak is, valamint szintén az Arad Vármegyei Tölgyfákbul is, két nagy Hajót készítették el mostanában.”

A máramarosi románok kincstári sőt egyébként még a múlt század hetvenes éveiben is lápokon szállítottak a szolnoki és szegedi sópajtákba.

„Derekas egy alkotmány — írja szegedi származású Borostyáni Nándor<sup>6</sup> — ez a lép: 60—70, sőt olykor 80 láb hosszú fenyőszálakból áll, amelyek tizenkettesével, sőt húszasával vannak egymáshoz erősítve, kezdetlegesen; vagy rőzsekötélékkel, vagy durva fapántokkal. Elöl-hátul egy-egy hosszú kormányrúd nyúl be a vízbe, mert hát ezen nehézkes vízi járműnek csak kormányrúd kell. A vitelt elvégzi a víz, mely lassan szállítja el hátán e tutajokat lefelé. Rendeltetési helyükre érve, oláh hajósaink átszolgáltatják a sót, s aztán vevőt keresnek fenyőszálaikhoz, melyeken oly hajóépítő helyeken, minő Szeged is, rendszerint jó pénzért adnak túl. A visszautazást elvégzik gyalog, vagy most már vonaton is.”

Tutajukon kancahordóban sokszor hoztak főtt körtét, almát is, amelyet népünk szívesen vásárolt tőlük.

A múlt század kilencvenes éveiben átlagosan 200—250 ezer m<sup>3</sup> fát tutajoztak Szegedre. Erről részletesebben Kulinyinál olvashatunk:

„1892-ben Szegedre részint a Tiszán Máramarosból, részint a Maroson Erdélyből mintegy 200 ezer m<sup>3</sup> fenyőszálfa érkezett... Ugyancsak vízi úton érkezett Szegedre az év folyamán 100 ezer m<sup>3</sup> kemény szálfa, tölgy- és kőrisfarönkökben.” A fenyőszálakból a szegedi fűrésztelepek és zsindevágók 150 ezer m<sup>3</sup> fát dolgoztak fel, a többit tovább szállították vidékre.

A tutajeresztést csak a Tisza és a Maros tartós, nagy áradása, illetőleg apadása, vagy járványos betegségek hátráltatták. Így az 1893. és 1894. évben kolera miatt a Tiszán hónapokig tilos volt a tutajozás. „Ha a Felsőtisza és Maros vízállása megfelelő és a szállítás akadályokba nem ütközik, akkor a nyersanyag fölőselegében is bővelkedünk, ellenben kedvezőtlen vízállás esetén a legnagyobb akadályokba ütközik a nyersanyag előteremtése.” A tutajozás méreteire, egyben a faipar növekedésére is jellemző, hogy míg a kilencvenes években 4 gőzfűrésztelep működött a Városban, addig 1906-ban már 7 telep dolgozta föl a Tiszán és Maroson érkezett szálfákat.<sup>7</sup>

„A fák — írja a későbbi szemlélődő Tömörkény<sup>8</sup> — a maga mivoltukban úsznak a vízen. A se nem ladik, se nem csónyak, se nem dereglye, se nem luntra, a hajótól pedig olyan messze áll, hogy egy napon vele említeni sem lehet. Csak éppen hogy fa, mint a többi. Hosszú, nagy gerendák, amikről leszedték az oldalágakat, a törzsek pedig együvé következtek a vízen... Emberek, akik még úszni sem tudnak, rábízzák az életüket, pedig csak fából készített szöggel, rossz hevederekkel van együvé tartva az egész. Lapát az elején, lapát a hátulján, de egyetlen fejszén és egyetlen bicskán kívül... amit gazdája magával visz, egyéb vas nincs se rajta, se benne.”

Mint Juhász Antal forrásértékű kutatásaiból tudjuk, az első világháború előtt nemcsak hegyi románok foglalkoztak tutajeresztéssel, hanem szegedi fűrészgyárosok is küldtek föl begyakorolt helybeli munkásokat, akiket *tutajos*, *tutajeresztő* néven emlegettek. Egy-egy közülük azután *igazlító* gyanánt, vagyis ellenőrzés okából a román tutajokra telepedett. Voltak természetesen olyan lápok is, ahol csak románok, illetőleg csak szegediek tartózkodtak.

<sup>6</sup> Borostyáni N., Sószállító oláhok a Tiszán. VU. 1873, 334. sz.

<sup>7</sup> Kulinyi Zs., 610.

<sup>8</sup> Tömörkény I., Munkák és napok 53.

A szegedi fakereskedők, fűrészgyárosok a fát fönt Máramarosban legtöbbször *lábön állva*, vagyis erdőként vásárolták. A tutajokat a tiszaháti Mezővári és Borzsatorok helységeknek kötötték össze. A fenyőszálakat *összehevederítették*, vagyis vékonyabb végeiket átfúrták, majd keresztülfektettek rajtuk három széthasított fenyőfát, és az egészet faszögekkel összekapcsolták. A másik végüket tölgyfagúzzsal, mogyoróvesszőből font kötelekkel *összegúzsolták*. Ha a tutaj szétszakadt, akkor az U-alakú *olájkapocs* segítségével fogták össze. Egy *heveder* 20—25 szál fenyőt foglalt magában. Ez volt azután egy *fértály*, két összekötött fertály meg a *tábla*. 4—5 összekötött tábla neve *kötés*, másként *kajla*, amely 75 m hosszú és 15 m széles is lehetett. Egy-egy kötésben 4—5 román tartózkodott.

A tutajok, fenyőlápok elől keskenyebbek voltak, hátul — ahogyan a fenyőszálak vastagodtak — szélesebbek. Nem volt merev a láb, mert a táblákat nem kötötték fesszesre, hogy a folyókanyarulatoknál könnyebben tudjanak fordulni. A tutajokat rendszeren *mögnyergelték*, azaz több sor fenyőt is helyeztek egymás fölé. Ilyenkor vastagabb szálfák kerültek alul. Sok táblát természetesen — különösen alacsony vízállás idején — nem köthettek egymásra.

„*A Latorcáról hoztak — írja tovább Juhász — tutajos tölgyfát is. Ez azonban magában nehéz lett volna. Ezért fenyőtutajba kötötték, mert különben a tölgyfa a vízben elült, az az belemerült volna.*”

A tutaj kormányzása a *lenta*, *lënta* néven emlegett, 8—10 m hosszú megfaragott sugárfenyővel történt, amelynek végére a *lëntatall*, röviden *tall* nevezetű, lapátszerű deszka volt szögezve. Lentával dolgoztak később a homokos hajók is. A lápot egyébként öt lentával kormányozták: hárommal elől, kettővel hátul. Különösen az elején kellett ügyeskedni, hogy neki ne vágódjék a talpnak. Öregek tréfásan mondogatták ilyenkor: *a hátulja mán csak emén az eleje után*.

A kikötésre szolgáló, gyertyánfából faragott, öles horgasfának *büszke*, *büszkefa* volt a neve. Egyik végébe szöges kampót vertek, ebbe akasztották a tutaj kötelét. Nátly József a szót még *biszke*, *piszke* alakban is hallotta, és így határozza meg: „*hajókat, talpakat, tutajokat, azaz lápokat feltartó és kifogó gamós rúd, melybe a tzejte gúzsza vagy kötele akasztatik, a föld színének hárántékosan tartatván mindaddig szánt, még a hajót vagy lápot partig hozván, tökéletesen meg nem állítja.*” A szót a tápai köznép, továbbá a szegedi halászok, hajósok máig ismerik.

A tutaj hátulját odairányították a parthoz. A *büszkés* alkalmi néven emlegett ember a kötéllel kiugrott, a büszkét gyorsan a földbe szúrta, a kötelet pedig kellően mozgatta. A tutaj emberünket bizony sokszor megrángatta. Vigyáznia kellett, nehogy a vízbe essék. Nem volt könnyű feladata. Amikor a tutaj lassan megcsöndesedett akkor egy partmenti fához kikötötték. Mindig a széles hátuljával kötötték ki mert keskenyebb végét most már a víz úgys a parthoz sodorta.

Hazaérkezve, a Város alatt a *fapásztor*, *facsósz* segítségével kötöttek ki.

„A facsósznek — írja Tömörkény<sup>9</sup> — néha a vízparton van a háza, a töltésoldalban, de olykor lent a hullámtérben, ahol a tutajok hevernek. Ha a folyó megárad, ez a terület természetesen víz alá kerül, és hogy a házban kár ne essék, a facsósz cölöpökre építi a házat. Így áll elő a cölöpépítmény a XX. században. A különbség csak az, hogy olykor villanylámpa áll előtte, amelyhez a gyárból leszálló drót vezeti az áramot.

Ilyen töltésoldali, ártéri faépítmény régente sok volt.”

Századunk első negyedében még számos hírmondója volt. A *fapásztor* egyébként kiöregedett tutajosokból került ki.

<sup>9</sup> Tömörkény I., Ért. 1906, 194.

A tutajokat a fűrésztelepek csak fokozatosan dolgozhatták föl. Előfordult, hogy összelegényen Algyőig állottak a part mentén és várták, hogy kikerüljenek a vízből. A fűrésztelepek, így a Milkó-, Winkler-, Lippay-cégeké a Tisza partján voltak. A távolabbi telepekre olyan ökrös szekerek vontatták a fenyőszálakat, amelyeknek első és hátsó tengelyeit könnyen szét lehetett kapcsolni, így tehát a fenyőszál hosszának megfelelő távolságra került az első és hátsó tengely egymástól. Üresen azután újra összekapcsolták őket.

Térjünk azonban vissza a kikötött tutajokhoz. A fapásztor mellett a *lágazda*, *tutajgazda* is a kikötött lág őrzésére volt rendelve. Ahol nagy volt az ártér, ott volt a tanyája.

„Aki kereskedő — írja a szemtanú Tömörkény —<sup>10</sup> hozatja a tutajokat, a szűk helyen nem bírja mind ott tartani. Azért készül valahol föntebb a vízen a tanya, amely voltaképpen nem más, mint úszóraktár, sziget a vízen. A középső tutaj le van macskázva erősen a fenékhez, a többi pedig, ahogy jönnek le a vízen, hozzákötözik. Az állótutajon ház van, már persze csak fából, abban lakik a lágazda... Nem könnyű a mestersége a lágazdának... mivel a tutajokat érkezésük után az egyik oldalon szétbontják, ... s mikor a gyárnak, bármilyen vastagságú vagy hosszúságú kell, azt azonnal eresztelni lehessen lefelé. Így a csak egy véggel összekötött fenyők a másik végükkel különválnak. Magukban libegnek a vízen, és jó lépésnyi távolság van köztük. Ezeken kell hát ugrálnia egyikről a másikra, keresve az alkalmatost és alattuk homokos árjával ott suhan a Tisza. Hát így játszik naponta a halállal a lágazda...”

A Tiszán Záhony tájékáról jó vízzel, jó időben 8 nap alatt lehetett haza, Szegedre érni, kis vízzel azonban csak 12—13 nap alatt. Rendesen éjjel is jöttek. Éjszakára csak akkor kötöttek ki, ha az esős, szeles, zivataros idő partra kényszerítette őket. Éjjelre a vízimalmokat és lehorgonyzott hajókat természetesen ki kellett világítani. Deszkából, rőzséből, szárból, tápaiak gyékényből építettek az első táblán egy kis féltetejű, *guliba* néven emlegetett kunyhót, kátránypapírral leföldték és rossz időben alája húzódtak. A kunyhó előtt volt a tűzhely. Krumplistarhonya volt a leggyakoribb eledelük. A kenyeret kikötéskor partmenti falukban vették. A románok megszokottabb ételle a szegediektől *pulucka* alakban emlegetett puliszka volt. Olykor főztek még babot is, vagy nyáron szalonnát sütöttek.

Románjaink a lág hátán hozták még sót, söprűket, facsemetét, fűzfaalmát is. Általában csak Szegedig jöttek, vállalt feladatukat itt elvégezték. Sokszor kerültek szegediek a lágjaikra és vették át tőlük a kormányzást. Ugyanis az első világháború előtt ők eresztették még Bulgáriába is a lápot. Szegedi kereskedők voltak a megbízóik. Az út 7 hétig tartott. Az Aldunáig nem volt baj, itt viszont az átkeléssel sokszor meg kellett küszködniök. Egy alkalommal a Kazán-szorosnál szétverte a szegedi tutajosokat a vihar, csak nehezen tudták a szálfaikat összeszedni. E lágokon sokszor szállítottak szegedi talicskát is a balkáni országokba.

A *lág* egyszerűbb, archaikusabb formájában a folyószabályozás előtt a helyi közlekedésnek is hasznos alkalmatossága volt. Ismerték a tápaiak, továbbá a pákászok, halászok is. Ebben az alakjában 2—3 fenyőszálra erősített deszkahidas volt, amelyen átkeltek a limányokon, vadvizeken, kiöntéseken. Ezt a lápot is a *büszke* segítségével kormányozták.

Valami lágjáró alkalmatossága volt a *lajka* is, amelynek már csak nevét ismerjük.

Öreg tápaiak emlékezetében él még a *bűrhid* néven emlegetett lágféle: a nád elhalt, sokszor karvastagságú úszó gyökérzetéből, böngyöléiből összeállott, rárakódó gazzal is vastagodott, víz színén mozgó lág, amely olykor egy embert is fönn tudott tartani. Ennek mozgatása is a büszkével történt.

<sup>10</sup> Tömörkény, I., Bazsarózsák. 140.

Pontosan nem tudjuk már, milyen lehetett a nádkévév való víziközlekedés. Erről a *Szegedi Veszedelem*, Tinódi versezete ad hírt (1552):

Magyarok fő népek mind elszaladának  
Kéve nádon Tizsán sokan által úszának,  
De sok számtalan nép az vízbe burulának.

## Hajózás

A szegedi népnyelv *hajósnép* néven a *vízenjárók* társadalmát foglalta össze. Ez azt a tiszai réteget jelentette, amely hajózásból, vízi szállításból élt.

A *hajósgazdák* szállítási vállalkozók, a régi gabonaszállító fahajók tulajdonosai voltak. A hajós mesterséget Tömörkény István *hajózat* néven is hallotta emlegetni.

\*

A FAHAJÓ, ritkább szóval *víziedény* fogadott alkalmazottjainak élén a *kormányos*, hajókormányos állott, aki felelős volt mindenért, ami az útonjáró hajón történt. Általában 3—4 *hajóslegény* szolgált a keze alatt. Ezeket vagy hetibér fejében fogadták, ezért *hetes* néven is emlegették őket, vagy általában egész évadra szegődtek el. Volt *inas* is.

Ritkaságyszámba megy az a szegedi kis nyomtatvány, amely Zsótér János hajósemer tollából ered és amely a hajósok munkakörét, emberi magatartását szabályozza.<sup>11</sup>

### I. A kormányos

E szabályzat gazdára, kormányosra, legénységre egyformán kötelező.

1. Ha a hajó gazdája a hajóval nem utazik, köteles rendes, józan, erős legényeket fogadni, akiknek útlevelük is legyen. Káromkodókat fogadni nem szabad.

2. A kormányos jó példát mutasson. Vigyázzon, hogy lopás ne történjék, legényeit tartsa kordába.

3. A kereskedőkkel illendően bánjanak, de ezek is övelük. A be- és kirakodás irányítása a kormányos feladata.

4. A kormányos „a kereskedő uraktól általveendő gabonának illő helyen leendő által-adhatására próbászakot kívánjon és vagy abban, vagy ládában a Gabonát rendesen megmérve a Kereskedő úr által bepecséttesse, száraz helyen tartsa, és eránta különös gondviseléssel légyen”. A kereskedőnek jogában áll elfuvarozandó jószágá mellé saját emberét állítani, ha méretlen akarná a hajóba berakatni.

5. A kormányos megkívánhatja, hogy amely mértékkel kezdetett a mérés, azzal végig folytatassék és a próbászak mindenkor mérés közben készítettessék és ha lehet, a bevévésnél használt véka a ki- vagy általadásnál is alkalmaztassék. A próbászakot vagy ládát felszakasztani a jószág átadása előtt nem szabad.

6. A császári és királyi sófuvarnak kirakodásánál még főzni való sónak visszatartása is tilalmas. Ha ez előfordulna, ezért nem a gazda, hanem a kormányos felelős, aki legényeivel együtt tartozik a *contrabandalis* büntetést is fizetni. A kormányos a gazdájától kapott útra való pénzzel elszámolni köteles.

7. A vontatókocsis megfogadása a gazda távollétében a kormányos kötelessége, továbbá mindenféle számadás készítése.

### II. A hajóslegénység

1. A legények kötelessége a munkát végezni, mindenre vigyázni.

2. A kormányos távollétében a legénység együttesen felelős.

3. Ha mégis történék lopás, a feljelentő csekély jutalomban részesül, a tolvaj a kárt és a feljelentő jutalmát megtéríteni tartozik, de föl is jelenthető.

<sup>11</sup> Hajósi jó rendviszonos kötelességek és általános rendszabályok. Kiadta Zs. J. (= Zsótér János). Szeged 1842. Grün János betűivel.

4. Ha a kormányost valami baj érné, a legénység egyet válasszon ki a maga köréből helyettes kormányosnak, aki azután a hajót igazgassa, és a felelősséget átvegye. A felelősség egyetemes.

5. Az általában fogadott hajóslegények három nap ünnep nélkül be- és szintén 3 nap ünnep nélkül kirakodni tartoznak. Ha ez akár a kereskedők, akár a hajósgazda késedelmeskedéséből tovább tartana, a gazda minden embernek egy napra általános bérén felül váltói 30 kr, mint Dangubát (l. még 16. o.) fizetni köteles.

6. Útközben az üres hajón levő legénység gazdájának sekély vízben elakadt terhes hajójának megsíftelésére segédkezet köteles nyújtani. Ha általános hajóslegények voltak, a gazda hazaérkezettükor köteles fáradságukat megfizetni, a hetesek fizetés nélkül tartoznak dolgozni.

7. A kormányos az elfuvarozandó jószágot csak a víz partján tartozik átvenni. Ha azonban a szerződés úgy szól, hogy a jószágot, azaz árut falun vagy pusztán kell átvenni, akkor a gazdatisztek vagy kereskedők megkéretnek, hogy „azon vékához, mellyel a gabona a kocsikra méretik, az első transzporttal a hajóra hasonlót küldenének, hogy ekkép a jószág mennyisége a hajónál is megpróbáltathassék.” A segédkező hajóslegényeknek 30 kr. napszám jár.

8. A hajón külön kiválasztott éjjeli-nappali ór, vagyis *misáj* kötelessége tűzre, vízre vigyázni, a vízhányót tisztán tartani.

9. Ha a hajón dohány, rongy van, a dohányzás tilos. Aki mégis rágyújt, aznapi bérét elveszti.

10. Ha a hajó a víz kicsinysege vagy más okok miatt hetekig nem utazhatnék, akkor a hajósgazda nem hetibért, hanem dangubát fizetni köteles.

11. Ha útközben az általános bér mellett szegődött hajós siftelni kénytelen, akkor annak a gazda napszámot fizetni köteles. Ha a hajót valami baj éri, és a hajósok éjjel is dolgozni kénytelenek: ezt a külön munkát a gazda megfizeti, de joggal kívánja meg, hogy az efféle munkában mindenki iparkodjék.

12. A hetes legények a hetibérükbe eső időben kötelesek gazdájuk dolgát végezni, így rakodni.

13. Ha a hajót veszedelem éri, vagy elsüllyed, a kormányos ezt a legközelebbi előljárásnál elenteni köteles és a biztosító társaság „ügyviselőjét” kihívni.

A nagyobb fahajókhoz hozzátartozott a vontatólovak szállítására a *dereglye* lovasdereglye, továbbá két ladik. Egyik a köteleknek, a másik kettő meg személyszállításához. A dereglyén helyezkedtek el a *fuharosok*, vagyis az evezősök, akik lefelé hajtották a hajót. A dereglye medrében végig rudak voltak keresztbe téve, amelyeket az evezéshez használtak. „Ezek — írja Kovács<sup>12</sup> — az evezéshez lábtámaszok vagy rugók. Az oldalon egy homorú lyuk, vagyis e támrudak végeinek beerősítéséhez rugófészkék”. Amikor a hajóvontató lovakat a dereglyén átszállítják a túlsó partra, akkor *átszaldomozzák*, Tömörkénytől megörökített más szóval *átvadják*<sup>13</sup> őket. Maga a művelet: *szaldom*. A hajóról nem hiányzott a *körte*, *körtve* néven emlegetett fakolonc sem, amely hosszú, erős zsinag végére volt kötve. Arra szolgált, hogy amikor a hajót lefelé mentében a partra kellett húzatni, akkor a körtét a zsinaggal, illetőleg ennek a végére kötött kötél, *dobókötel* segítségével kidobják a partonállóknak<sup>14</sup>.

Ha a hajót csak vasmacskával állították meg, vagyis nem történt rendes parti kikötés, akkor csak *kimacskáztak*. Ilyenkor Tömörkény hallomása szerint régebben nem kellett érte *karópéz* néven emlegetett partdíjat fizetni.

A Városban mindig *orral a víz ellen* szoktak kikötni.<sup>15</sup>

Föl is hajózunk, lē is hajózunk,  
Ha löhet rúzsám, nálad maradunk.

mondja a régi szegedi hajósnóta. *Lēhajózni* hajósaink szóhasználata szerint délre, a Tisza folyásának irányába, *főhajózni* pedig északra, a folyás ellenében való haladást jelent.

\*

<sup>12</sup> Kovács 254.

<sup>13</sup> Tömörkény I., A Szent Mihály a jégben. 358.

<sup>14</sup> Uo. 141.

<sup>15</sup> Vizenjárók és kétkezi munkások. 18. (Továbbiakban: Vizenjárók).

A HAJÓVONTATÁS jellemzésében majdnem egészen Tömörkény István rajzaira és Juhász Antal forrás értékű kutatásaira támaszkodunk. A magunk hozzáadásai, kiegészítései nem jelentősek.

A hajóhúzó leginkább szegénysorsú deszki, valamikor még szőregi szerb gazdák köréből kerültek ki. A hagyomány talán még a tiszai és marosi határörvidék szerb grancsárjainak szállítási kötelezettségeiből polgárosult.

A fogadás vagy kint a parton, vagy a Klauzál téri Európa-kávéház előtt történt. Ez volt a szegedi szappanfőzők, disznóvágók, kupecok, hajósgazdák Víz utáni találkozó helye. A szerbek kocsijukkal az újszegedi parton, a két híd között, a mostani *Odessa* területén állapodtak meg, ahol valamikor hatalmas hajóépítő, továbbá fűrésztelepek voltak. E várakozó helynek *dángubaplace* volt a szakmai neve. Így megtakarították a hídvámot, ha esetleg nem tudtak elszegődni.

Az egyezkedés a hajósgazda és a *kaparás*, vagyis a kocsisok bizalmi embere között régebben csak egy-egy alkalomra, vontatásra, lovanként történt. A fele járandóságot foglalólul előre kifizették. A szerbek már tudták, hogy melyik hajó hány lovas, azaz hány ló kell az *egésztehör*, *féltehör*, illetőleg a búza, fa, só, esetleg csak az üres hajó vontatásához. A két világháború között már előfordult az is, hogy a gazda és a kocsis ember egész esztendőre megegyezett egymással.<sup>16</sup>

Mint főleg Juhász Antal kutatásaiból tudjuk, az üres buzáshajó vontatásához 10—14 ló kellett. Megterhelve 24—30 ló vontatta. Úgy emlékeznek rá, hogy egy kukoricával megrakott hajót Pancsováról Szolnokra 24 lóval húztak. A vontató lovak száma a Tisza vízállásától is függött, áradás vagyis *nagyvíz* idején több lóra volt szükség, mint *kisvíz*, azaz alacsony vízállás, *nyári meder* mellett. Érthető tehát, hogy a legtöbbször 3—4, esetleg 6—8 lovas gazdáknak össze kellett fogniuk, társulniuk kellett a munkához. A társult gazdák *cimbora* néven emlegették egymást.

A vontatók, szokottabban *kocsisok* a gabonáshajókra a két híd között *fogtak rá*. Itt volt ugyanis a *rakodás*. Embereink kocsijukat szétszedték és a hajó valamelyik hambárjába rakták. Tetejetlen hajónál a kocsit egészében a vízhányóra, esetleg két lefektetett járódeszkára tolták rá.

Szerszámaikról szólva a hajó *sleppszál* néven is emlegetett vontatókötelét a hajó felszereléséhez tartozó rúdra, illetőleg erős, *rúdlánc* vagy *láncrúd* névvel jelölt láncra kapcsolták rá, amelyet a két világháború között drótkötél váltott föl. Hosszúsága a lovak számától függött. Erre még visszatérünk. A rúd helye a *viceszentős* néven is emlegetett szerszámraktár volt.

A rúdhoz, rúdlánchoz két oldalt, egymástól mintegy 2 m távolságra a *pajzer* néven emlegetett vékonyabb láncok kapcsolódtak. Végükre fából készült, később vasból kovácsolt *pajzerpöcök* volt erősítve. Ezekre csatolták rá a háموkat. A rúd végén levő nagy fapöcök volt a *drúmó*. Erre hurkolták a *tolnai csat*, vagyis a kötél megkötésének sajátos: biztosan tartó, könnyen oldható formája segítségével a hajóról a partra nyúló vontatókötelet, amelyet *lovaskötél* néven is emlegettek.

A vontatókötél hosszúsága a körülményektől függött. Volt, hogy csak 80—100 m, máskor azonban 200—250 m hosszúra kellett ereszteni. Különösen akkor, ha a folyó áradni kezdett és a cukk messzebb, a töltés felé kényszerült vontatni, a hajó viszont természetesen még a vízben, és pedig a *nyári mederben* haladt. Máskor azért kellett hosszúra ereszteni, mert a folyóban keletkezett zátonyt, porondot kellett kikerülnie. Utána természetesen *beszödték*, vagyis rövidebbre fogták a kötelet. Ez úgy történt, hogy a hajós vagy a kurtulás odaszólt a kocsisoknak: *szölliad mög a lovakat!* Közéjük csaptak, a hajójárás meggyorsult. Utána a cukk lelassított, és a hajósok a meg-

<sup>16</sup> Bazsarózsák. 172.

lazult kötél hosszából 10—15 méternyit fölszedtek a bakra. A rövid kötél különben kevésse akadt el a parti bokrokban.

A *hám*, *kendőrhám* a szerbek kezemunkája volt. Varrásához a *lajtánt* néven emlegetett vastagabb cérnát használták. A ló szügyére feszülő széles gurtni felső felét kipárnázták, hogy a jószág bőrét ne dörzsölje föl. A hám végéről elágazó két istrángot a hámfára hurkolták. A hámfá középre volt erősítve a *perec*: 55—60 cm hosszú kötélgúzs, amelynek másik végét a pajzerpöcökre akasztották. A hámot így veszély idején gyorsan le lehetett akasztani a pajzerokról és a lovakat könnyebben menthették.

A hajóra úgy fogtak rá, hogy a vontatókötelet és rudat a hajósok ladikon kivitték a partra. A rúd elejére csak egy lovat fogtak. Ez volt a *prėdnyák* vagy *vezėrlő*. Utána minden pajzerhoz egy lovat fogtak. Párosával húzták, de a rúdlánc természetesen elválasztotta őket. A legvégén, a part felőli oldalon haladt a *kurtulás* néven emlegetett egyetlen, de erős ló. A *prednyák*, vagyis a *cukk* vezetője ügyes, tapasztalt ló volt, amelynek már ostor sem kellett, szóból értett. A *cukk* jelentette a vontató lovakat, de a kocsisokat is a lovakkal együtt, végül magát a teljes szállítmányt is, hajósokkal, kocsisokkal, lovakkal.

Annak a hajóhoz tartozó fiatalabb, kezdő embernek is, aki a partmenti fába, bokrokba esetleg fölakadó vontatókötelet kezében csáklával vagy valami villafélével szabaddá tette, áttemelte, *kurtázta*, szintén *kurtulás* volt a neve, hiszen a *kurtulás-ló* nyomában járt.

Az elmondottakból kitűnik, hogy leginkább páros számú lóval vontattak. Ha páratlannal dolgoztak, akkor két lovat fogtak *kurtulás*nak. 14 lovon fölül *cukk*ban már szükséges is volt a 2—3 *kurtulás* ló, hogy a hajó vonzóerejét kiegyenlítsék. Kisebb üreshajót 3 lóval vontattak: 2 volt elől, 1 pedig hátul.

Miután a lovakat befogták, egy kocsis a hajóra kiáltott: *kész a ló!* Erre a hajósok elcsapták a tartóköteleket, föl húzták a parton heverő, kikötésre szolgáló kukázómacskát, amelyet *anyamacska* néven is emlegettek. A vontatás megindult. Előtte azonban előrelátásból a *prednyákot* jobbra-balra vezetgették, természetesen az egész *cukk* ló is együtt mozgott vele. Csak azután húzták meg a hajókat. Ellenkező esetben ugyanis a hirtelen nekirugaszkodó lovak a kötelet könnyen elszakíthatták volna.

A *cukk* a *ficsórjárás*, *ficsúrjárás*, *lójárás*, *cukkjárás* néven emlegetett hajóvontató úton haladt. Ennek érdekében a folyó vontatásra alkalmas partján 15—20 m szélességben minden bokrot, fát kivágtak, és megtiltották, hogy ezeket beültessék. Ha ezen, rendszeren ártéri földrészeket a tilalom ellenére mégis bevetették, az okozott kárért a hajósokat nem lehetett felelősségre vonni. A *ficsórjárás* karbantartása egyébként a folyammérnökség szolgálatában álló *víz mestőr* feladata volt.

Ha a zátonyt a *ficsórjárás* felőli oldalon akarták elkerülni, a kocsisoknak ezt kiáltották: *hahó, nyúccsadd a kötelet!* Ilyenkor az egész *cukk* a part felé húzott.

Ha a *ficsórjárás* előtt a víz, a kocsisok lóra ülve dolgoztak tovább.

A kocsisok vontatás alatt gyalog hajtották, irányították hosszú *kendőrustor* segítségével a lovakat. Ha két kocsis volt, akkor az egyik a *prednyák* mellett haladt. Ez volt a *rajder*. Ide fiatal gyerek is megfelelt, ha a ló már betanult. Tömörkény egyik legmegragadóbb novellája éppen egy ilyen szerb fiúcskáról szól.<sup>17</sup> A másik kocsis a *cukk* végén ment. Csak akkor ültek lóra, ha a *ficsórjárás* előtt a víz, vagy bokros, vesszős helyen kellett áthaladniuk. Kisebb *cukk*nál a kocsis az utolsó víz felőli lóra ült, amelynek ilyenkor *nyergős* volt a neve. Innen könnyen lehetett minden lovat biztatni, kormányozni.

<sup>17</sup> Uo. 18.

Szerb kocsisaink magyar szavakkal irányították lovaikat. Ha a víz felé kellett őket terelni: *Dunára te*, ha a part felé: *kíjjebb* volt a hajtószavuk.

A vontatást hátráltatták a Tiszába torkolló kisebb, hajósainktól *fok* névvel illetett vadvízvezető árkok, csatornák. Ilyen helyeken *möghajlították* a lovakat: a hajó lendületbe jött, a lovakat közben lekapcsolták a rúdról és átúszattak velük az árkon, majd mindjárt megint ráfogtak.

Olykor a víz erős sodrása vagy más akadály miatt át kellett váltani a másik partra. Ennek a műveletnek *szaldom* volt a neve. Így már a Marostoroknál *szaldomozni*, másként — Tömörkény hallomása szerint — *vádolni* kellett. A hajókormányos hujántott a kocsisoknak: *hé, szóliidd mög a lovakat!* Vagy: *hajtsd mög szaldomra!* A kocsisok erre *haj ló, haj ló* kiáltással és ostorcsapásokkal biztatták a cukkot a gyorsabb haladásra. Ilyenkor a hajókötel úgy megfeszül, mint hasonlatuk szerint a *citurahúr*. A kormányos *huja* szava a megállást jelentette.

A kanyarulatoknál, sodrásoknál képződött limányokon a kormányos tapasztalata, rátermettsége segítette át a cukkot.

Nagyvíznél a kormányos sokszor leküldött a hajóról néhány embert, hogy a parton a máshol jellemzett különleges rúd, a *büszke* segítségével kötélen tartsák a hajót, nehogy az ár elsodorja és a lovakat is a vízbe rántsa.

Kompjárásnál a révész leeresztette a súlyos kompkötelet a víz mélyére, amíg a hajó át nem haladt fölötte.

Gondot okozott a vízimalmok kikerülése is, hiszen ezeket ritkán horgonyozták le vasmacskával. Általánosabb volt, hogy erős kötelekkel kikötötték valami partmenti fához, levert karóhoz.

A vontatók a kötelet lekapcsolták a rúdról, a kormányos pedig a *timony* segítségével a túlsó partra irányította a hajót, mire *lëmacskáztak*, vagyis partra vitték az anyamacskát.

Emlékeznek arra is, hogy valamikor a kurtulás-ember karddal vágta el a drómó mögött a megfeszült hajókötelet. Ilyenkor a hajósok a kötel alá eveztek és beszédtek a ladikjukba.

A gabonáshajók víz felőli oldalánál úszott a *lovasdereglye*. Akkorára szabták, hogy annyi ló férjen el rajta, amennyire a hajónak nagyvíz mellett szüksége volt. A szaldomozásnál ezen szállították át őket. A lovakat egyébként pallódeszkán vezették a dereglyére, ahol egy irányban, de váltakozva fejjel és farral állították őket. Az evezés itt a hajósok dolga volt. A másik parton most már megindulhatott a már jellemzett módon a vontatás. A befogásnál természetesen ügyeltek arra, hogy a *Dunárú* fogott lovak most is a víz felől kerüljenek.

Századunk elejétől fogva a lovasdereglye már sokszor hiányzott. Ilyenkor a lovakat *beszödték* a hajóra, az elsőbasra, majd a hajósok a vontatókötelet ladikon átvitték a túlsó partra és ennek segítségével húzták át a hajót.

Olykor a lovak átúsztatására is sor került. A vontatók ladikban eveztek át. Egyikük a prednyákat kötőfékjénél fogta, a többi ló pedig úszott a nyomában.

Áradás idején a víz kedvezőbb sodrása miatt a hajó az ártéren haladt. Nem vontattak, hanem csuklyával, kukázással, a Juhász Antaltól bővebben jellemzett járgánnyal próbálták előre segíteni. Ez a hajósok munkája volt, a kocsisok nem vettek részt benne. Szerbjeink egyébként az emberi erővel való hajóvontatásra sem vállalkoztak.

Maga a vontatás naponta 12—14 órán át folyt. Ha cimborák társultak, akkor munkájuk megoszlott. Egyik részük vontatott, másik részük, leginkább az öregje pedig *abrakos* volt. Erre tartozott a főzés, a lovak ellátása, továbbá az éjszakai őrködés. Utána a hajón joga volt egy kis nappali alváshoz.



Hajnali 3—4 óra tájban keltek, mindjárt indultak. Reggel 7 óra körül megálltak frustokolni, előfordult azonban — ha sietni kellett —, hogy vontatás közben falatozták a kenyeret és szalonnát. Az ebéd a hajón főtt, és pedig tetejetlen hajón a gulibában, tetejesen pedig a csárdában. Az abrakos együtt főzött a hajósokkal, de külön kosztos voltak. Legtöbbször paprikáskrumpli, krumplistarhonya, hal volt az ebéd, de a frissen főzött vacsora is. Amíg ebéd után a kocsisok kissé lepihentek, az abrakos a lovakat látta el.

A lovakat a *zabló* néven emlegetett, négy leszúrható vaskaróra — neve *zablókaró* — négy sarkánál fogva kifeszített kendervászonból etették. Egy zablóból egyszerre általában 8 ló evett: 3—3 a hosszabbik oldalán, 1—1 pedig a két végén. Ha még több lóval is vontattak, akkor a zablókat egymás mellé helyezték el. Úgy tartották, hogy a vontató ló abrakolásához jobb volt a zab, mint a kukorica. Ha *mező* adódott, akkor legeltették őket.

Éjjel nem vontattak, legföljebb holdvilágnál. Nyáron jó időben a kocsisok a parton éjszakáztak, esős, hűvös időben azonban a hajóra húzódtak. A benyűgözött vagy partmenti fához kötött lovakra az abrakos vigyázott. Rossz időben födelet kerestek nekik is útbaeső ismerős falusi gazdáknál. Előfordult nemcsak ereszkedés, hanem vontatás közben is, hogy *szelet heverték*, vagyis a heves ellenszél miatt vesztegelni voltak kénytelenek.

„A szél kitudhatatlan — elmélkedik Tömörkény<sup>18</sup> — és formájában sohasem egy. Néha mérges, néha csöndes, és egymástól még abban is különbözik, hogy mely tájról van az érkezése... Ettől pedig függ a hajó sorsa, meg mindazoké, akik a hajón vannak.”

„A hajó — írja máshol — ha megrakják fával, még a tetejére is tesznek, nagy szelet fog, nagy oldalszélben nem mehet, mert a parthoz verődik, nem tehet hát mást, mint hogy kiköt és hever addig, amíg a szél mérge alább hagy.”<sup>19</sup>

A *szélheverés* nem szokott unalmasan folyni. A legénység vagy bemegy a kormányos lakásába, a csárdába, vagy pedig, ... van a hajó orrában egy kis fülke, a bas, hát ott tartózkodnak. Pár literes kis hordó mindig van a hajón, összehánynak némi pénzt borra, egy legény elmegy a hordóval a faluba érte s visszajöven, citeraszó mellett töltik az időt. Ritka ... hajó, amelyen citera ne volna. A nótákat tollal verik ki rajta, régi szomorú dalaikat búsan zengi a rézhúr:

*Csináltatsz-é rózsám diófakoporsót?  
Csináltak, csináltak márványkőkoporsót.  
Megismeresz-é engem három leány előtt?  
Megismerlek, megismertek egész világ előtt...”<sup>20</sup>*

A szélheverés, teherre várás vagy más akadály miatt való kényszerű várakozást *dánguba*, másként *dángova*, röviden *dángó* néven is emlegették. Ha tétlenül, dologtalanul tölti az időt, akkor nemcsak a vizenjáró, hanem más szegedi szegényember is *dángubáz, dängováz*.

A *dánguba* azonban nemcsak a vesztegelést jelentette, hanem a csökkentett napszámot is.

\*

A *hajózat* akkor indult meg, amikor a jég már *mögindult*, majd az *üdő kinyílt*, amikor Úszögös Szent Péter már *főszögte a csóvát*.

A vontatás eltartott novemberig, decemberig. Ha késő ősszel, korán befagyott a Tisza és bennerekedt a hajó, akkor a kocsisok a hajókormányostól igazoló írást kaptak, és hazafordultak. Ilyenkor is joguk volt a teljes bérhöz, amit a hajósgazda ki is

<sup>18</sup> Vizenjárók. 25.

<sup>19</sup> Förgeteg János. 81.

<sup>20</sup> Munkák és napok. 360.

fizetett nekik. A bér elosztása a cimborák között mindig a lovak száma szerint történt.

Szorb vontatóink öltözete házilag szótt daróckabát és darócnadrág volt. Hideg időben bekecsét, melledzőt is viseltek. A lábukon bocskor volt. Nyári öltözetük: ing, gatyá, festőkötő, szalmakalap, bocskor.

Vontatóink olykor nagy utakat is megtettek, erről azonban a hajósok életénél esik szó. A gabonáshajó mellett szerbjeink vontattak homokoshajót, kofahajót, kotróhajót, a Tiszán leúsztatott és a Maroson Makóra irányított tutajt, sleppet, helyi forgalomban pedig tiszai fürdőket, regattaházakat is. Ha vontatás nem akadt, akkor alkalmi kocsként iparosok portékáival vásárookra mentek. Máshol még beszélünk erről is.

\*

Az emberrel való kötelező hajóvontatás 1777-ben lépett életbe, mint a szabadságvesztéssel járó büntetés súlyosbítására szolgáló közmunka legszigorúbb fajtája. II. József a törvényt tovább fejlesztette, mert 1783-ban beutazván Magyarországot, látta, hogy a vízi szállítás különösen ár ellenében mekkora küszködéssel jár. Ezért még ebben az esztendőben elrendelte, hogy a hajók vontatására rabok alkalmazandók, és Szegeden, Zimonyban, Bródban, Gradiskán és Sziszéken 50—50 rab számára tömlőcökről kell gondoskodni. Őrzésüket a határőrvidéki ezredekre bízta. József a halálbüntetést is eltörölte, és helyette elrettentésül az életfogytig elítélt raboknak hajóvontatásra alkalmazását rendelte el. A szegedi *fenyítőház* 1831-ig állott fönn.

E *lajmás* néven emlegetett rabok itt Szegeden rendszeren sóhajókat vontattak. Emellett hámban a hátukra vetve cipelték föl-le a meredek parton a nehéz sókockákat.

Életüknek hiteles szemléleten alapuló, irodalmi igényű leírását olvashatjuk egy szegedi írónak, Somogyi Elek (1742—1805) minoritának verses művében:

Oh, mely nyomorultak! kiknek nyakán s lábán  
Tsörög a kemény lántz nagy vas karikában,  
Bcrotválya fejek vannak nagy munkában,  
Mellyére reszket testek, az Hajó-húzásban.

A Tisza vizébe nyakig is bé-mennek,  
Kik húzásban restek, páltzákkal veretnek,  
Halálnál is sokkal keservesebb éltek,  
Nagy vakság dolgotok, kik ettül nem féltek.<sup>21</sup>

A *lajmás* szó eredete, etimológiája egyelőre ismeretlen. Megemlítjük még, hogy a szegedi tájszólásban a sóhordó embernek megjelölésére *szamár*, *lukmájér* régi elnevezések is jártak.<sup>22</sup> Dugonics Andrásnál olvassuk: *A Szegedi Só-háznál máiglan is Szamaraknak nevezik azokat az embereket, akik hátokon az egymázsás kő-sót a Máz-sálóra hordgyák.*<sup>23</sup> A *lukmájér* szót Czimer Károly említi, hogy „eltűntek a német hivatalos nyelvet 1867-ig használt sóházhhoz tartozó sóhordó *lajmások* és *lukmájérok*.”

Az emberi erőnek kihasználása a lóvontatással párhuzamosan egészen századunkig fennmaradt. Idős hajósok — írja Juhász Antal — még emlékeznek arra, hogy nagy áradás idején, amikor lovakkal nem boldogulhattak, emberi erővel vontattak. A gyalogos vontatók ilyenkor a töltésen haladtak. Mondják, hogy Apátfalváig teher nélkül két nap alatt értek föl a Maroson.

<sup>21</sup> S. E., Sapientia, barát-tántz, mellyre minden férfiak és aszszony-rendek hivatalosak. Pest 1794.

<sup>22</sup> *Bálint S.*, *Lajmás, samár, lukmájér*. Nyr. 1957, 323.

<sup>23</sup> *Etelka I*, 284.

Emberi erővel történt a vontatás más módja, a *kukázás*. Erre akkor került sor, amikor a Tisza előntötte a *ficsorjárás* néven már emlegetett hajóvontató utat. Ilyenkor összekötözték a hajón található köteleket, végére vasmacskát erősítettek, és ladikon föleveztek velük olyan távolságra, ameddig a kötél elért. A macskát parthoz közel eső részen kivetették. A köteleket visszavitték a hajóra, átvetették az őrfán, és magukat fogták be. Rákapcsolták hámjukat, majd a kukajárón az előrehaladás irányával hátvást lépegetve, mintegy kinyomták maguk alól a hajót. A kukajáró végére érve, a hámot kiakasztották a húzókötéltől és ismét az őrfa mellett *fogtak rá*. Így a hajó lassan felhaladt az előre kivetett vasmacskáig. A kukázáshoz külön embereket kellett fogadni, mert a hajó népe ezt a nehéz munkát nem tudta volna egymagában elvégezni.

A régi fahajó vízfolyás ellen való vontatásának sajátos eszköze volt a *gugora*, alakváltozatai szerint *kukora*, *gugara*, *kobora*, *cigánytekerő*, *száraztekerő*, *szárazgugora* (csak parton használatos), újabb tápai *ganspil*, *gaspir* (komphúzásnál), amelyet a tápai kompközlekedésnél szinte napjainkig használtak. Nátly József így határozza meg: „*gugora*, vagy *kukora* (axis in peritrochio verticalis). *Gugorával tekerik vízből a malmot, hajót, sat. Ugyanazzal toronyba a harangokat. Kétféle: fennálló és fekvő... Voltaképpen hengercsiga, amelynek segítségével közelebb húzzák a kompot, hajót a parthoz.*”

Másik, máig emlegetett és sokáig használatos fajtája volt a *járgány*, amely Nátly szerint „*azon fekvő gugora, mellyel a hajókról vetett matska föltekertetik.*” A járgány Kovács János tanúsága szerint<sup>24</sup> a hajóorr és a tetőzet közötti részen foglalt helyet és a vasmacska hátsó végét tartó kötél volt ráerősítve. „*Gyakran — mondja — e járgánnyal hajtatik a hajó az ide-oda való kikötésnél följebb vagy lejjebb.*”

A gugorának régebbi fajtája a *dobosgugora*. Független, földbe erősített tengelyének *gugoraoszlop* a neve. Ennek *dob* néven emlegetett, csőre emlékeztető facsigájára csavarodott a kötél. Mozgatására olykor a *gugorarúd*, *hajtórúd* is szolgál. Miatán kint a szárazon verik a földbe, *száraztekerő*, *szárazgugora* néven is emlegették.

A gugorázásra csak ott került sor, ahol a fahajót nem lehetett lóval vontatni. Nem volt a parton olyan alkalmas hely, ahol húzhattak volna.

„Például — írja Tömörkény<sup>25</sup> — a part mocsaras vagy agyagos, vagy meredek. Máshol ismét szirtes. Más esetben van néhol olyan ereje a víznek, hogy az árral semmi módon sem bírnak. Ismét más eset, hogy oly messze van a part attól a mély víztől, ahol a hajót a kormányos eresztheti, hogy a távolságot nem futja a vontatókötél...

Szükséges ilyenkor csolnakkal előmenni a hajó orrához. Onnan a nagy láncos vasmacskát a csolnakba eresztik, amely nehéz súlyától csaknem fölbillen. Ezután azt vinni előre, jó előre, ameddig a kötél engedi. Akkor nekiáll mind és kilökik a ladikból. Lezuhan a vízbe a macska, az emberek pedig mennek vissza a hajóra a kötéllel, hogy megkezdjék a gugorázást.

Minden hajó orrában, mindjárt a bógó mögött áll egy deréknyi vastag, derékiq érő oszlop, ... Ez a gugora. A fején egy rúd jár keresztül. Hogy a macskától hozott kötél végét rákötötték a gugorára, keresztül dugják rajta a rudat, s mindenki belekapaszkodik. Hajtják. Lassan, csikorogva forog a gugora, s amint tekerődzik rá a kötél, halad előre a hajó. ... Magamagát hajtja így föl a hajó egész odáig, ahol a macska el van vetve. De itt megint nincsen pihenés. Megint ladikba kell ug-rani, hogy hasonló módon, miként az előbb, vigyék előre a másik vasmacskát. El is viszik, leve-tik, és visszahozván a kötélét, most az kerül a gugorára.”

Hajósaink messze vizeket megjártak. A Tiszán Szegedtől Szolnokig és amikor a vízállás megengedte, Tokajig, a Maroson Nagylakig, néha Aradig, a Körösön Gyomáig hajóztak. A gabonaszállítást a Tiszán, Dunán, Száván át Sziszekig, Károlyvárosig, a Dunán Pest, Győr, néha Bécs, sőt Regensburg városáig bonyolították le. Ellenkező

<sup>24</sup> Kovács 258.

<sup>25</sup> Vizenjárók 36; Ért. 1906, 197.

irányban a Fekete-tengerig is eljutottak. Visszajövet Piszken mészkövet rakodtak, amelyet idehaza égettek ki. Szobról kövezőanyagot hoztak. A Szávát járó hajók sóterhüket lerakva, a horvát erdők kitűnő cserfájával tértek haza, amelyre a tímárok-nak, szűcsöknek volt szükségük. Nem feledkeztek meg azonban a tengeren túli fűszerekről sem.

A leghíresebb szegedi hajós kétségtelenül a felsővárosi Ábrahám József, a híres Zsótér János hajósgazda veje volt.<sup>26</sup> 1833 tavaszán, 24 éves korában nyolc szegedi hajóslegényével először kelt át megrakott hajójával a szirtektől, szűkületektől, sebes folyásától megközelíthetetlennek tartott, még szabályozatlan Vaskapu-szoroson és épségben eljutott rendeltetési helyére, Galac városába. A bravúros út híre bejárta az egész európai sajtót.

Ábrahám a szabadságharc alatt a kormány felszólítására szegedi hajósokból, superokból, halászbokból és vízimolnárokból csajkás századot szervezett, amelynek ő lett a századosa. Amikor a Maros Deszknél átszakította a töltést, Ábrahám a maga századával és a felsővárosi 5. nemzetőr századdal új cölöptöltést készített és ezzel a katasztrófával fenyegető árvizet elhárította.

Napjainkban, a tehergépkocsik világában már alig tudjuk elképzelni, hogy a Város gőzhajóforgalma századunk elején, de még a két világháború között is milyen élénk volt.

„A hajókon — örökíti meg Tömörkény<sup>27</sup> — repkedve lobognak a zászlók, magyarok, osztrákok, horvátok, bajorok, rácok, oláhok. Ennek megfelelő különféle beszédek hallatszanak. Mindenféle árukat raknak a partra, másokat hordanak be a hajókba azok az atléták, akiknek a karjából meg a lábuk szára vastaghúsából úgy áll az izom, mint a hajókötel és akik közönségesen zsákolóknak nevezetnek.”

Mi is láttunk elvéte még görög, olasz, francia, holland hajókat is.

\*

A KOMP, régi kihalt nevéen *hidas* szolgált embernek, jószágnak, kocsinak a Tiszán való átszállítására.

A Tisza szegedi szakaszán a szabályozás előtt három komp közlekedett: Tápén, Fehérpárnál és Röske alatt. A kilencvenes évek óta már csak a tápai közlekedett, majd 1960 tájától pontonhíd szolgál itt is átkelőül.

Az 1522. évi egyházi tizedjegyzék hétszer előforduló *Révész* neve nyilván igazolja a szegedi táj kompátkelésének régi virágzását. A tápai kompnak 1724-ben 191 forint 69 dénár, a Wodianer-ház (Roosewelt tér 14.) és a vakok újszegedi intézete között közlekedő palánki kompnak (traiectus) pedig 1010 forint volt a jövedelme.<sup>28</sup> Tudunk arról is, hogy Felsővároson is járt kisebb komp. A városi kompokat még a XVIII. század folyamán a *hajóhid* váltotta föl.

A kompnak hajóácsok, elsősorban tápaiak voltak a mesterei. Tölgyfából, tölgydeszkából *varrták* össze, amelyeket régebben gőzöléssel, majd hévérrrel való türelmes görbítéssel szoktak kellőre hajlítani. A deszkákat a bordázathoz erős vasszőgekkel

<sup>26</sup> Reizner III, 484, 485; A vaskapu első szegedi hajósa. SzN 1899, 259. sz. Péter L., A Vaskapu szegedi hőse. Délm. 1970, 97. sz.

<sup>27</sup> Bazsarózsák 76.

<sup>28</sup> Reizner III, 123.

szögezték. Szerszámuk a *tërka*, vagyis szögverő kalapács. A deszkaközök közé möhábá ágyazva a *színvessző*, *színléc*, öregek ajkán a *varóléc*, vagyis vékonyra hasított hosszú favessző került, amelyet az *iszkába* segítségével erősítettek a deszkához. Egy komp elkészítése 6—7 embernek 20 heti munkájába került. A kompnak volt *óra* és *fara*, aszerint, hogy melyik végével haladt előre. Két végén volt a *kapu*, *sorompó*, vagyis kitérhető, elzárható rúd a kiesés elhárítására. Régebben a *lánckapu*, vagyis sorompó gyanánt használatos hosszú lánc is járta. A partról a kompra a *hidas*: szakadék áthidalására szolgáló deszkaszerkezet vezetett, amelynek kellő magasságát a *körömfá*, vagyis a hidas alatt 2—4 db vastag, vízben keresztbe tett ászokszerű falap szabályozta, tartotta.

A komp kikötő helyének *ré*, a hozzá vezető, partba vájt lejáratnak *réásás*, *réjárás* volt a neve. A kompot legényeivel a *révész*, ritkább nevén *kompmestör*, *kompgazda*, *régazda* kezelte, aki a víz mellett a *réházban* lakott. A viteldíjnak *rébér* volt a neve.

A kompot valamikor *dalladzók* segítségével húzták át a túlsó partra. Ott voltak rajta a *mentővezők* is, ha a kötélen menetközben el talált volna szakadni. Emberelemlekezet óta a két parton levő, szembenálló *galambfához*, vagyis az anyakötél magasságát a víz állása szerint szabályozó oszlophoz erősített *kompkötél*, másként *anyakötél*, *cigánykötél* segítségével történt az áthúzás. Az anyakötél — amelynek egyik tartozéka a *csigáskötél*, *csigáslánc*, röviden *csigás* — a komp oldalához szerelt *görgőcsigán*, Tömörkény szerint *kompcsigán* mozgott.<sup>29</sup> Ezen húzogatták kézi erővel a révészek és a komp férfiutasai a kötelet. Először a csigáslánccal felhúzták a kompot az anyakötélig. Ezután az anyakötelet beakasztották a görgőcsigára, majd előre kapaszkodó mozdulatokkal húzták az anyakötelet. Ezt a munkát rendszeren azok a férfiak végezték, akik kocsival szállottak a kompra, tehát a gyalogosok, nők nem. Az anyakötél szerepét a partok felé közeledve a *lóggóskötél* vette át: a görgőcsigáról leakasztották az anyakötelet és ezt a *lóggóst* akasztották a helyébe. A parttól távolodva a lógóskötél a komp farát tartotta mindaddig, amíg a csigáskötelet hátra nem vitték. Ekkor a lógóst levették a görgőcsigáról és kidobták a vízbe. Annak a gúzsának, amelylyel a lógóskötelet az anyakötélhez erősítették, *pofo*, *pofovas* volt a neve.

A komp fölszereléséhez hozzátartozott régebben a partba vert *gugora*, azaz sajtós csigaszerkezet is, amelyről bővebben a hajózásnál szoltunk. A *jégvető* erős fenyőszál volt, amelyet védelmül a telető komp mellé fektettek. Hasonló célt szolgált a régi fahídnál a *jégvágó* is: a híd lábai elé alkalmazott rézsútos, vassal kivert állvány, amely arra szolgált, hogy a jeget zajlás közben elvágja, az tehát ne rontsa a hídlábat.<sup>30</sup>

Tömörkény a század legelején találó képet rajzol a *kompjáró* életéről:<sup>31</sup>

„Sok kocsi áll már a rév előtt. Mind üres, előttük apró lovak, most mennek át búzakereszteket hazahozni...”

Mosti itt a rében vidámak az emberek, és tréfákat kiabálnak át egyik kocsiról a másikra. Ráérnek, mert a komp a túlsó oldalon van, onnan hozza a kereszttel megrakott kocsikat: időbe kerül, míg átér... A révek és a kompok abból az időből valók, amidőn nem volt még olyan túlságosan nagy a sietség. A kompon... évszázadok alatt alig is változott ... valami. Talán: hogy drótkötélen jár, és a drótkötélen rézcsiga szalad ama facsiga helyett, amit régente görgőkutyának neveztek. Amúgy megmaradt mindenben a régi széles és lapos víziedény, amely kilenc-tíz terhes kocsival átmegy a vízen...

Lassan átér a komp, s kapaszkodnak belőle kifelé a kocsik. Az apró lovakon ugyancsak suhog az ostor. Feleúton, ha csak egy is elakadna, s visszafelé szaladna a lejtőn, baj lehetne, mert bele-szaladna a másikba...

<sup>29</sup> Tömörkény kéziratos szójegyzékéből.

<sup>30</sup> Az anyagot Lele József és Molnár Imre segítségével gyűjtöttük.

<sup>31</sup> Új bor idején. 258.; más egykorú színes leírás *Cserzy M.*, Kint a pusztán. Szeged 1899, 207.

Mi következünk. A kocsik csörömpölve, dobogva haladnak bele a kompa, amely újból megindul a másik part felé.

No húzni a kötelet! — invitálják egymást, pedig elég egy-két kar, mert a rézsút álló kompot maga a víz viszi át a tulsó oldalra...”

A tiszántúli, bánáti földjeikbe iparkodó gyalogos alsóvárosiakat mezei munkák idején bizonyos összegért a *ladikos* vitte-hozta a Boszorkányszigettől kissé északra. Ez a *ladikjárás* néven emlegetett járat 1875-ben<sup>32</sup> indult meg, amikor a folyószabályozás után ezeket az ármentesített földeket a Város bérbeadta. Ez egyúttal Újszeged kertészeti kultúrájának megindulását is jelzi.

A ladikjárás régebbi tápai módja télidőben az volt, hogy a Tisza jegét mintegy 4 m szélességben kivágták. Így aztán a ladikon állandóan lehetett közlekedni. Erre különösen akkor lett szükség, amikor századunk elején a tanyák a tápai réten is szaporodni kezdtek.

\*

A GŐZHAJÓ hajdani világáról is szóljunk valamit röviden. Az első 1833-ban jelent meg Szegeden, Széchenyi Istvánt hozta. „A Duna gőzhajó megérkezésénél — írja Reizner János<sup>33</sup> — *e csodadolgot látni a tiszaparton volt az egész város. Az első gőzhajó szeptember 3-án reggel kötött ki Szegeden, mely útjában a Tisza folyó mentén fekvő városok és faluk lakosságánál leírhatatlan benyomást szült. Az egykorú följegyzések szerint „a szerbek hallgatva bámulnak és feleségeik keresztet hánytak magukra, a magyarok pedig lármázva örülnek s gyalog, lóháton, kocsin versengve futnak velünk és hajónkkal.”*

Zsótér János vagyonos szegedi hajósgazda elhatározta, hogy „kifog a németen”, és olyan hajót épített, amely gőz nélkül, magától fog járni.

„El is készítette — emlékezik Reizner<sup>34</sup> — a nagy vízi alkotmányt, csaknem a gőzhajók mintájára. Azután nagy költséggel mindenféle géprészeket készíttetett hozzá... Már de biz az soha meg sem mozdult, s a használhatatlan nagy alkotmány hosszú évek során ott veszteglett az újszegedi parton.”

A Víz után mind általánosabbá vált a gőzhajón való szállítás, vontatás is. A gőzhajó húzta a *sleppszal*, azaz különleges vontatókötél segítségével a *slepp*, *slepphajó* néven ismert uszályokat.

A személyforgalom Szolnok és Tittel között állandó volt. A *pasasír* (Passagier) néven emlegetett személyszállító hajó *ágencia* néven emlegetett állomása a mai Belgyógyászati klinika előtt volt.

## Híd

A szegedi Tisza parti képéhez már szinte két évszázada hozzátartozik a *híd* is. Nem tudjuk, mikor épült a legelső. Reizner János is csak annyit mond, hogy 1782-ben a *hajóhíd* bérlete 2800 forint volt. Nem tisztázza, hogy mikor készült.<sup>35</sup>

<sup>32</sup> Reizner III, 124.

<sup>33</sup> Reizner J., A régi Szeged I, 21.

<sup>34</sup> A régi Szeged I, 90.

<sup>35</sup> Az 1858-ban épült vasúti híd volt az első szegedi állandó híd. Az akkoriban még álló fahídtól való megkülönböztetésül *vashíd* néven emlegették. — A közúti hidat 1883-ban a magyar Feketeházy János tervei szerint a párizsi Eiffel-cég építette. Megemlítjük, hogy lámpáit, melyeket Babits Mihály is megénekelte, kovácsolt vasból formált madarak díszítették. A hozzájuk fűződő katonahagyományokról Tömörkény emlékezik meg.

A *hajóhid*, *fahíd* nagyjából a mostani közúti híd vonalában, a hajdani palánki kompjárás helyén 1883-ig állott fönt. Szükség esetén fölnyitották, hogy a vontatással közlekedő hajók zavartalanul haladjanak át. Ez volt a *hídnýtás*, amelyért bizonyos összeget kellett fizetni. 1855-ben 2228 hajó számára nyitották meg. Ebből a sóhajók rakománya 520 ezer mázsa volt.<sup>36</sup>

Télire szétbontották. A tavaszi jégzajlások után állították össze és helyezték ismét üzembe. Ez is supermunka: *hídkötés*, *hídbekötés* volt a neve.

A régi fahídnak elzárható feljárata volt a *hídkapu*. Feltűnő helyén hármastagozódású tilalomtábla, amelyet Joó Ferenc, a jeles szegedi festő alkotott.<sup>37</sup> Az első kép azt ábrázolta, hogy egy kislajbis, bőszájú inges, gatyás parasztember hosszú bottal a kezében, vörös pipából füstöt eregetve, lépett a hídra. Oda volt írva melléje: tilos a dohányzás. Alatta a második képen ugyanolyan parasztember kocsin ülve, a futólovak közé vág. Aláírás: tilos a sebes hajtás. A harmadik, legalsó képen az ábrázolt embert deresen egy nagybajuszú, kékdolmányos, tarkaszínőros hajdú mogyorópálcával verte. Itt már nem volt szöveg, de az írástudatlan ember is megértette belőle, hogy a hídon való dohányzásért, sebes hajtásért büntetés jár. A kép sajnós, nem maradt ránk.

Amikor teljesen *bedállott*, vagyis befagyott a Tisza, akkorra már fölszedték a fahidat, megszűnt a *kompjárás*. A két part között jégen közlekedtek. A biztonság érdekében elkezdődött a jég vastagítása, a *jégnevelés*. A kompoknak hiába vágták volna ki az útját, a víz hamarosan újra befagyott volna. A forgalom nem állhatott meg, tehát a jeget kellett vastagabbá tenni, nevelni. Ez úgy történt, hogy a kocsik számára kijelölt út mentén lyukakat vágtek. Innen lapáttal, cserpákkal vizet merítettek és egyenletesen hízalni kezdték a jeget. A révések szalmacsóvával jelölték ki azt az irányt, ahol a kocsik biztonságosan közlekedhettek. A megvastagított jeget beszórták homokkal, szalmával is, hogy annál erősebb legyen. Utána újra vízzel öntözték. Az út a végén a legsúlyosabb terhet is elbírtá, tavasszal pedig nehéz volt szétvágni.

Gyalogosok, főleg nádvágók, halászok a *jégpatkó* segítségével közlekedtek. Ez kengyel alakú, a csizma lágyékára köthető vaseszköz volt, amelynek alján az elcsúszás megakadályozására négy vasköröm is volt. Nádvágók, halászok kötötték föl, amikor jégen dolgoztak.

A járást a *gusztony*, *güsztony* is megkönnyítette. Ez szöges végű bot, mellyel a gyerekek a két lábuk közé döfködve hajtották magukat a jégen. Lábukon laposra csiszolt lólábszárból készített *korcsolya*, *korcsilya*, *csontkorcsolya* volt.<sup>38</sup>

Nekivágtak, nekivágnak gyalogosak is a Tisza jegének. Hiába a tilalom, hiába a szerencsétlenségek emlékezete.

„A jégen szeretnek járnai az emberek — írja Tömörkény<sup>39</sup> — abban az időben, amikor hídvámot kellett minden emberfiának fizetni — a négykrajcárokat is meg lehet takarítani. De nem tisztán azért, mert visszafelé is csak erre járnak, pedig visszafelé jövet már a híd is ingyenben volna, úgy-e bizony. De a jégben megvan az a különösség, hogy nincsen mindig, ennél fogva igen kedvelik fiatalok és vénék egyaránt...

A parti ember, mikor hídnak kezdi használni a jeget, azért nem megy vaktában neki. Mert ez nem olyan egy darabból összeállott jég, hanem úgy foltozódik egymáshoz, ahogy a jegetek fölülről úszkálnak. No itt van egy darab a Berettyóból. Amaz a Körösből való. Ez a vastag, barna, bizonyosan marosi. Emez a széles, nagy lapos meg bizonyosan ennek a lusta Tiszának a téli termése. No most már mindezeket szépen ki kell tanulni, hogy melyik az erősebb, melyik a biztosabb. Így válik a próbálgatók nyomán az út kanyargóvá.”

<sup>36</sup> Reizner III, 515.

<sup>37</sup> Beck P., A régi szegedi cégekről. SzN. 1905, 266. sz.

<sup>38</sup> Rónasági csodák. 200.

<sup>39</sup> Hajnali sötétben. 175.

Könnyebb teleken történt a *lulázás*, a tiszai jégtörésnek sajátos módja.

„Akkor van rá szükség — írja a szemtanú Tömörkény<sup>40</sup> — ha a zajló jég a vízen valahol megáll. Leginkább kanyarulatoknál szokta azt tenni, hol megtorlódik a szotyék, összeáll és gátul van mindennek. Szabad a víz fölötte is, szabad alatta is, de útban áll a befagyott darab. Rossz az mindennek és baj mindenfelől. Mert az alsó vége nem fagy a jégnek, a fölseje pedig egyre nő, hogy az úszó táblák hozzá csapódnak. Ilyenek szoktak a *beállítás*, vagyis befagyás okai lenni, és kora áradáskor veszedelmül szolgálhatnak.

Nincs hát ennek más módja, mint elpusztítani onnan a jeget. Útnak indítani valahogy, akár-hogy. Próbálták robbantásokkal is, de biz nem sokat ért. A dinamit szakított akkora lyukat a jégen, hogy egy jó vastag csibukszár belefért, de más látszatja nemigen volt. Csak visszatértek aztán a régi módhoz, kezdtek *lulázni*.

Mi ez? Nagy keményfa ladikokba beleül tíz-tíz ember, s föleveznek a jég alsó végéhez. Ott a jégre ugrál mind, csak egy marad a ladikban. A többi megfogja a ladik szélét, s dereka formáig kihúzza a jégre. Akkor megmarkolják, fölemelik, s teljes erővel megint lecsapják, míg csak alattuk a jég be nem szakadt.

Ilyenkor abban a pillanatban be kell ugrani a csónakba, már annak, aki ott nem akar veszni a jég között. S így folytatják a munkát, amely ha lassú is, de biztos. Közben játszanak az ezer halállal, mert aki a leszakadás szempillantásában el nem kapja a csónak szélét, s bele nem löki magát, az ott veszett.

Úszni pedig nemigen tud egy sem.”

A *lulázással* az 1869. és 1878. évi árvízveszedelmek idején a hatóságok is éltek. Olykor még manapság is sor kerül rá.<sup>41</sup>

A jeles napoknál bővebben is elmondjuk azt a hagyományt, hogy Gergely (márc. 12.) azt mondta Mátyásnak (febr. 24), ha az ő helyében volna, olyan hideget hozna, hogy kifagyasztaná a borjút a tehénből. Mátyás erre azzal védekezett, hogy nem teheti, mert már nem úr: Péter (febr. 22) fölszedte előtte a csóvát.

Csakugyan az *Úszögös Szent Péter* napja táján a jég már lazulni, engedni kezd: a révészek ilyenkor a csóvákat már fölszedték. Ezzel is jelezték, hogy most már veszélyessé vált a vízen való átkelés.

„Néha olyan a jégzajlás — írja Tömörkény<sup>42</sup> — hogy rettenetes az. Aki látott már a zajlásban ott feledett vízimalmot, amit a jég úgy szelt kettőbe, hogy a fűrészgár vasai sem teheték volna különben, az tudja csak, hogy mi az, mikor tiszai és marosi jegek egymásba érvén, harsognak, ropognak, recsegnak, mintha az ítéletnapon citoráznának az angyalok.”

<sup>40</sup> Új bor idején. 25.

<sup>41</sup> Reizner II, 262, 310.

<sup>42</sup> Vizenjárók. 35; Bazsarózsák. 176.



## ORSZÁGÚTI KÖZLEKEDÉS

A vízi közlekedés mellett kisebb mértékben a szárazföldi szállítás, szekerezés is mindig virágzott. A só- és borszállítás jelentős részben tengelyen is történt. Legfőbb útvonalak voltak a *budai út*, a Baranya felé irányuló középkori *kálizút*, későbbi nevén *sósút*, amely lényegében még a római nyomvonalat követte. Szekereink, kofáink a XIX. század első felében jól ismerték a *kalorina* néven emlegetett horvátországi Karolina utat is. Az utak általában gondozatlanok voltak, tele kátyúkkal. A kerék olykor agyig lesüllyed, ezért hosszú útra *hévér*, vagyis különleges emelő szerkezet nélkül nem indultak el. Ezzel emelték meg a kerekeket, miközben derekasan csördítöttek a lovak közé. Ezek a kocsin nagyot rántottak, és mehettek tovább.

A hatalmas, erősen megvasalt kocsik elé szükség szerint 5—6 lovat is fogtak. Több fajtájuk volt. A német *Landkutsche*, neve szegedi ajkakon *lantkocsi*, erős féderrel járó, legújabban gumikerekekkel ellátott kocsi. Más neve *stráfkocsi*. Alvázára a *borfa* és *trógerfa* segítségével szorosan egymás mellé helyezett deszkapallók kerülnek, amelyeknek keretét a *szegélyfa* néven emlegetett gerendaszerű lécek alkotják. Ezekbe megfelelő távolságban az átvetőkötelek lekötésére vaskarikák vannak erősítve. A forma német, helyesebben osztrák eredetű. Városunkban hamar fölbukkan. Az 1746. évi tanácsi jegyzőkönyvben olvassuk: *Rupprecht Land kocsis*. „Nincs se tél, se nyár — írja Vedres István<sup>43</sup> — melyen itt Szegeden feles szekereket az útba nem találna az ember. Jönnek, mennek, föl s alá magyar, rác, tót, oláh, sváb és még a német úgynevezett landkocsisok is szüntelenül.”

A *stájerkocsi* ekhós, azaz födeles, de nem féderes kocsi volt. Ez alkalmi használatban a radnai búcsújárás idején századunkat is megérte. Ez esetben a fődélvázat parasztkocsira erősítették.

Nagyfuvarosainknak 48 előtt — fölesküdt szegedi polgárok lévén — a főbíró nagypécsetes útlevelet adott, amelyben elősorolta Városunk, néhai boldog emlékezetű Királyaink által hajdan engedett minden jogait. Ezért fölkérte minden méltóság, kar, hivatal és rendben levőket, hogy a nevezett polgárt minden „fizetéstől szabadon, biztosan és békességesen utazni, visszatérni, általmenni és mulatni engedni és engedtetni ne terheltessenek.” Tömörkény idéz egy névreszóló útlevelet is: „*Kazi Mihály R(ómai) C(atholicus) 35 esztendő, feleséges, szőke hajú, kék szemű, középtermetű, tiszta képű, utazik különféle helyekre, hat ökreivel fuvarba, vagy maga, vagy cselédje, tulajdon hol három, hol négy lovain.*”<sup>44</sup>

Tömörkény még azt is megjegyzi, hogy a *mulatni* szó itt nem mulatást, hanem időmúlást jelentett. Azon időt, melyet el hagy múlni az ember, anélkül, hogy alatta is haladna, vagyis amikor pihentet. Engedték is mulatni őket, mert ahol szekereink megállottak, költöttek.

A fogadósok főként a fuvarosokból éltek. Akárhányszor be sem fért a fogadók udvarába a sok kocsi meg szekér. Volt azonban az út túlsó oldalán egy nagy körül-

<sup>43</sup> Vedres I., Hajókázható csatorna. 39.

<sup>44</sup> Munkák és napok. 204.

kerített térség, olyanforma, mint a karám. Éjszakára, mint valami várba, abba szálltak be a szekerek. Vásáros időkben ott is alig fértek, mert nem egymagában járt a szekeres és nem is két lóval, két ökörrrel.

Amikor a pörgekalapos, ezüstgombos lajbis, búzavirágszín kék magyarnadrágos és kordováncsizmás szögedi nagykocsisok a lovakat kieresztették és kigöngyölték az abrakos tarisznyákat, a rúdvégre akasztott bográcsba nyomban szárított húst és tarhonyát szórtak. A szögedi paprikának éhnyáleresztő illata hamarosan átjárta a csárda környékét. Sokszor másfél hónapig is oda voltak.<sup>45</sup>

Bejárták az osztrák örökostartományokat, a török uralom alatt álló balkáni országokat. Vitték, hozták a portékát. Posztóneműekért Brunnbe, Bécsbe, Gácsra, Boroszlóba, a másik oldalon pedig Erdélybe, Brassóba jártak. Megfordultak Bukarestben, de a Fekete-tenger partvidékén is. Efrém testvért, a szentföldjáró alsóvárosi barátot szegedi fuvaros hozta haza Bulgáriából. Hazánkban eljutottak Gyulára, Nagyváradra, Debrecenbe, Gyöngyösre és Egerbe, Újvidékre, a Dunán túl Mohácsra, Pécsre, Szigetvárra, Nagykanizsára. Jártak Horvátországba is, így Eszékre, Zimonyba, Diakovárra, Bródba, Sziszekre, Zágrábba, Varasdra, Károlyvárosba. Eljutottak Fiuméig és Triesztig. Szegedről leginkább szappant, tarhonyát, paprikát szállítottak. A talicskát, tápai gyékényt vízen szállították a Tisza torkolatáig, innen tengelyen Zágrábon át Fiuméig. Horvátországban kiválóan kedvelték a szegedi juhsajtot. Egy-egy zágrábi nyári vásárra száz-százötven mázsára valót is vittek. Egy részüket kofáink gyűjtötték össze a szegedi, sőt a távolabbi vidékek juhászeitől. Nagykanizsán a szalonának volt jövedelmező piaca, széksóval, illetőleg kancahordóban szállított szappanfőző lúggal évközben is sokfelé szekereztek. Eljutottak egészen a Balkánig. Máshol már részletesen szólunk arról, hogy Bitó János szegedi halászmester Tiszántúlra, Erdélybe, így Kolozsvárra élő halat is fuvarozott.

E fuvarosokat vagy szegedi kereskedőcégek, vagy pedig élelmes kofaasszonyaink fogadták meg.

A nagykocsisok ügyeit, munkavállalását a *szekérbíró*, másként *szekérmestőr*, aféle hatósági biztos intézte, közvetítette. 1723-ból való esküszövegük: *szekérbírói hivatalomban igaz rend tartást tartok, a jövő fuvarokat és Bálakat minden emberi tekintet nélkül egyaránt és igazán az egész városban, úgy mint fölső városon, Palánkban és alsó városon el osztom.* Vedres István is említi őket: „rendes szekérbírák vannak itt Szegeden kirendelve, kik a szekereseket megfogadják, fölírják és számba tartják.”<sup>46</sup> Cserzy Mihály szerint úrfurma ember volt, a Feketesas-fogadó előtt pipálgatott. „Akinék fuvarosra volt szüksége, nála jelentkezett. Ő azután tudta, hogy melyik kocsi való erre, melyik amarra az útra. Ez ezt szokta szállítani, a másik másféle portékát. A szekereseket rendszeren ő bocsátotta útjukra. Lelkükre kötötte, hogy feladatukat becsületesen végezzék el, szégyent ne hozzanak a városra.”<sup>47</sup>

Cserzy nyilván öregek visszaemlékezései nyomán írja, hogy a múlt század elején Szegedről Pestre egy mázsa dohányt egy forintért szállítottak. Egy hatökrös szekérré tizenhat mázsa dohányt fért és tíz nap alatt értek föl vele.

Azokat a fuvarosokat, akik ökörr-, majd lófogatukkal helyi, esetleg környékbeli szállításra vállalkoztak, *koplalós* néven emlegették, várakozó helyük pedig a *koplaló*, Tömörkény hallomása szerint *koplalóspiac*,<sup>48</sup> elvéve *koplalósstand* volt. Egyik koplaló a Víz előtt, a hajdani Nepomuki Szent János szobra körül volt, a fölsővárosi sóház

<sup>45</sup> Beck P., Kivesző szegedi ősfoglalkozások. SzH. 1905, 121. sz. Adatait felhasználja Cserzy M., Régi világból. 89.

<sup>46</sup> Hajókázható csatorna. 39.

<sup>47</sup> Régi világból. 89.

<sup>48</sup> A Szent Mihály a jégben. 164.

táján. A lézengő fuvarosok ökrüket, szekereiket kint hagyván, bent a közeli kocsmában ezt dalogatták:

Kis szekeres, nagy szekeres,  
Mindég a kocsmára keres.  
Még ü a kocsnába tanyáz,  
Ókrire Szent János vigyáz.

Századunk első évtizedeiben a nagyobb fatelepek előtt, továbbá a búzapiacon, vagyis a Szent István téren, a víztorony tövében várakoztak.

„Állanak a szekerek — írja Tömörkény<sup>49</sup> — egy nagy téren, a járom körül kérődzik a sovány barom, vagy durkál a kukoricaszárban, mert más nem jut neki. A gazda is ott ténfereg valahol a mindenfelől foltos ruhában, de bizony a régi szekeresnek már csak árnyékai ezek. A nevék sem az már. A mindent meglátó és megnéző közönség eltalálta az új nevéket, és azon is tiszteltetnek: koplalósnak.”

Melegedőhelyük volt a *koplalóskaszinó*, vagyis a híres Janik-kocsmá, a tér egyik sarkán. Szolgálataikra főleg házépítésnél: téglá- és homokhordásnál, költözködésnél, vásárolásnál, továbbá vasúti ki- és berakodáskor volt szükség.

A kocsisoknak hajdani jellegzetes típusa volt a nagyfuvarosoknál szolgáló, messze vidékekre is eljáró *hajtó*, akit régebben nálunk is *niffajjer* (Mitfahrer) német szakmai nevén emlegettek.

Öregek beszélnek olyan régi búbájós kocsisokról, akik ha ráütöttek az előttük járó kocsi saroglyájára, a maguk kocsijának terhét is az idegen lovakkal húzták.

Ha nagyon nehéz a lónak a terheletlen kocsi, akkor ezt nyilvánvalóan valami láthatatlan tetemény okozza: meg kell forgatni, rázni az istrángokat, hogy a baj elmaradjon. Az alsótanyai *Jakusköz* a múlt században kísértetjárásáról volt hírhedt: a lovak majd megszakadtak, hányták a tajtékot magukról, amikor át kellett haladniuk rajta. Ilyenkor a kocsisok a kocsiodalra akasztott vasvillával hadonászni kezdtek és éktelenül szidták a gonoszokat. Tombác Jánosnak az öszeszéki kísértetjárásról szóló történetében is számos gonosz telepedik a kocsira, ezért a lovak alig bírják.<sup>50</sup>

Mint Tömörkény<sup>51</sup> felsorolja, mi mindent kellett a kocsisnak tudnia: hogy merre közelebb és merre hamarabb. Hogy ennek vagy amannak a réti útnak esős időben neki lehet-e vágni istrángszakadás vagy elakadás veszélye nélkül. Milyen utat bírt meg a ló oda-vissza egy nap alatt? Merre veszélyes éjszaka járni? S még sok egyéb hasznos dolgot a töltésekről, a töltésrámpák závárjainak fortélyairól s hogy melyik tanyában fogadják szívesen, ha alkalmatlan időben be kell állnia.

A kocsiba fogott lovat, lovakat kisparaszti gazdaságban a gazda, vagy legényfia hajtotta. Szükségből természetesen az asszonyok is. Ilyenkor tréfásan megjegyzik *eső lősz*, pajzánkodva: *bajuszán ül a kocsis*.

Úribirtokosoknál, jó módú polgároknál, nagygazdáknál külön, évszámra fogadott férfi, a kocsis, bérös szolgált. Olykor többen is voltak.

Az első megszokott, tapasztalt béres volt az *öregbérös*, másként *faragóbérös*.

### 1813. Árszabás

*Első vagyis Gazda személyét viselő Faragóbéresnek esztendei bére kész pénzben 60 forint és tartás. Hogyha pedig a Gazda Conventiora fogadgya, adni fog neki 9 köből Búzát, 2 véka Eleséget, 8 irtsze Vajat, fél mázsa Húst, 50 font Szalonnát, 20 font Túrót, 25 font Turót, 25 font sót és fütőnek egy Béres szekér szalmát vagy gaszt.*

<sup>49</sup> Munkák és napok. 203.

<sup>50</sup> Tombác János meséi. 576.

<sup>51</sup> Homokos világ. 15.

„Ez nem olyan béres mint a többi. Ennek nincs alája adva iga, nem is megy szántani, legfőlebb aratás idején fogják a sürgős munkába. Béresnek béres ugyan, csakúgy mint a többi, a fizetése sem több, de a munkája! Ő ezermester. Mindenhez ért. Ma famunkát végez, holnap kovácsol, holnapután kőműves és épp úgy tud bánni a malteroskanállal, mint a kétkézvonóval. Meszel és fest, továbbá ha kell, vikszosra ereszti be az ispán szobáinak pádimentumát. De megtalálja az öregbéres elszakadt csizmáját, azután ponyvát varr és foltoz, görét javít, kosarat fon, de ... a fogat is kihúzza harapófogóval. Van köztük, aki a megállott zsebórába is bele tud tekinteni ... s kerekei közé bicskával szurkálván, újra járásra bírja ingerelni. A jó faragóbéres azonfölül főzni is tud valamennyit, ért a pincéhez is”<sup>52</sup> — írja le Tömörkény.

A béres a mi parasztjainknál családtagnak számított, együtt evett, ünnepelt a gazdáékkal. Kora, hosszabb szolgálata jogán tegezhetette is a gazdát, gazdasszonyt, őt pedig kendezték, *bácsizták*. Tanácsát, tapasztalatait megbecsülték. Jó kapcsolat esetén önállósulása idején is mindig számíthatott volt kenyéradóinak támogatására, így nagyobb kölcsönre is.

Tömörkény hallomása szerint a *betyárbéres* olyan urasági béres, akinek nem volt állandó fogata, beosztása, hanem alkalom szerint kiségitett, ahol éppen szükség volt rá.

A Pallavicini-latifundiumon tengődő urasági béresek emberi elhagyatottságáról Terescsényi György szemtanúként<sup>53</sup> így ír:

„A béres egyszerű, jámbor, de közönyös emberfajta. Valamicskét az igavonó állathoz hasonlít. A lomha és egykedvű tulkok, a szelídszemű tehenek, a megátalkodott bivalyok, a kecskék, a lovak, a birkák fogadják és türik úgy az életet, mint ő. Ifjúkorukban kedvesek és játékosak, mint a fiatal állatok. Ugrándoznak és énekelnek. Dugott bálakon meg-megbicskázzák egymást, játék nekik a munka is. Elkussadnak, ha rájuk csördít a gorombaság vagy a fegyelem. Hamar összeházasodnak, felelősség nélkül szaporodnak el, jámborak és közönyösek. Sorsuk csinálja ilyenné őket, nem tehetnek róla.”

<sup>52</sup> Homokos világ. 129.

<sup>53</sup> Terescsényi Gy., Merre van napkelet? I, 20.