

Sárhajók a Békés megyei múzeumok gyűjteményeiben

- B. Szűcs Irén -

Megyénk múzeumaiban összesen öt darab sárhajó található, ebből kettő Békésen van, Békéscsabán, Gyulán és Szarvason pedig egy-egy. E ma már ritkaságszámba menő jármű, szállítóeszköz hajdan a paraszti életforma elterjedt, általánosan használt közlekedési és teherhordó eszközének számított vidékünkön.

Békés megye vízrajzában évszázadokig, lényegében a Körösök tervszerű szabályozásáig, jelentős változás nem történt. A lassú folyású, kanyargós folyók nagyobb víztömeget nem tudtak elszállítani, a kiöntések nyomán mocsarak, nádas tavak, rétségek keletkeztek. 1782–85-ben II. József rendeletére katonai térképlapokat készítettek, s többek közt az utak, országutak minősége iránt is tudakolódtak. E szerint Békés városát és környékét a Körösök tavasszal többnyire elöntik, a körülötte fekvő helységekre csak hajón lehet eljutni. Az útviszonyok máshol sem voltak kedvezőbbek.¹ *Karácsonyi János* a kereskedelem pangásának fő okát a „rettenetesen rossz utak”-ban látta, hiszen a 18. század első felében még nem is annyira utak, mint inkább csak útirányok léteztek a megyében. Az első rendszeres kavicsolt országutat 1852-ben Gyulán készítették, majd a 19. század utolsó két évtizedében egyre több városban, községben építettek a vasúton szállított kockakövekből utat, többnyire az állomástól a város-, illetve község-házáig.² Mindezek ellenére sokáig a hajóval történő közlekedés volt a leginkább célravezető. 1839-ben *Fényes Elek* azt írta, hogy a szarvasi határ laposabb részét a víz gyakran járja úgy, hogy némelykor Túrig (Mezőtúr) csónakon lehet menni.³ Szűcs Sándor is gyakran utal rá, hogy szekér helyett a hajó (*csónak, csolnak*) volt a sárrétiak leghasználhatóbb közlekedési eszköze, például a karcagi iparosok *csolnakon* vitték portékáikat a szeghalmi, gyarmati vásárra.⁴

Nemcsak a lakott települések közötti, hanem a helységen belüli közlekedés is gondot okozott a lakosoknak. Az árvizek, belvizek, esőzések járdák hiányában sártengerré változtatták az utcákat. A Békés Város Tanácsának üléseiről készült jegyzőkönyvek (1842–1860) tanúsága szerint „A Város előljáróságának szíven hordott gondjai közzé tartozván régolta a' sáros utczájú Városban a' gyalogjárást könnyíteni 's ez által a város lakosainak e' részben kényelmét elő mozdítani...” A város belső terén „hol legtöbb a' járás kelés” kétsoros pallót (keményfából fűrészelt deszkák) raktak, az ócskákat pedig a tizedekben egyenlő mértékben osztották szét.⁵ 1844. április 6-án elrendelték, hogy az „uttza pallók”, mely utcákra tetessenek le, „az oskolákra e' tárgyban fő figyelemmel legyenek”.⁶ A városban lakók javára szolgáló pallók sokat könnyítettek a helyzeten, de

¹ *Implom J.*, 1971. 35–36.

² *Karácsonyi J.*, 1896. I. 450–452.

³ Idézi *Implom*, 1971. 31.

⁴ *Szűcs S.*, 1959. 4.; é. n. 103.

⁵ *Filep A.* 1989. 119.

⁶ *Uő.*, 1989. 117.

teljes megoldást nyilván nem jelenthettek. 1870-ben a vásártéri nagy halmot széthordták az utcákra töltésnek.⁷

A pallók mellett a múlt század 90-es éveiben megjelentek a téglajárdák is, de az utak kikövezése lassan haladt.⁸

Mint az élet egyéb megnyilvánulásai, a közlekedés, a szállítás módjai, eszközei is igazodtak a táji adottságokhoz. Az alkalmazkodás, a találékonyság szép példája a *sárhajó*, melyet emlegettek még *félhajó*, *csúszó*, *vontató* néven is. *Banner János* 1912-ben *A félhajó* címen közzétett kis cikkében más megnevezést nem említ, mint ami a címben szerepel, bár a *sárhajó* terminust a múzeumi leírások, szakirodalmi említések, valamint a szóbeli közlések alapján általánosnak tekinthetjük.

A *csúszó* megnevezés⁸, melyet *Szűcs Sándor* használ, a haladás mikéntjéből fakad, a *vontató* elnevezést pedig minden bizonnyal a lóval való vontatás eredményezte. *Balassa Iván* a bodrogi községi életét megelevenítő írásában olvashatjuk: „A feneketlen dagonya legyőzésére szolgált a vontató vagy más néven sárhajó. (...) Elibe többnyire egy lovat akasztottak...”¹⁰

Mielőtt rátérnénk a megyénk közgyűjteményeiben őrzött sárhajók részletes bemutatására, ismerkedjünk meg készítésük, használatuk módjával.

Banner János szerint nem mesterember készítette, hanem az, akinek szüksége volt rá és módjában állt megfelelő átmérőjű fatörzset beszereznie.¹¹ Főként a tehetősebb gazdák és a molnárok birtokában voltak *sárhajók*. Készítésükhöz leginkább nyárfát alkalmaztak. A járművet egy törzsből faragták ki úgy, hogy kb. 1/3 részben kettéhasították, vályúszerűen kivájták, égették, ügyeltek arra, hogy nagyon ne vékonyítsák el.

A *sárhajó* elejét hegyesre, csónak alakúra formálták, hogy könnyebben szelje a sarat. Az orr részbe fa vagy vaskampót erősítettek, erre akasztották a hámfát. A fakampós megoldás egyik változatát így írja le *Banner János*: (a félhajó) „elejét kissé meghegyezték, azután orrának irányával ellenkező irányban ferde *lukat* fúrtak s abba jó erős somfa éket tettek (...). A luk körül aztán esetleg két oldalról megerősítés végett vaspánttal (kapocccsal) szegezték össze a félhajó orrát, hogy jobban védje a kiszakadás ellen.”¹² Előfordult, hogy vaspánttal a sárhajó oldalát is megerősítették, mint ahogyan az egyik békési darabnál látható, bár erre valószínűleg nem a készítővel egyidőben került sor, hanem utólag, amikor az eszköz a használatban már megkopott. A sárhajók vége, fara szögletes, a farönk vájáskor 20–25 cm-es részt hagytak itt meg, s csak aztán kezdték mélyíteni, nagyjából 10 cm körüli vastagságig. Oldalmagassága 20–30 cm, de *Banner János* az 1910-es években még 50 cm-es magasságút is látott.¹³ Hosszuk 2 méter körüli, ritkán 3 méteres. A szintén egyetlen darab rönkből kifaragott ősi típusú *bödönhajó*, *bolondcsónak*¹⁴ rokona a *sárhajó*, olyannyira, hogy nemritkán abból alakított

⁷ Somlyai G., 1894. 177.

⁸ Dankó É., 1983. 510–511.

⁹ Szűcs S., é. n. 103.

¹⁰ Balassa I., 1975. 73.

¹¹ Banner J., 1912. 39.

¹² Uő., 1912. 40.

¹³ Uő., 1912. 40.

¹⁴ Herczeg M., 1983. 249.

ták át, kettéfűrészelték, és a végét deszkával beszegték. Erre, s küllemére utal a *félhajó* elnevezés.

A sárhajót lóval vontatták, a gazda vagy a lovon ült, vagy magában a járműben foglalt helyet. A források szerint mint teherhordó eszközt leggyakrabban ivóvíz és zsákok szállítására használták. Az őrlni valót ezzel hordták a malomba, de a malomgazdának a tulajdonában is volt legalább egy-egy félhajó. Egy 1794. évi összeírás szerint tizenkét molnár volt Békésen, számuk azonban a gőzmalom felállításáig csak nőtt.¹⁵ A mindennapos tevékenységek sorában az élelem biztosítása mellett fontos helyet foglalt el a gyerekek iskolába járása is. A *sárhajóról* írók, megemlékezők kivétel nélkül megemlítik, hogy az iskolás gyermekek szállítását is ezzel oldották meg. 5–6 gyermek fért el rajta kényelmesen, akik vagy a hajó feneként ültek, vagy a zsák tetején. Az 1937-ben Békésen rendezett, a település múltját, gazdaságát, akkori híres iparosainak termékeit bemutató kiállításról szóló tudósító külön is megemlékezik a magyar szoba előtt elhelyezett félhajóról: „... az őszi és tavaszi sáros időkben az egyedüli közlekedési eszköz volt. Ez a rönk fából teknőszerűen kivájt alkalmatosság szolgált arra, hogy (...) az iskolás gyermekeket a nyakigérő sárban a lovat elébe fogva, elszánkáztassa az iskolába. A félhajót Nagy Gy. Gábor Hosszúfoki utcai lakos bocsátotta a kiállítás rendelkezésére.”¹⁶ Banner János a félhajó használatával kapcsolatban még egy érdekes megjegyzést tesz: „Ha azonban tágabb értelemben vesszük, más célú is szolgált, de ezt már csak közvetve, gyenge fagyok idején. A puha sáron elhaladt félhajó szabályos mélyedést hagyott maga után, a mely a hirtelen beálló fagy miatt szépen megmaradt. Ezen a helyen, a honnan a lágy sár ki volt szorítva, könnyen lehetett tiszta lábbal járni s ezt a nyomot használták gyalogjárónak, mivel a pallónak még híre sem volt.”¹⁷

A sárhajók használatára vonatkozóan főként 18–19. századi adatokkal rendelkezünk szórványosan Magyarország más területeiről is (pl. Tiszakarád, Borsod-Abaúj-Zemplén megye, Szeremle, Bács-Kiskun megye¹⁸, Bodroghöz stb.) bár a földrajzi körülmények, a táji adottságok és az eszköz egyszerű volta alapján joggal feltételezhetjük ennél korábbi alkalmazását is.

A múlt század végén, az e század elején felgyorsult út- és járdaépítések szükségtelessé tették a *sárhajókat*. A funkcióvesztés következtében feleslegessé vált darabokat többnyire feltűzelték, a jobb állapotúakat a paraszti gazdaságokban szemestermény, szálas takarmány etetésére szolgáló vályúként, jászolként használták tovább. E másodlagos szerepben – mint ahogyan a szárvasi múzeumban őrzött példány és néhány szóbeli közlés is bizonyítja – a feleslegessé és zavaróvá lett hegyes orr részt gyakran lefűrészelték.

A békési múzeum mindkét *sárhajóját*, *félhajóját* *Durkó Antal*, a múzeum alapítója gyűjtötte és leltározta (lelt. sz.: 56.929.1.; 56.930.1.). Leírásuk azonos: „nyárfából, csolnak alakú, lapos fenekű”. E szűkszavú jellemzéshez hozzátehetjük, hogy egy darab fatörzsből, vájással alakították ki, eleve sárhajónak szánták őket, hiszen nem egy

¹⁵ Banner J., 1912. 40.

¹⁶ Békési Hírlap, 1937. szeptember 5. 1–2.

¹⁷ Banner J., 1912. 40.

¹⁸ Néprajzi Lexikon, 1981. IV. 399.

hosszabb bodoncsónak kettévágása útján születtek. Az orr részt 10–12 cm mély furattal látták el, ebbe erősítették a szintén fából készült, kb. 25 cm hosszú kampót. Az 5.929.1. leltári számú félhajó méretei: hossza 187 cm, szélessége 52 cm, magassága 24 cm. A 19. század első felében készítették és használták Békésen, itt is szerezte meg Durkó Antal a múzeum számára vétel útján, 1950-ben, Nagy Zoltántól. A tárgy állapota rossznak mondható, korhadt, szuvas, a végén lévő két repedést még a múzeumba kerülése előtt vaskapcsokkal fogták össze.

Az 56.930.1. leltári számú *sárhajó* hossza 190 cm, szélessége 50 cm, magassága 32 cm, orr részébe szintén fakampót erősítettek. A tárgyat a leltárkönyvi bejegyzés szerint Békésen készítették és használták. 1940-ben ajándékozta a múzeumnak B. Szabó István.

A békéscsabai Munkácsy Mihály Múzeum néprajzi gyűjteményében 52.2718.1. leltári szám alatt található egy, a 18. század közepéről származó *sárhajó*, a gyűjtő Tábory György. Ezt a *sárhajót* szintén egyetlen nyárfatörzsből alakították ki vájással, égetéssel, a készítő neve az előzőekhez hasonlóan ismeretlen. A *sárhajó* orrába vaskampót rögzítettek, ami egy vaskarika segítségével kanyarodáskor könnyen mozgult. Méretei a következők: hossza 216 cm, szélessége 52 cm, magassága 20 cm. Állapota erősen sérült, repedezett, szűtte.

Csolnak (hajó) a megnevezése annak az 1958-ban, Lükő Gábor által gyűjtött és nyilvántartásba vett tárgynak, ami az N 58.28.1. leltári számot viseli a gyulai Erkel Ferenc Múzeum gyűjteményében. Ugyancsak nyárfatörzsből alakították ki égetéssel és vájással a múlt század közepén. Méretei: hossza 310 cm, szélessége 58 cm, magassága 30 cm. Erősen sérült állapotban van, 1951-ben a békéscsabai Munkácsy Mihály Múzeum anyagából lett átadva. Noha *csolnakként* leltározták be, „mindenki csak *sárhajóként* emlegeti” - mondták róla.

A legkevesebbet a sarvasi Tessedik Sámuel Múzeumban őrzött darabról tudunk. Leltározatlan és annyi bizonyos, hogy orr részét lefűrészelve jászolként használták századunkban.

A *sárhajó*, amit ma már az idős emberek java része is csak hallomásból ismer, évszázadokig az alföldi települések sáros utcáin megszokott látvány volt. További levéltári, múzeumi kutatások rávilágíthatnának az említetteken kívül más célra történt alkalmazására, használatának az ismerttől eltérő módjára, esetleges európai párhuzamaira.

IRODALOM

Balassa, 1975

Balassa Iván – 1975. Lápok, falvak, emberek Bp.

Banner, 1910.

Banner János – 1910. Báli akadályok. Békési Lapok. X. 23.

Banner, 1912.

Banner János – 1912. A félhajó. Néprajzi Értesítő 39–40.

Banner, 1924.

Banner János – 1924. Adatok a békési határ XVIII. századi vízrajzához.
In: Banner János öt békési tanulmánya. Bibliotheca Bekesiensis 7.
Szerk.: Papp János, Békéscsaba, 1972. 59–67.

Barabás, 1964.

Barabás Jenő – 1964. Békés megye néprajza a XVIII. században.
A gyulai Erkel Ferenc Múzeum Kiadványai 58–59. Szerk.: Dankó Imre, Gyula

Dankó, 1983.

Dankó Éva – 1983. A békési teherhordás, közlekedés, szállítás néprajza.
In: Békés város néprajza. Szerk.: Dankó Imre, 505–541.

Durkó, 1939.

Durkó Antal – 1939. Békés nagyközség története. Békés

Filep, 1989.

Filep Antal – 1989. Adalékok Békés város erdőgazdálkodásához.
In: Filep Antal – Égető Melinda: Történeti és néprajzi források a XVIII–XIX.
századból. Bp. 93–139. Documentatio Ethnographica 13.

Györffy, 1934.

Györffy István – 1934. Teherhordás, közlekedés, jármű. In: Magyarország Néprajza.
Bp. II. 203–205.

Herczeg, 1983.

Herczeg Mihály – 1983. A szállítás és közlekedés eszközei Hódmezővásárhelyen
a 18–20. században. In: Kiss Lajos Emlékkönyv, Hódmezővásárhely, 245–271.

Implom, 1971.

Implom József – 1971. Olvasókönyv Békés megye történetéhez II. (1694–1848),
Békéscsaba.

Karácsonyi, 1896.

Karácsonyi János – 1896. Békés vármegye története I–II. Gyula

Kovács, 1948.

Kovács László, K. – 1948. A magyar népi közlekedés kutatása. Bp.

Magyar Néprajzi Lexikon – 1981. IV. Főszerk.: Ortutay Gyula, Bp.

Nagy sikere van a „Békési Hét”-nek. Szerzője ismeretlen. Békési Hírlap. 1937.
szept. 5. 1–2.

Somlyai, 1894.

Somlyai Gábor – 1894. Emlékirat. Békés.

Szűcs, 1959.

Szűcs Sándor – 1959. Békési históriák. A gyulai Erkel Ferenc Múzeum Kiadványai 6.

Szűcs

Szűcs Sándor – é. n. A régi Sárrét világa. Bp.

Tábori, 1967.

Tábori György – 1967. A körösi fausztatás történetéből. Békési Élet 3. sz. 41–49.

Schlammsschiffe in der Sammlung der Museen des Komitats Békés

– Irén B. Szűcs –

Resümee

Das *Schlammsschiff* rechnete in der einstmaligen bäuerlichen Lebensform als das allgemein genutzte Verkehrs- und Transportmittel.

Für die Hydrographie des Komitats Békés waren für Jahrhunderte, grundsätzlich bis zur Regulierung der Kreisch-Flüsse (Körösök) Moorlandschaften, rohrbestandene Teiche und Wiesenlandschaften charakteristisch. Der Verkehr zwischen den Siedlungen wurde häufig mit Schiffen, Booten abgewickelt, bestanden doch noch bis in die erste Hälfte des 18. Jh. eher nur Wegrichtungen als Wege.

Neben den den Fußgängerverkehr erleichternden Planken erschienen Ende des vorigen Jahrhunderts schon Ziegelsteige, aber die Auslegung, Festigung der Straßen ging recht langsam vor sich, so mußten sich die Reisenden noch oft durch Schlammteiche hindurchkämpfen auf ihrem Wege.

Ein gutes Beispiel dafür, wie man sich an die Gegebenheiten der Region anpaßte, waren eben diese *Schlammsschiffe*, die auch unter dem Namen *Halbschiff*, *Rutsche* oder *Schleppschiff* bekannt waren.

Diese wurden nicht von Handwerksmeistern gefertigt, sondern von dem, der diese gerade brauchte. Meistens wurden sie aus Pappelstämmen, die ausgehöhlt wurden, gefertigt, und durch eine wurde meistens ein Holz- oder Eisenhaken angebracht, hieran befestigte man das Pferdegeschirr, und ein, seltener zwei Pferde zogen dieses Transportgerät.

Ein einigen Fällen wurden Schlammsschiffe dadurch gewonnen, indem man *Kübelschiffe* bzw. *Kübelboote* einfach halbierte (zersägte). In unserem Jahrhundert wurden die überflüssig gewordenen Stücke einfach verbrannt, oder man benutzte sie als Tränke oder Trog, oder aber als Futterkrippe weiter.

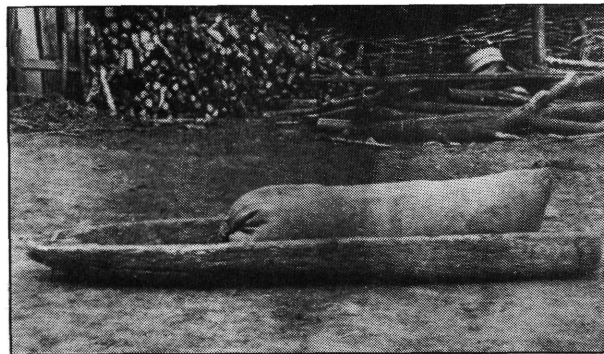
In den Museen unseres Komitats befinden sich 5 solche Schlammsschiffe, davon zwei in Békés, jeweils eins in Békéscsaba, Gyula und Szarvas.

(Übersetzt von G. Dominka)

Baligáné Szűcs Irén
Jantyik Mátyás Múzeum
Békés,
Széchenyi tér 6.
5630



1



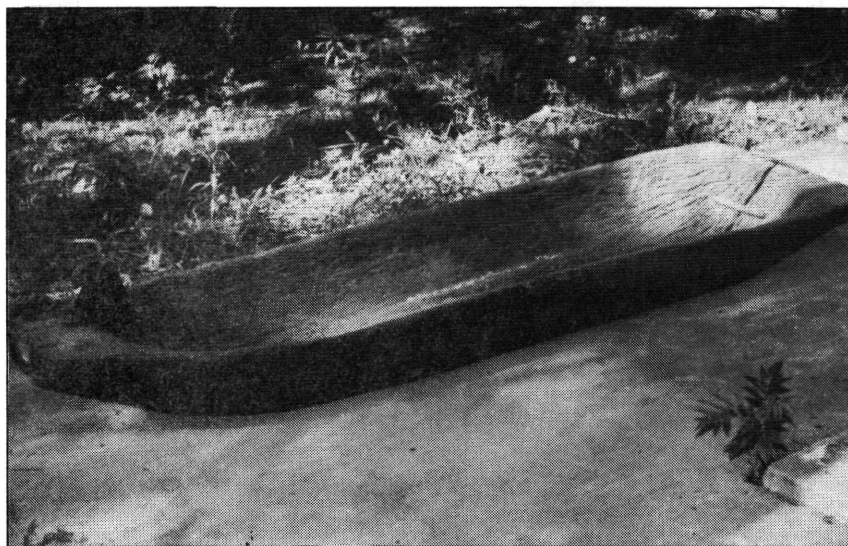
2



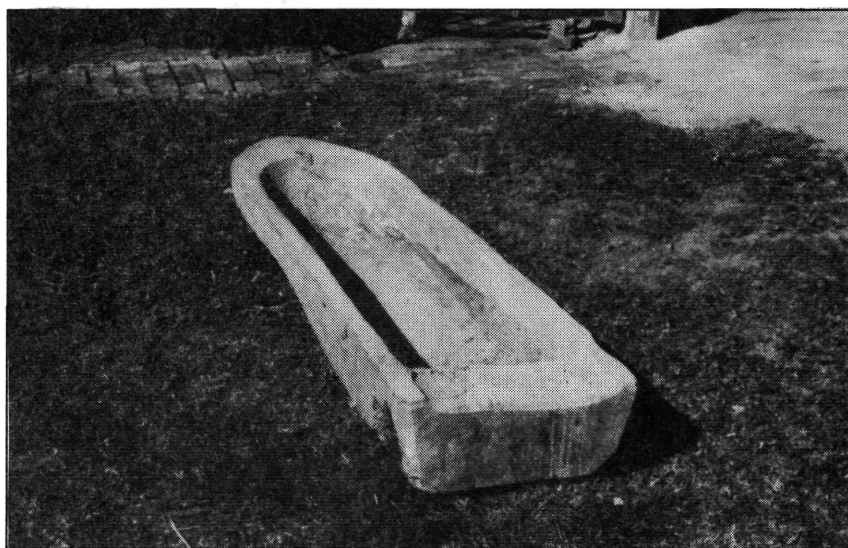
3

1. kép

- 1: Sárhajó használata Békésen, a XX. sz. elején (Banner 1912. 39. nyomán); 2: Sárhajó zsákkal Békésen, a XX. sz. elején (Banner J. gyűjtése, fotó ltsz.: Jantyk M. Múzeum 3686); 3: Sárhajó (ltsz.: Munkácsy M. Múzeum 52.2718.1.)



1



2

2. kép

1: Sárhajó (ltsz.: Jantyik M. Múzeum 56.929.1.);
2: Sárhajó (ltsz.: Jantyik M. Múzeum 56.930.1.)