

Egy apátfalvi hajósvállalkozó család életútja

MÓD LÁSZLÓ

(Szentés, Koszta József Múzeum)

„Kora tavasszal, alighogy a városi emberről a bunda lekívánczott, ők már napégette legények. Barnára sült hátuk olajosan csillan meg a forró nyárban méltóságteljesen úszó bárkák kormányosi emelvényein, zöld füzesek, sárga napraforgó tányérok közt, és amikor a folyó szürkén csúszik a fellegekkel borított őszi ég alatt, amikor sötétedő novemberi délutánokon már a hó is lassan szitálni kezd, még mindig hallatszik a Maros partján a vontatókötelek csobbanása és a hosszan elnyújtott kiáltás: *hujjá-ó-ó!*”¹ E szavakkal jellemezte Aldobonyi Nagy Miklós 1940-ben a marosi homokbárkásokat, akik a két világháború között jelentős mennyiségű homokot szállítottak Szegedre. E foglalkozás sajátos életformát teremtett, amely – valljuk meg őszintén – már sok szempontból különbözött a korábbi hajósok életvitelétől. Aldobonyi rövid írásában kissé romantikus képet fest a hajósokról, ugyanakkor számos értékes adattal szolgál e mesterség mindennapjairól, egyúttal felhívja a figyelmet a téma feldolgozatlanságára. Az azóta eltelt 60 év alatt sajnálatos módon nem született alapos, teljességre törekvő elemzés, amely a marosi homokszállítók életmódjának bemutatására törekedett volna. Juhász Antal a deszki hajóvontatók munkáját ismertető tanulmányában ugyan számos helyen érinti a helybeli szerbeket felfogadó hajósgazdákat, de természetesen csak annyiban, amennyiben ez témájához szorosan kapcsolódik.² Jőmagam az Apátfalva monográfiát előkészítő kutatások során akadtam rá a marosi homokkitermelésben és -szállításban résztvevő vállalkozói rétegre, akiknek biztos megélhetést nyújtott e foglalkozás. Apátfalván és a szomszédos Magyarcsanakon még sikerült két olyan idős embert találnom, akik fiatalkorukban aktív részesei voltak a vízi szállításnak. A rendelkezésre álló anyag azonban nem tette lehetővé, hogy az apátfalvi hajósok életmódjáról általános képet rajzoljak, ezért célszerűnek tűnt egy helybeli családi vállalkozás életútjának bemutatása. Az 1930-as és az 1940-es években egy hajón dolgozó adatközlőkkel készített interjúk mellett a család egyik tagjának levelezését is felhasználtam, amely betekintést nyújt e sajátos életforma mindennapjaiba.

A vízi közlekedés és teherszállítás múltja a Maroson

A 19. század második felében meginduló nagyarányú vasútépítkezések előtt a vízi utak, a folyókon zajló közlekedés és teherszállítás kulcsszerepet játszott a Kárpát-medence különböző természeti adottságokkal rendelkező tájegységei között lebonyolódó árucseres-kapcsolatokban. Egészen századunkig az ország, és különösen az Al-

¹ Aldobonyi Nagy Miklós 1940. 335.

² Juhász Antal 1984. 783-816.

föld közúthálózata rendkívül elmaradottnak és fejletlennek számított. A nagyobb esőzések hatására a földutak hónapokig járhatatlanok voltak.

A Maros már a középkorban is az erdélyi és az alföldi területek közötti kereskedelem egyik fő útvonalának számított. E nagy múltú sószállító útvonalra már a Gelért-legendában is találunk utalást, ami hűen bizonyítja a folyónak a két tájegység gazdasági kapcsolataiban betöltött több évszázados szerepét.³ A középkorban a sószállító hajók birtoklása királyi jog volt, de a 13. századtól számos egyház mellett magánosok is részesültek ebben a kiváltságban.⁴ A török kiűzése után 1698-ban indult meg újra a sószállítás, melynek kiindulópontja Marosújvár volt, ahol nagy mennyiségű kősót termeltek ki, és innen szállították kincstári hajókon az alföldi országrészek felé. A két fő elosztópont ekkor ismét Arad és Szeged volt, de kisebb mennyiséget Makón is tároltak. A hajók a kincstári előírásnak megfelelően 12 láb hosszúak, 3 láb szélesek és 4 láb mélyek voltak. A járműveket Marosportón, illetve Aradon készítették. A sószállító hajókat Marosportóig 400-500, Zámig 500-600, Aradig 1000, Szegedig pedig 1500 zenter (1 zenter=1 bécsi mázsa=50 kg) sóval lehetett terhelni.⁵ A kincstári hajókon dolgozó személyzet a munkáját meghatározott szabályok szerint végezte. A hajósoknak tavasszal, a sószállítás kezdetekor az *Aradi Só Transzport Tisztségnek parancsolatjára* kellett a városban megjelenniük. A személyzet kötelességei között nem szerepelt a szállított áru ki- illetve bepakolása, de ha részt vettek a rakodásban, akkor kősónként (1 kősó = 37,8 kg) 1 krajcárt kaptak. A hajósok fizetése 12 krajcárnál kevesebb sohasem lehetett, a pénz felét pedig szükség esetén már Aradon is felvehették. Mentesültek a katonai szolgálat, a forspont, a porció és a falusi bíraskodás alól is. Házaikat pedig fekete táblára festett hajó jelölte azért, hogy családjukat ne háborgassák a hivatalnokok. A hajósok számára az aratás idején szabadidőt is biztosítottak.⁶

A Maros felső szakaszán kitermelt fát is vízi úton szállították az e természeti kincsben szűkölködő alföldi területekre, ahol fontos fafeldolgozó központok (Arad, Szeged) alakultak ki a folyó hátán leúsztatott faanyagra alapozva.⁷ A marosi faszállításra vonatkozó adatok 1516-ban bukkannak fel elsőként az írásos forrásokban: II. Lajos ugyanis ekkor megtiltotta a folyón Szeged felé tutajozó szegedi polgárok adóztatását.⁸ A középkorban a só és a fa mellett a Makra-hegység szőlőiben termelt bort is a folyón vitték Szegedre.⁹ A Maroson felfelé főképp gabonát szállítottak. A gyulafelhérvári várba évenként 5-6 uszályhajó vitt az ott állomásozó katonaság részére szöve-

³ „.....(Ajtony) a Maroson folyó sószállításnak is ura volt, sőt állított ennek a folyónak a kikötőibe adószedőket és öröket, és mindent adó alá vetett.” *Scriptores rerum Hungaricum tempore ducum regumque stirpis Sradianae gestarum I. Edendo operi praefuit Emericus Szentpétery. 1937. 498-490.*

⁴ II. András Tamás bánnak 6 sószállító hajót adományozott mindazon kiváltságjogokkal együtt, amelyekben az egresi és a bizerei egyház hajói is részesültek, azaz évente háromszor fordulhattak a Maroson, és bármelyik bányából vásárolhattak sót. Györfly György 1963. 854., 840.

⁵ Eperjessy Kálmán 1993. 8.

⁶ Az Arad és Szeged közt a Maroson közlekedő sószállító hajók hajósainak kötelmei. 1790. Csongrád Megyei Levéltár. Nyomtatványok gyűjteménye

⁷ Márton György 1914. 290.

⁸ Reizner János 1900. 95.

⁹ Petrovics István 1983. 394.

tet, vásznat, puskaport és salétromot.¹⁰

A Csanád megyéről készült első katonai felvétel (1782-85) térképszelvényeit kiegészítő országleírás is kiemeli a marosi közlekedési útvonal jelentőségét. A folyón szállított gabona és só fő elosztó központja ekkor Makó volt.¹¹ A 18-19. század fordulóján a Maroson Szegedre évente 300 sóhajó és 200 fedett hajó érkezett. Az 1865-ös Szegeden készült hajóforgalmi adatok szerint a Maroson 117949 hajó fordult meg, melyeknek hordképessége 44 millió 416250 mázsa volt.¹² 1858-ban a Duna-gőzhajózási Társaság állandó hajójárat létesítésével próbálkozott Szeged és Arad között. Az utasszállító gőzösök Szegedről minden szerdán és szombaton, Aradról pedig kedden és pénteken indultak.¹³ Gaál Jenő a Csanád vármegyéről írt monográfiájában is megemlékezik a két város között létesült gőzhajójáratról: „Kísérletképpen e város és Szeged között gőzhajó is járt rajta, azonban a szeszélyes folyónak nemcsak medre nincs tisztán tartva, hanem erősen iszapolván zátonyokat is rögtönöz, továbbá számos vízimalom is van forgalomban rajta, és végül vize gyakran szerfelett megapad, mindez okoknál fogva a gőzhajózást nem lehet rendszere-síteni...”¹⁴

Az Aradi Kereskedelmi és Ipari Kamara éves jelentései is beszámolnak a Maroson folyó áruszállításról, a vízi út állapotáról és hajózhatóságáról. Az évkönyvek (1872-1912) adatai szerint a folyón a zavartalan hajózás és tutajozás főként a március-tól augusztusig terjedő időszakra korlátozódott. A többi hónapban olyan alacsony volt a vízállás, hogy a vízi közlekedés és teherszállítás szinte teljesen szünetelt. Az 1904-es évről például a következő bejegyzés szerepel a kamarai jelentésben: „A hajózási viszonyok a múlt évben teljesen abnormálisak voltak. A nagy szárazság, az előző tél hónélküli volta annyira megapasztotta folyóink víztartalmát, mint évtizedek óta nem. Már a fakereskedésről szóló fejezetben irtuk, hogy a Maroson teljesen szünetelt a tutajozás, mert egyáltalán nem volt víz a mederben”¹⁵

Az 1870-es évektől az 1910-es évekig terjedő időszakban a Maroson a folyó felső szakaszain (Berzova, Kapriora) bányászott terméskövet, mészkövet, kavicsot, valamint az Arad, Hunyad, Krassó-Szörény és Temes megyei erdőkből kitermelt faanyagot szállították tutajokon, illetve 200-250 mázsa teherbírású hajókon az alföldi területek felé. Aradtól a torkolatig húzódó folyószakaszon kedvező vízállás esetén 2000 métermáza teherbírású fedett hajók is közlekedtek, amelyek főként búzát és kukoricát vittek.¹⁶ 1897-ben gabonát Pécskáról, Székesútról, Szemlacról, Nagylacról, Apátfalváról, Németcsanádról, Makóról és Leléről szállítottak Szegedre.¹⁷ Az 1890-es

¹⁰ Eperjessy Kálmán 1993. 9.

¹¹ Eperjessy Kálmán 1971. 9.

¹² Lugosi József 1991. 341.

¹³ Lugosi József 1991. 339-340.

¹⁴ Gaál Jenő 1892. 35.

¹⁵ Az Aradi Kereskedelmi és Iparikamara jelentése a kerületét képező-Arad, Békés, Csanád, és Hunyad megyék, továbbá Arad királyi városnak általános gazdasági, kereskedelmi, ipari és forgalmi viszonyairól (a továbbiakban: Ar. Ker. Ip. Kam. jel.) 1905. 82.

¹⁶ Az Ar. Ker. Ip. Kam. jel. 1888. 243.

¹⁷ Az Ar. Ker. Ip. Kam. jel. 1898. 116.

években a kamarai jelentések szerint a folyón 1889-ben 4,35 millió köbláb ($1 \text{ m}^3 = 31, 66695$ bécsi köbláb) fát és 80 ezer köbméter tűzifát, 1891-ben 5 millió köbláb nyers faanyagot és 90 ezer köbméter ölfát, 1893-ban hajókon 51 ezer, tutajokon 72 ezer köbméter tűzifát, valamint 108 ezer darab, vagyis 216 ezer köbméter szálát, 1894-ben pedig 20250 öl tűzifát és 4 millió köbláb, azaz 126316 köbméter lágyszálát szállítottak.¹⁸

A fentiek alapján nyugodtan leszögezhetjük, hogy a Maroson a 19. század végén jelentős áruszállítás folyt annak ellenére, hogy a folyó ingadozó vízjárása és szeszélyessége megnehezítette, és gyakran lehetetlenné tette a hajózást és a tutajozást. Márton György a Maros alföldi szakaszáról 1914-ben írt tanulmányában a következő módon mutatja be, hogy a folyó előbb említett jellemvonásai miképp befolyásolják a vízi közlekedést és teherszállítást: „Kis vízállás mellett csakis a tutajozás, de az is csak folytonos elővigyázattal lehetséges, mert a folyó sodra folyton egyik partról a másikra csap át, s a vigyázatlan tutajozó könnyen zátonyra juthat. Különösen veszélyesek azok a pontok, ahol a folyó szétterül. Ilyen helyen sokszor a mederből kiemelkedő zátonyok a folyót két-három ágra is osztják, s ily módon a vízmennyiség is megoszlik... a teherhajók (csakis azok közlekednek rajta) csupán úgy haladhatnak nyugodtan előre, ha a hajó orránál folytonosan méri egy ember a víz mélységét, s a hajót a mélyebb helyek felé kormányozza.” Márton György szerint a folyó mindaddig nem lesz hajózható, ameddig „medréből a felhalmozott zátonyokképző törmelékét el nem távolítják, a szétterpesztett folyórészleteket meg nem szűkítik, s ily módon a medret egyenletes mélységűvé nem teszik.”¹⁹

A Maros az Alföld leggyorsabb vízjárású folyójának számít, mivel a vízgyűjtő terület közetviszonyainak köszönhetően a csapadék gyorsan zúdul le. Ezzel magyarázható, hogy a többi alföldi folyóhoz képest esése, sebessége aránylag nagy, medrét pedig óriási energiával alakítja. A mederfenék, a zátonyok és a víz sodorvonalának elhelyezkedése szinte minden nagyobb áradás után változik.²⁰

Apátfalva számára a Maroson való közlekedést és teherszállítást megkönnyítette, hogy a falu határában, a Maros-parton az 1880-as évek végén kikötő- és rakodóhely létesült. Az apátfalvi kikötő a *Szilvásoktól* számítva 300 folyóméter hosszúságban terült el, a rakodásra pedig 1500 négyzetméternyi terület állt rendelkezésre. A vízi járművek a kikötőben nyolc napig ingyen tartózkodhattak. A kikötési díjakat naponta az egyik falusi esküdt szedte be, a helypénz pedig a községi pénztárat gazdagította.²¹

A trianoni békeszerződés következtében a Maros határfolyóvá vált, és a rajta zajló vízi teherszállítás jelentősége nagymértékben lecsökkent. A román állam ugyanis olyan magas vámot vetett ki a folyón leúsztatott fenyőfára, hogy 1925-re a tutajozás teljesen megszűnt.²² A vízi teherszállítás a Nagylaktól a torkolatig terjedő folyószá-

¹⁸ Az Ar. Ker. Ip. Kam. jel. 1890. 204., 1892. 256., 1893. 278., 1894. 215., 1895. 204.

¹⁹ Márton György 1914. 289.

²⁰ Márton György 1914. 287.

²¹ Csongrád Megyei Levéltár Makói Fiókleveletára (a továbbiakban: CsML. MF.) V. 253.b. Apátfalva. Képviselőtestületi jegyzőkönyvek. 1887/21

²² A Szegedi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése a kerület X. évi közgazdasági viszonyairól. 1925. 59.

kaszra korlátozódott. Az 1930-as és az 1940-es években főleg gabonát, illetve a folyóból kitermelt homokot szállították a Maroson Szegedre.

A vízi közlekedést és teherszállítást a Maros államhatárrá válásával szigorú rendszabályok nehezítették. Az idős apátfalviak elmondása szerint az is előfordult, hogy a román katonák rálöttek a folyó közepén átmerészkedő halászokra.

A II. világháború után tovább csökkent a marosi áruszállítás jelentősége. Ma-napság a folyó apátfalvi szakaszán a vízi közlekedés és teherszállítás teljesen szünetel, inkább csak a helyi halászok ladikjaival találkozhatunk ezen az egykor oly nagy jelentőségű vízi úton.

A Marczika család és a vízi élet

A Marczika család története mindig is szorosan összefonódott a Marossal, amely a folyó partján fekvő település lakosságának évszázadokon keresztül fontos megélhetési forrása volt. A falusiak a folyó vizét itták, amelyet az országban a Fekete-Körös után a legjobbként tartottak számon.²³ Jó néhány családnak nyújtott biztos megélhetést a halászat. A Maroson működő hajómalmokban pedig gabonáját őrlötte a falu népe. A település kedvező földrajzi fekvésének köszönhetően az apátfalvi termények a folyó hátán messzi vidékekre eljutottak. Apátfalván a homokkitermelés is jelentős volt. A második világháború alatt a falusiak 32 ladikkal szedték az építkezésekhez kiváló marosi homokot, amely jó néhány családnak biztosított kiegészítő keresetet.²⁴

A Marczikák – ahogy Apátfalván ma is hívják a családot – vízimolnárságból éltek, a Maroson őrlő utolsó két hajómalom is az ő tulajdonukban volt. Egyik adatközlőm, Marczika Sándor apja, Marczika András is vízimolnárként kereste kenyerét. Malma 1925-ig működött, amikor egy jeges árvíz annyira megrongálta, hogy szét kellett bontani a szerkezetet. Marczika András nagybátyja, Marczika Sándor és fia Marczika Máté is molnár volt. Az általuk üzemeltetett malom 1933-ig őrlött. A vízimolnárság után a Marczikák fő megélhetési forrása továbbra is a víz maradt. A család általam vizsgált ágában összesen hét gyerek született. A legidősebb fiú, József 1901-ben, a második fiú, Marczika András pedig 1909-ben látta meg a napvilágot. Ők ketten, valamint az 1920-as születésű legkisebb fiú, Sándor vett részt aktívan a hajózásban. Az 1920-as években a Marczika családból többen jártak Szegedre dolgozni, ahol a vízi teherszállításban vállaltak munkát. Az emlékezet szerint Marczika András és két idősebb fia Újvári József „Békesség” nevű, 28 vagonos tölgyfahajóján dolgozott.²⁵ Némi pénzfeleslegre szert téve azután saját maguk is bekapcsolódtak a hajózásba, immár nem alkalmazottként, hanem hajótulajdonosként. A faluban azonban nem volt olyan tőkeerős vállalkozó, aki saját maga képes lett volna egy vagy több

²³ Tóth Ferenc 2000. 103.

²⁴ Tóth Ferenc 2000. 109-110.

²⁵ Újvári József eleinte kavics- és homokfuvarozással foglalkozott, majd 1910 táján Juhász Jánossal társult a 8 vagonos „Anna” hajó megszerzésére. A fuvarozással akkor hagyott föl, amikor megvette a 28 vagonos tölgyfahajót. Juhász Antal 1993. 808.

hajót egyedül üzemeltetni. Ezzel magyarázható, hogy Apátfalván a hajózással foglalkozók társulni kényszerültek, és a közösen összeadott tőkét fektették be.²⁶ A Marczika család 1920-as évek végén kapcsolódott be a hajózásba. Négyen társultak, Marczika Sándor apja, egyik bátyja (Marczika József), nővérének a férje (Sóki András) és még egy személy, aki nem tartozott a családhoz. Marczika József néhány év múlva aztán eladta saját tulajdonrészét öccsének, Marczika Andrásnak. A négy tulajdonos egyenlő arányban birtokolta a hajót, és a jövedelemből is ugyanolyan mértékben részesült mindenki. Ebben az időszakban a Marczika családon kívül Gyenge Andráséknak, Dancsi Györgyéknak, Kóródi Jánoséknak, Benedek Istvánéknak, Fejes Jánoséknak, Furák Mihályéknak és Jani Ferencéknak is volt hajójuk.²⁷ Az apátfalviak többféle hajótípust használtak (*bőgőshajó, bornyúszájú hajó, dereglye*). A Marczika család első hajója Apátfalván készült. Egyikőjük értett az ácsmesterséghez, és az ő irányításával maguk állították össze a szerkezetet. A hajót „Dezső”-nek nevezték el, teherbírása 30 köbméter, vagyis 4 vagon volt. A „Dezső” az ún. *bornyúszájú* típusba tartozott, ami azt jelentette, hogy a hajó *orrítókéje* nem függőlegesen, hanem vízszintesen helyezkedett el, az eleje pedig nem hegyesen, élből végződött. A Marczikák első hajójukat 1941-ben adták el Kóródi Jánosnak, és helyette egy nagyobb méretű, kb. 80 köbméteres *bőgőshajót* vettek. E hajótípus neve onnan ered, hogy a jármű *orrítókéje* és *fartókéje* függőlegesen helyezkedett el, orra pedig a nagybőgő fejéhez hasonló formát mutatott.²⁸ A Marczika család második hajóját „Juliská”-nak hívták. A háború közben Sóki András és fia átment Beke István egyik hajójára.²⁹ Annak ellenére, hogy Sóki András a kenderszállítás miatt felmentést kapott a katonai szolgálat alól, 1944-ben be kellett vonulnia a hadseregbe. A háborúból azonban nem tért haza. A „Juliska” 1944 őszén a tápai kompnál maradt, a jég pedig annyira megrongálta a szerkezetet, hogy a hajó elsüllyedt.

²⁶ A hajózásban résztvevő rétegek jövedelem szerint meglehetősen tagolt rangsort alkottak. A hierarchia csúcán azok a nemesek, polgárok, kereskedők helyezkedtek el, akik megfelelő tőkével rendelkeztek, és tisztán üzleti vállalkozásnak tekintették a hajózást. Gyakran előfordult, hogy ez a vállalkozói réteg egész flottákat működtetett. A rangsor következő szintjén azok a vállalkozók találhatók, akik sikeres kezdeményezés után gazdaságilag megerősödve több-kevesebb szállítóhajó bérlésével, vásárlásával foglalkoztak. A hierarchiában ezután azok álltak, akik csak egyetlen hajóval rendelkeztek, és maguk is aktív részesei voltak a hajózásnak. A rangsor legálján az apátfalvihoz hasonló, kis jövedelmű réteg helyezkedett el, akik társulni kényszerültek. Foktón például a foglalkozási ág a századfordulón alakult ki, és a benne résztvevőknek biztos megélhetést nyújtott. A foktói dereglyések rendszerint öten társultak, és a haszon ötven százalékán egyenlő arányban osztoztak. Utóbbi kategóriába sorolhatók a körösladányi homokszállítók is, akik a békésszentandrászi duzzasztómű építéséhez jelentős mennyiségű homokot hordtak. A ladányiak azonban még a foktóiéknél is kisebb pénzű emberek voltak, hajóikat saját maguk vontatták a Körösön. Gráfik Imre 1989.271., Kuczay Károly 1976., Nagy József 1976. 31, 36.

²⁷ Az apátfalviak már a múlt század közepén is részt vettek a hajózásban. Ezt bizonyítják a Szegedi Levéltárban található hídkinyitási jegyzőkönyvek. 1843-ban Apátfalváról nyolc esetben érkezett hajó Szegedre. Ugyanebben az évben egy apátfalvi hajósgazdát is regisztráltak, akit Veréb Mihálynak hívtak. Gráfik Imre 1993. 55., 56.

²⁸ Csermák Géza 1956. 22.

²⁹ Beke István egyike volt azoknak a szegedi hajósgazdáknak, akik az apátfalviakhoz hasonlóan homokszállításával foglalkoztak. Beke először egy használt hajót vett, majd Zomboron csináltatott egy 14 vagon teherbírású fáhajót, az 1930-as években pedig Konrád nevű társával már négy hajóval végzett homokszállítást. Juhász Antal 1993. 808.

A háború után a Marczikák ugyan felhagytak e jól jövedelmező foglalkozással, de a Maros továbbra is fontos megélhetési forrás maradt számukra. A homokkitermelésben, ami a faluban számos családnak kiegészítő kenyérkeresetet biztosított, továbbra is résztvettek. Csináltattak egy *homokos ladikot*, amely akár 2-2,5 köbméternyi homokot is elbírt. A halászok által használt ladikokkal szemben a homokos ladikok nagyméretűek voltak: hosszuk elérte a 6-7 métert is, szélességük pedig 2 méter volt. A *homokolás* mellett Marczika Sándor és Marczika András 1957-58-ban révészkedett is. Főleg az apátfalvi *kettősbirtokosokat* szállították át román oldalon fekvő birtokaikra, mivel a közúti hídon 1940 óta nem lehetett közlekedni.³⁰ Az alkalmi átkelőhelyet igénybe vevő kettősbirtokosok földterületüknek megfelelő bért (termény) fizettek a révészeknek egy évre. A Marczikák az átkelőket reggel 7 és 9 óra között vitték át a túlpartra, délután pedig 4 és 5 óra között szállították vissza őket.

Marczika Sándor miután felhagyott a homokkitermeléssel, a vízügynél kezdett dolgozni. Először kubikos munkát végzett, majd két évig segédgátőr volt Apátfalva határában, Fehérháznál, 1964-ben pedig kinevezték gátőrnek.

Hajózási technika³¹

A Marczika család hajóit a deszki szerbek lovai vontatták.³² Az 1940-es évek elejétől kezdve a Tiszán nagyobb távolságokra már motoros vontatókkal közlekedtek. Szívesen dolgoztak együtt a makói Gesztesi nevű hajótulajdonossal, akinek a vontatóján a levelekben is szereplő Hangai József volt a kormányosa. A vontatók felfogadása fuvaronként történt. Apátfalván ma is szívesen emlegetik a deszki Radin Ljubót, aki 6-8 lóval vett részt a hajózásban, és béreseket is alkalmazott. Ha szükség volt a hajóvontatók munkájára, akkor Apátfalváról, illetve a szegedi rakpartról valamelyik hajós kerékpárral vagy gyalog elment Deszkre, és megegyezett a szerbekkel. A hajót a rakománytól, a vízállástól és a hajó méretétől függően 3-5 ló vontatta. A vontatás a kirakodás után az újszegedi oldalon kezdődött. A vontatókötél a hajó elején felállított *őrfához* csatlakozott, amit ereszkedéskor rendszerint leszereltek. A hajóvontatók lovas kocsiját pedig a hajó *vizhányójára* tolták be, amely a jármű középtájjára esett, nevét pedig onnan kapta, hogy a beszivárgó vizet innen hányta ki a személyzet.³³ A

³⁰ Az 1894-ben épült híd 1920 után is használatban volt. 1940. július 9-én azonban az aláaknázott vas-szerkezetet a románok felrobbantották. Tóth Ferenc 2000. 103.

³¹ Adatközlőim 50-60 év távlatából sajnos már nem emlékeztek a hajózás minden egyes részletére, így a fejezetben szereplő leírás sem lehet teljességre törekvő.

³² A Duna és a Tisza menti hajózási központokban vagy a közelükben fekvő településeken vállalkozó szellemű fuvarosság alakult ki, akik a hajók vontatásával foglalkoztak. A pesti és budai hajósgazdák fahajóit tahitótfalui, szigetmonostori, kisoroszi, szentendrei kocsisok, a győriekét a véneki, a kunszigeti, a tolnaiakét a bogyszlai, a bajaiakét pedig a bátai fuvarosok vontatták. Szeged környékén kizárólag a deszki szerbek vállalkoztak lovas hajóvontatásra. A múlt században ugyan a szőregi szerbek is bekapcsolódtak a hajózásba, de számuk sohasem érte el a deszkiekét. Századunk elején Deszken kb. 40-50 fuvaros foglalkozott rendszeresen hajóvontatással. Gráfik Imre 1984. 270-271., Juhász Antal 1993. 786.

³³ Csermák Géza 1956. 21.

lovak a Maros mentén húzódó vontatóúton, vagy *ficsórjáráson* haladtak, ami kb. 6 méter széles volt. A 18. században a folyó menti települések jobbágyainak kötelességei közé tartozott a vontatóút egy öl szélességben történő megtisztítása a fáktól és a bokroktól. A 20. század első felében az Aradi Folyammérnöki Hivatal minden évben kora tavasszal, a hajózás megindulása előtt rendbe hozatta a vontatóútakat. A vontatást akadályozó fákat, bokrokat kivágták, a folyómedret pedig átvizsgálták.³⁴ A *ficsórjárást* a partmenti birtokosok művelés alá foghatták, de a lovak által okozott kárt senki sem térítette meg. Az 1940-es évek végén a vontatóút rendbentartására a partmenti birtokosokat próbálta rászorítani a Szegedi Folyammérnöki Hivatal. A *ficsórjárást* négy méter szélességben kellett megtisztítani a fűzestől, az élő sövénytől, illetve a partoldalból kiálló fáktól.³⁵ A vontatóút Szeged és Makó között a bal, Makó és Nagylak között pedig a jobb parton húzódott. Gyakran előfordult, hogy a víz sebes sodrása miatt a lovak nem tudták a hajót vontatni, ebben az esetben a hajósok csákyák segítségével próbálták meg a járművet a víz ellenében feljebb és feljebb juttatni.

A hajók irányítása a *timonnyal* és a két hosszú kormánylapáttal, vagyis az *órradzókkal* történt. A *fartökhöz* erősített, deszkalapokból összeállított *timonyt* jórészt csak vontatáskor használták. A hajó elején és hátsó részén található *órradzókat* ereszkedéskor és vontatáskor egyaránt alkalmazták. Az *órradzós az állásnak* nevezett emelvényről kezelte a szerkezetet. A *lentát* akkor használták, ha a Tisza áradása visszaduzzasztotta a Marost, és csak nehezen lehetett haladni. A hajók rendszerint orral lefelé ereszkedtek. A könnyebb irányíthatóság érdekében *csendesítő láncot* engedtek a vízbe. Ezáltal a hajó lassabban haladt, mint a víz sodra, így könnyebben lehetett irányítani a járművet. Teher nélkül éjjel is ereszkedtek, de ilyenkor viharlámpákkal kellett megvilágítani a hajótestet. Viharban, nagy hullámszáskor a hajóval meg kellett állni, mert féltő volt, hogy a *habdeszkák* felett túl sok víz került volna raktérbe.

A Maros szeszélyes vízjárása gyakran megnehezítette a vízi közlekedést és teherszállítást. Annak ellenére, hogy a hajósok jól ismerték a folyó egyes szakaszait, a hirtelen vízállásváltozás miatt gyakran elakadtak, *porondra* futottak a hajók.³⁶ A veszélyes szakaszokon két méter hosszú léccel mérték a vízmélységet a hajó előtt haladó ladikból. Az elakadás főleg a teherrel megrakott, ereszkedő hajókat fenyegette. A hajót a *járgány* vagy a *gugora* segítségével szabadították ki a *porond* fogságából. A *járgány* tulajdonképpen egy vastag faoszlop volt, ami a hajón a két *bak* között helyezkedett el. A szerkezet használata előtt a *vasmacskát* és a kötelet ladikba tették, felvitték a folyón, majd leengedték, vagy pedig a parthoz erősítették. Ezután a *járgány* segítségével feltekerték a *vasmacskához* rögzített kötelet, a hajó pedig szép lassan lekerült a *porondról*. A *gugorát* a *járgányhoz* hasonlóan a hajó elakadása esetén használták. A *gugora* tulajdonképpen a parton felállított tölgy- vagy akácfaéből esztergált oszlop, amire a vontatókötelet csévelték fel. Az elakadt hajó kiszabadítása gyakran úgy történt, hogy a hajót megfelelő irányba állítva megvárták, amíg a folyó kimossa a homokot a hajótest alól. Volt olyan eset is, amikor egy egész éjszakát kel-

³⁴ Juhász Antal 1993. 795.

³⁵ CsML (MF) V. 253. c. Apátfalva. Dobolási könyvek. 1948. szept. 7.

³⁶ Az apátfalvi népryelvben a *porond* kifejezés a Marosból kiemelkedő, homokos, zátonyt jelent.

lett vesztegelni, mire újra el tudtak indulni.

A hajón négy-öt ember alkotta a személyzetet. A kormányos ismerte legjobban a vízjárást, a veszélyes folyószakaszokat és a felszín alatt megbúvó zátonyokat, ezért az ő vezetésével zajlott a hajón folyó munka. A Maroson a *lentát* vagy az *órradzót* kezelő társait a *Bánátra* vagy *Magyarra tartsi!*, a *vasmacskást* pedig az *Ereszd le!* vagy *Szakítsd meg!* vezényszavakkal irányította. A személyzet feladatai közé tartozott a partmenti fáknban, bokrokban elakadt vontatókötél szabaddá tétele is. A *kurtulás* a lovak mögött gyalogolt, és egy hosszú, villás végű bot segítségével akasztotta ki a kötelet, ha valamilyen akadály állta volna útját. A hajón Marczika József volt a kormányos, mivel ő rendelkezett a legtöbb tapasztalattal, ő ismerte legjobban a vizet. A személyzet tagjai pedig felváltva végezték a többi munkát. Amikor a 17 éves Marczika Sándor 1937-ben bekapcsolódott a hajózásba, eleinte csak a szállítmány rakodásában vehetett részt. A békésszentandrásí duzzasztómű építésénél már külön talicskával hordta a homokot a hajóból. Néhány év elteltével teljes jogú tag lett, a kormányzáson kívül bármelyik munkakört betölthette: volt, amikor a *vasmacskát* kezelte, de a *kurtulázásban* is részt vett. Az 1940-es években a hajón alkalmazott is dolgozott, aki a szállított homokmennyiség után kapta fizetését.

A hajó megpakolását gyakran a személyzet végezte. Ha saját maguk termelték ki a homokot, akkor természetesen a rakodás is az ő feladatuk volt. Szegeden, a hajó kiürítésére viszont gyakran alkalmi bérmunkásokat fogadtak, akiket *legyeknek* hívtak. A homok kipakolása kubikotalicskával történt, amit hosszú deszkapallókon toltak fel a rakodóhelyre. Magas vízálláskor a kirakodás egy napot vett igénybe. A homokot rendszerint a szegedi rakparton pakolták ki. A gabona be-, illetve kirakodását is gyakran a hajó személyzete végezte, de volt, amikor a szállítató biztosította a rakodómunkásokat. A zsákokat rendszerint vállon vitték a raktérbe. Némi könnyítést jelentett, ha magas partnál rakodtak. Ilyen esetben néhány szál deszkát csúszdasherűen összeillesztve gyorsabban és kevesebb emberi erő igénybevételével ment a hajó megpakolása. A rakodás a kormányos irányításával történt. Az árut a raktérben egyenletesen, megfelelő szabályok figyelembe vételével kellett elhelyezni. Szegedről a gabona továbbszállítása már hatalmas vas uszályokon, ömlesztett formában történt. A Tisza felső szakaszán a sódert pedig gépek segítségével rakodták.

A hajó végén egy bódé is volt, ahova a hajósok rossz idő esetén, illetve éjszaka behúzódhattak. A 2-2 priccs mellett egy dobkályha és egy asztal tartozott a helyiség berendezési tárgyai közé. Az étkezés is rendszerint itt történt. A kályhán főzték meg az otthonról hozott tarhonyát, krumplit. Az ételek között leggyakrabban a tarhonyás és a paprikás krumpli, valamint a pörkölt szerepelt, de volt olyan eset, amikor *bodagot* is készítettek.³⁷ Étrendjük változatosabbá tétele érdekében a hajósok útközben halat is fogtak, amiből halászlét főztek, vagy megsütötték. Ivásra a Tisza illetve a Maros vizét használták. A hajósok szerint az utóbbi sokkal alkalmasabb volt a fogyasztásra.

A teleléshez rendszerint valamilyen enyhébb helyet választottak a falu közelé-

³⁷ A *bodagot* Apátfalván sósvízből, lisztből és tojásból készítik. Az alapanyagokból gyenge tésztát gyúrnak, majd elnyújtják, besózzák és tojással megkenik. A *bodagot* a kemence fenekén sütötték meg. Szigeti György 1999. 386.

ben. Olvadás idején a hajótest körül léket vágtak, így a jégzajlás kisebb kárt okozott. Az 1930-as évek végén azonban egy hirtelen jött olvadás elszakította a rögzítőköteleket, és elsodorta a hajót: „Egyszer 38-ba, vagy 40-be nyilván, tudom, mer mi nem messzire laktunk a Marostúl. Aztán ott volt mi irántunkba a hajó kikötve. Disznót vágtunk. Abba az időbe a Marosról ittunk. Akkor estefeledtem én is vizé, még Bandinak a nagyapja, András sógor kérdezte, hogy hogy áll a víz. Vót egy, két, három ujjnyis hó, de be vót fagyva. Azt tudom, hogy így január hatodika, vízkörösz napja volt, azt így arra virradóra volt ez. Azt akkó nálunk vót egy ijen magányos ember, ott a hajón, ez ott telet. Vót neki dunnyája meg tüzelni tüzelt. Meg hát nappal ment az mindig a faluba erre-arra, ismerősökhön. Éccaka két óraker verit az ablakot, hogy a hajót elvitte a jég. Ott volt egy másik hajó is a mienk mellett, és akkó szólunk. Nem messzire laktak tőlünk emennek a hajónak a tulajdonosa, azok is négyen voltak testvérek, azok is jártak össze. Azt mentünk mink is. Hát nem messzire volt az üvék a túloldalon, oda nyomta ki a jég, a mienket meg vitte, túl a makói hidon megállt. András sógor, Bandinak a nagyapja két pallóval, kötél volt így a derekára kötve rákötve, aztán ijen drótkötelet vitt. Valamikó Szegedrű vontatták a fenyőket ide Makóra. Landeszman meg nem tudom minek hívták, zsidók voltak a tulajdonosok. Akkó vót ottan a csósz adott ijen drótkötelet. Tizen méterre volt, ottan állt meg. Aztán rákötötte a bakokra, akkó gyűtt vissza ki. Nem is ojan sokáig állt ott, egy óra hossza, vagy így valahogy. Aztán megindult, ahogy megindult a jég, akkó mink fogtuk mink a drótkötelet, de nem sokat ért. Jó két kilométerre birtuk teljesen a parthoz szorítani.”

(Marczika Sándor)

A szállított áruk fajtái

A Marczika család számára a többi apátfalvi hajós vállalkozóhoz hasonlóan a homokszállítás jelentette a fő kenyérkeresetet. A marosi homok iránti igény az 1920-as, 1930-as években, a nagyarányú szegedi építkezéseknek köszönhetően ismét megnőtt.³⁸ Aldobonyi Nagy Miklós szerint ez az időszak, Klebelsberg Kuno kultuszminisztersége a marosi homokszállítók számára valóságos aranykornak számított.³⁹ Ezt megelőzően feltehetőleg már az 1879-es szegedi árvíz utáni újjáépítéshez is nagy mennyiségű homokra volt szükség. A marosi homokot azonban nemcsak az építkezésekhez, hanem kisebb mennyiségben a palántaágyakhoz, valamint a zöldségfélék téli

³⁸ A század eleji hanyatlást követően az 1920-as években a homok iránti kereslet megnövekedésével újból fellendült a szegedi hajóépítés. Az első homokoshajó 1924 nyarán készült el. Az 1920-as években főleg társas cégek építettek hajókat, de magánszemélyek is bekapcsolódtak a homokszállításba. 1925-26-ban készült el a Popon-Kecskeméti cégnek a „Hungária”, 1927-ben Miklós Istvánnak a „Juliska” nevű 10 vagonos, Takács Istvánnak pedig a „Piroska” nevű homokoshajója. Nem sokkal később épült a Völgyesi-Popon cég „Tiszavirág”, a Löffler-Pagonyi cég „Emi” és Szekeresék „Újszeged” nevű hajója. Az utolsó homokoshajót 1947-ben készítette a város. Juhász Antal 1960-62. 138.

³⁹ A marosi homok ugyanis az építkezéseknél sokkal jobban használható, mint a tiszai, mivel nagyobb szemű és a mészkötésére is alkalmasabb. Aldobonyi Nagy Miklós 1940. 336.

raktározásához is használták.⁴⁰ A Marosból többféle homokfajtát termeltek. A különböző homoktípusok lelőhelyének kiválasztása nagy szakértelmet igényelt, hiszen ismerni kellett a víz mozgását, valamint azokat a mederszakaszokat, ahol a folyó hordalékát lerakja. Tömörkény István, a szegedi népélet kiváló ismerője egyik elbeszélésében érzékletesen mutatja be a folyóból bányászott homokféleéseket: „Van homok, melyekből téglát préselnek, de az másra nem való. Van ismét homok, mely jó a mély telket föltöltetni, de másra szintén nem alkalmas. Ismét van finomabb homok, amely jó az építkezéseknél a házfalak külső vakolására. Ellenben a belső házfalak, már mint a szobák falainak vakolására csak a marosi legeslegfinomabb kavicsos homok a jó és ezt nem adják ingyen.”⁴¹ A marosi homokot *élőshomoknak* is nevezték, ami „*legjobban mégis csak arrul ismerszik, ha az embőr a szájába vöszli. Ha a fog alatt roppan: jó, ha nem roppan: iszap.*”⁴² A tiszai homok a marosival ellentétben csak falrakásra volt alkalmas. Talán erre vezethető vissza a *falazóhomok* elnevezés is. A Tisza partján mélyről bányászott, nyirkos homokot viszont *fővenynek* hívták, és főleg talajjavításra, valamint a palántaágyak előkészítésére használták.⁴³ A marosi homok iránti kereslet szinte mindig nagy volt. Erre utal a következő idézet, ami Tömörkény István egyik novellájából származik: „Ez a Maros, ez az Erdéllyel közös, mérges, limányos víz olyan homokot is hordoz, hogy abból egy liternek az ára tíz liter pattogatott kukorica árát is meghaladja.”⁴⁴ Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az az 1942-ben készült árjegyzék, amely szerint a *pucolóhomok* köbmétere 4 pengő 50 fillér, a kavicsos homoké 5 pengő 50 fillér, a rostált kavicsé pedig 13 pengő volt.⁴⁵

A Marczikák, a többi apátfalvi hajóshoz hasonlóan, maguk is részt vettek a homokkitermelésben. Ha nagy mennyiségű árura volt szükségük, akkor a *pátfalviaktól* vásároltak, akik a falu alatti folyószakaszon termelték ki a homokot. Ilyen esetben a szállítmányt a Maros-partról talicskával hordták, vagy pedig a hajó mellé álló ladi-kokból lapátolták a raktérbe. A homokszedés egy sajátos munkaeszközzel, a *cserpákkal* történt, amit eleinte *bádogkantából* készítettek.⁴⁶ A *kantát* a vállánál elvágták, majd erős lemezzel körülfogatva egy abroncsot alakítottak ki, amire végül egy köpüt erősítettek. Az oldalára és a fenekére lyukakat fúrtak azért, hogy a homok kiemelésekor a víz ki tudjon folyni a *cserpákból*. A szerszám nyelét a víz mélységének megfelelően cserélték. Használtak egy, két, sőt három-négy méteres nyeleket is.⁴⁷ Amikor a vízben állva termelték ki a homokot, akkor a rövidebb, ha pedig a hajóról szedték, akkor a hosszabb nyelet kellett a *cserpákra* illeszteni. A *cserpákolást* két ember végezte. Az egyik hajós a *cserpákot* nyelénél megragadva belemerítette a

⁴⁰ Bálint Sándor 1976. 409.

⁴¹ Tömörkény István 1922. 153.

⁴² Tömörkény István 1911. 201.

⁴³ Bálint Sándor 1976. 409.

⁴⁴ Tömörkény István 1957. 395.

⁴⁵ E számsorból is kiderül, hogy a homokszállítás jó kereseti lehetőséget biztosított a hajósok számára. Aldobonyi Nagy Miklós adatai egybehanganak az adatközlőim által elmondottakkal, valamint a levelekben szereplő adatokkal. CsML. (MF) 253. c. Apátfalva. Iktatott Iratok. (a továbbiakban: Ikt. ir. 1942 szept. 30. 6236.

⁴⁶ A homokszedésen kívül a *cserpákot* a pöcegödörök kimerésére is használták. Paprika- és dohányültetésnél vizet merítettek velük a közeli csatornákból, de a csikósok is szívesen alkalmazták a szilaj állatok befogásakor. Természetesen e típusok oldalai nem voltak kilyuggatva. Bálint Sándor 1957. 240.

⁴⁷ Tóth Ferenc 2000. 109.

gezte. Az egyik hajós a *cserpákot* nyelénél megragadva belemerítette a homokba, a másik pedig a homokszedő edényen lévő kantárhoz erősített kötéllel segített társának a raktérbe emelni a terhet.

A homokkitermelést csak meghatározott szabályok betartásával lehetett végezni. A homokszállító hajóknak 200 méter távolságot kellett tartaniuk egymástól. Szigorúan tilos volt több hajónak egy helyen várakozni. A homokszállítók pedig kötelesek voltak a homokot eladó parti birtokosnak a községi előljáróság által igazolt írásbeli engedélyét maguknál tartani.⁴⁸ Gyakran okoztak kárt a falunak a szegedi homokszállítók, akik rendszerint fizetség nélkül, áruval megrakottan távoztak az apátfalvi folyószakaszról. Ha sikerült őket rakodás közben tetten érni, akkor csak néhány köbméternyi homokot raktak a hajóba, és ezért kifizették a köbméterenkénti 88 fillért.⁴⁹ Amikor pedig nem ellenőrizték őket, akkor megpakolták a hajót, elindultak Szeged felé, és csak a szállított árumennyiség töredékének árát törlesztették. Marczika Sándor szerint a homok kitermeléséért csak bizonyos mederszakaszokon kellett *bányapénzt* fizetni. A Marczikák kizárólag sóderos, kavicsos homok szedésével és szállításával foglalkoztak. Ha alacsony volt a vízállás, akkor már Ferencszállás alatt is találtak, de rendszerint Apátfalva alól termelték ki e homokfajta. Volt olyan eset is, amikor a Maroson feljebb is merészkedtek, egészen Bökényig. Munkájukkal kapcsolatban, a levéltári források szerint egyetlen egyszer merült fel panasz. 1937-ben ugyanis a Marczikák a község tulajdonában lévő Maros *porondról*, valamint a Bercán tanya előtt fekvő füzesből engedély nélkül termelték a homokot.⁵⁰ Az 1936-ban kezdődő békésszentandrás duzzasztómű építéshez a család jelentős mennyiségű homokot szállított.

A homokszállítás mellett a család egyéb áruφέleségek fuvarozásával is foglalkozott. Búzát főként Öcsödrről, Gyomárról, Kunszentmártonból, illetve Magyarcsanádról, Makórról és a lelei püspöki uradalomból szállítottak, de előfordult, hogy az apátfalvi Lichter Hugó gabonakereskedő áruját vitték Szegedre. Fát Mindszent környékéről, a Pallavicini uradalomhoz tartozó ányási majorból szállítottak. Bodrogkeresztúrról követ vittek Tiszaderzsre, Tiszapalkonyáról Tiszafüredre, Tiszatarjánból Szegedre pedig sódert fuvaroztak. 1941 és 1944 között a Bácskában is gyakran megfordultak. Főleg a Marosból kitermelt homokot vitték a Délvidékre, visszafelé pedig kendert hoztak. Az 1940-es években a szolnoki cukorgyárba is gyakran szállítottak répát.

A család életmódja a levelek tükrében

A paraszti levelezés gyakorlatának vizsgálatával az utóbbi években a néprajzkutatók mellett jó néhány történész is foglalkozott. Utóbbiak főként mentalitástörténeti oldalról próbálták megközelíteni a levél műfaját. Céljuk elsősorban az volt, hogy e műfaj segítségével a nagy világesemények hatását vizsgálják a hétköznapi ember

⁴⁸ CsML (MF) V. 253. c. Apátfalva. Ikt. ir. 1937. április. 15. 1031.

⁴⁹ CsML (MF) V. 253. c. Apátfalva. Ikt. ir. 1938. május. 20. 1420.

⁵⁰ CsML (MF) V. 253. c. Apátfalva. Ikt. ir. 1937. április. 30. 1883.

szintjén.⁵¹ A néprajztudomány számára az előbb említett kutatási szempont mellett a paraszti levél önmagában is képezheti vizsgálat tárgyát, hiszen az írásbeliség elterjedésével a műfaj a folklór részévé vált.

A levelezés tömegessé válása jórészt a XX. században kezdődött, és elsősorban a katonáskodás, a kivándorlás nagyarányú elterjedésével magyarázható.⁵² A levelezés tulajdonképpen a társadalmi kommunikáció egyik fajtája, amelynek funkciója a verbális kapcsolat előkészítése, illetve szünetelésének áthidalása.⁵³ A levél egyik fontos jellemvonása az aktualitás és az eseményközpontúság. A levélstílus legjellegzetesebb sajátossága pedig a nyelvi klisék, sztereotípiák alkalmazása, amelyek egyfajta szövegszervező elvként működnek, és a tartalom megszerkesztett formába öntését biztosítják.⁵⁴ A formai elemzés mellett vizsgálataim elsősorban a tartalmi jegyekre irányulnak, mivel a levelekben számos helyen történik utalás a levélíró és hajóstársai életvitelére. Az általam vizsgált levelek 1936 és 1944 között készültek. A 32 darab levél tehát 8 évnyi időszak terméke, eloszlásuk, ahogy a táblázatból is kitűnik, nem egyenletes.

	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	Évi össz.
1936										1			1
1937			1								1		2
1938						1	1				1	1	4
1939						2		1		2		1	6
1940									1				1
1941										1			1
1942											1	1	2
1943	1		1	1	2	1	3	1		1	1	1	13
1944	1												1

A levelek többségét id. Sóki András írta családjának, de van néhány, amit viszont fia vetett papírra, amikor ő maga is részt vett a hajózásban.⁵⁵ A levelek elsősorban Sóki András és családjának kapcsolattartását szolgálták, mivel a családfő munkájának köszönhetően gyakran tartózkodott távol szeretteitől. Személyes kontaktus hiányában a levelek segítségével tájékoztatták egymást a fontosabb eseményekről. A levelek általában két információs tömbből épülnek fel. Minden levél feldolgozza a partner legutolsó levelének tartalmát: értelmezi a szöveget, megjegyzéseket fűz hozzá, kérdéseket tesz fel, egyfajta viszonyulást alakít ki az új információkkal kapcsolatban. Ezután következik a levélíró által közölni kívánt tartalom.⁵⁶ A Sóki András és

⁵¹ Hanák Péter 1973. 62-87., Takács Edit 1999. 125-156.

⁵² Keszeg Vilmos 1996. 9-10.

⁵³ Keszeg Vilmos 1996. 12.

⁵⁴ Keszeg Vilmos 1996. 48.

⁵⁵ Sóki András 1936 és 1944 között többször teljesített katonai szolgálatot. A katonalevelek közül azonban csak azokat vontam be a vizsgálatba, amelyekben utalás történik a hajózásra.

⁵⁶ Keszeg Vilmos 1996. 34.

családja közötti levelezés nem volt egyoldalú, mivel a feleség is levelek útján tájékoztatta férjét az otthoni viszonyokról. Sajnos, az asszony által írt levelek nem maradtak meg, de jó néhány utalást találhatunk rájuk, illetve a bennük szereplő tartalomra.

„...lapodat meg kaptam irod hogy
anus miket mond hát majd én el intézem
az ő baját mert toni bácsi azt mondja
hogy ő nem mondot semit se majd ha be
érünk szegedre mejd meg mondja én
előtem neki, mert én azt montam neki
hogy intéze el vele ő aszt mongya hogy
bepereli...” (Csongrád, 1939. XII. 18.)

Sóki András az Apátfalvára küldött leveleiben jó párszor közli feleségével, hogy hova címezze a neki szánt leveleket.

„...a levelet így címezd
Tisza Tarján a postán
marad... „ (Szolnok, 1938. VI. 28.)

A szövegeket a levélírók levelezőlapra írták. Nagy részük tintával készült, de vannak ceruzával írottak is. Szinte egyik levélben sem találunk központozást, a szövegek rendszerint egyetlen hosszú mondatból állnak. A szavak kiejtés szerinti írásmódja pedig bizonyos esetekben rendkívül megnehezítik az értelmezést. A levelek meghatározott nyelvi klisékből, szerkezeti elemekből épülnek fel. Többségük keltezett. 13 levél a „kelt” igével kezdődik, kettő a „kelt levelem” kifejezéssel indul, 16 keltezése pedig csak a hely megjelöléséből, valamint az időpont feltüntetéséből áll. Van azonban olyan levél is, amely nem tartalmaz semmiféle idő- és helymegjelölést. A keltezés fontos információkat hordoz, mivel kijelöli azokat a helyszíneket, amelyekben Sóki András és fia megfordult. A megszólítás előtagja általában a „kedves” jelző, utótagja pedig a rokonsági fokot megnevező terminus, de van, amikor a címzett nevének becézett alakja. Álljon itt néhány a leggyakrabban használt megszólításokból: *kedves feleségem és családjaim, kedves feleségem és jucikám, kedves fijam*. A megszólítás után a levelek sztereotip formulákkal folytatódnak. Ezek rendszerint valamilyen kívánságot tartalmaznak, vagy pedig a levélíró egészségi állapotára utalnak. Vannak azonban olyan levelek is, amelyekben nem találunk ilyen szerkezeteket. A leggyakoribb sztereotípiák a következők: *tudatom veletek hogy egészséges vagyok mejet szívből néktek is kívánok, egészségesek vagyunk mejet nektek is kívánunk*. A levelek záróformulákkal végződnek. Ezek közül a leggyakoribb a csókküldés: *sokszor csokolak beneteket a távolból, csokolom jucikát bandikát és téged és anyámékat*. A levelek végén ritkán találunk aláírást. Ha mégis szerepel, akkor az rendszerint a becézett keresztnévből (pl.: *Bandi*) vagy a rokonsági fok megnevezéséből (pl.: *Apus, Tata*) áll.

A kezdő- és záróformulák között foglal helyet a levélíró által közölni kívánt tar-

talom, amely számos adalékkal szolgál a hajósok életmódjáról, és felfedi előttünk a levelek háttérében húzódó kulturális kontextust. A levelekből a család életvitelét illetően csak mozaikszerű kép bontakozik ki. Többségükben személyes kapcsolatok, az éppen aktuális események szerepelnek, amelyek 50-60 év távlatából nehezen értelmezhetők adatközlőim számára, és témám szempontjából sem bírnak különösebb jelentőséggel. Mindezek ellenére jónéhány olyan utalással találkozhatunk, amelyek kiegészítik, pontosítják, valamint segítenek térben és időben könnyebben elhelyezni az adatközlőim által elmondottakat. A hajósok munkabérééről, anyagi viszonyairól is valós képet kaphatunk, amely segíthet társadalmi helyzetük, életmódjuk megértésében. A levelek mindemellett tájékoztatnak a levélíró társadalmi kapcsolatairól is. Megnevezik azokat a személyeket, akikkel Sóki András érintkezett, gyakran pedig a levélíró és a szövegekben megemlített egyének közötti viszony is megjelenik. A levelekben felbukkanó személyek a következő csoportokra oszthatók:

1. családtagok: Jucika, Bandi, feleségem, apámék
2. hajóstársak és családjuk: Jóska, Kati, János bácsi, Julis néni, Sándor, András
3. munkatársak: Hangai, Újvári, intéző, rác.

A levelek többféle tartalmat közvetítenek. Az éppen aktuális események közlésén túl az érzelmek kifejezésének is tág teret biztosítanak. A levélíró által használt sztereotípiák funkciója a szövegek megszerkesztésén túl éppen erre irányul. A nyelvi klisék mellett a tartalmi részben is felbukkannak a levélíró érzelmeit kifejező szövegrészek, amelyek nem mondhatók terjengősnek, és nem jellemző rájuk túlzott érzelmi telítettség sem. Leggyakrabban talán a feleséggel való találkozás utáni vágyakozás, valamint a gyerekek sorsa iránti érdeklődés szerepel.

*„...és együtt leszünk kedves feleségem
ird meg hogy el gyűsze hogy együtt legyünk...”* (Tiszakeszi, 1938. XII. 2.)

Szinte mindegyik levélben előfordul a levélíró helyzetéről, munkájáról szóló tájékoztatás, ami rendszerint az éppen aktuális fuvarokat, a pénzkereseti lehetőségeket foglalja magában. Az 1937. március 7-én feladott levélben például a következő szerepel:

*„...tudatom veled, hogy az ujvari nem vette át a
homokot de el atam 4.P 80. F ért kedves
most algyőre megyünk két fuvarér...”*

Akad olyan levél is, amelyben a hajózás során megkeresett pénzösszeg is megtalálható:

*„...kedves feleségem most megyünk répaér mazsán
ként 1. pengő ha egy hónapot tudunk dol
gozni akor körülbelül 700. pengőt keresünk...”* (Szolnok, 1942. XI. 6.)

„...kedves feleségem tudatom veled hogy fönt
maratunk a hajo 9. pengőt kap napon
ta mink meg 6. pengőt meterenként
igy összesen 200. pengőt kapunk egy fuvarbol...” (Szolnok, 1938. VI. 28.)

Sóki András időnként a kiadásokról is beszámolt:

„...a motor 9 filér
ért visz fel és hoz le körül
belül munka lesz ujig azután
ujra kezdjük a homoknál 40.
Pengöm marat meg és a hajo
Fel ment de ha szegeden ell
Tudtam adni akor se marat
Volna penzem mert oda kelet
Volna fizetni a vontatásér...” (Gyoma, 1939. X. 14.)

A hajósok keresetüket rendszerint hazaküldték, hogy a családtagoknak legyen elég pénzük a felmerülő kiadásokra:

„...kedves feleségem majd kapol szegedről
500. pengőt joska katijának adol 200. Százat
atöbit majd mink küldjük vagy viszük...” (Tiszafüred, 1943. VII. 11.)

A levelekben számos helyen történik utalás a szállítóeszköz állapotára, valamint a javítási munkákhoz szükséges anyagokra, szerszámokra.⁵⁷

„...a hajok
jolvannak a jég semit
sem bántot a juliska
meg mindig fojik...” (Cibakháza, 1943. I. 17.)

„...a hajo nagyon fojt a tölgyfát csak
öszre kapjuk meg mert az intéző
oda volt katonának és így nem vágták...” (Tiszaderzs, 1943. IV. 2.)

„...ha Tarjánrol irnak a tölgyfákrol

⁵⁷ A fahajók szinte állandó javításra és gondozásra szorultak. A deszkák ugyanis az összeszáradás következtében könnyen szétnyíltak. A rések betömése mohával történt, amely megakadályozta a víz beszívását. Gyakran előfordult, hogy a hajó oldaldeszkái elkorhadtak, tönkrementek. Ilyen esetben a javításhoz megfelelő mennyiségű és minőségű faanyagot kellett beszerezni. A hajó építéséhez és javításához legalkalmasabb és legkeresettebb fafajta a mocsári tölgy volt, amely a hegyvidéki tölgygel szemben erős, könnyen hajlítható. Betkowski Jenő 1968. 9., 37-38.

*ha az ára elfogathato joska sogor
irjon tarjánra hogy
ki tudják vágni mert az árat
nékem tudják megmondani...”* (Cibakháza, 1942. XII. 15.)

*„...Kedves Tata ha jönnek felfele akor szeget
bádogot mohát hozon...”* (Vezseny, 1943. V. 19.)

A levelekben gyakran szerepelnek a mindennapi étkezéshez szükséges ételféleségek. A hajósok rendszerint Apátfalváról vitték magukkal a főzéshez elengedhetetlen alapanyagokat, amelyeket hosszú távollét esetén a család otthon élő tagjai küldték utánuk postán.

*„...mijent a lapot megkapod tegyél fel
csomagot szalonát és egy kis vala-
mit ugy címezd hogy a csomag a
postán marad...”* (Tiszaderzs, 1943. IV. 2.)

*„...Kedves anyus
tudatom magával hogy a kenyerem
el fogyot Tisza keszibe kölgyön
csomagot szalonám is fogytán van
azt is küldön hust azt ne kölgyön
mert mégketszer főztem. Kedves
anyus kenyeret ne sokat kölgyön
hanem lisztet mert sokat el kölöt
háni mert peniszedet nagyon
de egy kis sötémént is meg enék...”* (Szolnok, 1943. V. 22.)

Sóki András és felesége levélben egyeztette találkozásaik időpontjait. Gyakran előfordult ugyanis, hogy a családfő nem tudott hazamenni, ezért a feleség látogatta meg.

*„...Kedves feleségem gyere el adára
regel 9 kor indulj és este 5 kor it vagy...”* (Óbecse, 1943. X. 2.)

Ha az asszony nem tudott elmenni, akkor a fiát küldte maga helyett.

*„...kedves feleségem tudatom veled ha andrásnak
nincs semi munkája és a kukoricát leszet
téték akor küld el vasárnap regel a 9. orás
al a nagy álmásrol át megy rokusra onnan in
dul 2 orakor zentára és én várom mert csak*

*szerdán leszünk szegeden és ha jön hozon egy
inget és szalonat mert it nem lehet kapni...*” (Zenta, 1941. X. 10.)

A családfő távollétében is figyelemmel kísérte az otthoni gazdaságot. A hajósok mindannyian birtokoltak néhány holdnyi földterületet. Marczika Andráséknak 100 négyszögölnyi földjük volt a *Disznójárás* nevű határrészben, ami a Maros hullámterében feküdt. Ezen kívül a család két és fél holdnyi birtokkal rendelkezett a Maros túlsópartján, ahol főleg kukoricát és búzát termeltek. Sókiék pedig 14 *kisláncnyi* (1kislánc=100 négyszögöl) földet birtokoltak a *Kenderföldön*. Ezzel magyarázható, hogy Sóki András gyakran érdeklődött a családi gazdaság felől.

„...kedves jucikám mond meg öregapádnak hogy kapálja meg a kukoricát...”
(Csongrád, 1939. X. 30.)

*„...a búzát ne
hogy utoljára vágasd le ha nem ment-
ül előle mert te is jössz majd ide...”* (Szolnok, 1938. VI. 28.)

A földbirtok művelése mellett Sókiék állattartással is foglalkoztak. Erre is számos utalást találunk a levelekben.

*„...ird meg hogy vetél malacot és hogy
atál el kruplit...”* (Szolnok, 1938. VI. 28.)

Mivel egyik család sem rendelkezett akkora földterülettel, ami biztos megélhetést nyújtott volna számukra, ezért a hajózás során megkeresett pénzüsszegekből vásárolták meg a kenyérgabonát is.

*„ ...kedves feleségem a búzát ha meg lehet
veni akkor ami pénzt küldünk azon
ved meg ha nem lehet hozni akkor
vegyel süldöt iten majd
tudunk búzát egy pár
mázsát veni és maj jolesz
potlék nak...”* (Tiszafüred, 1943. VII. 7.)

Összegzés

A homokszállítással foglalkozó Marczika család életútját bemutató tanulmányom egy olyan vállalkozói réteg vizsgálatát tűzte ki céljául, amit a néprajzi kutatók eddig kevésbé érintettek. A marosi homokbarkások életmódja már lényegesen különbözött a gabonaszállítással foglalkozó hajósok életétől. Ők végezték a homok kitermelését is, de nem tartózkodtak távol családjuktól hosszú ideig.⁵⁸ A hajós hierar-

⁵⁸ Juhász Antal 1960-62. 145.

chia legalsó fokán elhelyezkedő társadalmi réteg kispénzű emberekből tevődött össze, akik tőkéjüket összeadva üzemeltettek egy-egy hajót, melynek személyzetét is saját maguk alkották. A Marczikák életmódjáról elmondható tehát, hogy a több generációra visszamenő ismeretekre alapozva, valamint némi pénzfeleslegre szert téve kapcsolódtak be a biztos megélhetést nyújtó vízi szállításba. A hajózásban 1944-ig résztvevő családtagok azonban nem szakadtak el teljesen a paraszti életformától, hiszen valamennyien rendelkeztek néhány holdnyi földdel, amit az otthon élők műveltek. A családi gazdaság azonban mindvégig csak kiegészítő szerepű volt, hiszen a hajózás jelentette a fő megélhetést.

LEVELEK⁵⁹

1. (Feladó: Sóky András, Gyula
Címzett: Sóky Andrásné, Apátfalva, Templom út 169.)

Gyula 1936 X 18.

Szeretet Kedves Feleségem és családjaim
egészes vagyok mejet nektek is szivből kívánc
kedves feleségem a leveled csütörtökön meg
kaptam de edig nem értem rá imi mert sok
dolgunk van kedves feleségem irod hogy
joskaval hogy egyeztem meg apuka
homok feles és a kitolás is de a kavics
os nál nem asztán montan joskának hogy
a rácnak 11. Pengöt és 50 filért agyon.
Tamástol meg kérje meg, öneki meg 4 P 50
mék kedves feleségem ha joska nem számol
el és neked nem adja oda amijár
akor te intéz ötett én meg montam néki
hogy ugy intéze hogy hiba nelegyen
továbbá kedves Feleségem neszomorkogy
gyál majd meg segít az isten nagyon nehezen
telnek a napok de azért leg roszab
vasárnap mert jönnek a latogatok
és akkor a leg roszab kedves
családjaim mama délután
le vetetjük magunkat.
csokolja a bandit jucikát
anyus az apukájuk
Sóky András 5/II Határ

⁵⁹ A levelek közlésénél törekedtem a teljesen betűhív írásmód megőrzésére. A sorok tördelése a levelek formai felépítését követi.

ör osz. 4 század 3 szakas
1 raj Gyula

2. (Feladó: Sóky András
Címzett: Sóky Andrásné, Apátfalva, Templom út 169.)

Szeged 1937 III 7. én
Kedves feleségem és családjaim tudatom
veled hogy az ujjári nem vete átt a
homokot de el atam 4. P 80. f ért most
algyőre megyünk két fuvarért kedves
feleségem voltam bent amotis és majd
majus ban megyünk a körösben kedves
feleségem mond meg veronéninek hogy
pista majd a héten kiviszi a pénzt
csokol beneteket szokszor
a tatus

3. (Feladó: Sóky András
Címzett: Sóky Andrásné, Apátfalva, Templom út 169.)

Kelt 1937 XI 3 án Békés Szent andrás
Kedves családjaim tudatom
veletek hogy szerencsésen
ma délben meg érkesztünk
egéséges vagyok mejet szivből
nektek is kívánok kedves
feleségem tudatom veled
hogy ha buzát nem rakunk
akor szerdán othon leszünk
de van kilátás és így csak
jövő szombaton leszünk othon
az adot feleségem rendezd
el adig meg haza mék
joska és sándor jo
egéséget kívának
haza mondmeg ot
hon csokol bene
teked isten veletek.

4. (Feladó: Sóky András
Címzett: Sóky Andrásné, Apátfalva, Templom út 169.)

Kelt Szolnok 1938. VI 28. án
Kedves feleségem és jucikám Istentől
kivánom hogy soraim jó egészségben
talájon beneteket én egészséges vagyok
mejet néktek is kívánok kedves
feleségem tudatom veled hogy fönt
maratunk a hajo 9. pengőt kap napon
ta mink meg 6. pengőt meterenként
igy összesen 200. pengőt kapunk egy fuvar
bol körül belül 20. án haza megyünk
vonaton egy előre 4 fuvart biztosít
az ujjvári ha egy hónapig. Lesz kész
a fuvar okha hamaráb lesz akkor
is jár enyi kedves feleségem a hajo
ban a hátralékot kifizetem 40. pen
kedves feleségem vagy az adó vagy
jános bácsinak agyál 50 pengőt és
ird meg hogy vetél malacot és hogy
atál el kruplit. a buzát ne
hogy utoljára vágasd le ha nem ment-
ül előle mert te is jössz majd ide
a levelet így címezd „
Tisza Tarján a Postán
marad” ujsagot nemtudok
hanem ír meg hogy az
ügyvéd től megjött e a pénz
és hogy sgorék hova
dolgoznak és menyieért
csokolak téged a bandit
a jucikát sokszor a távolbol

5. (Feladó: Sóky András
Címzett: Sóky Andrásné, Apátfalva, Templom út 169.)

Kelt Csongrad 1938 VII 17.
Kedves feleségem meg érkeztünk Csongrád
ra és it vár a motor benünket így indul
unk azonal leveled í volt a postán és
irod hogy amazok meneke haza ha kap-
nak ki hordokat akkor haza menek ha
nam akkor nem mehetnek haza kedves
feleségem hogy szerdán hajnalban indulj
én délben szarvason várlak csokolom
a bandikát jucikát dajkust és tégedet is

6. (Feladó: Sóky András, Békéscsaba
Címzett: Sóky Andrásné, Apátfalva, Templom út 169.)

Kelt 1938. XI 2 án Kedves családjaim
istentől kívánom hogy soraim jo egészség
talájon beneteket énékem jovan mejet
néktek is kívánok kedves feleségem
lapodat megkaptam szépen meg vig
asztaltál bene hogy az ügyvédtől jöt
levél hát az ajoskájért még a tava
szrol van mikor csongrádrol vontaták
apamék nak jára 7 pengőből 4 gyet
othon elkötöttem 3 romat meg elhosztam
elég nem szép joskától seneked sem
apamék nak nem ata oda ha nem
birnak keresni akor kösékmeg
a hajot és irod hogy tán nem volt
levelezőlapra pénzem hogy szélel iratam
öneki is énatam csak azért kértem
hogy szomaton volt eltávozás és uti
kölcsségre kölöt volna és tudatom
veled hogy a leszerelés nem lesz tán
soha mostis várjuk hogy mikor
rak nak vonat ra benünket
tisztelem anyamekat
boldog névnapot kívánok
atávolbol csokolom a
bandikámat jucikámat
és téged ha megyünk
akor azonal írok

7. (Feladó: Sóky András
Címzett: Sóky Andrásné, Apátfalva, Templom út 169.)

Kelt Tisza Keszi 1938. XII 2. án
Kedves feleségem tudatom veled hogy meg ér
keztünk 1. én délután és bementünk Tarjánra
és a levél otvolt nagyon örültem neki és irod
hogy vetél disznót és egy malacot a ki herülés
a légy és hogy tegyere ell hadel kedves feleségem
én is szeret nék haza meni de te gyere egy ut
ban el és igy nekem is job lesz a kiadás is

aliglesztöb és együt leszünk kedves feleségem
irdmeg hogy el gyüsze hogy együt legyünk
a levelet Szolnokra. irjad majd én onat meg
irom hogy mere és mikor gyere ha a
Bakmalomtól irnak adig
még odahaza leszel akor
szójál pista sogornak
hogy menjenbe temeg ird
meg hogy mifönt vagy
ün atiszán és majd te
küldöl aki beszálít
ja a buzát ha eset
leg lene nagyobszá
lítás a kor majd én
elmék Szegedre csokolak
beneteket a távolbol

8. (Feladó: Sóky András
Címzett: Sóky Andrásné, Apátfalva, Templom út 169.)

Kelt Gyoma 1939 VI 17.
Kedves feleségem és jucikám istentől
kivanom hogy soraim jo egeségben
tálájon kedves feleségem tudatom
veled hogy ma délután indulunk le
fele csütörtökön gyere csongrádra
isten veletek csokolom jucikát
bandikát és téget

9. (Feladó:?
Címzett: Sóky András, Csongrád)

Kelt 1939 VI hó 30 én kedves fijajaim
a leveleteket meg kaptuk a minek nagy
on meg örültünk kérdezed hogy vagy
unk meg vagyunk...

10. (Feladó: Sóky András
Címzett: Sóky Andrásné, Apátfalva, Templom út 171.)

Szeged 1939 VIII 2 án

Kedves feleségem és jucikám istentől kívánom
hogy soraim joegéségben talájon beneteket én
egéséges vagyok kedves feleségem tudatom
veled hogy szombaton regel gyertek jucikával
félhetesel majd várlak beneteket joskának
mondmeg hogy szerdán délre legyen
ferenc száláson mert honap regel indulunk
felfele csokolak beneteket

11. (Feladó: Sóky András

Címzett: Sóky Andrásné, Apátfalva, Templom út 171.)

Gyoma 1939 X 14

Kedves feleségem és jucikám az
istentől kívánom hogy soraim a
joegéség ben talájon beneteket
énnekem jovan mejet néktek is
kívánok kedves feleségem tudatom
veled hogy föl érkezünk gyomára
keden megyünk lefele a szamítás
szerint keden este csongrádom le
szünk a homokot csongradon két
pengőért atam el és nem kaptam
meg a pénzét és így mem tuttam
küldeni a buzában hetenként
kurül belül 40. pengőt keresek
ha lemegyünk csongrádra akkor
küldök pénzt a motor 9 filér
ért visz fel és hoz le körül
belül munka lesz ujig azután
ujra kezdjük a homoknál 40.
pengőm marat meg és a hajo
fel ment de ha szegeden ell
tudtam adni akkor se marat
volna penzem mert oda kelet
volna fizetni a vontatásér
kedves feleségem pünkösdre
haza megyek és a kor majd
el beszéssel az utazásom
csokolom bandikámat és jucikát
és téged is feleséges a távolbol

12. (Feladó: Sóky András
Címzett: Sóky Judit, Apátfalva, Templom út 171.)

Kelt Csongrád 1939 X 30. án
Kedves anyám és kedves Jucikám tudatom
veled hogy anyus szerencsésen meg érkezet
tudatjuk veled hogy egéségeseg vagyunk
mejet néktek is szivből kívánunk kedves
jucikám tudatom veled hogy anyus a jövő
szerdán ménhaza kedves jucikám mond meg
öreg apádnak hogy kapálja meg a kukoricát
és mond meg gyürki dajkámnak hogy anus
nénédekis egéségeseg majd ha indulunk majd
akor irnak jo egéséget kívánok neki
csokolunk sokszor a tavolbol apus es
anyus

13. (Feladó: Sóky András
Címzett: Sóky Andrásné, Apátfalva, Templom út 171.)

Kelt Csongrad 1939 XII 18. án
kedves feleségem és jucikám Istentől kíváno
hogy soraim jo egéségben talájon kedves
feleségem lapodat meg kaptam irod hogy
anus miket mond hát majd én el intézema
az öbaját mert toni bácsi aszt mondja
hogy ő nem mondot semit se majd ha be
érünk szegedre majd meg mondja én
előtem neki, mert én aszt montam neki
hogy intéze el vele ő aszt mongya hogy
bepereli kedves feleségem vetünk
egy kis buzát és este
indulunk befele ha
hangai val beszélisz
akor mond hogy
megyünk haza
szombaton oda haza
leszünk csokolom
jucikat bandikát
és téged és anyámékat

14. (Feladó: Sóky András
Címzett: Sóky Andrásné, Apátfalva, Templom út 169.)

Kelt 1940 IX 2 án (Szeged)

Kedves feleségem és jucikam Tudatom veletek
hogy meg érkesztünk szerencsésen kedves feleségem
tudatom veled hogy egyelőre nem megyünk fel
a körösben hanem holnap indulunk Lelére
igy vasárnap hazamék ha lehet szombaton
sokszor csokolak beneteket atávolbol

15. (Feladó: Sóky András
Címzett: Sóky Andrásné, Apátfalva, Templom út 169.)

Zenta 1941 X 10.

Kedves Feleségem és családjaim soraim a leg
job egészségben talájon beneteket nekem jo van
mejet szivből néktek is kívánok kedves
feleségem tudatom veled ha andrásnak
nincs semi munkája és a kukoricát leszet-
tétek akor küld el vasárnap regel a 9. orás
al a nagy álomásrol át megy rokusra onan in
dul 2 orakor zentára és én várom mert csak
szerdán leszünk szegeden és hajön hozon egy
inget és szalonat mert itnem lehet kapni
sokszor csokolak téged Bandit Jucit
a távolbol

16. (Feladó: Sóky András
Címzett: Sóky Andrásné, Apátfalva, Templom út 171.)

Szolnok 1942 XI 6.

Kedves Feleségem és kis jucikám soraim
joegesegben talájon beneteket mink meg
vagyunk andrás hétfön meg érkezet és mondja
hogy mi újságvan a 3350 pengövel mink többet
felvetük te neizkasd makad keden én hiv
talak a telefon hoz de nem tudtam veled
beszélni hogy mért irták a gyártol a levelet
vigégel pedig majd elintézem kedves
feleségem most megyünk répáért mazsán
ként 1. pengö ha egy honapot dudunk dol

gozni akkor körülbelül 700. pengőt kere
sünk szeretnék haza menni de nem lehet
mert éngemet a moto
ros fizet it a hajo is
jol keres többet mint
ha homokolna kedves
anyus a jövőhéten küldök pénzt 400. peng
meg apámék reszüket
ha irsz alevellet így
címezd S A hajos
cukor gyár szolnok
csokolunk milioszor

17. (Feladó: Sóky András, ifj. Sóky András
Címzett: Sóky Andrásné, Apátfalva, Templom út 169.)

Cibakháza 1942 XII 15 én
Kedves Feleségem és kis jucikám soraim joegéség
ben találjon beneteket nekünk jovan. ked-
ves Feleségem beérkeztünk cibakra ha kiürül
akkor megyünk haza mert nagyon szeretnék
odahaza lenni hogy vatok irtam kesziről
hogy irjatok Füredre vagy cibakra de nem
kaptam erőleláthatora a jövő héten
leszünk otthon a jucikám hogy tanult sze-
retném tudni vetem egy kis kabátott
nékem. ha Tarjánról irnak a tögyfáról
ha az ára elfogathato joska sogor
irjon tarjánra hogy
ki tudják vágni
mert az árat nekem
nem tudják megmon
dani csokolunk
beneteket

Bandi és
tatta

18. (Feladó: ismeretlen
Címzett: Sóky András, Apátfalva, Templom út 171.)

czibakhaza 1943, 17
tisztelt andrás a
levelt megkaptam
amit már nagyon
Vártam a hajok

jolvannak a jég semit
sem bántot a juliska
megmindig fojik
mármost nagyon
kérek mond meg
a tődüped hogy a
pénzt külgyék mert
nagyon köl sokat
költöttem fenérműre
és már most nincs
pénzem amit tudod
hogy it csak
akor kapom
emer hol van
penzre tisztelet
beneteket és
pétert

19. (Feladó: Sóky András
Címzett: Sóky Andrásné, Apátfalva, Templom út 171.)

Bura 1943 III 21
Kedves anyus megyünk fölfele egy szer valahára
előre láthatora egy het mulva leszunk kész
irtad hogy a gyerek eltudot volna meni a ha-
jora én nem tudok intéz kedni ticsináljátok
én a famijat vagyok it edig azért nem írtam
hogy nem tutam hogy mi les velünk most
cibak raviszünk kíváncsi vagyok hogy
a szilvast meg kaptátok csokolom a jucikámat
bandit és téged anyuskám irjál keszi-
re és cibakra

20. (Feladó: Sóky András
Címzett: Sóky Andrásné, Apátfalva, Templom út 171.)

Tisza Derzs 1943. ápril 2. án
Kedves családjaim istentől kívánom
hogy soraim jo egészségben talájon
beneteket én egészséges vagyok kedves
feleségem tudatom veled hogy eresz
kedünk lefele három vagy négy nap
mulva érkezünk meg cibakra és

mijent a lapot megkapod tegyélfel
csomagot szalonát és egy kis valami
mit úgy címezd hogy a csomag a
postán marad. szoljál a joska ka-
tijának is és julis néninek hogy
öis külgyön jánosbácsinak edig
a hajo nagyon fojt a tölgyfát csak
öszre kapjuk meg mert az intéző
oda volt katonának és így nem vág
ták ki nem irtál tarjánra hogy
a szilvást elkaptátóke vagy hogy
hova raktad a kruplit ird meg
kedves feleségem hogy
mivan vele és hogy andrás
mit csinál veréb a kardos
nálvan ha kiürülünk
akor mék haza it rosz
idő van maregelis fagyot
és ird meg hogy jucikám
hogy van a kis köpenyel
csokolak beneteket andrás
jucit és téged mielőbi
viszont látásra tiszte...
anyamé kat a kenyere
odáig elég lesz

21. (Feladó: ifj.Sóky András
Címzett: Sóky András, Apátfalva, Templom út 171.)

Kelt levelem Vezseny 1943.V.19 én.
Kedves Tata anyus és kis hugom
tudatom magukal hogy egészséges vagyok
melyet maguk is szivből kívánok.
Ahazai kenyér tegnap elöt fogyot
el de kapunk kenyeret. A motor
el tört és haza ment malyd
szombaton megyönk felfele A
Horvát motoral szolnoki. Kedves
Tata ha jönnek felfele akor szeget
bádogot mohát hozon. Kedves
anyus gondolok minden nap
haza de különösen vasárnap
a jo ebédre. Kedves anyus épen
majornál álunk és tejet kapunk

30 filérben olcsóban mint itthon
Kedves kis hugom irdmeg majd
hacsomagot kéred hogy vagy
misával és mond meg icának
hogy tisztelem ha mentek a
Temploma imatkozatok
értem. Tisztelem misit csokoltatom
lacával.
csokolok mindenkit
jo egészséget kívánok
a meszetávoibol
Bandi

22. (Feladó: ifj.Sóky András
Címzett: Sóky András, Apátfalva, Templom út 171.)

Kelt levelem 1943. V. 22 én (Szolnok)
Kedves anyus tata és kis hugom
egéseges vagyok melyet maguknak
is szivből kívánok. Kedves anyus
tudatom magával hogy a kenyerem
el fogyot Tisza kezibe kölgyön
csomagot szalonám is fogytán van
azt is küldön hust azt ne kölgyön
mert még ketszer főztem. Kedves
anyus kenyeret nesokat kölgyön
hanem lisztet mert sokat elkölö
t háni mert peniszedet nagyon
de egy kis sötémént is meg enék.
Kedves tata el felejtetem meg
irni hogy szinveszöt meg kátrá-
nt hozon mert mindent fel dol-
goztunk nyolc napot vártunk mot-
ora mire jöt értünk. Kedves juci
hugom elfelejtetem irni hogy ird
meg hogy vége van e a tárgyalásn
ak mást nem tudok irni kis
hugom csokoltatlak
a köpennyel Othon a krumpli hogy
van mert ere hideg
van pénteken fagyot
Kedves anyus mijejt
meg kapják a levelet.
mingyárt tegyék fel
Tisza Keszi a postán

marak. Más ujság nics.
Csokolom anyust tatát
dajkust és Kis hugomat
és még ..I -.-.I.--.I-I⁶⁰
Dohánt kölgőnek
mert ere nem igenlehet
kapni. Csokolok mindenkit
a mesze távolbol. Bandi.

23. (Feladó: Sóki András, Apátfalva, Templom út. 171.
Címzett: ifj. Sóki András, Wágner Márton Tiszafüred)

Kelt 1943 VI 11.én
Kedves fiam istentől joegéséget kívánok
mink egéségesek vagyunk. kedves fiam
vártunk az ünnepre hogy haza jötök teg
nap küldöt anyus csomagot mink szerdán
indulunk föl – joska sogoral vetesétek
le magatokat 4X5 fényképre nyolc darab
kell egyenként mire mink felmegyünk le
gyen készen mert igazolványrakel a maros
kicsi akadoznak a hajok csokolak
Tisztelem körösztapadat

24. (Feladó: Sóky András, Tiszafüred
Címzett: Sóky Andrásné, Apátfalva, Templom út 171.)

Kelt 1943 Julius 7, Tisza Füred 7
Kedves feleségem és kis jucikám istentől
kívánom hogy soraim joegéségben talájon
beneteket mink egéségesek vagyunk mejet
néktek is kívánunk kedves feleségem
a gyerekemel együt vagyunk nagyon
örül és nagyon várt most ürülünk iten
kifele kedves feleségem pénzt hétfőn
küldünk andrásnak 150. pengő volt
kint előleg mert volt melék keresete
egy kicsit sovány pedig halal joéltek
még atak is ell aszt mongya hogy
anyust hijuk ell hatehát itt marad-

⁶⁰ A levélben szereplő női nevet a morze ábécé segítségével lehet megfejteni. A levélíró valószínűleg így próbálta elrejtetni kilétét a kívülrőlők elől.

unk akkor majd táviratoztok és el
gyűsz. vásárhel. szajol. kis új szálás
füred. mert lehet itmaradunk
még a kenderé nem kel meni. mert
az fölvan válalva 500 vagon kedves
feleségem a buzát ha meg lehet
veni akkor amit pénzt küldünk azon
ved meg hanen lehet rozni akkor
vegyel süldöt iten majd
tudunk buzát egy pár
mázsát veni és maj jolesz
potlék nak a csomagot
kértem mert andrásnak
nem volt más csak liz
irjatok hogy vatok csokol
andrás beneteke dajkustis
én is csokolak beneteket
mielőbi látásra isten vele
tek

25. (Feladó: Sóky András
Címzett: Sóky Andrásné, Apátfalva, Templom út 171.)

Tiszafüred 1943. Julius 11.én
Kedves feleségem és kedves Jucikám soraim
joegéségben találjon beneteket mink egéséses
ek vagyunk mejet szívből néktek is kívá-
nunk. kedves feleségem a csomagot szombat
délután megkaptuk már nagyon vártuk
kedves feleségem majd kapol szegedről
500. pengöt joska katijának adol 200. százat
atöbit majd mink küldjük vagy viszük
mert lehet hogy lemegyünk Szegedre
hapedik felmegyünk
kereszturra akkor mikor
viszajövünk akkor majd
eljösz csokolak benete
ket dajkust tiszteiletem
andrás is mama ő is
irt.

26. (Feladó: Sóky András
Címzett: Sóky Andrásné, Apátfalva, Templom út 171.)

Tiszakeszi 1943 VII 14.én

Kedves feleségem soraim joegéségben talájon bene
teket mink egéségesek vagyunk mejet szivnöl nek-
tek is kívánunk kedves feleségem nagyon szeret
nék véled beszélni bmondamám hogy van a
hejzet joska kivet 500. pengő andrásnak van belöle
150. pengő és nem törödöt a hajokal csak 2 napig és
kártyazot nagyon belevan merülve ne szoljál
senkinek semit se vajd ugy veszi hasznát
igaz hogy apamék is úgy kapnak. kedvesfeleség
gem ide érkezünk az este 11. orakor holnap
megyünk bodrogkeresztural. ha pedig nem megyünk
akor 10 nap mulva együt leszünk amit várok kedves
feleségem irjál Füdre hogy meg kaptad a
vaszárlási engedélyt
ha nekapod meg akkor liszt
jegyet vet ki most edig a
hajok nem igen kerestek
mert nem volt aki intéze
joska csak ha kártya után
jár és nemtörödik velük
semitse hogy megya munka
vagy se, csokolom juci kámat
és téged is számtalanszor
andrás kérdezi hogy juci hogy
van a köpen sogoral

27. (Feladó: Sóki András

Címzett: Sóki Andrásné, Apátfalva, Templom út 171.)

Szenttamás 1943 VIII 28.

Kedves családjaim egéségesek vagyunk
mejet nektekis kívánunk kedves feleségem
indulunk lefele csütörtökön szegeden
leszünk és akkor majd haza megyünk
csokolunk beneteket sokszor

28. (Feladó: Sóki Jucika

Címzett: Sóki András, Apátfalva)

Kelt Obecse 1943 X 2 án

Kedves feleségem gyere el adára
regel 9 kor ingyülj és este 5 kor

it vagy mink fönt vagyunk nádaján
én azért jötem obecsére hogy a
juliska elült a csatornában kedves
feleségem pénzszt azért nem kültem
mert amit kaptam a hajobankelet
adnom nagyon sajnós keden indulj
szerezél még anyit hogy el gyere
majd iten elintéz-
ük mije szegedre
érün azonal kapod
a pénzt a hajo
joska hanyagsá-
gából ülte mért én
töbet a hajora nem
költök csokolak
beneteket apus

29. (Feladó: Sóky András
Címzett: Sóky Andrásné, Apátfalva, Templom út 171.)

Obecse 1943 XI 23 án
Kedves feleségem és jucikám istentől joegéséget
kívánunk mink egéségesek vagyunk mejet nek
tek is kívánunk kedves feleségem küldök 200P
pengőt mire vissza megyünk szegedre akora a
bizosito megküldi a pénzszt és akor én kapom
ki mert mind lefokták a fizetésünket pedig járt
volna 9 90 pengő így nagyon bánt a hajo semkel
hogy így jártak és keveset vitek mert a kető
ben volt 800 mázsa joska veszekedet hogy agyak
neki pénzt hunan mikor nekem már benevan
11 50 pengőm elég jól meg csinálta
a fuvart is úgy fizeteki
mint széléknek mert hogy
keveset vitek ő ugygondol
ta hogy a fuvart ő fölveszi
én meg intézem az adosá
got csokolunk beneteket
szent tamásra megyünk és
onat szeged re

30. (Feladó: Sóky András
Címzett: Sóky Andrásné, Apátfalva, Templom út 171.)

Obecse 1943 XII 17 én
Kedves feleségem és családjaim tudatom
veletek hogy egészséges vagyok mejet szivből
néktek is kívánok kedves feleségem tudatom
veled hogy ma délután indulunk obecséröll
hétfőn fentleszünk Szegeden az ünepre
haza mék mert mink csak ujév után
leszünk üresek csokolak sokszor téged
banditt és jucikámat

31. (Feladó: Sóky András, Apátfalva, Templom út 171.
Címzett: Sóky András, Mencsuri Levente. si. tábor Tiszaborkut)

Apátfalva 1944 I/11 én este
Kedves fijam soraim a legjobb
egéségben talájon mink egéségesek
vagyunk mejet szivből néked is
kívánunk kedves fijam tudatom
veled hogy a leveled megkaptuk amej-
jiket 6 án irtál 9.dikén már nagyon
vártuk. hogy vagy és megértetük hogy
szerencsésen megérkesztél. nincsen
semi bajod kedves fijam tudatom veled
hogy a disznot mama váktuk le
nagyon sokszor gondoltunk rád én
5 tödikén jötem haza. leálítotuk a
hajot teelőre de ha nem fagy akkor
lemegyünk apatinba mert vetek
egy 28. vagonos fahajot és aszt hozuk
fel szegedre iten most nincsen
hideg máma a fagy kienget
csokol dajkus sokszor
anyus és juci hugod és
énis jo egéséget kívá-
nunk és sokszor csokol
un a távolbol irjál
sűrűn csokolak
apus

32. (Feladó: Sóki András

Címzett: Sóky András, Apátfalva, Templom út 171.)

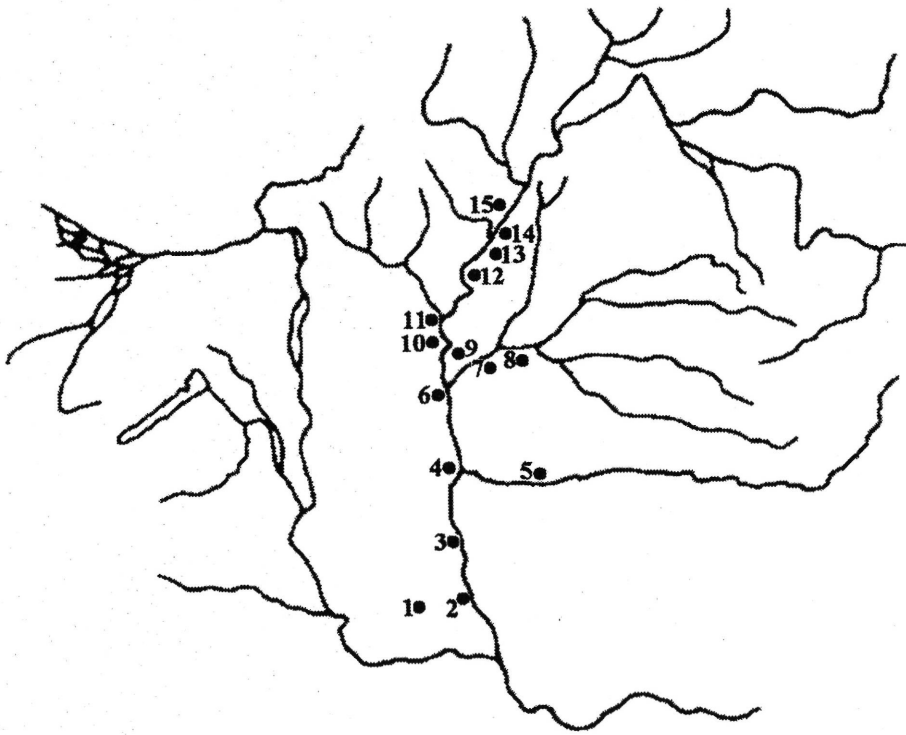
Kedves családjaim egészséges
vagyok nektek is kívánok it
vagyunk vásárhejen de indulunk
sándorfalvára tul a tiszánra
meg nem öltöztünk fel kedves
feleségem ha a meg szálás lesz
maragyatok othon mert azutá
n lesz én ... majd haza mék
nem tudom hogy andrásal
mivan. a fölmentéstmég nem
veték átal tőlem majd ha
rendbejön mert nagy mert nagy fölfordu
lás van iten csokolak bene
teket sokszor a távollé...

Az apátfalvi Maros-szakaszon folyó homokkitermelést szabályozó főszolgabírói rendelet:⁶¹

A homokkitermelési engedélyt Apátfalva községnek mint erkölcsi testületnek következő feltételek alatt adom meg:

- 1./ Az anyagödrök a folyó partjával párhuzamosan, a vízfolyás irányára pedig merőlegesen ásandók ki.
- 2./ Az anyagárok 10. méternél szélesebbek és 1. méternél mélyebbek nem lehetnek.
- 3./ Az egyes anyagárok között legalább 2. méterszéles gerenda hagyandó.
- 4./ A partot aláásni, vagy leásni nem szabad, hanem csakis úgy szabad homokot hordani, hogy az anyagödrök part felőli széle a part szélétől legalább 20. méternyire legyen.
- 5./ A szabályozó művek közül és mellől a feliszapolás nem hordható el.
- 6./ A homokot csak a partra merőleges irányban szabad a partra kitalicskázni.
- 7./ Ha a homokot a parton raktározzák, úgy a part szélétől legalább 10.m.széles uthagyandó vontatóútnak.
- 8./ Engedélyes tartozik a homokszállitokat, az anyagtermelő helyről való távozáskor bárcával ellátni, amelybe az engedélyes neve, a homokszállító neve/hajókormányos, hajótulajdonos neve/ és a szállított homok mennyisége beirandó.
- 9./ Ha a homokot hajón szállítják el, úgy a hajók kötelesek egymástól legalább 200. méter távolságot tartani s amennyiben egy hajó zátonyra kerül és fennakad, az utána következő hajó köteles legalább 150. méter távolságra horgonyt vetni és megállni. Szigoruan tilos a hajónak egy helyen valo csoportos megállása, mert ez a medernek káros elfajulására vezet.
- 11./ Az engedély, melynek hatálya csak egy évre szól. Apátfalva község részére volna megadandó. Az engedély csakis Apátfalva határára szól.
- 12./ A homoktermelők kötelesek a községgel, mint a homoktermelési jog tulajdonosával külön egyezséget kötni.

⁶¹ CsML (MF) V. 253. c. Apátfalva. Ikt. ir. 1926. április. 10. 841.



Sóki András és fia által írt levelek postára adásának helyszínei
 (A nevek után a szóban forgó településről feladott levelek száma szerepel.)⁶²

- | | | |
|-------------------|-------------------------|--------------------|
| 1. Szenttamás (1) | 6. Csongrád (3) | 11. Szolnok (3) |
| 2. Óbecse (3) | 7. Békésszentandrás (1) | 12. Tiszabura (1) |
| 3. Zenta (1) | 8. Gyoma (2) | 13. Tiszaderzs (1) |
| 4. Szeged (3) | 9. Cibakháza (2) | 14. Tiszafüred (3) |
| 5. Apátfalva (1) | 10. Vezseny (1) | 15. Tiszakeszi (2) |

⁶² A térképre vitt adatok között nem szerepelnek azok a levelek, amelyeket id. Sóki andrás írt katonai szolgálata alatt.

Adatközlők:

Marczika Sándor (1920)

Sóki András (1926)

IRODALOM

ALDOBONYI NAGY Miklós

1940 A marosi homokbárkások. Búvár VI. 8. sz. 335-338.

BÁLINT Sándor

1957 Szegedi szótár I-II. Budapest

1976 A szegedi nemzet. A szegedi nagytáj népelete. Első rész. Szeged

BETKOWSKI Jenő

1968 A tiszai fahajók építése, javítása, népe. Szolnok

CZEGLÉDI János

1969 Tutajozás a Maroson a múlt században. Ethnographia LXXX. 213-234., 431-446., 537-556.

CSERMÁK Géza

1956 A magyar hajózás múltjából. Budapest

EPERJESSY Kálmán

1971 Csanád megye az első katonai felvétel (1782-1785) idején. Makó

1993 Politikai és gazdasági elemek a Maros folyó történetében. Makó

GAÁL Jenő

1892 Csanád megye. Budapest

GRÁFIK Imre

1984 A magyarországi fahajózás. A hajóvontatás néprajza. Néprajzi Közlemények. XXVI.

1989 Hajósvállalkozók a Duna mentén a XIX. század közepén. In: Jankovits J.-Kósa L.-Nyerges J.-W. Seidler (szerk.): A magyar nyelv és kultúra a Duna völgyében. I. 269-276. Budapest-Wien

1993 Regionális áru- és terményforgalom a reformkori szegedi hajóhíd-kinyitási naplók alapján. Agrártörténeti Szemle. XXXV. 39-90.

GYÖRFFY György

1966 Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza. 1. Budapest

HANÁK Péter

1973 Népi levelek az első világháborúból. Valóság XVII. 3. Sz. 62-87.

JUHÁSZ Antal

1960-62 A tiszai tutajozás és a szegedi super mesterség. A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve. 117-145.

1993 A deszki hajóvontatók. In: Hegyi András (szerk.): Deszk története és néprajza. (Tanulmányok) 783-816. Szeged-Deszk

KESZEG Vilmos

1996 Kelt levelem... Egy mezőszéki parasztasszony levelezése. Debrecen

KUCZY Károly

1976 Vízi élet, népi hajózás Foktón. Kalocsa

LUGOSI József

1991 A közlekedés és szállítás. A posta fejlődése. In: Szeged története 3. 1. rész Szeged

MÁRTON György

1914 Maros alföldi szakasza és fattyúmedrei (Az Aranka és a Szarazér). Földrajzi Közlemények 5. sz. 282-301.

- NAGY József
 1971 Körösladányi homokszedők. EA 17238
- PALKÓ Attila
 1979 Tutajozás a Maroson. Korunk Évkönyv. 202-212.
- PETROVITS István
 1983 Az egységülés útján. In: Kristó Gyula (szerk.): Szeged története I. 347-423. Szeged
- REIZNER János
 1900 Szeged története. Szeged
- SZIGETI György
 1999 Fejezetek Apátfalva néprajzából I. Anyagi kultúra. Apátfalva
- TAKÁCS Edit
 1999 Kilencvenhat magyar hadifogoly százharminchárom el nem küldött levele 1944. decembereiből. A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve. Történeti Tanulmányok. Studia Historica 2. 125-156
- TÓTH Ferenc
 2000 Apátfalva. Száz Magyar Falu Könyvesháza
- TÖMÖRKÉNY István
 1911 Figuracsinálók. In: Ne engedjük a madarat...s más holmik. 199-209. Budapest
 1922 Ilyen a hajózat. In: Célszerű szegény emberek. 152-156. Szeged
 1957 Minden megindul. In: A Szent Mihály a jégben. 394-398. Budapest


The life story of a self-employed ship transporter family from Apátfalva

My study on the life story of the ship transporter Marczika family aims to examine a self-employed social group that ethnographic research has neglected somewhat so far. The life of the sand barkers of the river Maros differed substantially from that of the grain transporters. Sand barkers also dealt with extracting the sand but they did not stay away from their families for long. This social group at the bottom of the shippers' hierarchy comprised low budget people who operated ships on a joint capital and they themselves served on these ships as crewmembers. Therefore, we can conclude about the Marczikas' lifestyle that based on the knowledge passed down through several generations, and with their saved some up money, they embarked on water transportation that provided secure income. However, the family members who took part in shipping until 1944 did not detach themselves completely from the peasant lifestyle since all of them had a few 'holds' of land (1 'hold' = 0.57 hectares or 1.42 English acres) that was cultivated by those staying at home. The family farm however, always remained supplementary as the main source of income was shipping.



1. Marczika András hajómalma


600/ 10169



(A tulajdonos aláírása.)

M. kir. állami nyomda. Budapest, 1941. — 7455.

600/ 10169

A tulajdonos családi és utóneve:
(Vor- und Zuname des Inhabers)
(Nom et prénom du titulaire)
Sóki András

Szolgálati minősége:
(Dienststellung)
(Qualité)
matros

Születési helye:
(Geburtsort)
(Lieu de naissance)
Apátfalva

Születési éve, hónapja és napja:
(Datum der Geburt)
(Date de naissance)
1905 jan 16

Illetőségi helye:
(Zur Angehörigkeit)
(Lieu d'indigénat)
Apátfalva

Családi állapota
(Heiratsstand - családi és utóneve):
(Stand, Vor- und Zuname seiner Frau)
(Etat de famille - Nom et prénom de sa femme)
Marczika Julianna

Atyja családi és utóneve:
(Vor- und Zuname des Vaters)
(Nom et prénom du père)
András

Anyja családi és utóneve:
(Vor- und Zuname der Mutter)
(Nom et prénom de la mère)
Tóth L. Katalin

- 1 -

2. Sóki András hajóskönyve



3. A Marczika család egyik hajója



4. Az utolsó apátfalvi hajósok egyike, Marczika Sándor

a levelet így címezd,,
Tiszra Tanyán a Postán
maradj,, újragót nem tudok
hanem ír meg hogy az
úgyvél től megjöt e a pénz
és hogy sorsokék hova
ololgor nah és menzient
csokolak tigid a banolit
a juicikat sokszor atavolld

Feladó: Sólky András

LEVELEZŐLAP

Ára 10 fillér.



J.

Sólky András

Jemplom ut. 169. n.

Gyálfalva
Csanád Megye

M. kir. állami nyomda. Budapest, 1937.

Szolt Szolnok 1938. VI 28. án
Kedves feleségem és juicám J. tőltől
kivánom hogy sorsaim jó egészen
talájon beneteleket én egy réges vagyok
mejt néktek is kivonok kedves
feleségem tudatom veled hogy fönt
maratunk a hájo 9 pengőt kap napon
Törz mink meg 6 pengőt méterenként
így összesen 200 pengőt kapunk egy fuvar
ból körül belül 20. án haza meggyünk
vonaton egy előre 4 fuvarot biztosít
az újváró ha egy hónapig. desz hírz
a fuvarok elha hamarabb lesz akkor
is jár enyi kedves feleségem a hájo
ban a hátralehető kifizetém 40. n.
kedves feleségem vagy az adó vagy
jónos bairinak agyál 50 pengőt is
írd meg hogy vetez malacot és hogy
~~mink~~ atál el kony lit. a burát me
hozz utóljára vágarol le ha nem ment
ül előre mert te is jössz majd ide

5. Sólky András levele Szolnokról

