

Győr vizei tehát a városképet változatossá teszik, jelen vannak a városlakók tudatában. Remélhetően a jövőben is megihletik a település városépítészeit, művészeit, alkotóit, tevékeny polgárait.

Somfai Attila

Irodalmi és térképi források. [1] *Borbíró Virgil–Valló István*: Győr városépítéstörténete. Akadémiai kiadó, Budapest, 1956; [2] *Dr. Lengyel Alfréd*: Mozaikok Győr történetéből. Győr megyei Városi Tanács, Győr, 1983; [3] *Mentes Zoltán–Galgóczi József*: Győr-Moson-Sopron megyei hidak története. Győri Közúti Igazgatóság, Győr, 1993; [4] *Pájer Imre*: Rábaköz népeinek védekezése az áradások ellen (1870–1889). Rábaközi Művelődési Egyesület, Csorna, 1990; [5] *Preisich Gábor*: Budapest városépítésének története. II. kötet. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1964; [6] *Winkler Gábor*: Győr. Interpress Adwest, Budapest, 1996; [7] *Winkler Gábor*: Megújuló Győr. Artemis Kulturális Szolgáltató Kiszövetkezet, Budapest, 1988; [8] *Limes Pannonicus, M:1:150 000*, Kartográfiai Vállalat, Budapest, 1988; [9] *Somfai Attila*: A domborzat és a folyómeder-vándorlás szerepe Győr római kori és középkori településszerkezetének alakulásában. Falu Város Régió, 2001. 1. sz. 22–28. és 48. (Summary); [10] Arrabona Városvédő Egyesület: Vasbetonba merevedett világ(kép) – Győr többet érdemel(ne), <http://www.infovilag.hu/2018/03/01/vasbetonba-merevedett-vilagkep-gyor-tobbet-erdemel-ne>; [11] Győrben az ország legnagyobb vizes játszóttere, http://www.kisalfold.hu/gyori_hirek/gyorben_az_oroszag_legnagyobb_vizes_jatszotere_-_video_fotok/2341445/; [12] Indul a gönyüi torkolati mű kivitelezése, ami megoldás lesz a folyó bajaira, http://www.kisalfold.hu/gyori_hirek/indul_a_gonyui_torkolati_mu_kivitelezese_ami_megoldas_lesz_a_folyo_bajaira_-_fotok/2553931/

A szigetközi Dunaremete–Magyaróvár hajóállomás története

Élesen körülzárt tájegysége hazánknak a Szigetköz. Természetes határai a Nagy-Duna és a Mosoni-Duna. Tulajdonképpen egy folyami sziget. Valamikor a Csallóköznek volt a tartozéka, egy nagy hordalékkúp, ám a főág északra tolódtott, úgyhogy most annak a jobb partján fekszik. A hajdani főág útját ma is kijelöli egy mélyedés, amely körülbelül a mai Szigetköz közepén vonul keresztül. Benne szerény kanális kanyarog: a Nováki-főcsatorna. Fontos választóvonalra volt ez az állami és az egyházi közigazgatásnak. A Szigetközt a századforduló (1900) után úgy is nevezték, hogy „az ezer sziget országa”. (Az elnevezés id. Timaffy Endrétől, dr. Timaffy László cikollai nagyapjától származik.) Erre egyébként a XX. században élők leírásai is meggyőzően utalnak.¹ Idézem a szerzőt: „Így evezünk a csöndes nyári nap reggelén, több óra hosszant, egy szigettől a másikig.” A szigetek a vizek szeszélyes játékaként fokozatosan több évszázad alatt egyetlen szigetté nőttek. A Duna szabályozatlanságában egy-egy árvize alkalmával valósággal beleszántott, mint egy óriási eke, a szigetközi tájba, s így gyakran változtatta a fő folyását, rengeteg hordalékot rakott le.

¹ *Ipolyi Arnold*: Csallóközi úti-képek. Kalligram K., Pozsony, 1993. 65–66.

A XIX. század végén (1886–1896) a nagy vízszabályozással a „vizek népe” lassan a „puszták népévé” vált. Az irtásokkal és a réttörésekkel egyre gyarapodott a szántóföldi terület, gátak közé szorították a fő folyót, párhuzamművekkel (zárások) lezárták az oldalágakat, sarkantyúkkal belülré terelték a folyó sodorvonalát, és rendszeresen kikotorták a mederfeneket. A zabolátlan folyó hajózhatóvá vált, fejet hajtott az ésszerű emberi akarat előtt.

A Szigetközt a Csallóközzel egyetemben régen gyakran hívták *Tündérkertnek*. Ez elsősorban a gyümölcs- és zöldségtermesztés bőségének, gazdagságának szólt. Kapásnövényei is kiválóak, a gabonafélék már inkább közepesek voltak.

Állattartásuk a hajóállomás létesítése előtt inkább félszilaj volt, ún. *úsztatásos legeltetés*. Az állatokkal vándoroltak szigetről szigetre. Jelentős volt a baromfitartás, de nagy jövedelmet hozott a Szigetköz népének a fakitermelés is. A takarmány termesztése elmaradottabb volt, mert bíztak a szigetek természetes legelőiben. Takarmányért cserébe fát adtak a Hanság gazdáinak, elterjedt a cserekereskedelem. Innen a közmondás a Szigetközben: „*Marháink megeszik az erdőt!*”

A szigetköziek a terményeiket a szomszédságukban levő városokban és falvakban értékesítették. (Moson, Magyaróvár, Győr). Ezek a piacok messze voltak, ezért a lakosság az évnek az ötöd részét országúton tölti, mert vasút híján szekérháton kellett a távoli piacokra szállítania terményeit. Ez a folytonos úton levés rengeteg erőt vont el a munkától. Mire a hosszú úton megtörődött áru a piacra ért, már nem volt versenyképes.

Ha termékeit olcsó és kényelmes vízi úton, egy hajóállomás létesítésével tudta volna értékesíteni, ez sokat változtatott volna lakosságának jövedelemviszonyain. Hajóállomást kellett tehát a számára létesíteni, hogy bekapcsolódhasson az európai kereskedelembé. Többen felismerték ezt a reális igényt, a sokat ígérő lehetőséget, és mindent megtettek, hogy ezt a nagy célt elérjék. Tízéves története van a hajóállomásért harcolók küzdelmének. Érsek Imre kisbodaki igazgató tanító (1919–1957) végig, a kezdettől a végkifejletig részese volt ennek a küzdelemnek. Az ő történeti visszapillantását követjük.

Első momentuma a kikötő elérésének az volt, hogy levelet írt a Mosonmegyei Gazdasági Egyesület a Kereskedelemügyi Minisztériumba. Ebben arra kérték a minisztériumot, hogy Kisbodak határában a dunai gőzhajóállomás létesítése iránt megindított mozgalmukat támogatni és ehhez őket hozzásegíteni szíveskedjék. Azzal érveltek, hogy a határtól egészen Gönyőig a jobb parton egyetlenegy hajóállomás sincs, a magyar oldalon 70 km-es szakaszon a hajók nem köthetnek ki, és ezek a községek még a vonattól is el vannak zárva. Ezt a területet az éghajlat és a talaj nagyarányú zöldség- és gyümölcsstermesztésre predesztinálja. Ez a rövid kivonata a gazdasági egyesület kérvényének.

A kérvény alapján az 1922. év augusztusában a hivatalos vármegye lebonyolította a helyszíni szemlét. Az ezt követő értekezleten kimondták, hogy a Szigetköznek szüksége van egy hajóállomásra. Ezután az ügy elaludt. A kérsedelem egyik oka a szomszédos vármegyék (Moson, Pozsony, Győr) egyesítése, a másik oka a gazdasági helyzet javulása volt. Ám az 1926-os árvízkatasztrófa véget vetett a jó módnak.

Egyes személyek azonban nem hagyták az ügyet elfelejtődni. Itt elsősorban Érsek Imrét kell kiemelni, aki igyekezett a Szigetközt ismertté, népszerűvé tenni, hogy ezzel is előmozdítsa a kikötő létesítésének ügyét. Felsoroljuk, hogy az 1920-as, 1930-as években mit tett ezért. 1923-ban a Moson Megyei Régészeti Egylet közgyűlésén felolvasást tartott a Szigetközről. 1924-ben megjelentette a Szigetközről szóló munkáját.² Járási tűzfelügyelőként a Szigetköz községeibe helyezte a járási versenyeket. 1926-ban Kisbodak község képviselőivel

2 *Érsek Imre: Szigetköz története. Községeink eredete. Mosonvármegye Nyomda, Magyaróvár, 1924.*

sok díjat nyertek a gyümölcs- és zöldségkiállításon (Falu-kiállítás). 1924–1926-ban Szücs Ferencsel megszerkesztették a *Szigetközi Naptárt*. 1929–1930-ban az Országos Búzakalász Versenyen, amelyet a *Pesti Napló* rendezett, sok első díjat nyertek a kisbodakiak. 1930-ban a járási tanítógyűlést Kisbodakon rendezték, amelyen Érsek Imre bemutató tanítást és előadást tartott. A Magyaróvári Állami Polgári Iskola nagy sikerű kirándulást bonyolított le a Szigetközben. Mindezen rendezvények, akciók mögött Érsek Imre komoly, céltudatos szervezése állt, hogy ezt az elszigetelt, elzárt tájegységet vonzóvá, ismertté tegye, hogy minél több embert nyerjen meg a szigetközi hajókikötő ügyének. A másik tevékenysége arra irányult, hogy sok befolyásos embert nyerjen meg a szigetközi hajókikötő létesítése céljából.

1930 tavaszán a MÁV akkori elnökével hozta össze a véletlen Kisbodakon. Nevezett jóakaratólag érdeklődött, hogy hogyan lehetne Szigetköz népén segíteni. Érsek Imre a hajóállomás létesítését hozta fel a legfontosabb megoldandó feladatnak.

Az újabb mozgalom kiindulópontja a jóindulatú tanácsok nyomán Kisbodak, Püski és Dunaremete elöljáróságának a kérvénye volt a Megyei Közigazgatási Bizottsághoz. A kérvényre csak 8 hónap múlva kaptak választ. Elutasították a községek kérését. Ekkor újabb kérvényt fogalmaztak meg a Felső-Dunántúli Kamara útján a Kereskedelmi Minisztériumba.

A kérelem a minisztériumban megértésre talált. 1932. június 3-ra tűzték ki a helyszíni szemlét. A bejárás során megállapítást nyert, hogy Dunaremete határában van alkalmas kikötőhely.

A hajóstársaság követelménye volt, hogy az érdekeltség mintegy 2000 köbméter nagyságú töltést (mólót) készítsen, továbbá hídörklakást, irodákat, várótermet, raktárokat építsen. Ennek ellenében a MEFTER (hajóstársaság) hidat biztosít a kikötéshez.

A beruházáshoz 26 ezer pengőre volt szükség, ezt pótdobban kivetni nem lehetett. Az összeget önkéntes adakozásból kellett összegyűjteni.

A nyári szabadságán Érsek Imre tervet készített ezen pénzüsszeg arányos és igazságos elosztására. A tervet az Előkészítő Bizottság egyhangúlag elfogadta. A községek és az uradalmak, Magyaróvár városa és a vármegye is beígérte a támogatását. Ennek alapján a kerület akkori képviselőjével (Gallasz Rudolf) bejárták az összes érdekelt községeket. Érsek Imre az Előkészítő Bizottsága ügyvezetőjeként előadásokat tartott a kikötő hasznáról az érintett községekben. A *Nyugati Hírlapban* és a *Pesti Naplóban* több cikket is írt a készülő hajóállomással kapcsolatban. A Felső-dunántúli Mezőgazdasági Kamara a felhívások sokszorosításában segített.



Az hajóállomás épülete, előtérben egy kiránduló anya két gyermekével

Az előkészítés nehéz munkája 1932. augusztus 10-ig tartott, majd ezen a napon létrejött a végleges megállapodás, megegyeztek, hogy az építést Dunaremete elöljárósága vezesse. Fuvarozással, élők munkával lehetett a község számára megállapított hozzájárulási költségeket fizetni. Fizettek pénzben és gabonával is. Kiépült a törvényhatósági út és a móló is.

A tíz évi nehéz küzdelem eredményesen véget ért: elkészült a *Dunaremete–Magyaróvár* nevet viselő szigetközi kikötő. Magyaróvár városa az előírt beruházási összeg 10%-át az előzetes ígéretének megfelelően állta.

1933. május 23-án óriási néptömeg jelenlétében ünnepélyesen megnyitották a kikötőt, a sétahajózás még vonzóbbá tette a rendezvényt.

Az állomásépület falába egy emléktábla került az évszám és a hivatalos közegek nevével. Ezután egyre több gazda- és gyermekkirándulás, valamint gazdag áruszállítás tette élénkebbé a forgalmat. A Szigetközi Leecsó Szövetkezet 1935-ben történt megalakulása még jobban hozzájárult a minőségi mezőgazdasági tömegárú termeléséhez és nemcsak a hazai, de a nemzetközi piacok jobb ellátásához is.

A MEFTER (hajóstársaság) személyforgalmi osztályvezetőjének nyilatkozata szerint Budapest és Bécs között a Dunaremete–Magyaróvár hajóállomás személyforgalmát csak Gönyű kikötője múlta felül. A hajóállomást 1944-ben mégis megszüntették. A II. világháború után csak vízügyi és mezőgazdasági szállításhoz használták. A kikötő területét az 1990-es években emlékparkká alakította át a Dunaremetei Önkormányzat és a Faluvédő Egyesület.



Az emléktábla a hajóállomás létesítését elősegítők neveivel

Karácsony István

Takács József síremléke és a mindszentpusztai Bay-sírok

„1821. május ötödikén fényes halotti menet vonult a kies vidéken fekvő mindszenti pusztára felé, hogy a lombos fák alatt álló, ősi családi sírboltba helyezze a magyar irodalom egyik szerény, de lelkes és áldozni tudó munkását, Györmegye főjegyzőjét, a veszprémi káptalan volt jószágigazgatóját és ügyészét. A virágokkal borított koporsónál hazánk legjelesebb írói sirtak baráti könyeket, s midőn a halotti ének utolsó szava is elhangzott, Kisfaludy Sándor, Pázmándi Horváth Endre, Pápay Sámuel és Fejér György ott a szent helyen határozta el, hogy a meghalt írónak érdemeihez méltó emléket állítanak. Azóta az éveknek hosszú sora mult el, de az egykor ünnepelt író, a hön szerető barát és az annyit áldozott mecénás emléke hiába várta megörökítését a megbízott Fejér Györgytől.”¹

A fenti sorok a jeles könyvkiadó, mecénás, író és költő, Takács József (1767–1821) végső búcsúztatását elevenítették fel, hetven év távlatából. A temetési szertartást végző, akkor éppen a győri tankerület élén álló, ám három évvel később Pestre távozó Fejér György a tervezett munkával soha nem készült el, így Takács emlékének méltó megörökítésére 1890-ig, a kiváló történész, a piarista Takács Sándor monografikus igényű kötetéig kellett várni. Ez a mű, bár szerzője szerényen nyilatkozott róla, ma is megkerülhetetlen Takács József életútjával és munkásságával kapcsolatban.

Mivel Takács Sándor a fent idézett részlettel kezdte könyvét, s mivel Nagy Iván is ugyanezt – „eltemetett Mindszenti pusztáján a családi sírboltban” – említette széles körben

¹ Takács Sándor: Péteri Takács József. Nyomatott a „Hunyadi Mátyás” Intézetben, Budapest, 1890. 3.