

## A hatszáz éves Kisvásárhely<sup>1</sup>

Ezt a Veszprém megyei települést legkorábban 1382-ben említik. Megkülönböztető jelzős neve 1439-ben fordul elő. Feltevések szerint a közeli és a nagyobb Somlyóvásárhelytől különböztették meg a „kis” jelzővel. Első birtokosai a Szentgróti Hagymásiak és a Túrje nembeli Béri család. 1594-ben a Hagymásiak itteni része 9 jobbágyportát tett ki. A falu a szentgróti vár és uradalom tartozéka. 1654-ben csere alapján Batthyány Ádám birtokába jutott, és ettől kezdve Kisvásárhely e család birtoka volt.

Sorsát stagnálás és pusztaság jellemzi. 1521-ben a Bériek felégették a Hagymásiak részét, amely 1531-ben egy lakott telek mellett 7 szegény és 10 pusztá portából állott. 1548-ban, 1566-ban és 1567-ben a törökök égették fel. Alávetettsége 1564-ben kezdődik. 1584-ben a falut a „latrok” fosztották ki. 1635-től kezdve egy évszázadon át pusztá faluhely. Haszonvételi forrásait, szántóit és legelőit az uraság bérbé adja. 1734-ben jelzik a forrás ismét lakott területnek. Újratelepüléséről nem maradtak dokumentumaink, feltehetőleg az minden szerződés nélkül történt.

Az úrbéri terhek az elpusztulás előtt a két dézsmából és a robotból állottak. A papi tizedet a veszprémi püspöknek, Sümegre szolgáltatták. Az újratelepülés után egyetlen teher volt a robot, mégpedig a földesúr kívánsága szerinti robot. 1768-ban vezették be az Urbáriumot, de már 1778-ban minden terhet pénzzel váltottak meg. Ez a szokás később is megmaradt. 1770-ben 20 családot írtak össze, ezekből 16 szeriális jobbágy és 4 extraszeriális: községi csordás, kanász és 2 cigány. Iparost csak egyet jegyeztek fel, mégpedig egy takácsot. Az 1805-ös összeírásban egy kézműves, 14 paraszt, 1 nemesek szolgája, 14 zsellér, 37 fiú gyermek, 77 nő, összesen 144 személy szerepelt. Népeisége 1828-ban sem múlja felül a 20 családot.

Kisvásárhely mindvégig agrárfalu volt. Az úrbéri rendezéskor felvett 9 pont vallomásai szerint szántóföldjei tiszta búzát termettek. Határa 2 nyomás volt, melybe 1/3 részben őszt, 1/3 részében tavaszt vetettek. 1/3 részt pedig meghagytak ugarnak. Az Urbáriumban az egész telekhez 20 hold szántót és 8 szekér szénát termő rétet állapítottak meg. Ez a telki állomány volt érvényben még 1846-ban is. Írtásbirtokkönyvük 1842-ből maradt fenn.

A falu lakói állataik legeltetéséhez bérbé vették a Pálos-pusztát, valamint a Barátkisvásárhely nevű prédiomot. 1828-ban 138 igás állat, 19 tehén, 10 növendék marha és 19 birka volt a falu állatállománya. 1895-ben pedig 230 szarvasmarha, 8 ló, 152 sertés, 629 juh, 677 baromfi.

A község 1785-ben mindössze 107 lakosból állt, de a XIX. század folyamán megduplázta népességét, s 1900-ban már 248 lakosát írták össze. A népességi fejlődés folytatódik a XX. század első három évtizedében is. Legnagyobb népességét 1930-ban érte el a falu, amikor 294 lakost számláltak. 1930 és 1970 között ismét hanyatlás következik, 142 fővel csökken a lakosság. A környékbeli települések iparosodásával kapcsolatban a helyben megélni nem tudó lakosság elvándorolt. 1980-ban 183 fő volt a falu lakossága.

A község lakóinak birtokmegoszlása a II. világháború előtt igen kedvezőtlen volt. Határából, mely 1935-ben mindössze 759 hold volt, a 10 holdon felüli birtokosoké, azaz 12 gazdálkodóé volt 564 hold. A fennmaradó területen, azaz 195 holdon 48 gazdálkodó osztozott. A birtokmegoszlás birtokkategóriák szerint a következőképpen alakult 1935-ben: 1 kh-on aluli 11; 1–5 kh: 19; 5–10 kh: 18; 10–20 kh: 8; 20–50 kh: 2; 50–100 kh: 1; 200–500 kh: 1 gazdálkodó, mégpedig Tarányi Ferenc, akinek 300 holdja volt a községben. A megélhetési források között a búza, a kukorica, a burgonya és a takarmánynövények termesztése szerepelt. Termékeiket Sümeg piacára vitték értékesítés céljából. Az uradalom Tótvárpusztán volt, ahol hónapos munkásnak szegődött a saját földjén megélni nem tudó népesség. A faluképet a felszabadulás előtt a lakosság gazdasági helyzetének megfelelően a vályog-, és zsüpfedeles, házak határozták meg. A házak szalagtelkeken helyezkedtek el.

Intézményei között már 1550-ben feljegyezték plébániáját, azt követően 200 éven keresztül elhagyott volt, és 1749-ben említik újra, amikor egyházilag már Gógánfához tartozik. 1778-ban Sümegen, 1802-ben és később Mihályfán vezetik az anyakönyveit. 1925-ben egy egy tanterős egy tantermes iskolája volt, egy kocsmája és egy iparos. Napjainkban iskola már nem működik a faluban, a gyerekeket autóbusszal viszik

<sup>1</sup> A község hatszáz éves történetének vázlatos ismertetésével a szerző arra is szeretné felhívni a figyelmet, hogy évszázadok viharaiiban is megmaradnak azok a törpefalvak, amelyeknek népe kötődik a szülőföldjéhez. (Szerk.)

be a szomszédos községbe. A lakosság ma is a mezőgazdaságból él, többen járnak el a sümegi erdőszethez dolgozni. Termelészövetkezete Béke néven 1959-ben alakult meg. 1961-ben beolvadt a Mihályfai Dózsa Termelészövetkezetbe. A község állatállománya 1968-ban: 61 szarvasmarha, 81 sertés.

A község ma a Mihályfa székhellyel működő közös községi tanácshoz tartozik. Külsőterületi lakotthelyei: Fialatospuszta, Tótvárpuszta.

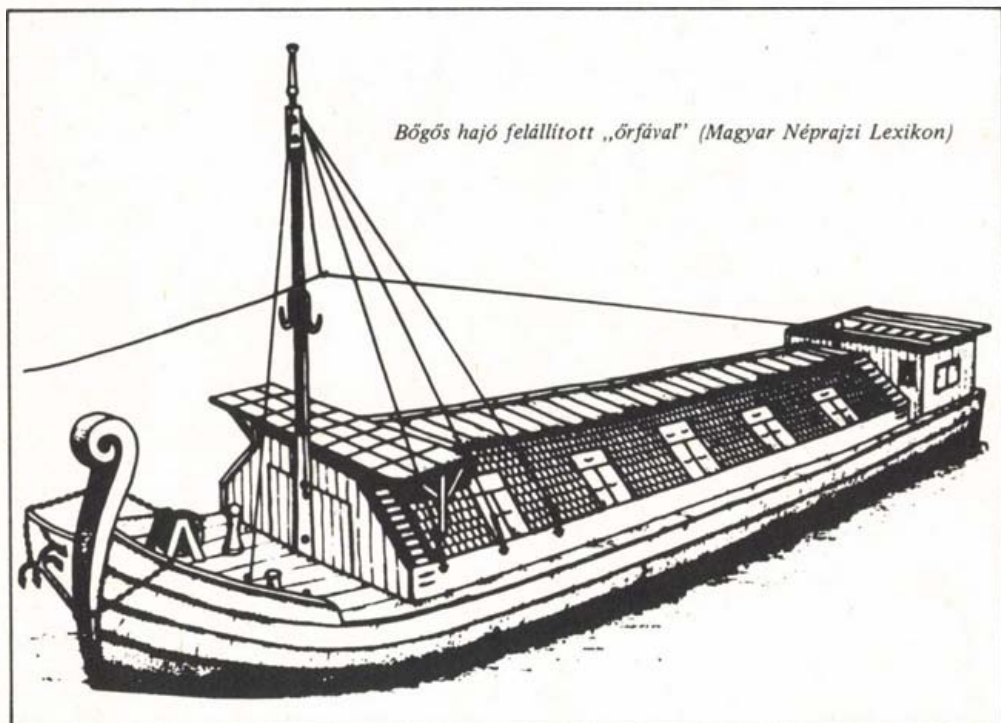
*Dr. Kovacsics József*

# A magyar belhajózás rövid története

A hajózás nem csupán szakma. A hajózás: életmód. A hajó nem egyszerűen szállítási, közlekedési eszköz, hanem – elhagyva saját felségvizeit – képviselője is annak az államnak, amelynek lobogóját viseli. Egy darab hazai terület tehát az idegenben. A hajónak neve van, lobogó alatt jár, amely jelzi különös helyzetét. Parancsnoka rendkívüli jogokkal és kötelezettségekkel van felruházva. Sok helyen azon mérik le, attól függően rangsorolják az állam politikai, gazdasági vagy katonai hatalmát, hogy mekkora és milyen a kereskedelmi és hadiflottája.

A magyarság a honfoglaláskor olyan terület birtokába jutott, amelyet bőven hálózta a vízi utak. Számukra a víz nem volt újdonság, amire a vízi közlekedés eszközeinek ősi, finnugor elnevezései is utalnak (pl. tat). Ez azonban még nem jelentette, hogy a mai értelemben véve hajóztak, inkább csak a halászat miatt *járták a vizet*.

Hajózható nagy vizeink azonban a vízen járás új formájával gazdagították életmódjukat. A halászkok, révészok, pákászkok mellett hamar kisarjadt egy új foglalkozási réteg, a *hajós nép*.



A hajósok nem árutermeléssel, hanem árufuvarozással foglalkoztak és emellett kereskedtek is. Hajózható folyóink közül különösen a Duna és a Tisza volt jelentős. Eltekintve a vizek halgazdagságától, jelentőségüket elsősorban a kereskedelemben betöltött szerepük adja. A Duna évezredek át természetes összekötője Nyugat-Európának Közép- és Dél-Európával, sőt a Fekete-tengeren keresztül a Kelettel is. S hogy ezt már a középkorban is tudták, értékelték, azt mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy Árpád-házi királyaink alatt az ország lakosságának számarányához viszonyítva, nemzetközibb és nagyobb méretű áruforgalmat bonyolítottak a Dunán, mint a gőzhajók 1869-től az első világháborúig.

Az első, hajózással kapcsolatosan ismert okmány 1148-ban kelt, s a pesti és a kerepesi rév említésével élénk kereskedelmi forgalomról tanúskodik. Míg a város (Pest) korábban inkább kereskedelmi átkelőhely volt, az oklevél keltezésének idején már önállóan szállította hajóin Bécs felé a bort, gabonát és a sót, visszafelé pedig az iparcikkeket. A tatárjárás krónikása, Rogerius kanonok szerint Pestnek megerősített kikötője volt, révjeit a várost körülölelő csatorna kötötte össze a Rákos-patak medrén át a Molnár-tóval. Az 1244-ben kelt városi szabadalomlevél árumegállító jogot biztosított számára a Dunán. Ezt a kiváltságot később Pozsony, Komárom és Esztergom is megkapta. A pesti hajósoknak – később a többi város hajósainak is – már ekkoriban külön testületük és bírójuk volt. Céhekbe tömörülve a legmódosabb iparos kereskedők közé tartoztak, ami ugyancsak az élénk hajóforgalmat igazolja.

A belkereskedelmi forgalomban a síkság és a hegyvidék cserélte ki terményeit és természeti kincseit. A Felvidékről és Erdélyből épületfát úsztattak, vagy kővel, márvánnyal, sóval és borral rakták meg a dereglyéket. A rónákról pedig bárkákon szállították az örölnivalót. Külkereskedelmünk oroszánrészt is a gabonakivitel alkotta, amit csaknem kizárólag vízen szállítottak. Ásványi kincseink is vízen hagyták el az országot.

A gőzhajók megjelenéséig a hajókat „hegyemenetben” vontatták, a török időkig lovakkal. A törökök azonban Magyarországra érkezésükkor még a rabszolgaság intézményénél tartottak, s a drága lovak helyett emberek fogtak hámba. Szabály szerint a vízparttól számított hat mérföldön belüli falvak népet rendelhettek csak ki vontatásra, de ezt eszköz ágában sem volt betartani, amit mutat, hogy a hajóvontatási területbe Kiskunhalast és Kecskemétet is bevonták. Hogy az emberi erővel történő hajóvontatás mennyire idegen volt a magyar viszonyok között, azt jól mutatja, hogy e munkát a „török császár művének” hívták. A török kiűzése után a szükség az embereket helyenként továbbra is rákényszerítette erre a keserves kenyérkeresetre, de általánossá ismét a lovakal történő vontatás vált. A vontatókat a hajósgazda fogadta föl. A lovak s a kocsisok száma a vontatandó hajó nagyságától, terheltségétől függött. Rendszerint

*A Kisfaludy gőzös a balatonfüredi kikötőben. Szeremley Miklós színes kőrajza 1849-ből (Közlekedési Múzeum) A képek Gál Imre reprodukciói*



két-három vagy ötkocsis (fuvaros) állt „cimborába” a megfelelő számú lóval. Ha emberek vontatták a hajót, akkor a 30 vagonos hajóhoz 12 ember – vagy 6 ló kellett. Napi teljesítményük, ha emberek álltak a hámban, 20–25 km, ha lovak, 30–35 km volt. A hajóvontató úton – „cúgjárón” –, amely a hajózható folyók partjain húzódó kitaposott sáv volt, a járást szolgalmi jog biztosította a hajóvontatás számára. Ezt a part menti tulajdonosok nem zárhatták el a – part széléltől számított – 10 ölnyi szélességben, sőt köteleességük volt a bokroktól megtisztítani, semmit oda nem ültethettek. Minthogy vármegyei és kincstári hajókat is bőven vontattak, a part menti tulajdonosokat kötelezték a hajózást akadályozó építmények eltávolítására. A jobbágyság idejében robotmunkával, később közmunkával gondoskodtak az utak karbantartásáról.

A vízfolyással haladva, „völgymentben” a hajók ereszkedtek. Mivel a vontatás drága volt, ha pedig akadt bőven, az ereszkedés végcéljánál gyakran az egyszerűbb hajót magát is eladták épületfának.

Az ország gyarapodását gyakran akasztották meg a háborúk, amelyekből a hajós nép sem maradt ki. A Duna ilyenkor orszákapuvá és hadiúttá vált. A királyok – mai kifejezéssel – „bevonultatták” a hajósokat vízi járműveikkel együtt s csatlakoztatták saját „királyi hajósnépükhöz”. A királyi hajós nép eleve fegyverforgatókból állt, mert a királyi jövedelmeket (rév-, vámjövedelmeket) esetenként ki kellett kényszeríteni, majd pedig megoltalmazni. Háborúban ezek a vízi alkalmatosságok szállították a katonaságot, az utánpótlást, a hajóra rakott katonaság gyakran meg is ütközött a vízen támadó ellenséggel. A külön hadihajótípus ekkor még nem alakult ki, a katonák áruszállító dereglyéken mentek a vízi csatába, amelyeknek célja az ellenséges úszóegység és a rajta levő fegyveresek fizikai megsemmisítése volt.

A XIV. század két nagy uralkodója, Anjou Károly Róbert és fia, Nagy Lajos jogára alatt felvirágzó országban a hajós- és a hajóvontatócéhek tovább gazdagodtak. Egyébként ekkortájt történt az első, sikertelen kísérletek magyar kereskedelmi és hadiflotta felállítására az Adrián, hiszen Magyarország hosszú tengerparttal rendelkezett. Szó szerint csak tengerparttal. Ugyanis a Velencei Köztársaság féltékenyen őrködött azon, hogy az Adria kizárólagos fennhatósága alatt maradjon. Egyszerűen szétrombolta, felégette Nagy Lajos minden épülő hajóját.

A XV. század elején megjelent török előrenyomulásával kereskedelmi hajózásunk hanyatlásnak indult. A következő századokban csak az egyre jobban zsgorodó behajózásról beszélhetünk. Máramarosról a Tiszán, Erdélyből a Maroson lefelé sőt és fát szállítottak, felfelé pedig bort és gabonát. A Dunán, a Tiszán, és a Száván csaknem három évszázadra a fegyverek vették át a szót. Az állandó folyami harcok létrehozták a külön hadihajótípust, az evezővel, vitorlával hajtott ágyús, fűrgé naszádot és a külön hajókatonaságot, a különböző nemesi kiváltságokkal felruházott királynaszádókat. Se szeri, se száma harcaiknak. Ők voltak a végvári vitézek megfelelői a vízen. Bár elnevezésük, a sajka, mint hajótípus, megjelenésétől a XVII. században megváltozott – „komáromi sajkásoknak” nevezik már őket – szerepük továbbra is változatlan maradt, harc a török flottával.<sup>1</sup>

A tizenöt éves háború utáni hosszabb békeidőszakban megtörténtek az első kölcsönös lépések a szabad dunai kereskedésért. 1616-tól szerződés teremtette meg mindkét fél jogát egymás területeire, de ennek gyakorlati eredménye alig volt. 1671-ben, a török uralom gyengültével alakított Levantinische Handels Compagnie már eredményesebben működött. Dunai hajókon német iparcikkeket és magyar mezőgazdasági terményeket vitt a Közel-Keletre. E forgalomba a Tiszát és a Szávat is bekapcsolták. A folyami hajózás azonban csak a török végleges kiűzésével lendült föl. Különösen miután 1751-ben megtiltották a városoknak a hajóvámok szedését. Mária Terézia uralkodásának idejéből, 1774-ből származik az első behajózási szabályzat, a „*Politicum edictum...*”, amelyet 1804-ben magyarul is kinyomtattak.

II. Józsefnek nagy tervei voltak a folyamhajózással. A Dunán, a Fekete-tengeren keresztül, a Dnyeperig akarta kiterjeszteni a hajóforgalmat. Különböző jutalmakat helyezett kilátásba a gyakorlati kivitelezőknek, rendszeres hajójáratokat akart indítani Béctől Galacig. A kísérletek azonban kudarcba fulladtak, mert a törökök minden elképzelhető módon és ürügyekkel gátolták a Habsburg-birodalom hajóinak szabad közlekedését, továbbá a hajóknak igen sok technikai nehézséggel kellett megbirkózniuk. (A Vaskapu, illetőleg a Kazán-szoros zuhatagos, sziklás szakasza, a hajók költséges átrakodása, vontatása stb.) E műszaki nehézségek megoldására törekedett gróf Batthyány Tivadar, aki feltalálta és 1797-ben be is mutatótt egy olyan hajót, amely ár ellen vontatás nélkül járt. (Hogy mi hajította, azt még ma sem tudjuk!)

Ha a Duna-tengerhajózás ekkor még nem is valósulhatott meg, a behajózás annál nagyobb lendületet vett. 5000–6000 mázsa teherbíró képességű, ácsolt fahajók ezrei szállították az árut szerte az ország vizein. A hajózás központjai Győr, Komárom, Pest, Baja, Szeged, Szolnok, Sziszek és Károlyváros voltak. 1794-ben Királyi Szabadalmazott Hajózási Társaság alakult, amely a hajózási feladatokon kívül folyamszabályozással és új, hajózható csatornák építésével is foglalkozott. Batthyány Tivadar elképzelései szerint 1802-re megépítették a Ferenc-csatornát, s elkezdték a Kulpa szabályozását, hogy a Száva közvetítésével a magyar termények vízi úton juthassanak ki az Adriára.

<sup>1</sup> A magyar folyami hadihajózás részletes feldolgozását lásd: *Csonkaréti Károly*: Hadihajók a Dunán, 1980.

Az eddig szállított áruféleségek köre bácskai dohánnyal, kenderrel és gyapjával bővült. Gyapjából pl. évente tízezer mázsát szállítottak a hajók külföldre. Egy 1804-ből származó kimutatás szerint Szegedre 305 hajó érkezett Erdélyből és 203 Aradról, összesen 288 177 mázsányi teherrel. Ugyanebben az évben a Béga- és a Ferenc-csatornán félmillió mázsa gabonát szállítottak.

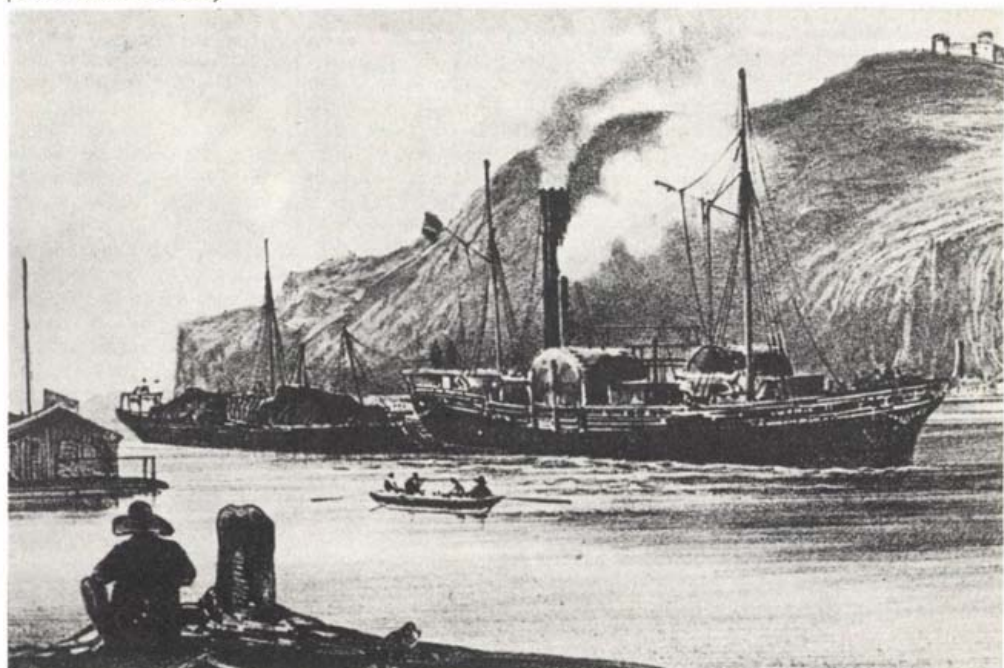
Folyami áruforgalmunk nagyságára mi sem jellemzőbb, mint, hogy első hazai biztosítóintézetünk a vízi gabonaszállítványokra alakult Komáromban. Csepely Zsigmond komáromi ügyvéd buzgalma hozta létre 1807-ben „Császári királyi szabadítékos rév-komáromi biztosító társaság” néven. 1854-ig működött. Komáromi székhelyén kívül Pesten, Mosonban, Baján, Monostorszegen és Törökbecsén is volt képviselői irodája.

Az áruszállítás évszázadokon keresztül, egészen a XIX. század közepéig, ácsolt fahajókon folyt, bár néhány példány még a XX. században is járta a Tiszát. E hajók minősége és teherbírása különböző volt. A sőhajók fenyődeszkából tákolt sajkák voltak. A Tiszán és Maroson Szegedre érve, a sőt átrakták a kamarai sőhajókba, amelyek már 6500 mázsás, 2 méter merülésű, nagy tölgyfa hajók voltak, és a sősajkákat szétverve, fenyődeszkáit eladták.

A XVII–XIX. századi áruszállító folyami hajóink tulajdonképpen két fő szerkezeti típusba tartoztak. A vízszintes bálványú (orr- és fartőkújú), kis méretű fahajók (dereglye, bárka, sajka, burcsulya, tombász stb.) és a merőleges – függőleges – bálványú nagy fahajók csoportjába. Ez utóbbiak lehettek tető nélküliek (tetejetlen vagy pusztahajók) és a hombarok fölé épített tetővel ellátott tetejes vagy fedeles hajók. Ez utóbbiakat neveztek még búzás- vagy bögös hajóknak is. Búzásnak, mert csak búzát szállítottak. Bögösnek, mert a nagy fedeles hajóknak az orrtőkújét – bálványát – díszre faragták: előre felé tekeredő, csiga formájú testet alakítottak ki rajtuk, amely a nagybögő – esetleg a kos fejéhez hasonlított. Más feltevés szerint a bögös hajó elnevezést attól a bögő hangtól kapták, amelyet a 150–200 centiméter hosszú hajó- vagy vízidudából csaltak elő, valahányszor ereszkedés közben révátkelőhely vagy hajóhíd közelébe értek, a dudát fújva, 3–4 km-es körzetben kérték a révésztől a kompkötél leeresztését vagy a hajóhíd kinyitását.

E jellegzetesen magyar, lapos fenekű hajótípusnak legkedveltebb építési anyaga a szlavóniai tölgy volt. A bögös hajók különböző méretben készültek. Hosszúságuk 40–60 m, szélességük 6–8 m, általában a hossz egyhatoda. Merülésük – mélyjáratak – 1,5–2 m, befogadóképességük 1500–8000 mázsa (150–800 tonna = 15–80 vagon), azaz kb. 2000–8000 mérő búza volt (egy pesti mérő vagy köből = 93,7 liter). De tudunk 10 000 mérő gabonát befogadó hajóról is: egy Pejachevich gróf építtette

*A Herkules vontatógőzös a Kelenhegy (Gellérthegy) előtt. Rudolf Alt rajza a XIX. század közepéről (Közlekedési Múzeum)*



1828-ban. A XVII. század végi legnagyobb bögös hajókat – 7000 mázsa teherbíró képességgel – Szegeden ácsolták. Sohasem nevezték őket uszályoknak, mert felszereltségük képessé tette őket önálló manőverezésre. A XIX. század elején több ezer ilyen hajó úszott folyóink hátán.

A hazai hajóépítő ipar legjobban Komáromban, Szegeden és Sziszekén virágzott.

Vajon haszontalan fáradozás lenne e letűnt századok még fellelhető emlékeinek, dalainak felkutatása, továbbmentése az utókor részére? Nem hiszem. Mindannyian tudjuk, hogy „emlékek nélkül népeknek híre csak árnyék”!

A török hódoltság megszűnése után, a XVIII. század közepén, a komáromi sajkások katonai feladatát az ország déli részében létrehozott „Titeli sajkás kerület” vette át, amelyet a határőrvédelmi rendszerbe illesztettek bele. Különböző méretű és fegyverzetű (fél, egész, kettős sajka stb.) hajóikkal elsősorban a határvizek védelmét és ellenőrzését látták el a Dunán, a Tiszán és a Száván, de háborúk idején bevonták őket a hadműveletekbe is. Különösen II. József török elleni háborújába, majd a napóleoni idők hadjárataiban vitézkedtek. Egy évszázados fennállás után, 1853-ban, a gőzhajózás térhódításával, a titeli sajkások is eltűntek történelmünk színpadáról.

Az első dunai gőzhajót, a CAROLINÁ-t, a pécsi Bernhard Antal építette és 1817-ben bocsátotta vízre. Bernhard gőzhajózási vállalkozása ugyanolyan rövid életű volt, mint Chevalier de Saint Léon 1818-ben alakított vállalkozása, a DONAU gőzössel.

A Bécsben, 1829-ben két angol által alapított „Császári Királyi Első Dunagőzhajózási Társaság” (német rövidítéssel DDSG, magyarul DGT) már kiállta az idők próbáját, és még ma is virágzik. E társasággal indult meg a Dunán a gőzhajózás és a gőzhajóépítés. Első hajójukat J. Brown tervezte, és a Bécs melletti Floridsdorfban bocsátották vízre 1830-ban. A gőzös a FRANZ I. nevet kapta.

A DGT kifejezetten osztrák vállalat volt, olyan privilégiummal, amely szerint a dunai gőzhajózás kizárólag az ő joga volt. E jogával lehetetlenné tette a magyar tőkével induló gőzhajózás kifejlődését. Ez a kizárólagosság csak az 1856. évi párizsi kongresszusnak azzal a határozatával szűnt meg, amely kimondta, hogy a hajózási szabadság elve a Dunára is érvényes, a hajózás minden part menti állam számára szabad.

Nem lehet a magyar hajózásról beszélni gróf Széchenyi István nevének, munkásságának említése nélkül. Folyóvízeink szabályozásán kívül neki köszönhető az Al-Duna zuhatagos szakaszán a hajózási akadályok elhárításának a megkezdése, a vontató-, illetőleg az átrakodóút megépítése ugyanitt (Széchenyi út), amelyhez a kormánytámogatás megvonása után saját zsebéből adott 10 000 forintot, hogy befejezhessék. Az ő nevéhez fűződik a Tiszaszabályozási Társulat, valamint a Balatoni Gőzhajózási Társaság megalakítása, amely 1846-ban vízre bocsátotta a Balaton első – és 1886-ig egyetlen árva – gőzhajóját, a KISFALUDY-t.

A DGT-nek 1844-ben 21 folyami gőzöse volt, 1862-ben pedig már 136 gőzhajója szelte a folyamot. Ez időtájt már kezdte éreztetni hatását az osztrák hajózási szabadság megszűnése. 1865-ben megalakult a Győri Gőzhajózási Rt. 1866-ban pedig a Középdunai Gőzhajózási Társaság (később Első Magyar Gőzhajózási Társaság). Az 1867. évi kiegyezés után sorra alakultak a magyar hajózási vállalatok. Egyesülésükből jött létre 1871-ben az Egyesült Magyar Gőzhajózási Társulat, amely már versenyre kelhetett a DGT-vel. A küzdelemben azonban a tőkeerősebb és az osztrák tőke által támogatott DGT győzött. 1872–1888 között még öt, újabb gőzhajózási vállalat ment tönkre.

1888-ban végre a magyar kormány is elhatározta, hogy fejleszteni és támogatni fogja a magyar gőzhajózást. A Magyar Államvasutak hajózási részlegét az 1894. évi XXXVI. törvénycikkkel önálló vállalattá léptették elő, amellyel az állam szerződést kötött. Ennek értelmében a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Rt. (MFTR) nevet felvevő cég felett a kormány felügyeleti és rendelkezési jogot szerzett magának. Ez lett 1895-ben az első olyan hajózási társaság, amelynek ügykezelési nyelve a magyar volt, székhelye pedig Budapest. A MFTR húsz éven át évenként 400 000 forint államsegélyben részesült. A vállalatot 1905-re sikerült annyira fejleszteni, hogy teljesen kielégítette a hazai belforgalmi igényeket. Hajóállománya ekkor 41 gőzhajóból és 230 uszályból állt, évi forgalma meghaladta az 500 000 személyt és az 5 millió mázsa árut. 1918-ban 93 gőzhajója és 389 uszálya volt.

Az első világháborút követő trianoni békeszerződés megfosztotta hazánkat hajózható útjainak jelentékeny hányadától. A békeszerződés végrehajtásával megbízott döntőbíróóság a hadvezetőség rendelkezésére bocsátott hajókat hadianyagnak nyilvánította és elkobozta (a háború alatt a polgári hajók nagy része felett a cs. és kir. Központi Szállításvezetőség, tehát katonai szerv rendelkezett). Az elvett MFTR-hajókat Jugoszlávia, Románia, Csehszlovákia és Franciaország között osztották szét, és pedig 4 személyszállító, 23 vontatógőzöst és 181 uszályt. Ez vonóerőben 30%, rakúrban 51% veszteséget jelentett! Hasonló arányban károsodtak az osztrák és a kisebb magyar magánhajózási cégek is.

A magyar belhajózás nehezen heverte ki ezt a súlyos csapást. 1937-ben a MFTR-nek még mindig csak 38 személyszállító gőzöse, 1 személyszállító motorosa, 27 vontatógőzöse és 6 áruszállító motorosa, valamint 218 uszálya volt. A kisebb magánvállalatok hajóparkja a hajók száma és mérete miatt nem volt számottevő. A két világháború között az egész magyar belhajózás gyakorlatilag a MFTR és az 1888-ban alakult Balatontavi Rt. kezében összpontosult.

A behajózás kiterjesztése a tengerig, régi elképzelése volt többek között Széchenynek is. Gyakorlati megvalósítására, rendszeressé tételére azonban csak az Al-Duna szabályozása után kerülhetett sor. Miután Magyarország 1918-ban elveszítette adriai kikötőit, a Duna-tengerhajózás kérdése is égetővé vált. Ennek enyhítésére alakult 1936-ban a Magyar Királyi Dunatengerhajózási Rt. (DEPERT), amely vállalkozott az átrakás nélküli Duna-tengerhajózásra és arra, hogy megteremti a magyar óceáni hajózást, amely közvetlen összeköttetést tart a magyar folyami teherszállító járatokkal. A DEPERT nagy gyorsasággal építtette az újpesti hajógyárban a folyami-tengeri egységeket. A második világháború idejére már 4 Duna-tengerjáró és 6 óceánjáró teherhajó járta a vizeket magyar lobogó alatt. Ekkoriban írta le Bornemisza Félix a Duna-tengerhajózás legnagyobb szorgalmazója a következő látnoki sorokat: „... Amint a háború véget ér... fűrge magyar hajóraj indul meg hét tenger irányába Budapestről. A háromszínű magyar zászlót meg fogják ismerni a Fekete-tenger... a Földközi-tenger, a Vörös-tenger, az Arab-tenger, és az Atlanti-óceán hajósnemzetei. Hét tenger népei fogják megismerni a magyar terményt és a magyar gyártmányt. Hét tenger vidékéről fogjuk beszerezni mindazt, ami határainkon belül hiányzik...”

És Bornemisza Félix jóslata ma már kezd valósággá válni.

A magyar hajózás múltjának csak egy részét tekintettük most át, azt is sürítve, dióhéjban. A másik része sem kevésbé érdekeltlen, s ugyanúgy hozzátartozik hajózásunk történetéhez, mint a behajózás. Ez a magyar tengerhajózás története, amely azonban már egy másik tanulmány kereteibe tartozik.

Dr. Csonkaréti Károly

Felhasznált irodalom. A magyar hajózás 25 éve. Szerkesztette Turi András. MAHART-kiadvány, é. n. (kb. 1970). *Betkovszky Jenő*: Adatok a szolnoki hajósok életéből. Ethnographia, 1954. *Bornemisza-Bartos*: Magyarország és a tengerhajózás. Kikötőtengerhajózás, Budapest, 1942. *Csillag-Varró*: „Franz I.” a császári- királyi Szabadalmazott Első Dunagőzhajózási társaság első gőzhajója. Közdok. Budapest, 1968. *Dezsényi-Hernády*: A magyar hajózás története. Műszaki, Budapest, 1967. *Jankó Béla*: A gőzhajózás kezdete a Dunán, „Carolina”, az első gőzhajó. Közlekedési Múzeum Füzetei, 2. Budapest, 1967. *Juba Ferenc*: Ungarns Marine und Handelsschiffahrt. Schiff und Zeit, 1896/16. Magyar Néprajzi Lexikon, 1–5. kötet. Akadémiai, Budapest, 1977–82., *Siba János*: Folyami hajók a világháborúban. A szerző kiadása, Budapest, 1931. *Szentkláray Jenő*: A dunai hajóhadak története. Magyar Tudományos Akadémia Történelmi Bizottsága, Budapest, 1885.

## Juhász Ignác, mezőföldi faragó-pásztor

A magyar népi faragások speciális darabjait képviselik a pásztorfaragások. Az állatok őrzői elsősorban a mindennapjaikhoz, mesterségük folytatásához szükséges tárgyakat állítottak elő. A legnagyobb mesterségbeli tudással rendelkezők egy részének neve fennmaradt, több-keveset életútjukról is tudunk. Egy-egy faragó-pásztor sorsának ismerete további hasznos adalékokat nyújthat a néprajztudomány számára.

A székesfehérvári István király Múzeum szépszámú pásztorfaragása között is figyelemre méltó egy bajuszpedrőtartó, melyet – amint a felirata is elárulja – Juhász Ignác készített 1891-ben.<sup>1</sup> Madarassy László néprajzkutató a múzeum igazgatójával, Marosi Arnoldal 1932-ben Székesfehérvár közelében, a Mezőföldön gyűjtött. Ennek során a Pusztaszabolcshoz tartozó Felsőcükola-pusztán Hochmann Jenő uraldalmi gépésztől ajándékként kapták az említett tárgyat, melyet Marosi „gyűjteményünk talán legértékesebb darabjaként” említett.<sup>2</sup>

A mindössze 7 cm átmérőjű, a mai zsebtükrök módjára kinyitható, kör alakú, kissé domború felületű, virágokkal díszített hársfa bajuszpedrőtartót alkotója láthatólag nagy gondtal és tudással készítette. A piros-fekete spanyolozással létrehozott díszítés jó ízlésről, arányérzékéről tanúskodik. Ez a bajuszpedrőtartó a XIX. sz. első felében elterjedt tükrösök formáját, díszítésmódját követi. Készítéséről ugyanaz

<sup>1</sup> István király Múzeum, Székesfehérvár. Leltári sz.: 32. 28. old.

<sup>2</sup> *Marosi A*: Pásztorfaragások. Székesfehérvári Szemle, 1932. 7–8–9. sz. 50. old.



Juhász Ignác bajuszpedrő tartója (Gelencsér Ferenc felvétele)

mondható el, mint a tükrösökéről, amiket Madarassy a gyűjtés idején megjelent művében írt le: „Sokszor hetekig tartó türelmes, gondos munkával készül, a faragószerszám legtöbbször egyszerű zsebkes, mivel falatozni is szoktak. Mikor doboza és zárószervezete készen van, következik a fenék- és fedélrész felületeinek díszítése (. . .) Árral, késhegygel kijelölik a díszítés körvonalait (. . .) Ahol a díszítés valamely színes anyagnak berakásával adódik, ott a bekarcolásokat szélesebb árokká, vajatokká bővítik (. . .) Az árkokban azután pecsétviasz darabkákat tesznek, amelyeket késnek tüzes pengéjével nyomkodnak bele. A berakás után az egész tárgyat zsurlófűvel vagy üvegdarabbal mindaddig csiszolják, simítják, amíg a berakás következtében támadt érdes felületek el nem tűnnek (. . .) A tükrös igazi színét, patináját az időjárás és a használat szokta megadni.”<sup>3</sup>

Madarassy a Balaton-környéki gyűjtés után nem véletlenül kereste fel a Mezőföldet. Ugy tartotta, „a pásztorfaragásnak az uradalom az igazi melegágya, hogy a pásztorművészet az uradalmas vármegyékben virágzik legszebben”.<sup>4</sup> Fejér megye pedig a nagybirtokok, a puszták igazi hazája volt.

A török kiűzetését követően az újjászerveződött nagybirtokok legelőterületét elsősorban juhtenyésztésre használják fel. A juhászat a XVIII. sz. utolsó harmadától lendült fel. A XIX. sz. elejétől bekövetkezett fajtaválasztással nagyszámú, főleg német eredetű juhászcsalád telepedett le, akik azután dinasztikiakat alapítottak.<sup>5</sup> A mezőföldi juhászok kiváltságos helyzetét, respektusát Illyés Gyula is megemlítette: „A cselédek közt ősidőktől fogva a legősibb foglalkozás üzöi, a pásztorok a legelőkelőbbek.” A gulyások, csikósok azonban „mind elhallgattak, ha a társaságban egy juhász megszólt”. A juhászok „kiváltságának íratlan, de tökéletes törvénytára volt, amelyeket az ősök is úgy védtek, akár a városok az ő szabadalmaikat”.<sup>6</sup>

Bajuszpedrőtartónk készítője, Juhász Ignác a mezőföldi pásztorok e kivételes rendjébe tartozott. Az önkényuralom idején, 1853-ban született, valószínűleg pásztorokó családban. Szülei közül csak apja nevét (Juhász Márton) ismerjük. A Mezőföldön juhászként folytatott élete is homályba vész. A faragása viszont elárulja, hogy férfikorára gyakorlott kezű, érett alkotóvá fejlődött. A századforduló körül került a Sárrét szélére, a Móri-árokban fekvő Sárkeresztesre, gróf Károlyi uradalmába. Ez idő tájt az uradalom Margit-majorjában folyt birkatenyésztés. Tekintve, hogy a községben juhokat alig tartottak, így a statisztikai adatok (1899 : 2034 db, 1911 : 657 db birka)<sup>7</sup> mint számottevő uradalmi juhtenyésztés biztosítékait

<sup>3</sup> Madarassy L.: Dunántúli tükrösök. Bp., 1932. 7. old.

<sup>4</sup> Madarassy L.: A pásztorfaragás Fejérmegyében. Székesfehérvári Szemle, 1932/7–8–9. 48. old.

<sup>5</sup> Demeter Zs.–Lukács L.: A puszták népe. A Mezőföld története. Székesfehérvár, 1980. 39. old. – Pesovár F.: Béres vagyok, béres. Fejér megyei népzene. Székesfehérvár, 1982. 15. old.

<sup>6</sup> Illyés Gy.: Puszták népe. Bp., 1970. 98–99. old.

<sup>7</sup> Mezőgazdasági Statisztikai Adatgyűjtemény 1870–1970. Állattenyésztés, III. Községsoros adatok 4. Juhállomány. Bp., 1972. 141. old.



fogadhatjuk el. A két szám egyúttal jelzi a tartás csökkenő, majd megszűnő irányzatát. Az 1920-as évek elejétől a juhok egykori épületeiben már sertéseket tartottak.

Juhász Ignác pásztori tekintélye, a számadás gyakorlata minden bizonnyal szerepet játszott abban, hogy öregedő korában, a foglalkozásából kiérdemesülve, az uradalom magtárosává tették. A faluval csaknem összeépült György-majorban a magtár melletti cselédházban lakott. Reggel kinyitotta, este bezárta a kétemeletes gabonatárolót. Naponta kiadta az előírt mennyiségű terményt, felügyelte az ott dolgozó cselédeket, negyedévenként kimérte részükre a konvenciót, de a könyvelést a segédtiszt végezte. A magas termetű, vékony, kissé hajlott, csöndes, kevés beszédű egykori pásztor *hajdúnak*, *hajdú bácsinak* szólították. A megszólítás a jobbágyfelszabadítás előtti idők jellegzetes alakját, az uraság fizetett cselédjét, a munkafelügyelőt, azaz a hajdút idézi fel előttünk. (Somogy megyei adatokból tudunk a *pajtahajdúról*, kinek feladata nyomtatásnál a mázsálás és a rész kimérése volt.)<sup>8</sup> Fia ragadványnévként vitte tovább a hajdú nevet.

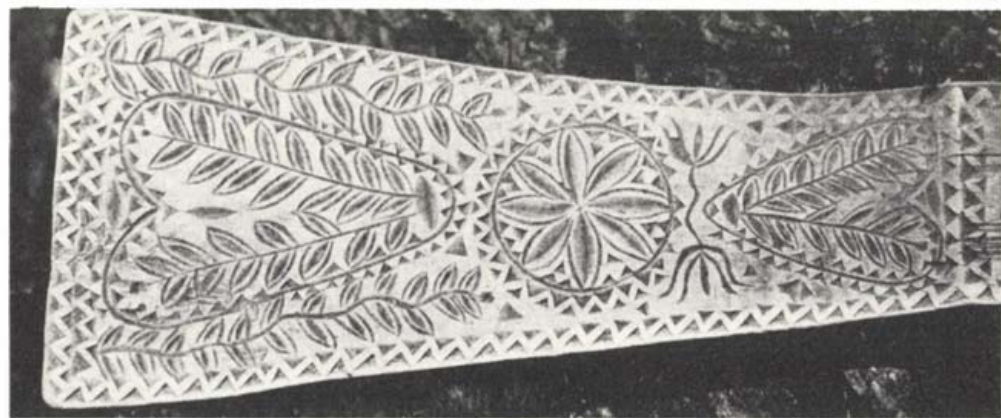
Juhász Ignác életében – pár évvel eredeti foglalkozása elhagyása után – újabb jelentős változás következett be. Végleg megtelepedett, mivel az 1920. évi XXXVI. tc. több mint harminc társával együtt gróf Károlyi József hitbizományából neki is juttatott egy 517 öles házhelyet.<sup>9</sup> 1925-ben fiával, Juhász Mihály uradalmi első kocssal az Ujsoron egymás mellett kaptak telket, és itt kezdték meg a házépítést.

1933-ban Marosi Arnold nagy reményekkel kereste fel az egykori juhászt, hátha talál nála valamit régi faragásából. Az eredmény várakozása alatt maradt, csak néhány egyszerűbb tárgyat tartott érdemesnek megszerezni.<sup>10</sup> Az 1887-ben készített fésűtartó, a virágtartó polc és a faragott őzagancsal ellátott bot közül az előbbi kettő került be a közgyűjteménybe.<sup>11</sup> Juhász Ignác ekkorra a magtároságból is kirepedett de még megélte a II. világháború pusztításait, és 1945. augusztus 22-én 92 éves korában „aggaszályban” hunyt el.<sup>12</sup>

Életmódjával együtt változott művészete is. A dunántúli pásztorfaragások legszebb hagyományait követő bajuszpedrőtartó érett faragásai közül való, melyet még egy örökségeit őrző társadalmi réteg tagjaként készített. A pászortársadalomból kikerülve másfajta tárgyra volt szüksége, azokkal vette körül magát, változott igénye, s talán ízlése is. Az új foglalkozás, az eltérő életmód nem adott időt a faragásra, a sárkeresztesiek nem is ismerték művészi készségét. Természetes, hogy a körülmények változását figyelemmel nem kísérő múzeumigazgató csalódott várakozásában.

Juhász Ignác életmódjának gyökeres átalakulását mi sem jellemzi jobban, mint a halotti anyakönyvbe már nem juhászként vagy cselédként, hanem „földművesként” jegyezték be. Ugyanakkor juhász korában alkotott tárgyai révén méltó társa volt a Mezőföld többi, hírnévre szert tett faragópásztorának: Gremesperger Józsefnek, Paudics Mihálynak, Reiter Istvánnak, Zöld Ignácnak. Sorsán, művészetének átalakulásán keresztül is érezzük, hogy a magyar népi kultúrában a XIX. sz. második felétől századunk közepéig milyen jelentős változások következtek be.

*Gelencsér József*



*Ipolyfödemesi guzsalypal (Böszörményi István felvétele)*

<sup>8</sup>Kiss J.: A robotvilág és az 1848-as szabadságharc a somogyi nép emlékezetében. Népr. Közl., II./1–2. Bp., 1957. 33. old.

<sup>9</sup>Fejér megyei Levéltár. Pénzügyi Igazgatóság iratai. Sárkeresztes, 1926–1930.

<sup>10</sup>A múzeum gyűjtőutai és gyarapodása. Székesfehérvári Szemle, 1933/a. 31. old.

<sup>11</sup>István király Múzeum, Székesfehérvár. Leltári sz.: 33.6.1.; 33. 7. old.

<sup>12</sup>Fejér megyei Levéltár. Sárkeresztes anyagkönyvi kerület halotti anyakönyve, 63/1945. sz.