

Gráfik Imre

„Adathalászat”

Fölvezetés. A ma – főként az informatikában – nem föltétlenül jól hangzó címbeli kifejezést jelen tanulmányunkban, pozitív értelemben használjuk. Mégpedig kettős vonatkozásban. Egyfelől a halászlé tevékenység vízhez kötődik, s a mi tárgyunk is „vizes” téma. Másfelől a halászlé mint foglalkozás, eredményességét tekintve meglehetősen ki van téve a szerencsés körülményeknek is. Csakúgy, mint a mi mostani értekezésünk anyaggyűjtése.

„**Navigare necesse est, vivere non est necesse.**” Márpedig, ha „hajózni muszáj, élni nem”, akkor értelemszerűen a hajózás, a vízen járás történetét, az emberiség életében betöltött szerepét is kutatni kell. E vizsgálódás során kiderült, hogy – mint annyi minden másban – a hajózásban is gyakran egyidejűleg jelen vannak az archaizmusok és a modernizációs törekvések (lásd Gráfik 1998; 2001b).

A hajózástörténeti, pontosabban hazai folyóvizeink hajózásának történeti néprajzi és kereskedelem-történeti kutatása során négyféle típusú összefoglalásig jutottunk el (lásd Gráfik 1983a; Gráfik 1983b; Gráfik 1992; Gráfik 2001a; Gráfik 2004). Úgy vélem – s ebben némiképp megerősítettek a szakmai és közérdeklődési visszajelzések –, hogy a legfontosabb tényeket, jelenségeket, folyamatokat, összefüggéseket sikerült megfogalmazni.

Ilyenformán kutatási érdeklődésem más irányba fordult, vizsgálódásaim ennek megfelelően más témák, tárgykörök felé terjedtek ki.

Időközben azonban, mintegy véletlenül, elem kerültek olyan közlések, amelyek egy-egy korábban nem ismert adattal, információval kiegészítették, gazdagították, olykor pontosították a már befejezettnek vélt adatgyűjtésemet. Volt olyan eset is, amikor kollégáim, ismerőseim hívták föl a figyelmemet egy-egy újabb hajózástörténeti adaléokra (lásd például Gráfik 2001b; 2005; 2017).

Az utóbbi években is érvényes ez az adatgyűjtési, pontosabban adathalászati mód, sajátosan eltolódva a szakirodalomtól a – korábban sem mellőzött – téma szépirodalmi megjelenítése és a képzőművészeti ábrázolások felé (lásd Gráfik 1981; 1994; 2003; 2006). E tekintetben a hagyományos néprajzi megközelítéstől eltérő módszertani értelmezésben is (lásd Gráfik 2000a; 2000b; vö. Salamon 2006). Ilyen előzmények után lássuk a pozitív értelemben vett adathalászatunk újabb eredményeit.

Fősodor. Előjáróban megemlítjük, hogy korábban mások, és nyomukban én is gyakran idéztük föl Tömörkény István *Néprajzi Értesítő*-beli írását (Tömörkény 1906), majd elbeszéléseit, melyek közül többnek központi témája a tiszai hajók – főként szerb fuvarosok által való – vontatásának szépirodalmi megörökítése (lásd Tömörkény É. n.). Ezek az elbeszélések tudományos/néprajzi szempontból is hitelesnek tekinthetők, mondhatni, hogy szöveges dokumentáció szintjén állítanak emléket a dél-alföldi népélet e sajátos foglalatosságának.

Van azonban egy elbeszélése Tömörkény Istvánnak, amelyet még – ismereteim szerint – nem hivatkozott meg a szaktudomány. A téma ez esetben is a hajóvontatás, de a történet egy különleges helyzet leírásával valójában a kényszerből, de önként vállalt gyermekmunka szépirodalmi dokumentuma is (Tömörkény 1946).

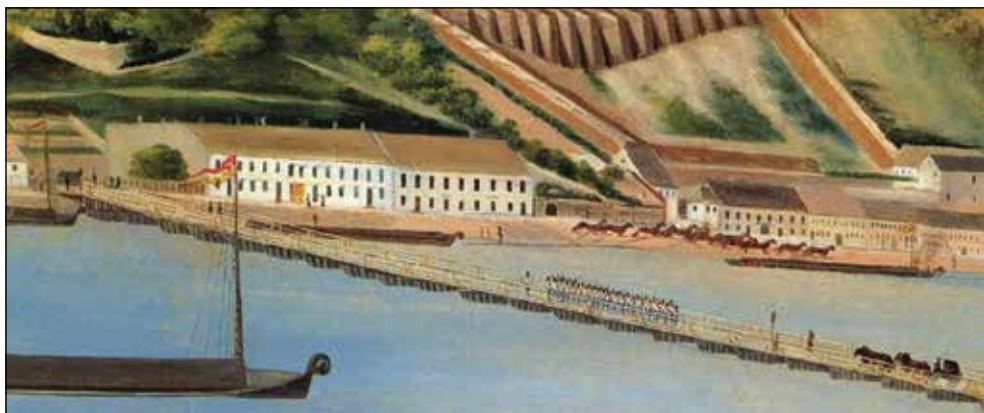
Mivel a folyók a szárazföldi úthálózat kiépítése előtt nagyon fontos szerepet töltek be a kisebb helyi, de főként a nagyobb távolsági kereskedelmi szállításokban, a folyóparti lakosságnak többféle munkalehetőséget is jelentett a folyami szállítás és kereskedelem. Különösen így volt ez a hajózás mechanizálása, a gőzhajók, majd a motoros hajók megjelenése előtt.

Számtalan történelmi tárgyú leírás, szépirodalmi alkotás és képzőművészeti ábrázolás villantja föl, gyakran szinte tudományos dokumentáció szintjén a folyóparti települések népének életét. Megjelennek a hajóépítők, hajóácsok (s az általuk készített hajómalmok, különböző vízi járművek, hajótípusok), hajósok, hajóhúzó, hajóvontatók, kereskedők, rakodók, mindazok az állandóan vagy időlegesen a vízhez kötődő foglalkozások, melyek a megélhetést biztosították.

Az ilyen típusú forrásokban található adatok a közlekedéskultúra több (történész, régész, néprajzos) kutatójának figyelmét is fölkellették, és a legkülönbözőbb modern informatikai publikációs lehetőségekkel élve – abban a reményben, hogy minél szélesebb körben ismertté váljanak – közzé is tették. Ennek ellenére néhányat – mintegy „adathalászatunk” újabb eredményeként –, kifejezetten sajátos vonatkozásai okán, az alábbiakban fölidézzük.

Frisnyák Zsuzsa írja: „Joggal gondolhatjátok, hogy egy olyan egyszerű kérdésre – meddig létezett a fővárosban a lovakkal történő hajóvontatás, és mikortól vették át a lovak helyét a gőzösök – tudjuk a választ. Nos, a helyzet nem ilyen egyszerű. Az 1850–1860-as években a városi hatóságok legkevesebb négyezer tiltották be a hajóvontatást.” (Frisnyák 2013).

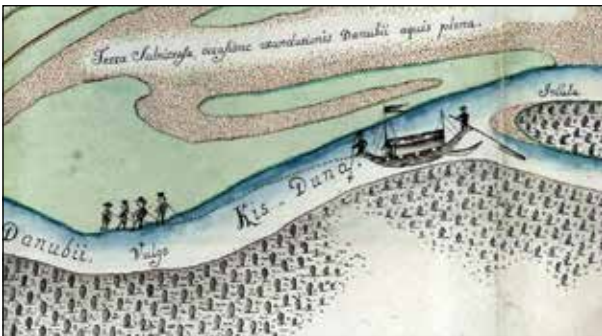
Ugyanő – közgyűjteményi anyagban végzett munkálatok során – mint egyfajta „adathalászat” révén föltáruló új, eddig lappangó információkra talált.



1. kép Hajóvontatás a budai oldalon 1827-ben, a még nem létező Várbazár helyén



2. kép Uszályok, hajóvontató lovak – forgalom a budai parton 1854-ben



3. kép „Mindazonáltal ezen a képen nem rabokat, hanem bérmunkásokat látunk.” (Frisnyák 2015)

hatalmas fák törzséből kivájt – szélesebb körben ismert – úgynevezett bödönhajó, illetve bodonhajó) emberi erővel a folyópartról történő hajóhúzását ábrázolja.

Nem kevésbé tanulságosak azok a magángyűjteményekből, illetve közgyűjteményekből alig, vagy eddig egyáltalán nem ismert, s főként a szakkutatás által nem elemzett képzőművészeti ábrázolások, amelyek művészi megformálásuk ellenére értékes és hasznosítható ismereteket jelenítenek meg.

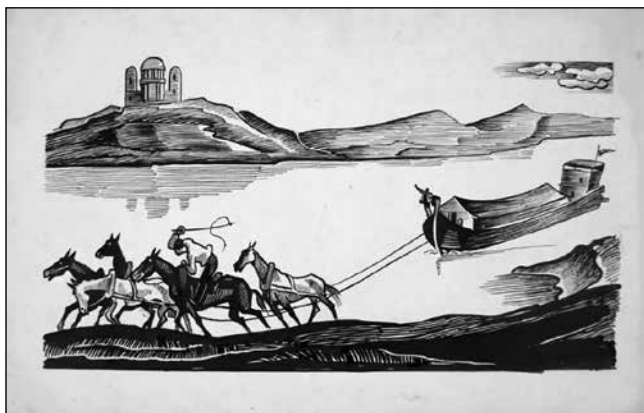


1736 – A Sava bal partja Renke közelében (a kép alján ún. hosszú csónakot húzó emberekkel)

„Egy 1760-as térkép erősen felnagyított részletét látjátok. Baján vagyunk, helybéli legények éppen egy dunai bárkát vontatnak ki a Dunára. Mit szállíthat a hajó? Nagy valószínűséggel gabonát visz Pestre, vagy tán még messzebbre.” (Frisnyák 2015).

Andrej Gaspari szlovén régész tett közzé a közelmúltban egy nagyobb publikációt, melyben a közvetlen régészeti adatok mellett, különleges belvízi hajózástörténeti (tárgyi, szöveges és képzőművészeti) dokumentumokat ismerhetünk meg (Gaspari 2017). Ezek köréből itt és most csak egyetlen, a Száva folyón emberi erővel történő hajóhúzással kapcsolatos ábrázolásra hívjuk föl a figyelmet.

A kiadvány 127. ábrája egy úgynevezett „hosszú csónak” (valójában egyetlen, egykor még a balkáni hegyekben bővelkedő



5. kép Fáy Dezső: *Hajóvontatás Esztergomnál*
(papír, tus, jelzés nélkül, 12×21,5 cm).

Ezek köréből is csak néhány olyan példát hozunk, melyek igazolják, hogy eddigi tudásunkat e források elemzésével is pontosítani, leginkább azonban finomítani tudjuk.

Egy hagyatéki árverésen bukkant föl Fáy Dezső egy képe, melyen egy úgynevezett gabonaszállító böggőshajó lovas hajóvontatása látható, háttérben az esztergomi bazilika stilizált

ábrázolásával. (Forrás: <https://www.mutargy.com/festmeny-grafika/hajovontatas-esztergomnal-86-64> – Letöltve: 2020. július 14.)

Hasonlóan izgalmas ábrázolás Juszko Béla *Hajóvontatás*, pontosabban *Hajóvontatás Komárom vidékén* című festménye. Juszko Béla festménye föltehetően több forrásból is kaphatott inspirációt. Budapesti lévén talán a közeli városok Duna-parti, de alföldi, Tisza menti élményeiből (is) kaphatott ihletet. A képet szemlélve azonban nem hallgathatjuk el, hogy benyomásunk szerint, vélhetően ismerte a különböző középkori védutákat, korabeli városlátképeket, folyó menti városképi metszeteket, melyek a lovas hajóvontatást ábrázolják, s melyek különböző periódikákban, kiadványokban jelentek meg, de sokszorosítva önálló grafikai lapokként is forgalomba kerültek (például Alt, Morelli). Továbbá minden bizonnyal nem volt ismeretlen előtte, sőt mesterei révén akár tanulmányozhatta is a magyar képzőművészet, festészet kiemelkedő egyéniségeinek – hasonló témájú – ábrázolásait (mint Lotz, Aba Novák). Számunkra egyértelműen erre enged következtetni a kompozícióban a hajóvontató lovaknak a parton való – kissé romantikus stílusú – megjelenítése, az alakok népviselete, és a vízen a hajó, illetve dereglye farában a kormányos (igaz, éppen csak látható) ábrázolása.

A művészről és a festményről elismerően szól a korabeli híradás: „Az ifjak közül való Juszko Béla, ki *Hajóvontatás Komárom vidékén* című nagy képével tehetsége iránt nem közönséges reményeket ébreszt. A nehéz munkában levő lovak, a mint a göröngyös parton a dereglyét húzzák, valóban eszünk-



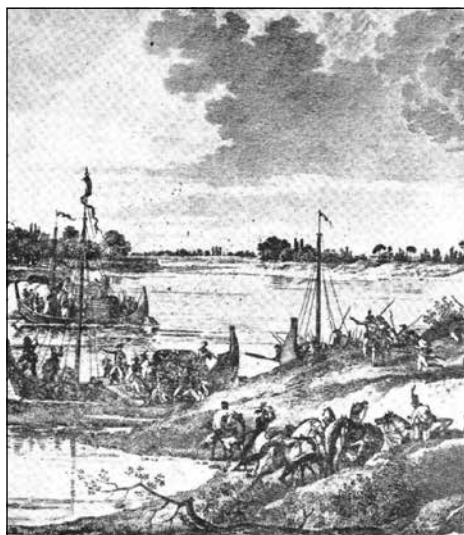
6. kép Juszko Béla: *Hajóvontatás Komárom vidékén*

be juttatják azt a nagy munkát, melyet az igavonó állatok az emberrel együtt végeznek. A kép levegője, színe is szép.” (Forrás: Vasárnapi Ujság, 51. évf. 14. sz. 1904. április 3.) – A Képzőművészeti Társulat tavaszi kiállításáról szóló korabeli ismertetése. (Forrás: <https://dka.oszk.hu/html/kepoldal/index.phtml?id=067682> – letöltve: 2020. július 14.)

A hazai, illetve Kárpát-medencei vonatkozású – sok, s itt most nem hivatkozott más példán túl – igen érzékletes képet vázol föl a Pó folyó mentéről Riccardo Bacchelli nagy ívű történelmi regénye a XVIII–XIX. századi Olaszország háborúskodásaitól szabdaltságotól, s ezáltal a hol stagnáló, hol föllendülő gazdasági, kereskedelmi tevékenységekről (Bacchelli 1968).

A politikai és társadalmi folyamatok leírása közben a szerző számtalanszor említi, s gyakran részletes leírását is adja a Pó folyón zajló vízi életnek, középpontba helyezve a hajómalmok szerepét és a vízimolnárok, családjuk, valamint a velük együtt dolgozó, együttműködő emberek (hajóácsok, molnárlegények, révészek, csónakosgazdák, bárkások stb.) életét.

A szélesebb értelemben vett vízénjárók – hazai adatközlőim szerinti – „nehéz, de szép élet”-ét megörökítő széles körű történelmi tablónak akár a motója is lehetne a Pó menti síkság szólásmondása, miszerint: „...bárkán jön a nyomorúság” (Bacchelli 1968. II. 436.).



7. kép Napóleoni seregek átkelése a Pón. Carle Vernet rajzát metszette Duplessis-Bertaux (A háromkötetes magyar kiadás első kötetének borítója nyomán.)

A szerző háromkötetes kiadásban megjelent művének első kötetborítója sokat ígérő, mozgalmas átkelési jelenetet ábrázol a Pó folyón; hajók, bárkák, állatok, katonák zsúfoltságával. Sajnáljuk, s kár, hogy magában a könyvben nincsenek további illusztrációk.

Szinte mindegyik kötetből találomra választhatók ki olyan szövegrészek, melyek a mű tárgyunkhoz kapcsolódó gazdagságát igazolják, de érdemes más szempontból is kézbe venni, olvasni a regényfolyamot.

Olvashatunk egy sajátos hajó-, hajótestvontatási technikáról, melynek ugyancsak megvolt hazai vizeinken is a megfelelője, gyakorlata.

....még ennél is fáradtságosabb és hosszabb lesz az ellenkező irányú manőverezés, amikor az ár ellenében a

sorjában leeresztett horgonyokba kapaszkodva, csörlővel kell visszavontatnia a malmot” (Bacchielli 1968, I. 150.).

Népi hajózásunkban gugorázásnak, járgányozásnak nevezték ezt a módszert, de az eljárás a modernizációs törekvésekben is föltűnt mint egyfajta lehetséges megoldás (az úgynevezett „kapaszkodó hajózás”).

Bacchielli monumentális történelmi (mondhatni: dokumentum)regénye kapcsán megjegyezzük, hogy a világirodalomban több példa is van a vízimal-

mok, vízimalmárok életének küzdelmes és romantikus megörökítésére. A teljesség igénye nélkül egy nyugat- és egy kelet-európai regényt említünk (lásd Eliot 1966 és Bobrowski 1983). Itt és most, sajnos nincs mód arra, hogy a két kötetből bővebb részleteket hozzunk, így csak ízelítőül egyet-egyet.

„Bizony, örökre eltűntek azok az idők, amikor a széles folyó hátán olyan hajók is közlekedhettek, amelyeket nem szívesen láttak. Hiszen Oroszország az egyetlen hely, ahonnan a lenmag érkezett – s minél több, annál jobb; a lenmag, amely nélkülözhetetlen a függőlegesen forgó nagy malomköveknek, a sarlóhoz hasonló gépkaroknak, amelyek zúgva és dübörögve, de gondosan és pontosan működnek, mintha lelkük volna, mely áthatja őket.” (Eliot 1966, 142.)

Mások a vízimalmok elmúlásának tényeit idézik föl. „Ha felegyenesednének..., láthatnák lenn, (...) ahol valaha Levin malma állt, (...) kerek egy esztendeig, aztán tovaúsztatta a másik malom felől áradó, felduzzasztott víz; rípiyára tört és bele-sodródott a Drewenzbe, tavasszal, amikor a víz jéghideg volt, és mire néhány falu mellett elúszott, hordalékfa lett belőle, s ezzel vége. Csak a malomkövek nem keltek útra vele. Amott csillámlanak a serény víz alatt...” (Bobrowski 1988, 31.)

A vízimalmok dicsőítéséül – rendhagyó módon – egy bolgár költő versét idézzük, Szondi György fordításában (Georgiev 2015, 43–44).

Marin Georgiev: Malom

Toncsó Zsecsevnek

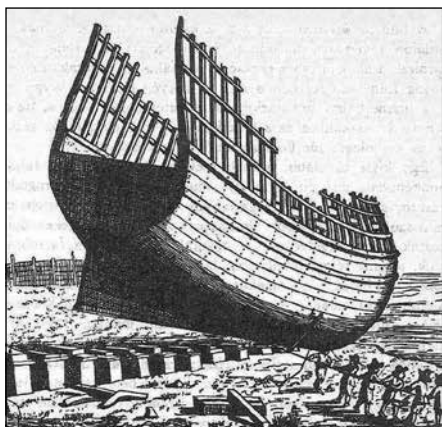
Minden út hozzá odatérül –
Folyó mentén, füzek során hosszan,
bodzán át, tövisen, csalánon végül...
Saroglyához kötve kutya kocog, mihaszna.
Fönn – zöldkiütésben a környék.
Odalenn – siető-maradó víz.
Zúgás, csepülés, suhogás, jajdul és tajték –
s nyomban nyoma vész.

Mag szalad, mag,
garaton fut gabona,
zakatolnak kerekék,
búza ömlik, liszt szítál –
vég nélkül – mint csillagok.
Őröl, ürül, őröl, örül.

És ropognak és pattognak kövek között csillagok,
a malomkövek egyre megy, egybeforgat, egybeőröl
ugatást, gyerekjajt, férfiszót és sípfutamot.
És zuhog a liszt, özönöl.
Kel a tészta éjjel a teknőben, dagad, forr,
s gyűrődik, gyűrődik az eleven-szapora test:
hol férfi, hol nő, nő és férfi századszor,
ezredszer, milliomdszor este.

Mag szalad, mag,
garaton fut gabona,
zakatolnak kerekék,
búza ömlik, liszt szítál –
vég nélkül – mint csillagok.
Őröl, ürül, őröl, örül.

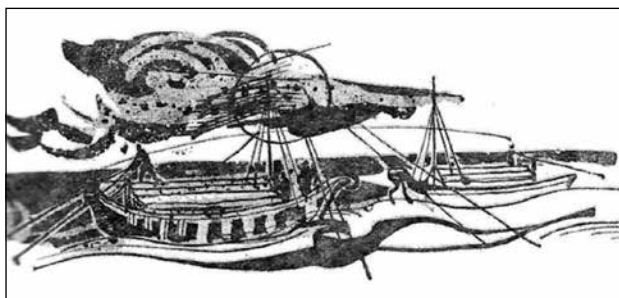
Homlok dudora, ajakívelés,
bórszín, szemszín, kondorfekete, barna, kese,
előtűnik, eltűnik – van, mi sorra kevés,
más belőlük rajtunk üt ki élesen
nemzedékről nemzedékre, életről életre.
Vackorlevélen szóló szellő csötönöz.
Ontják a magot sarjúhold alatt hombárokba egyre.
S valaki az éjszakában tésztát dögönyöz.



8. kép Új hajó levontatása a sólyárol.
Korabeli rézkarc (Witsen)

A vízimalmok egyik helyről a másikra való vontatásán túl, az emberi erővel történő hajóhúzásnak különleges esetei is voltak. A tengerjáró hajók építése során ilyen volt az új hajó levontatása a sólyárol.

Ez gyakori volt, ennél azonban kritikusabb helyzetek is adódtak. Ilyen volt, ha megfeneklett a hajó, vagy jégbe fagyott, s azt a nyílt vízre kellett vontatni. Ilyen eseményről olvashatunk érzékletes leírást Jens Munk naplőfeljegyzése alapján a Hudson-öbölbeli – fregatthoz erősített nedves kötelekkel, vér és kín árán való – hajóhúzásról (Hansen 1978, 416–418.).



9. kép Mark Twain könyvének illusztrátora Raszler Károly volt. Nem hallgathatjuk el, hogy a Nagymaroson született művész grafikáin érződnek mind dunai élményei, mind képzőművészeti tanulmányainak s a hazai folyókról ismert legendás, úgynevezett bógóshajók képi hatása.

Az Amerikai Egyesült Államok csaknem egész területét átszelő folyójáról, a világ negyedik legnagyobb vízgyűjtő területével rendelkező Mississippiről is van szépirodalmi leírásunk. „A folyón a kereskedelmet kezdetben nagy bárkákkal, gerinces csónakokkal, dereglyékkel bonyolították le. Ezek leúsztak vagy levitorláztak az északi betorkollásoktól New Orleansig, itt kicserélték a rakományt, majd

nagy ügyel-bajjal, kézi erővel vontatták, rudakkal taszigálták őket az árral szemben.” (Twain 1971, 19–20.)

Mark Twain nem túl vonzó képet fest föl a korszakról, s elég ellentmondásos alakoknak írja le a múlt hajós kereskedelmének résztvevőit. A változást itt is a gőzhajó megjelenése hozta.

A hajózás azonban nem létezett kötelek nélkül. A hajózásnál használt különféle kötelek jelentőségét aligha fogalmazhatnánk meg jobban: „A hajók megdöntésére szolgáló bak félúton volt a sólyatér és a Bremerholmot északról lezáró, a mai Charlottenburg helyén húzódó kötélverő műhely között. A négy-száznyolcvan rőf hosszú téглаépületet nemrég emelték, a kenderfonók és a kötélverők itt készítették rigai kenderből a köteleket. A kötél drága portéka volt, sok fogyott belőle, évente mintegy ötszáz tengerészfont. Ennek a nagy számnak megvan a magyarázata. Egyetlen fregatthoz – mint mondták – annyi kötél kellett, hogy egyvégtében lefektetve Koppenhágától Kronborgig ért volna.” (Hansen 1978, 184.)

Miután a hajózás, a folyami szállítás szinte minden változatában, s a földözött szöveges leírásában és képi illusztrációiban egyaránt megjelenik egy nélkülözhetetlen kellék: a hajókötél, röviden kitérünk a hajókötélek készítőire. Természetesen a többnyire kenderből készült kötelekről van szó, melyeket évszázadokon át a hagyományos kézműves tevékenységet végző kenderkötők állítottak elő.

A kötélverők, kötélgyártók, köteles kézművesek a középkortól Európa-szerte céhes keretekben dolgoztak, hazánkban először az erdélyi szász céhszabályzat említi a kötélgyártót 1376-ban.

Egy másik, ugyancsak középkori ábrázolás (*Das Ständebuch*. 114 Holzschnitte von Jost Amman mit Reimen von Hans Sachs. Infel Verlag, Leipzig, é. n. 95. kép) már szinte manufaktúraszerű keretek közötti kötélgyártásra enged következtetni.

A XV–XIX. században az önálló céhek a kendertermelő központok (Debrecen, Bácska, Bánság), valamint a jelentősebb bányavidékek (Felvidék, Erdély) közelében alakultak,



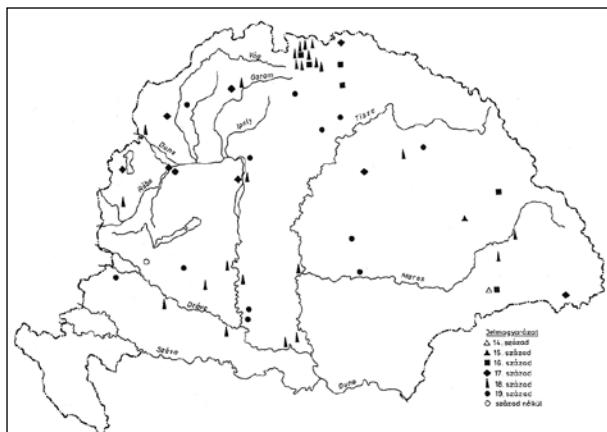
10. kép *Der Seiler* (Hausbuch der Mendelschen Zwölfbrüderstiftung, Band 1. Nürnberg 1426–1549.) – Az egyik legkorábbi ismert ábrázolás. (Forrás: <https://hausbuecher.nuernberg.de/75-Amb-2-317-16-r/data> – Letöltve: 2020. július 14.)



11. kép Jost Amman: *Kötélverő* – fametszet, 1568

de a nagyobb folyók közelében is sok kötélgyártó dolgozott. Manufaktúrák működésére vonatkozóan a múlt század elejétől maradtak fenn adatok, gyári termelésről azonban csak az 1870-es évek óta beszélhetünk.

A Tisza és a Maros találkozásánál már a mohácsi vész előtti időben jelentős gazdasági centrum volt Szeged (lásd: Gráfik 1993). A kedvező földrajzi és egyéb adottságok, különösen a kötélverők, halászati felszerelések, a hajógyártás számára biztosítottak jó lehetőségeket.



12. kép Kötéles céhek a XIV–XIX. században

Kisebb településeken, falusi közösségekben dolgozó kötélverők inkább a helyi mezőgazdasági, állattartási és háztartási igényeket elégítették ki. Az országos elterjedést jól mutatja a térképre vetített elhelyezkedésük.

Bár a kötélverők, kötélgyártók nem tartoztak a kézműves mesterségek legrangosabb művelői körébe, de a Néprajzi Múzeum több becses céhemlékkel, illetve céhjelvénnyel rendelkezik, melyek műves megformálásukkal a tevékenység fontosságára utalnak.

Ami azonban kétségtelenül a hagyományos alapanyagból és a hagyományos technikai eljárással, technológiával készült, különböző vastagságú és teherbírási kenderkötéleknek a hajózáshoz való kapcsolatát illeti, arra nézve a leg-



13. kép Kötélverő kis céhszekrény, Nagyszeben, 1867, NM 106823 ltsz. – Benne jól kivehetően henger alakban összegombolyított zsinórkötég. Vélhetően úgynevezett legényszállásjelvény.



14. kép Behívótábla, NM 76.109.1 ltsz. – „A Betsületes Kötélverő Céh Táblája 1841”

jelentősebb bizonyíték, hogy e témáról az 1800-as évek végén önálló értekezés született: „A kenderkötél a dunai hajózás szolgálatában” címmel (Krenedits 1896).

Természetesen a hajósoknak is voltak céhes szervezeteik. A magyarországi hajós céhek emlékanyaga azonban nagyon hiányos. A céhemlékek köréből adataink szerint nem bizonyított egyértelműen annak a hajómodellnek cégéreként való használata, melynek változatai a Néprajzi Múzeum gyűjteményéből ismertek.

Van azonban Magyarországhoz, pontosabban hazai településhez kapcsolódó hiteles hajós cégérré példánk. A Duna menti Tolna a XVIII. század végén még Veszprémmel azonos lakosságszámú mezőváros volt. A későbbi dunai hajózásban is szerepet vállaló első telepések nagy többsége valóban Svábföldről – Schwabenből, Württembergből – érkezett Magyarországra, Ulmon át, hosszú dunai úton, a jellegzetes ulmi hajókon (Ulmer Schachtel / ulmi skatulya). Ilyen hajót formáz az ulmi hajósok cégére.

Hazánkban a leghíresebb, s kifejezetten a dunai hajóvontatásra specializálódott szervezet a komáromi szekeresgazdáké volt. Történetük alapos helytörténeti kutatásokra épülve hitelesen adatolt, egykori szerepük a folyami



15. kép Hajómodell, Esztergom, XIX. század, NM 49128 ltsz. – Műkereskedőtől került 1904-ben a múzeumba. Bizonytalan adatolásokból úgy tudjuk, hogy hasonló hajómodelleket használtak a hajósok cégéreként.



16. kép Az ulmi hajósok cégére
(Forrás: <https://sites.google.com/site/szauerektolnavarosabol/tolna-betelepitese-1> –
Letöltés: 2020. július 14.)



17. kép Szekeresgazda-küldöttség a Jókai-emléktábla leleplezésén 1881-ben
(Forrás: <http://csemadok.sk/felvideki-ertektar/komaromi-szekeresgazda-ruha-zat-életmod-es-szekeresgazda-banderium/>
Letöltés: 2020. július 14.)

távolsági kereskedelmi szállításokban jó föltárt, sajátos életformájuk, életmódjuk – például díszes ünnepi viseletük – is gazdagon dokumentált (lásd Kecskés 1969; 1978).

A leszármazottak őrzik őseik hagyományát, aminek ékes bizonyítéka, hogy 2015-ben megalakult a *Komáromi Szekeresgazda Hagyományőrző Egyesület*. A napjainkban is működő civil szervezet különböző gazdag programok (kiállítás, rendezvények, konferenciák) szervezésével tartja ébren az emlékezetet és ápolja az évszázados tradíciót.

Epilógus. Végezetül arra a jelenségre hívjuk föl a figyelmet, hogy míg az ipari forradalom újításai, a modernizáció előtti időkét idéző alkotások a vízi járműveknek árral szembeni haladását szinte kivétel nélkül a partról biztosították, a gőzhajók megjelenésével a vonóerő véglegesen a folyóvízre került. Így nem meglepő, hogy a nagy kereskedelmi, s következésképp hajózási múlttal rendelkező Rajnáról is már ez a kép jelenik meg Heinrich Böll regényében (Böll 1987). Mégpedig a később már általánossá váló gyakorlat szerint nem is vontatóhajó, hanem úgynevezett tolóhajó formájában.

„(Keze a Rajna felé mozdul.) Onnan se hallatszík semmi, bárka se pöfög, tolóhajók se dohognak-buhognak, még ködkürt se szól – csönd, nagyobb, mint a szokásos csönd a nap legcsöndösebb órájában...” (Böll 1987, 80.)



18. kép Tolóhajó

(Forrás: <https://tudasbazis.sulinet.hu/hu/szakkepzes/kozlekedes/kozlekedesi-alapismeretek/barka/vontatohajoes-uszalyok>, Letöltés: 2020. július 14.)

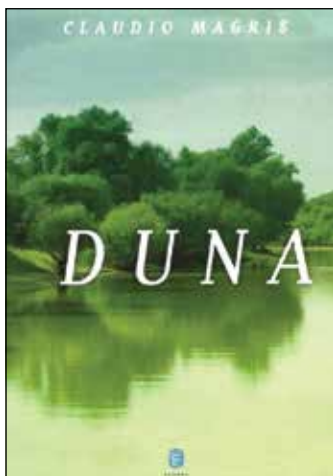
A mai folyamhajózásban külön kategória a tolóhajó, mely kifejezetten uszályok és más úszótestek *tolására* szolgál speciális kialakítású orr-részeivel.

Völgymenet és hegymenet. Legvégül – a hajózási szaknyelv két kifejezését használva, melyben a völgymenet a víz folyásával megegyező irányú, a hegy-

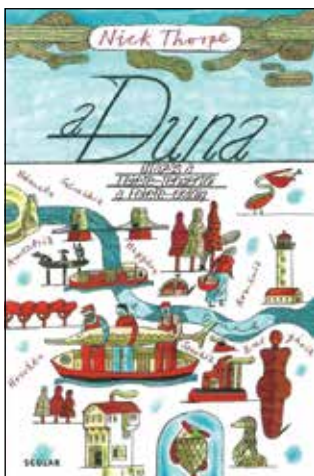
menet az árral szembeni hajózást jelenti – földézzük az utóbbi évek két – több szempontból is tanulságos – dunai útleírását.

Völgymenetben utazhatunk Claudio Magris *Duna* című könyvével, hegymenetben pedig Nick Thorpe *A Duna. Utazás a Fekete-tengertől a Fekete-erdőig* című kötetével. Megjegyezzük: a hajósok céhe révén fentebb földézett Duna menti Tolna kapcsán hivatkozott Ulm többször is említésre kerül Magris könyvében, csakúgy, mint Ernst Neweklowsky fő műve (lásd Neweklowsky 1952–1964).

Itt és most nincs mód arra, hogy e sajátos, modern kori útleírásokból szemezgessek, így hát tekintsék olvasóim ajánlásnak is e tanulmányomat, s vegyék kézbe, olvassák a könyveket. S ha tehetik, a valóságban is kíséreljék meg – mint magunk is megtettük több szakaszban – vízen járva, hajózva meg tapasztalni, átélni a folyó és a part menti települések adta élményeket.



19. kép Claudio Magris: *Duna* (könyvborító)



20. kép Nick Thorpe: *A Duna* (könyvborító)

Mindkét újkori du-
nai útleírás Szentendre
városát is említi, mely
településsel kapcsola-
ban utalnunk kell a tör-
ök birodalom balkáni
térhódítása elől a Du-
na mentén Magyaror-
szágra menekült szerb
lakosságra. A krónikás
Afanasije így írja le a
vándorlás jeleneteit
Belgrád török kézre
jutása (azaz 1690. ok-
tóber 6.) előtt: „A szer-
bek mindannyian ha-
jóra szálltak – majd
tízezer hajó volt –, és

elmenekültek a Duna folyón felfelé Buda vára alá, amely a császár uralma alatt állt.” (Szofrics 2017, 46.)

Még a XX. század elejéről származó képeslap is fölidézi hangulatában az egykori, jelentős szerb lakossággal rendelkező kereskedőváros, Szentendre Duna-partját, a folyón látható legendás áruszállító fahajóval.



21. kép Képeslap Szentendréről, 1902

Irodalom

- Bacchielli, Riccardo
1968 *Malom a Pó vizén, I–III.* Budapest, Európa Könyvkiadó.
- Bobrowski, Johannes
1983 *A vizimalom balladája avagy harmincnégy mondat a nagyapámról.* Kriterion Könyvkiadó, Bukarest.
- Böll, Heinrich
1987 *Asszonyok rajnai tájban.* Magvető Kiadó, Budapest.
- Domonkos Ottó
1991 *A kézművesség szerepe a falu anyagi kultúrájának alakításában.* In: Domonkos Ottó (főszerk.): *Magyar néprajz III. Kézművesség.* Akadémiai Könyvkiadó, Budapest, 7–154.
- Eliot, George
1966 *A vizimalom.* Európa Könyvkiadó, Budapest.
- Frisnyák Zsuzsa
2013 *Hajóvontatás Budán.* https://timelord.blog.hu/2013/11/13/hajovontatas_budan (Letöltve: 2020. július 14.)
- 2015 *Hajóvontató legények Baján 250 éve.* https://timelord.blog.hu/2015/03/29/hajovontato_legenyek_bajan_250_eve (Letöltve: 2020. július 14.)
- Gaspari, Andrej
2017 *Deblak s konca 2. stoletja pr. n. št. iz Ljubljana na Vrhniki. The late 2 nd century bc logboat from the Ljubljana river at Vrhnika.* Ljubljana, Znanstvena založba Filozofske fakultete ter Muzej in galerije mesta Ljubljane. Ljubljana University Press, Faculty of Arts and Museum & Galleries of Ljubljana. https://www.academia.edu/33605984/_2017_The_Late_2nd_century_BC_Logboat_from_the_Ljubljana_River_at_Vrhnika_Study_on_the_Shops_and_Boats_of_Preroman_and_Roman_Nauportus_with_the_Outline_of_the_Navigation_on_the_Ljubljana_Marshes_between_Prehistory_and_the_Early_Modern_Period_by_A_Gaspari_and_coll._ (Letöltve: 2020. július 14.)
- Georgiev, Marin
2015 *Se Isten, se ördög.* Napkút Kiadó, Budapest.
- Gráfik Imre
1981 *Schiffschleppen auf den ungarischen Flüssen.* In: Paládi-Kovács Attila (szerk.): *Traditionelle Transportmethoden im Ostmitteleuropa.* Magyar Néprajzi Társaság, Budapest, 147–154.
- 1983a *A magyarországi fahajózás.* Néprajzi Közlemények XXVI. Budapest, 372 p. https://library.hungaricana.hu/hu/view/OR52_NEPR_Nk_26/?query=Gr%C3%A1fik%20Imre&pg=0&layout=s (Letöltve: 2020. július 14.)
- 1983b *Az áru útja a szállítás forradalma előtt.* Ethnographia. XCIV. (1.): 1–35. http://apps.arcanum.hu/app/ethnografia/view/Ethnografia_1983_094?pg=10&layout=s (Letöltve: 2020. július 14.)
- 1992 *Hajózás és gabonakereskedelem.* KLTE, Néprajzi Tanszék, Debrecen. (Folklór és Etnográfia 65) 192 p.
- 1994 *A dunai hajóvontatás ikonográfiája.* ARRABONA (31–33.): 265–287. https://library.hungaricana.hu/hu/view/MEGY_GYMS_ARABONA31_33/?pg=266&layout=s (Letöltve: 2020. július 14.)
- 1998 *Reform és forradalom a magyarországi folyami szállításban.* Közlekedéstudományi Szemle XLVIII. (7.): 259–267.
- 2000a *„I have a picture of it” – Ethnographic/ethnosemiotic explanation of visual descriptions.* Semiotica 128. (3/4.): 303–329. <https://www.degruyter.com/view/journals/semi/128/3-4/article-p303.xml> (Letöltve: 2020. július 14.)
- 2000b *„Van képem róla” (Vizuális ábrázolások néprajzi-etnopszemiótikai értelmezése)* In: *Folklorisztika 2000-ben – Tanulmányok Voigt Vilmos 60. születésnapjára, II.* ELTE BTK, Budapest, 757–797.
- 2001a *Vízi közlekedés és szállítás.* In Paládi-Kovács Attila (főszerk.): *Magyar néprajz, II. Gazdálkodás.* Akadémiai Kiadó, Budapest, 974–1020.

2001b *Modernizálódás és archaizmusok együttélése a magyarországi folyamhajózás történetében.* In: Hála József – Szarvas Zsuzsa – Terbócs Attila (szerk.): *Számadó. Tanulmányok Paládi Kovács Attila tiszteletére.* MTA Néprajzi Kutatóintézet, Budapest, 289–302.

2003 *Etnográfiai szöveg narratív változatai.* In: Biczó Gábor – Kiss Noémi (szerk.): *Antropológia és irodalom. Egy új paradigma útkeresése.* Csokonai Kiadó, Debrecen, 71–87.

2004 *Hajózás és gabonakereskedelem. „Gabonakonjunktúra vizen”* Pro Pannonia Kiadó, Pécs, 166 p.

2005 *Újabb források és adatok a népi hajózás dunai gyakorlatához.* In: Bárkányi Ildikó – Fodor Ferenc (szerk.): *Határjáró. Tanulmányok Juhász Antal köszöntésére.* Móra Ferenc Múzeum, Szeged, 107–118.

2006 *The iconography of danubian shipping in Hungary.* In: Ancso Kalojanov (naucsen rykovoditel): *Reka Dunav – Pomin'k i kultura.* Isztoriczeszki Muzej, Tutrakan, 320–336.

2008 *Céhemlékek – Guild Relics. A Néprajzi Múzeum műtárgykatalógusai – Catalogi Musei Ethnographiae 12.* Néprajzi Múzeum, Budapest.

2017 *Egy különleges népi hajózási dokumentum nyomában.* In: Kothencz Kelemen (szerk.): *Víz, ember, örökség.* Türr István Múzeum, Baja, 131–142.

Hansen, Thornkild

1978 *Jens Munk, a hajós.* Európa Könyvkiadó, Budapest.

Kecskés László

1969 *A komáromi szekeresgazdák.* Irodalmi Szemle (Bratislava) XII. 10. sz. 885–905.

1978 *Komáromi mesterségek.* Madách Könyv- és lapkiadó, Pozsony.

Krenedits Ödön

1896 *A kenderkötél a dunai hajózás szolgáltatában: tapasztalatok, hagyományok és műszaki számítások nyomán összeállítva, különös tekintettel hazai kenderünkre és kötélgyárainkra.* Zimony, Karamat Ny.

Magris, Claudio

2012 *Duna.* Európa Könyvkiadó, Budapest. Neweklowsky, Ernst

1952–1964 *Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau.* 3 Bände. Oberösterreichischer Landesverlag, Linz (1952; 1954; 1964.)

Salamon Nándor

2006 *A (művészi) kép, mint adathordozó – Megjegyzések Gráfik Imre monográfiájához.* Vasi Szemle 60. (1.): 115–119.

Szofrics Pál

2017 *Képek Szentendre – és a szerbség – történetéből.* Pest Megyei Könyvtár, Szentendre, Szentendrei Füzetek XI.

Thorpe, Nick

2019 *A Duna. Utazás a Fekete-tengertől a Fekete-erdőig.* Scolar Kiadó Kft., Budapest.

Tömörkény István

1906 *Szegedi vizenjárók.* Néprajzi Értesítő 1906. VII. 193–201.

1946 *Szirtesek a partok.* Szikra kiadás, Budapest.

É. n. *Tömörkény István válogatott novellái.* (Megy a hajó lefelé; A Szent Mihály a jégben; Gugorázás; Vizenjárók; Föl is hajózzunk, le is hajózzunk; Szirtesek a partok) <http://mek.oszk.hu/05300/05342/html/> (Letöltve: 2020. július 14.)

Twain, Mark

1971 *Élet a Mississippin.* Gondolat, Budapest.



22. kép A pihenő hajó (A tanulmány szerzője)