

A TISZAI TUTAJOZÁS ÉS A SZEGEDI SUPER-MESTERSÉG

Szeged városi fejlődését, délvidéki központtá válását elsősorban kedvező földrajzi helyzetének köszönhetjük. A földrajzi adottságok közül is a folyó melletti fekvés és a Maros torkolatához való közelség volt a legfontosabb. Ez volt a döntő már a letelepülés létrejöttében, a honfoglalás utáni századokban, majd a középkorban méginkább a település városias fejlődésében, gazdasági erősödésében. Szeged a XII. századtól a sószállítás révén a vízi kereskedelemben uralkodó szerephez jutott. A középkori vízi forgalomban jelentős volt a szerémségi bor szállítása, amit szintén szegediek fuvaroztak.

Természetes, hogy a már középkorban élénk vízi kereskedelem a szállító eszközök iránt jelentős szükségleteket támasztott. A legkezdetlegesebb szállító eszköz a szálfából összerótt tutaj vagy *láp* lehetett, amiken még századunk elején is szállítottak sőt Máramarosból az ottani román és rutén tutajeresztők. A sószállítványokkal érkező tutajok faanyaga a rendeltetési helyen maradt, ami azt eredményezte, hogy Szegeden és más nagyobb Tisza menti városokban is könnyen és olcsó sok fához lehetett jutni. Ez a társadalmi munkamegosztás egy bizonyos fokán, a technikai eszközök fejlettségéhez mérten, lehetőséget adott a faipar kifejlődéséhez. A földrajzi adottságok kihasználásával így válhattak a különböző faiparágak Szegeden — ezen a különben fában szegény vidéken — jellegzetes és hagyományos foglalkozássá.

A tiszai és marosi faúsztatás különösen a XVIII. században lendült fel. Ennek eredményeképpen Szeged a múlt században országos viszonylatban is számottevő faipari központtá fejlődött. Országoshírű volt a hajó- és vízimalomépítő mesterség, de nagy hírré tett szert a kocsigyártás, a talicskakészítés és a zsindevágás is. Ezek az iparágak nemcsak a helyi szükségleteket elégítették ki, hanem más vidékekre, részben külföldre is szállítottak készítményeket. A város virágzó régi faiparából dolgozatunkban csak a legnevezetesebbet: a hajóács (super) mesterséget fogjuk bemutatni.

Kiindulásul szólnunk kell a tiszai faúsztatás, tutajeresztésről, ami alapfeltétele volt a szegedi faipar nagymérvű kifejlődésének. A tutajozás múltjának és néprajzának vizsgálata a gazdaságtörténeti adatokon kívül úgy hisszük, hasznos részletekkel gazdagíthatja a tutajozásról való elég gyér mesterségbeli, technikai ismereteinket. A hajóépítés Szegeden már évtizedek óta kihalt foglalkozás, így teljes munkafolyamatát nem figyelhettük meg, hanem régi leírásokra, fényképekre és főleg az idős mesterek elbeszéléseire voltunk utalva. A ma még élő utolsó mesterek felvilágosításain kívül sok értékes adatot szerezhettünk a szegedi Állami Levéltárból. A néprajzi és levéltári adatgyűjtés alapján így rajzolódik ki előttünk egy letűnt világnak: a vízi életnek és a vízből, fafeldolgozásból élő virágzó super mesterségnek a képe, a város életében játszott szerepe és gazdasági jelentősége.¹

¹ Itt mondok köszönetet Bálint Sándor professzornak értékes tanácsaiért és a Szegedi Áll. Levéltár dolgozóinak: Oltvai Ferencnek, Szabó Ferencnek és Vinczi Károlynénak a kutatás során nyújtott támogatásért.



Abb. 1. kép.
Falerakodóhely az újszegedi Tisza-parton
Holzlagerplatz auf dem Ujszegeder Theissufer

Faúsztatás, tutajozás

A tiszai faúsztatás eredetéről és legrégebb múltjáról nincsenek adataink. Joggal feltételezhetjük, hogy múltja még a XI–XII. századba visszanyúlik. A XII. századból származnak az első oklevéladataink arról, hogy Szeged sólerakodóhely (1183-ban pl. a Nyitra megyeieknek kell sót kiszolgáltatni). A máramarosi és erdélyi só szállítása abban az időben csak szálfákból összeerősített tutajokon, régiesen *lápokon* történhetett. A szakirodalom is azt tartja, hogy a több fatörzsből összetákolt tutaj vagy *láp* egyik legősibb szállító eszközünk.

1516-ban II. Lajos megtiltja a Tiszán és Maroson szálfákat szállító szegedi polgárok adóztatását.² Ez az adómentesség nyilván a fenyőszállításnak már korábbi jelentőségére és méreteire utal. A török időkben az ország szétszakítottasága és a kereskedelem pangása visszavetette a tiszai faúsztatást is. A város a XVIII. század elején, évtizedekkel a török hódoltság után Budáról kénytelen révhajókat és a legközelebbi dunántúli erdővidékről, Baranyából szekereket és kocsikat hozatni. Ez részben a fahiánnyal, részben — mint majd látni fogjuk — hozzáértő mesterek (hajóácsok, bognárok) hiányával magyarázható. A hajóépítés XVIII. századvégi adatai és a vízimalmok számának gyarapodása arra engednek következtetni, hogy a század végére a faúsztatás elérte a kívánt méreteket és kielégítette a szükségleteket. Vedres István könyve szerint: „...nem tsak Arad Vármegyébül hoznak ide Hajónak való Tölgyfá-

² Reizner János: Szeged története. Szeged, 1900. IV. Oklevéltár 59.



Abb. 2. kép.

Superplacc Szeged-Felsővároson, a XX. század elején
Schiffbauplatz in Szeged-Oberstadt am Anfang des XX. Jahrhunderts

kat, hanem a Tiszahátrul, a Körös tájékáról, és még Török Országból is; a Munkátsi Uradalomból majd minden Esztendőben szállítanak itten keresztül a Ferentz Tsatornájára, és tovább is legszebb Tölgyfa pallókat, és Deszkákat. *Fenyő fa pedig, melly Szolnok mellett Máramarosból jön a Só alatt, elég van:* abbul dolgoznak is, valamint szintén az Arad Vármegyei Tölgyfákból is, két nagy hajót készítettek el mostanában.”³

Az 1890-es években évenként átlagosan 200–250 000 m³ fát tutajozták Szegedre. „1892-ben Szegedre részint a Tiszán Máramarosból, részint a Maroson Erdélyből mintegy 200 000 m³ fenyőszálfa érkezett... Ugyancsak víziúton érkezett Szegedre az év folyamán 100 000 m³ kemény szálfa, tölgy- és kőrisfa rönkökben.”⁴ A fenyőszálakból a szegedi fűrésztelepek és zindelyvágók 150 000 m³-t dolgoztak fel, a többit továbbszállították vidékre.

A tutajeresztést csak a Tisza és a Maros tartós, nagy áradása és apadása, vagy járványos megbetegedések hátráltatták, mint pl. 1893–94-ben, amikor kolerajárvány miatt a Tiszán hónapokig tiltva volt a tutajozás. „... Ha a felső-Tisza és a Maros vízállása megfelelő és a vízszállítás akadályokba nem ütközik, a nyersanyag feleslegében is bővelkedünk, ellenben kedvezőtlen vízállás esetén a lehető legnagyobb akadályokba ütközik a nyersanyag előteremtése, amint az 1904-ben tényleg meg is történt...” — olvashatjuk a Szegedi Kereskedelmi és Iparkamara 1906-os jelentéséből.

³ Vedres István: A Tiszát a Dunával Öszve kapszó új hajókázható tsatorna... Szeged, 1805. 84.

⁴ A szegedi kereskedelmi és iparkamarai kerület 1892. évi jelentése. Szeged, 1893. 105.

A tutajozás méreteire, egyben a faipar növekedésére is jellemző, hogy míg az 1890-es években 4 gőzfűrésztelep működött a városban, addig 1906-ban már 7 telep dolgozta fel a Tiszán és a Maroson leúsztatott szálfákat.

Ezek után vizsgáljuk meg, hogyan történt a tutajeresztés és kik foglalkoztak vele?

A tutajokat tulajdonképpen a felvidéki rutének eresztették le a Tiszán, de a szegedi fűrészgyárosok elküldték megbízott embereiket a felső-Tiszára, hogy minden tutajon legyen egy közülük. Ezt az óvatosság tette szükségessé, a fát ugyanis a szegedi fakereskedők legtöbbször már *lábon állva* (kitermelés előtt) megvásárolták. Előfordult, hogy a szegedi és tápéi tutajosok már a felső-Tiszán átvették a fát a ruténektől, de — különösen régebben — leggyakrabban az *olájok* is lejtettek Szegedig. Szeged-Felsővároson és Tápén ma is élnek idős emberek, akik még az első világháború előtt *erőgettek tutajt*. Akkoriban rendszerint Tiszabecsig mentek fel a tutajokért, de a háború utáni tutajeresztők legfőljebb Csapig, Tokajig, legtöbbször azonban csak Szolnokig járták a Tiszát.

A tutajokat az *olájok* kötötték össze a hegyekben. „A fenyők össze vótak *hevederözve*. A szálfák vékonyabb végét átfúrták, körösztülfektettek rajta három-négy széthasított fenyőt, úgy mondták: *hevedert* és azokat erős tőgyfaszögekkel a fenyőhöz szögezték. Az első hevederné mindön fatörzset átfúrtak, a többin csak mindön másodikat. A hátujját tőgyfagúzsá vagy mogyorócsérjébű font kötelekkel összekötötték, *összegúzsolták*. Ez úgy vót, hogy befúrtak a fába, bükkfaszöggel becövekítették és a cöveköket gúzsá összekötötték. Hús-huszonöt szál fenyő vót összekötözve egy *hevederön*. Ez vót egy *fértáj*. Két *fértajt* összekötöttek egy *táblába*. Asztán a táblákat is összekötötték, az vót egy *kötés*. Egy *kötés*ön négyen-öten vótak az *olájok*.⁵ A *fértáj*nak hallottam *plotty*, a *kötés*nek pedig *kajla* elnevezését is.

A tutajokat szárazon állították össze a rutének. A fatörzseket lecsúszatták a lejtős hegyoldalon, száraz patakmederben *összerótták*, majd a patak vizét felduzzasztották, *kizsilipölték*. Egy darabon *fértájba* eresztették le a fenyőt és ahol már szélesedett a folyó, ott a *fértájokat* összekötötték *táblákba*, majd *kötésbe*. A tutajokat rendszerint *mögnyergelték*, azaz a tetejére újabb sor fenyőt raktak. A *nyergelés* vékonyabb és rövidebb szálfákból került.

A *kötésbe* a *táblákat* egymás után kötötték úgy, hogy az első tábla farának összegúzsolását a következő *hevederözéséhez* erősítették három helyen. Erre is tőgyfagúzs szolgált, amit úgy készítettek, hogy a csuklóstagságú vagy annál vékonyabb tőgyfát megfőzték, melegen meghajlították és összefonták. A *táblák* összegúzsolását *csatlásnak* nevezték. Rövidebb fenyőkből olykor 5–6 táblát is összekötöttek, de utóbb a biztonságos vízi közlekedés érdekében a révkapitányság már nem engedte 4-nél több tábla összekötését. Mindez még a rutének feladata volt. A szegedi tutajosok vittek magukkal drótkötelet, régebben vastag kenderkötelet, sőt utóbb U kacsot is használtak a fenyők összeerősítésére. Az így összeállított *kötést* nevezték tulajdonképpen egy tutajnak.

Hallgassuk meg most az öreg tutajosokat arról, hogyan kormányozták a tutajt és hogyan kötötték ki? — „Vót olyan nyóc-tíz méter hosszú mögfaragott sugárfenyő, annak a végire két méterős deszkát szögeztek. Evvót a kórmánylapát. Avva kórmányozták elő, mög hátú. Lénta vót a neve. Öt léntával kórmányoztak, három elül, kettő hátul. Az eleje vót a fontosabb, hogy az neki né mennyön a partnak. Aszt monták a régi öregök, a hátújja mán emögy az eleje után . . .”

⁵ Adatközlők: Zakar András tutajos, Tápé (szül. 1880), Hegyesi András hajós, Szeged-Felsőváros (szül. 1888), Miklós István tutajos, Tápé (szül. 1905), Vince József tutajos, Tápé (szül. 1905), Török András tutajos, Tápé (szül. 1888.)

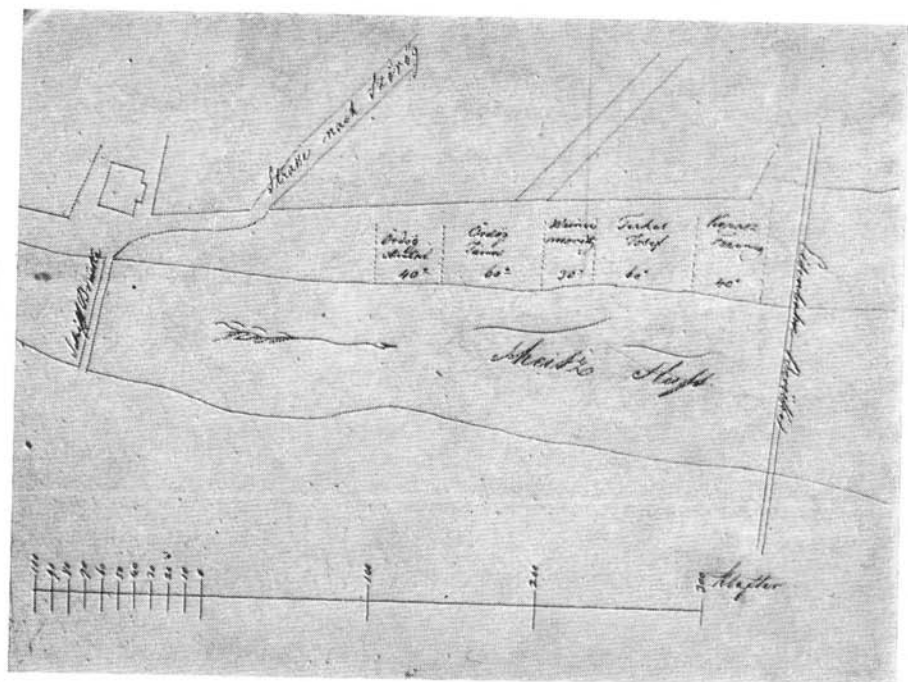
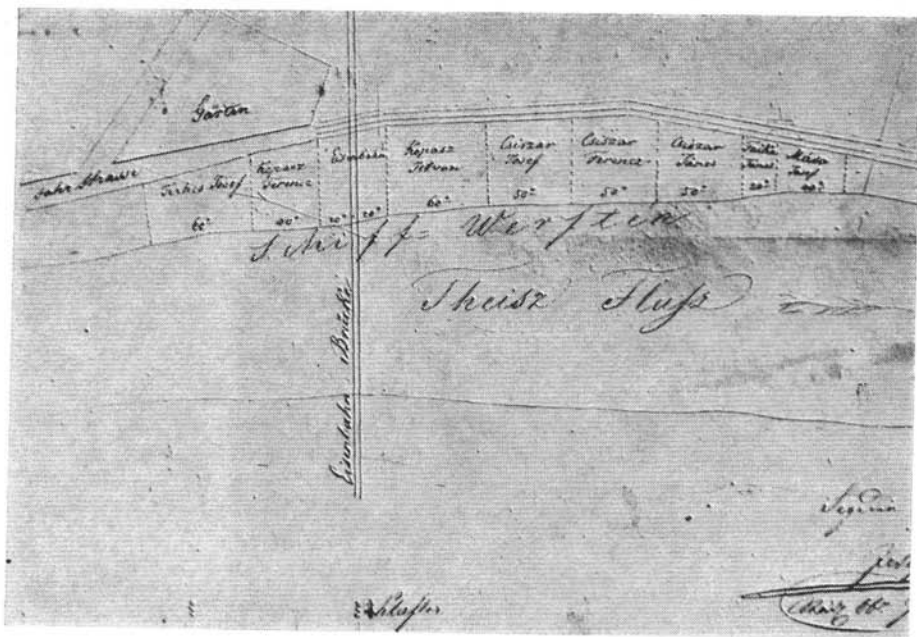


Abb. 3—4. képek.
 Superplaccok Újszegeden, az 1850-es években
 Schiffbauplätze in Újszeged um 1850

Egy kötésen általában 4–5 lentával kormányoztak, de volt a tutajon elkészítve több is szükség esetére. Ezeket is felsőtiszai rutének készítették. A tutaj kormányzása nagy hozzáértést és főleg sok tapasztalatot, gyakorlatot követelt. „Ki köllött üsmerni a folyót” — mondják az öreg tutajosok. Ez persze nem ment egyhamar. Sok utat meg kellett tenni addig, amíg a fiatalok is megtanulták, hol következik kanyar a folyón, mikor kell a kanyarulatban kezdeni a *lentázást* stb. Voltak hagyományos irányító szavak: „Bánátra hajcs” — balpart felé, „Magyarra hajcs” — jobbpartra (magyarázata az, hogy Szegegnél Bánát a balpart felől esik). Jó időben, jó vízzel simán haladt a tutaj, de ha fújt a szél, résen kellett lenniök, nehogy partnak sodorja a szél ereje, hajóval vagy vízimalommal összeütközzenek. Nagyon szeles időben a tutajosok is *szelet heverték*, mint a hajósok. Sok veszélyt rejtettek a kevéssé tapasztalt tutajosok számára az örvényes helyek. Különösen két ilyen veszélyes folyószakaszt emlegetnek: az egyik Ányásnál van, a másik Tiszafüreden felül egy éles kanyarban. Az „ányási sarok”-nál széles a víz és örvényes. Itt úgy mondják, egy darab deszkát dobtak a vízbe, így próbálták megállapítani a vízfolyás irányát. „Vezseny alatt olyan a Tisza, — mesélte Török András tápai tutajos —, hogy azt hiszi az embör, hogy nincs tovább, nekimögy a partnak. Eccő gyüttünk, azt vöttük észre, hogy parthon ütöttük az evedzöt. Elő kiugrottunk a *büszkével*, nyomtuk a fát a vízbe, hátú mög ketten hajtották partnak a farát, míg elkapta a tutajt a víz sodra.” A legnagyobb igyekezet mellett is előfordult, különösen gyakorlatlan emberekkel — de még az *olájokkal* is —, hogy „a limány beszopta a tutajt”. Miklós István tutajos így mondta: „Ha limányba jutottunk, fővitt bennünket visszafelé a *langó víz* . . .” *Langó víz*nek a part melletti lassú, lusta vízfolyást nevezik. Ennek ellentéte a gyors folyás a *szirtokon*, ahol erős a víz sodra. Kanyarban gyakran olyan erővel torkollik meg a víz, hogy örvény, *limány* képződik és a kanyar után visszafelé folyik a víz. Ez néhol több száz méterre visszasondorta a *limányba* került tutajt, hallottam úgy is: „No, viszi főfelé a szent Pétör vize!” Ilyenkor három kormányvezővel hátul hajtották, a tutajt és bizony meg kellett dolgozniok, amíg kikecmeregetek az *élő vízre*.

Különösen elővigyázatosnak kellett lenniök, ha hídhoz vagy révhez közeledtek. Áradás idején, amikor természetesen nagyobb a víz sodra — a tutajosok úgy mondják: *nagy víznél* — így is előfordult, hogy hídlábnak szaladt a tutaj. A szétszakadt tutaj szálfaít — *kacatnak* mondták — halászoktól kért csónakokon szedték össze. Ha a fenyők megsérültek, tehát kárt csináltak, a fakereskedők lefogták kialakított bérükből. Tudták, hol következik rév és már előre jeleztek, hogy a révész idejében leeressze a kompkötelet. Éjszakára azonban olyan helyen, ahol már közel volt a híd vagy rév, és nem ismerték elég jól a folyót, kikötöttek.

Kikötéshez a tutajosok horgasfát, ún. *büszkét* használtak. Ez kb. másfél méter hosszú, erős, gyertyánfából faragott, rendszerint megvasalt végű karó. Szöges kampóba vagy természetes ágcsonkba akasztották a tutaj kötelét. A tutajon az utolsó *tábla* végébe két erős tölgyfaszöget, ún. *bikaszöget* vertek, ezekhez kötötték a kötelet. „A hátújját odahajtottuk a parthon, ahun *langó víz* vót, a *büszkés* kiugrott a kötél a *büszkét* nekivetötte a földnek, ránehézködött, csak úgy szántott vele. A tutaj érántotta, vigyázni köllött, nehogy a vízbe essön. Addig *büszkéztük*, amíg mög nem állt. Mikó a tutaj lassan mögcsöndesödött, kikötöttük egy partmenti fáhon.”⁶ A *büszkés* volt a jó tutajos egyik fő próbája, úgy mondják, nem kellett hozzá nagy erő, inkább ügyesség. A *büszkét* lehajolva, ferdén földbeszúrva kellett tartani, egész testsúllyal ránehezdedve. Amikor a *büszke* egy jó darabon mély barázdát szántott és

⁶ Vö.: Kovács Sándor: A drávai hajósok és talpasok élete. Népünk hagyományaiából. Bp. 1956. 69.

a tutaj már-már elrántotta a *büszkét*, a *büszkét* kihúzta a földből és pár lépés után újból belenyomta. „Előfordult, hogy nem sikerült mögfgogni a *fát*, akkó mögfgotuk másutt” — hallottam Török András tutajostól. Rendszerint *szirtaljban* fogtak ki, a *szirtnek* az alsó vagy felső végén, mert porondnál estétől reggelig kiapadhatott a víz a tutaj alól. Út közben mindig „*farral*” fogták ki a tutajt, keskenyebb elejét a víz azután part mellé sodorta.

Másként történt a kikötés *nagy víznél*, amikor a folyó elöntötte a *szirtokat* és kiáradt az ártérre. Ilyenkor a tutajt *orral* nekieresztették egy élőfának, mikor a fához közel értek, ráfogtak a kötéllel egyet a fára, egyet a tutaj elején, a második *hevederbe* vert *bikaszög*re, a másik *bikaszögnél* pedig „*rajzoltak a kötéllel*”, amíg megállt a tutaj. A tutaj farát azután a víz kihajtotta a part felé, a többi fához. Egyébként



Abb. 5. kép.

A superok deszkát fűrészelnék
Die Schiffbauer sägen Planken

áradás idején nem volt ajánlatos a tutajozás, annál is inkább, mert az ártéri erdőkben sűrűn elakadtak. Előfordult, hogy szét kellett szedni a tutajt és újból *összeróni*, hogy tovább haladhassanak. Miklós István tápéi tutajos mesélte, hogy egy alkalommal a hirtelen tavaszi áradás miatt elakadtak az ártéri erdőben. Ő volt a *bandagazda*, nem vállalta a felelősséget a fáért, inkább kikötötték a tutajt és hazajöttek. Lippai Imre fűrészgáros szolnoki tutajosokat fogadott, akik vállalták az eresztést, de nem volt benne sok köszönet, mert csak keservesen és rongálódottan tudták hazaszállítani a tutajt.

A szegedi fatelepekre szállított tutajok Szeged, illetve Tápé fölött, Porgányon, Vesszősben rendszerint kikötöttek. Egy ember elment jelenteni a megérkezést, csak ezután ereszkedtek le a fatelepehez, ahol a *facsósz* segítségével kötötték ki. A csősz ladikon az érkező tutaj elé evezett, kötelét a tutaj orrán egy *bikaszöghöz* erősítette, majd a „tetthelyre” érve kivezett a partra és *büszkével* kifogta a tutajt. Régebben – még az első világháború előtt – sokszor annyi fa érkezett, hogy a fatelepek előtt a Tisza tele volt tutajokkal. Ilyenkor nem volt módjuk *büszkézni*, hanem egy *lemacs-kázott* tutajhoz kötötték ki az utóbb érkező tutajokat. A szegedi fatelepeknél – a tutajosok úgy mondják: a *töthelyön* – mindig a tutaj elejét fogták ki, a tutajt azután a víz előre sodorta, így orral fordult a vízfolyás irányába.

A *facsósz* vagy *fapásztor* a fakereskedők megbízott embere volt, aki a tutajosoktól a szegedi Tisza-parton átvette a fát, átszámolta a szálfákat. Rendszerint kiöregedett tutajosok kerültek ebbe az állásba. A vízparton készült cölöpépítményben laktak. Azokat a tutajokat, amiket a fűrésztelepek nem tudtak mindjárt feldolgozni,

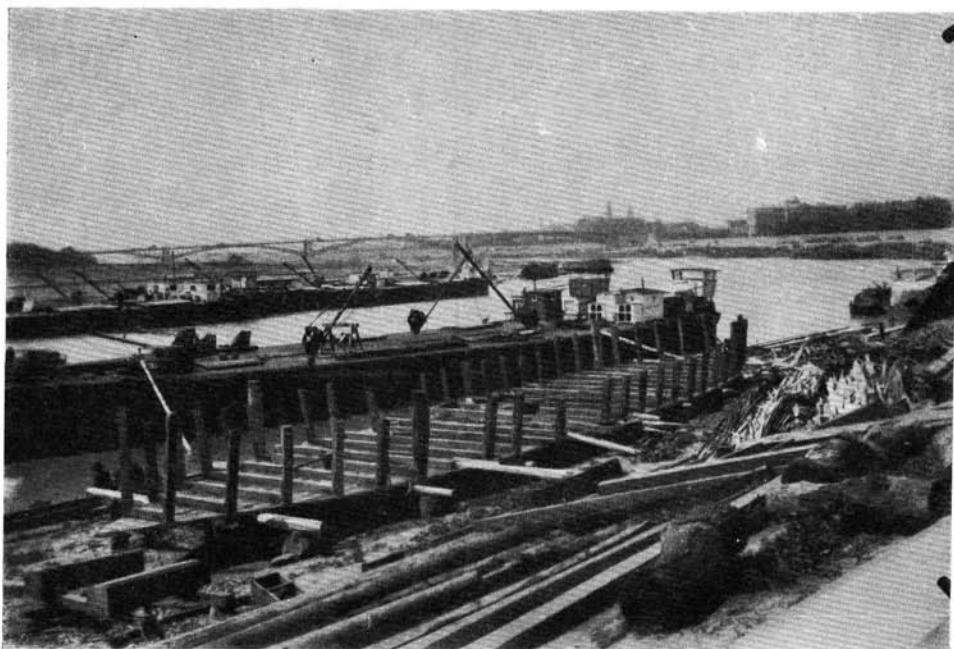


Abb. 6. kép.

Készülő hajó a szegedi Tisza-parton (1908.)
Ein halbfertiges Schiff auf dem Szegeder Theissufer

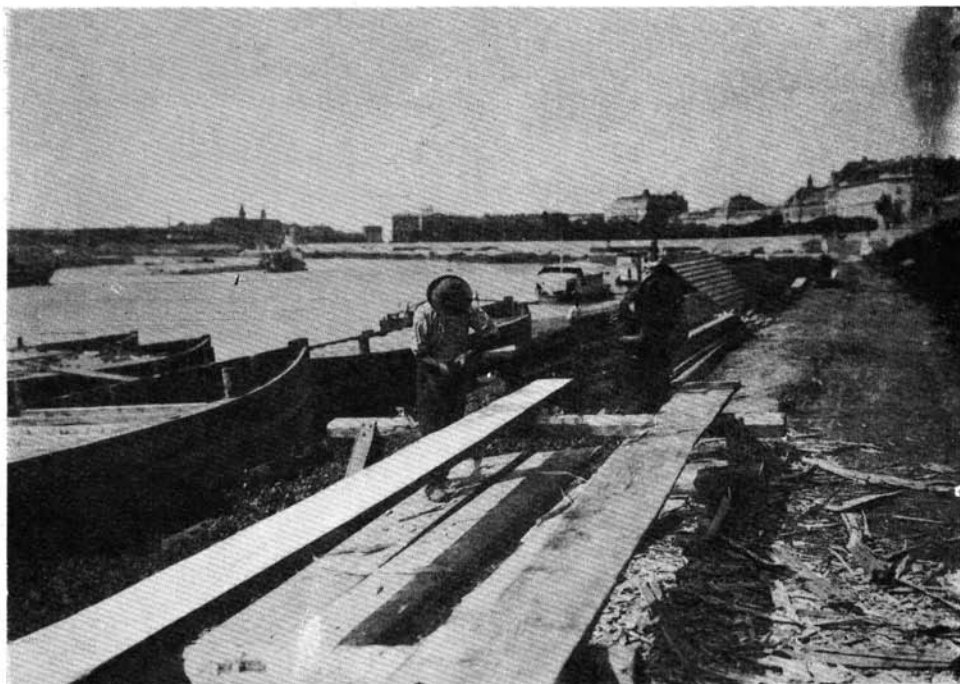


Abb. 7. kép.
A superok faragás közben
Schiffbauer beim Holzbehauen

a városon fölül, Porgányon, Vesszősben és Nagyfában tárolták. Itt volt a szegedi fakereskedők telephelye.⁷

A Tiszán Záhony tájékáról jó vízzel, jó időben 8–10 nap alatt értek haza, de kis vízzel csak 12–14 nap alatt, nagyon alacsony nyári vízállásnál még később Szolnokról 5 nap, 5 éjjel tartott az út, — ha éjjel is jöttek. Csendes időben rendszerint éjjel is úton voltak. Csak akkor kötöttek ki éjszakára, ha esős, szeles, zivataros idő partra kényszerítette őket. Éjjel a vízimalmok és lehorgonyzott hajók természetesen ki voltak világítva, sőt az utóbbi időkben a tutajosoknak is kötelezővé tették a kivilágítást. Deszkából, rőzséből, szárból, — a tápéiak gyékényponyvából — az első tábla elején egy kis féltetejű *gunyhót*, *gulibát* építettek. Újabban kátrány-papírral fedték és ide húzódtak rossz időben. A gunyhó elé vastag földréteget hordtak a tutajra, itt volt a tűzhely. A szeged-felsővárosi és tápai tutajosok krumplit, tarhonyát, szalonnát, sőt, paprikát vittek magukkal az útra. Rendszerint tarhonyás krumplit főztek bográcsban. Kenyeret kikötéskor partmenti falukban vettek. A rutének legtöbbször puliszkát ettek, „kiterítették, fölvtágták, úgy ötték”. Babot főztek még, vagy nyárson szalonnát sütöttek. Különben egyszerű, igénytelen emberek voltak, háziszövésű ruhát és szíjas bocskort viseltek.

⁷ Zakar András tápéi tutajos sokáig volt *fapásztor* Beck Jenő és Lippai Imre fakereskedők telephelyén.

A tutajos románok és rutének sót, különféle seprüket, tavasszal ültetni való fákat, ősszel pedig almát hoztak a Felső-Tisza vidékéről. Deszkából akolformát építettek a tutajra, abba öntötték az almát. A lápon hozott almát tréfásan *fűzfa-almának*, máskor *láros almának* mondták. A *láros alma* elnevezést ismerték Szentesen is és azokon a helyeken, ahol a tutajosok a Tisza mentén kikötöttek.⁸ Vásár alkalmával „... a román mutat egy edény almát, a vevő mutatja a pénzt a tenyerén, amit érte adni akar...” — írja Tömörkény.

Tömörkény novellájából ismerjük a *lágazda* foglalkozását is. „Egészen más ember a tutajeresztő, mint a tutajgazda, régiesen mondva: a *lágazda*. A tutaj csak addig tutaj, amíg egymaga van, ha több kerül együvé, akkor lár a neve. Ahol nem szorul egészen szűk mederbe a víz, hanem nagy az ártér, ott a tanyájuk... A középső tutaj le van macskázva erősen a fenékhez, a többit pedig hozzákötözik... Az álló tutajon ház van, már persze csak fából, abban lakik a *lágazda*... Nem könnyű mestersége van a lágazdának, azt mondják, nagyon megtöri az embert a fenyőn való ugrálás. Mivel a tutajokat érkezésük után az egyik oldalon szétbontják s csak egy végén vannak a fenyők összekötve, hogy mikor a gyárnak bármilyen hosszúságú vagy vastagságú kell, azt azonnal ereszteni lehessen lefelé. Így a csak egy véggel összekötött fenyők a másik végükkel külön válnak... és jó lépésnyi távolság van köztük. Ezeket kell hát ugrálni egyikről a másikra, keresve mindig az alkalmatost és alattuk homokos rájával ott suhan a Tisza. Hát így játszik naponta a halállal a lágazda.”⁹

A szétbontott tutajok szálfáit általában négyesével az ún. *vaskocsin* vagy *vontatókocsin* húzták fel a fatelepre. A *vaskocsit* a felsővárosi Lippai-féle fatelepen már gép húzta, míg az alsóvárosi Szilvántia és az újszegedi oldalon levő Löwi fatelepen régebben ökrökkel vontatták fel tengelyen a szálfákat.

Régebben, a század elején a tápéi tutajosok szerződésben voltak szegedi fűrészgyárosokkal és fakeskedőkkel. Amikor emberre volt szükség, a kereskedő értesítette a *bandagazdát*, aki azután szólt megszokott társainak, a *cimborának*. A tutajozás kora tavasztól — ahogy a jégzajlás megszűnt — tartott a téli idő beálltáig. Volt úgy, hogy zajlott a Tisza — a tápéiak úgy mondják: *szotyé* volt —, amikor jöttek. Az is előfordult, hogy út közben valahol befagytak, beállt a folyó. Ilyenkor őrizetre bízva otthagyták a tutajt, hazautaztak és csak tavasszal tudták leeresztetni. A tápéiak természetesen aratás, cséplés és gyékényszödés idején nem vállaltak tutajeresztést.

A tutajosokat *átajjába fizették*. A kialakult bér attól függött, honnan hozták a fenyőt. Jó időben, jó vízzel hamarabb lérték, de nagy szélben és alacsony víz-álláskor napokkal tovább tartott az út. A tutajosoknak kevés földjük volt, — ha volt egyáltalán — 1–1,5 hold. A foglalkozás rendszerint öröklődött a családban: az 50–60 év közötti tutajosoknak az apjuk is tutajeresztő volt, idős korára pedig *fapásztor* valamelyik fűrésztelepen. A ma 50–60 év között járó nemzedék az első világháború után zömmel valamelyik fűrésztelep állandó alkalmazottja volt. Amikor nem volt faúsztatás, a vaskocsinál, kézfűrésznél vagy a *gater* mellett dolgoztak. Úgy mondják, hogy a tutajozással jobban kerestek. Az 1930-as években Lippai fatelepen 25 P volt a hetibéruk, a tutajozással pedig 5 nap — az éjszakai ereszkedést is beleszámítva! — 30 P-t megkerestek.

⁸ Vö.: Nyíri Antal: A kiháló szentesi víziület néprajzi és népryelvi maradványai. Al-földi Tud. Intézet Évkönyve II. Szeged, 1946—47. 194—298.

⁹ Tömörkény István: Parti füzesek. A Szent Mihály a jégben. Bp. 1957. 253.



Abb. 8. kép.
Hajóépítés (1908)
Schiffbau (1908)

A szegedi és tápéi tutajosok az első világháború előtt eresztettek tutajt a Dunán Romániába, Bulgáriába is. Ezen az úton az Al-Duna volt veszedelmes folyószakasz. „Hét hétig möntünk — mondja Zakar András, a legidősebb tápéi tutajos. — A Kazán högyekné éccő szétvert bennünket a hullám. Orsován szödtük össze a tutajt.” Ilyenkor a rutének által Szegedig hozott tutajt teljesen itteni tutajosok vitték tovább, mert azok Szegednél tovább nem mentek. Innen vonaton utaztak vissza a Felső-Tisza vidékére.

A tiszai tutajozás az első világháború után lényegesen csökkent. Az 1920–30-as években is folyt tutajeresztés a szegedi fűrésztelepek — főleg a gyorsan gazdagodó Lippai Imre számára —, sőt 1945 után is *erőgettek* még tutajt hozzáértő idős tutajosok és hajósok, de ez méreteiben, jelentőségében nyomába sem léphetett a hajdani faúsztatásnak, aminek Szeged faipara létét és fölvirágzását köszönhette.

Hajóépítő (super) mesterség

Ha a szegedi hajóépítés történetét vizsgáljuk, az erre vonatkozó szakirodalomban egymásnak ellentmondó állításokat találunk. Kovács János, aki a múlt század végén „Szegedi emlékek” c. könyvében a hajózásnak és hajóépítésnek külön fejezetet szentelt, azt tartja, hogy a só- és borszállítás már a XII–XIII. században kialakította Szegeden a hajóépítést. Ezzel szemben Takáts Sándor, a török idők jeles tör-

ténetírója azt állítja, hogy hajóépítő iparunk a török hódoltság előtt jelentéktelen és fejletlen volt, — bár egy helyen ő is megjegyzi, hogy a máramarosi és erdélyi só szállítása maga után vonta a hajóépítés bizonyos fellendülését.¹⁰

A kérdés alaposabb vizsgálatánál figyelembe kell vennünk, hogy a XII—XIII. századi vízi kereskedelemben használt hajók igen kezdetleges szállító eszközök lehetnek. Jól tudjuk, hogy a legősibb hajófajta a *bodonhajó*, ami egyfából kifaragott csónak. A szentesi halászok még a múlt század végén is „egy darab tölgyfából kivéssett 14—16 méter hosszú csónak”-ot neveztek hajónak.¹¹ Amikor tehát első okleveleink áthajózásról, a szegedi hajók (navis, naviculis) vámmentes közlekedéséről írnak, valószínű, ilyen bodonhajókról van szó. Ezeknek az elkészítéséhez nem kellett különösebb tudomány, egyszerű halászok is ki tudták faragni. Az első oklevél, amely különbséget tesz a kisebb és nagyobb hajók és különböző vízi járművek között, Mátyás idejéből származik, 1475-ből, amikor a király igazságot tesz a szegedi polgárok és a budai káptalan között támadt perben.¹² A kisebb hajók 10 dénárt, a nagyobb megterhelt hajók 25 dénárt, a félig terheltek pedig 12 dénárt kötelesek fizetni a zentai vámnál. Ez az okirat a különböző vízi járművek említése kapcsán a helyi hajóépítő ipar egyik bizonyítéka lehet. Aminthogy pl. a szegedi hajóépítő ipar dokumentumaként veszik azt a tényt, hogy 1456-ban, a nándorfehérvári csata előtt Szegeden szerelték fel Hunyadi 200 hajóból álló hajóhadát. A történelmi tény hitelességében nincs okunk kételkedni, de vegyük figyelembe azt is, hogy a Hunyadi korabeli tiszai hadihajók nem lehettek különbek a múlt századi dereglyéknél, csajkáknál. Ezek megépítését és javítását közönséges faragók, „vizenjárók”, halászok is elláthatták. Más kutatók, főleg Takáts Sándor levéltári kutatásai alapján tudjuk, hogy a középkorban a hajókat — éppúgy, mint a vízimalmokat — faragómolnárok építették, akik a vízimalmok (mola) készítése után kapták nevüket.¹³ Így történhetett ez Szegeden is. Csak a hajóépítésre specializálódott mesteremberek még nem voltak, de a hajóépítés kezdetével az akkori vízi közlekedési eszközök és fage munkáló szerszámok fejlettségének, ill. fejletlenségének megfelelő szinten, a XV. századtól már számolni kell. (Zsigmond uralkodásától szaporodnak azok a kiváltságlevelek, amelyek a szegedi kereskedőknek adó- és vámmentes szállítást biztosítanak, Reizner, Oklevéltár: 15, 24, 32, 35.)

A török a hódoltság idején egy szegedi kikötőhöz vett hajóért Nagy Sándornak 450 akcsét, a varsáni kikötőhöz vett hajóért Kis Jánosnak 1500 akcsét fizetett.¹⁴

E két hódoltsághoz adat után arról tudunk, hogy a város a XVIII. század elején Budáról kénytelen révhajókat hozatni. Ez azonban nem ad kellő alapot ahhoz az állításhoz, hogy hajóépítéssel foglalkozó faragók korábban sem voltak itt és a törökök nem készítették hajót a szegediekkel.¹⁵ A török uralom alatt a szükséglet csökkent, a kereskedelem pangott és ez másfél évszázad alatt elég volt ahhoz, hogy a korábban meglévő foglalkozás valósággal kihaljon. A helyzetet úgy segítettek, hogy nemcsak hajókat, hanem hajóépítő mestereket is hoztak az országba. A török által meg nem szállt területekre már a XVI—XVII. században telepítettek

¹⁰ Takáts Sándor: Hajó-építők telepítése Magyarországra a 16., 17. és 18. században. Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle, 1904. 81—116.

¹¹ Nyíri Antal i. m. 268.

¹² Reizner i. m. Oklevéltár.

¹³ Takáts Sándor: Rajzok a török világból II. Bp. 1915. 422—63.

¹⁴ Velics—Kammerer: Magyarországi török kincstári defterek. Bp. 1886. I. 65.

¹⁵ Takáts Sándor: „Hajó-építők telepítése...” c. tanulmányában cáfolja Kovács Jánosnak azt a kincstári defterekből vett állítását is, miszerint a törökök a szegedi hajóépítőktől hajót vettek.

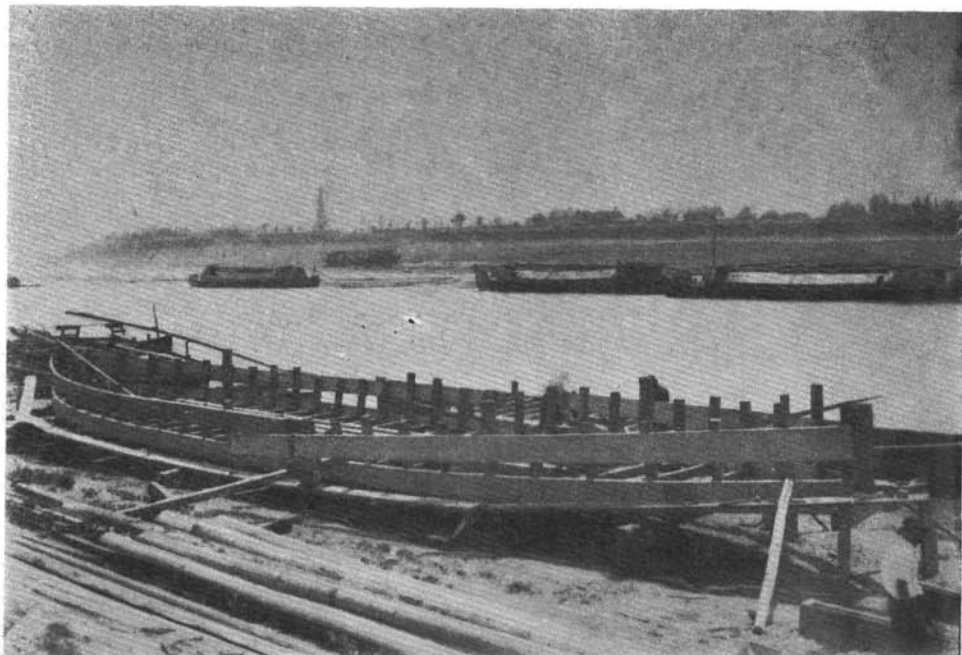


Abb. 9. kép.

Készülő hajó a Tisza-parton (1908)

In Arbeit befindliches Schiff auf dem Theissufer (1908)

hajóépítőket a felső-ausztriai Gmundenből. Ez a telepítés a felszabadulás után folytatódott, főleg a korábban hódoltsági vidékekre. 1703-ban faanyagot, hajókat és a meglévő hajók javítására 50 schoppert kértek Szegedre. Az újból megindult sószállítás is akadályokba ütközött, ezért Hueber sófelügyelő 1712-ben Bécsből hajókat kért Szegedre, hogy az itt tárolt sót tovább szállíthassák. 1738-ban az Erdélyből és Tokajból Szegeden összegyűlt hajók javítására Claudius Lefort du Plessy főhajómester 21 osztrák schopper-mestert küldött a városba.¹⁶ Ezek az adatok arra vallanak, hogy ez idő tájt Szegeden nem lehetett elég hajóépítő, és nem volt elegendő nyersanyag, de szerszám sem. Az osztrák telepítéseknek az volt a céljuk, hogy itt hajóépítő mestereket képezzenek, akik ki tudják elégíteni a helyi szükségleteket. Ezt a célt aránylag hamar elérték. Az 1740-es években hatalmas mennyiségű faanyagot küldtek hazánkba, de külföldi mesterek telepítésére ekkor már nem volt szükség.

Takáts Sándor kutatásai alapján tisztán áll előttünk a szegedi hajóépítés XVIII. századi helyzete. A levéltári adatok által bizonyított német hatásra utal a mesterség országosan ismert *super* elnevezése is, amely a német Schopper (tömő) szóból származik. Később a mesterség teljesen elmagyarosodott, ugyanis a XIX. századi hajóépítők között elvéteve sem találunk idegen hangzású neveket.

A XVIII. század második felében az Alföld egyre több kivitelre kerülő gabonát termelt és megindult a Délvidéken meghonosodó dohány exportja. Mindez fokozott

¹⁶ Az adatok Takáts Sándor i. m. 102—116. Közös pénzügyi levéltárban végzett kutatásokból.

mértékben növelte a hajószükségletet. Ebben az irányban hatott a napóleoni háborúk alatti gabonakonjunktúra is. A század végén Vedres István már büszkén írhatta:

„Partim rakva vannak szállító hajókkal,
Erdély, Magyar, Horváth, Tótországiakkal,
Kik dohányt, gabonát, sőt hordnak vidékre.”¹⁷

Abban az időben Erdélyből 300 sós hajó, Aradról pedig 200 födeles hajó érkezett évenként Szegedre.

Vedres forrásértékű munkájában beszámol a hajóépítő ipar fejlődéséről is: „1798. Esztendőben épített itt leg előbb Korosán Úr tengeri Kormányra, úgy nevezett Ludlábra (Timon) egy hajót, melly 4400 mázsát bírt, és nevezte Magyarinak; az ő példája nyomán többek is építődtek mind itt, mind Horváth országban, még a Komáromi és Győri Hajósok és Kereskedők is követték azt. 1800-dik Esztendőben ismét egy Kurir nevezetűt épített, melly 2500 mázsát bírt. 1802. Esztend. a Felsőleges Kamarának Ferentz nevezetű hajója készült el, melly 8200 mázsát bír; ismét Nep. Sz. János nevezetű és 3200 mázsát bíró hajója Nuni Kereskedő Úrnak; ezek előtt: Gavrilovits, Jovánovits Urak is tsináltattak már itt, két kétezer mázsát bíró hajókat; Zsigits Nitzefor Úr Tölgyfa Hajója pedig, melly 5400 mázsát vihetett el, még 1792-dikbe épült föl; ezeken kívül számtalan apróbb Hajók, Kompok, Dereglyék készültek itten, a Roskadók foldoztattak.”¹⁸

Az 1800-as években a források már nemcsak a hajóépítő ipar fejlődéséről tanúskodnak, hanem arról is, hogy a szegedieknek egyedülálló híruk van az egész országban. „...Az egész Ausztriai birodalomban, ki vévén a tenger partyait, sehol jobb Hajógyártók, vagy Hajótsinálók nem találtassanak, mint a Szegediek...” — írja Vedres,¹⁹ majd hozzáteszi: „Ezt magok a kereskedők és Hajó birtokosok mondják; azért: minden különös ditsekedés nélkül hozom elő. Az idén Horváth Országba is vittek sokakat le belőlük...” 1805-ben tehát a szegedi hajók már országszerte keresettek voltak. Bár a tengerpartot kivéve működtek az országban másutt is hajóépítő telepek — Budán, Győrött, Komáromban és Eszéken —, az ottani és a balkáni kereskedők mégis leginkább Szegeden építették vagy javították hajóikat. Ezért javasolja Vedres, a város humanista műveltségű mérnöke, hogy a Maty-ért, a Tisza egyik mellékágát hajóépítő műhelyeknek kellene berendezni. A helyet különösen alkalmasnak találja, mert a hajóépítés itt nem zavarná a folyón zajló kereskedelmet. Értékes javaslata — éppúgy, mint a Tisza—Duna csatorna terve és a szegedi vár gabonatarházza alakítása — megvalósulatlan maradt.

Egy másik forrás a XIX. század első felében a következőket írja Szegedről: „...itt a legerősebb, legnagyobb és legszebb Tiszai és Dunai Kereskedők Hajók, Győri, Komáromi, Mosonyi, s Horváth Országi Nagy Kereskedők által, sőt a Magyar, Királyi Kamara számára is mind kemény, mind lágy fákból szünet nélkül készítenek, melyeknek alkotó mesterei ide való születésű Magyar úgy nevezett Faragók, akik noha sem a rajzolást nem tanulják, sem az írást közönségesen nem esmerik,

¹⁷ Vedres István: Szeged városa megnagyobbítandó tanácsháza alapkövetételére készült versek, Pest. 1799. 23.

¹⁸ Vedres István: A Tiszát a Dunával öszve kaptsoló új hajókázható tsatorna. Szeged, 1805. 84.

¹⁹ Vö. a következő forrással: „Bessere Schiffbaumeister gibt es (die Seeküste ausgekommen) in der ganzen Monarchie nicht, als in Szegedin” (Csaplovics: Gemälde von Ungarn. Pest, 1829. II. 73.)



Abb. 10. kép.

A sárhajó építése
Bau eines Lastschiffes

még is úgy alkalmasabb és legarányosabb Hajókat készítenek...” — végül hozzáteszi a szerző: „Mit lehetne tehát ezen természeti okossággal felruházott Művészekről remélni! ha ők vagy fiaik az Hajó építésnek mesterségére annak felsőbb szabásai szerint oktattatnának.”²⁰ Valóban, a szegedi hajóépítők képzetlen, tanulatlan mesteremberek voltak s mivel a mesterség céhen kívüli népi foglalkozás maradt mindvégig, az inasok felszabadulásakor és a mesterré váláskor nem voltak kötelesek a céhekben szokásos szakmai feltételek sem.

Az ipar fejlődésével együtt a faragómesterségen belül kialakult a szakmai munkamegosztás: egy 1812-es összeírás szerint a városban 38 faragó, 37 malomépítő és 192 hajóépítő dolgozott.²¹ Ugyanebből az véből fennmaradt a hajókészítők („schupperok”) munkadíjszabása:

- | | |
|--|------------|
| „1. A Mesternek tavaszi és őszi napokba reggeli hat órától estvéli 5 óráig dolgozván Napi bére | 1 Ft 10 kr |
| 2. Az első Legénynek vagy Pallérnak | 50 „ |
| 3. Minden Legénynek a ki a Mesterségét érti | 40 „ |
| 4. Két esztendő Inasnak | 25 „ |
| 5. Egy „ „ | 20 „ |

²⁰ Tudományos Gyűjtemény, 1821. V. 60—62.

²¹ Szegedi Áll. Levéltár (SZÁL), Asztaloscéh 1812-es panaszügyiratai. L.: Reizner i. m. III. 484.

6. A Mesternek nyári holnapokba reggeli öt órától estvéli hét óráig	1 Ft 31 „
7. Az Első Legénynek vagy is Pallérnak	1 „ 05 „
8. Minden Legénynek a ki Mesterségét érti	52 kr
9. Két esztendő Inasnak	33 „
10. Egy esztendő Inasnak	26 „

Ide értvén hogy a munkát magok eledelén tartoznak végezni.²²

Mielőtt rátérnénk a hajóépítők számának gyarapodására és az ipar további fejlődésére, meg kell világítanunk azt a kérdést, hogy kiket tarthatunk a régi iratok alapján hajóépítőknek?

Idős mesterektől a hajóépítő ácsoknak csak *super* elnevezését hallottuk. Előfordul ez az elnevezés régi iratokban is. Sokkal gyakrabban szerepel azonban tanácsi jegyzőkönyvekben, összeírásokban és másutt a *faragó*, *magyar faragó* (latin szövegben Faber Lignarius, Faber Lignarius Hungaricus megnevezés). Kovács János határozottan állítja: „... tévedés, hogy a hajók Szegeden »faragók« által készíttetnek” (kiemelés tőlem!). A faragók szerint „oly mesteremberek, akik céh nélkül az ács- és kőműves-mesterséget együttesen űzik s házépítéssel foglalkoznak”. Giday Kálmán figyelembe veszi Takáts Sándor levéltári kutatásainak hivatkozott eredményeit, de a XIX. századra vonatkozóan külön tárgyalja a faragóipart és a hajóépítést.²³ Pedig éppen ebből az időből származó adatok bizonyítják, hogy a szegedi fahajókat faragók, helyesebben faragó, magyar faragó elnevezésű iparosok is építették. A korábban már idézett munkákban olvashatjuk: a hajóknak „alkotó mesterei ide való születésű Magyar úgy nevezett Faragók...” Ugyanez értelemben használja a kifejezést Fényes Elek: „Hasonlóképpen száraz és vízi malmokat nem csak kis, hanem a Tiszára és Dunára megkívántató kereskedő hajókat is, szinte ezen magyar faragók készítenek...”²⁴ Tehát nem superoknak, hanem *magyar faragóknak* nevezik a szegedi hajóépítőket! Super mesterségmegjelölés a szegedi iparosok 1830-as és 1844-es összeírásaiban sem szerepel, ellenben *faragó* (az 1830-asban „Fabri Lignarii Hungarici”) igen. Elképzelhetetlen, hogy a mesteremberek összeírásaiból — amelyben még a halászok is szerepelnek (!) — az ekkor már országoshírű hajóépítőket kihagyták volna! Nem hagyták ki, hanem faragó ill. magyar faragó néven szerepeltették őket! Hadd álljon itt még bizonyítékul néhány apró, de igen döntő levéltári adat! 1821-ben polgárrá fogadták Etsedy Franciscust, 1824-ben pedig Terhes Josephust.²⁵ Mindkettő neve mellett a foglalkozás megjelölése: *faber lignarius* (ács)! A *faber lignarius* itt is csak hajóácsot jelenthet, hiszen mindkét család leszármazottai még a múlt század végén is hajóépítők voltak. 1833-tól 1847-ig 58 faragót fogadtak polgárrá, s köztük olyan ősi hajóépítő-családok nevére bukkanunk, mint Ábrahám, Berta, Kopasz, Ökrös stb. Mindannyiójuk foglalkozásának megjelölése: *faragó*.

Úgy hisszük, a felsorolt adatok félreérthetetlenül bebizonyították állításunkat: a faragók, magyar faragók foglalkoztak hajóépítéssel. Természetesen nemcsak azzal, hanem mindenféle faragó, fűrészelő munkával is. De ha az összeírásokban *superok* nincsenek, faragókon feltétlenül hajóépítésnél dolgozó munkásokat kell értenünk, mivel a fent említett két iparosösszeírás külön megemlíti az ácsokat (házépítőket) is.

²² Munkadíjak 1812. évből. Szeged, 1813.

²³ Giday Kálmán: Hozzászólás Tolnai György: A parasztipar kialakulása és tökéletes iparrá fejlődése Magyarországon (1842–49) c. vitacikkhez. Századok, 1957. 5–6. 790–98.

²⁴ Fényes Elek: Magyarország... mostani állapota. Pest, 1839. IV.

²⁵ SZÁL, Befogadott polgárok névjegyzékei 1795–1830.

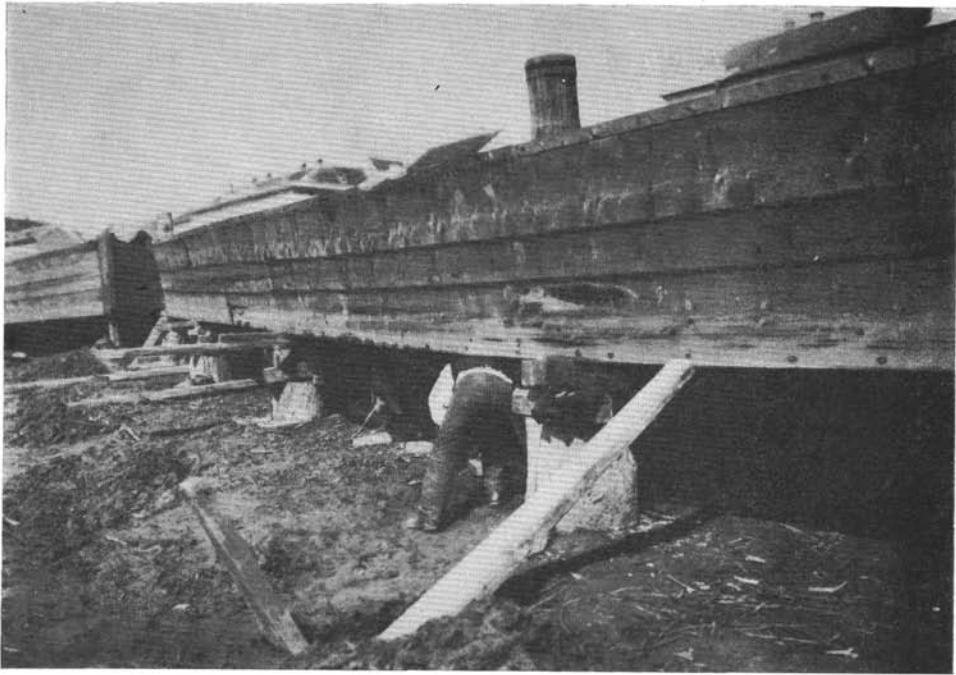


Abb. 11. kép.
A hajófenék készítése
Bau des Schiffbodens

Az ún. magyar faragók és a superok munkája közötti különbséget szintén levéltári adat világítja meg:

„A Magyar Faragóknak úgy Fuseroknak (?) azon munkákba mellyek Moh' s Iszkabával vitetnek véghez avatkozni egy átallyában szabad nem lészen, azonban Malom házak s ollyatén vizen álló építményeknek, mellyekhez Moh' s Iszkabálás nem kívánatik készítése nem tilalmaztatik, szinte azonképpen a Tzéhbéli Super vagy is hajó készítő Legényeknek se engedtetik az meg, hogy a Super Mester híre s engedelmé nélkül akármely nagyobb munkár, úgy mint Hajók, Kompok, Ladikok vagy Malom Hajók tsinálását fel vállalhassák.”²⁶

A magyar faragók tehát minden munkát elvégezhettek, amihez mohával való tömítés, ún. *varrás* és *iszkabálás* nem volt szükséges. Úgy látszik, azokat a munkákat tartották a mesterség próbatételének, amikhez *varrás* és *iszkabálás* kellett. Giday ezt az iratot úgy értelmezte, mint a supercéh szervezésének tervezetét. Véleményünk szerint erről nincs szó. Céhszervezési kísérletről egyetlen szó sem esik (a „Tzéhbéli Super . . .” megjelölés tévedésből is származhat), de a döntő az, hogy később sincs adatunk arra, hogy a szegedi superok valaha is céhbe tömörültek volna. Érdekes, hogy míg a Duna-menti városokban: Baján és másutt a superok céhet alkottak, addig Szegeden céhen kívüli iparág maradt ez a foglalkozás — a halászathoz, vízimolnársághoz hasonlóan. A céhességnek és a népi iparágaknak viszonyát, kérdéskomplexumát e

²⁶ SZÁL, Céhekre vonatkozó szabadalomlevelek és iratok, 1747—1886.

helyen nincs módunkban kifejtteni, ezért utalunk arra, hogy a céhen kívül maradásban bizonyára szerepe van a hagyományokhoz, szerzett jogokhoz való ragaszkodásnak és a gyökeresen népi eredetnek. A kérdés taglalása és szegedi földolgozása külön cikket érdemelne.

A szegedi hajóépítőket az tette országszerte híressé, hogy külsőre szép, mutatós és ugyanakkor szilárd, biztos merülésű szállító hajókat építettek. A fahajók legcél-szerűbb formája Kovács János szerint már a múlt század első évtizedeiben kialakult. Erre mutatnak a szegedi hajóról a városi rajziskolában fennmaradt rajzok, amelyeket Illyés Ágoston rajztanár 1834-ben készített.²⁷ A hajók mindkét végükön csúcsba hajlók, ezáltal vízfolyás ellenében könnyebben vontathatók voltak. Az orrtőkét nagybögőszerű díszes faragvánnyal látták el, amiről ezeket a szállítóhajókat másutt is *bögőshajónak* nevezték. A fahajóknak ez a célszerű és külsőre is tetszetős formája a primitív sószállító fenyőhajókból alakult ki, a XVIII. század második felétől, az iparág döntő föllendülése idején. A múlt század 60-as éveiben Hajdú Mihály hajóépítő adta meg a századvégi hajókról (és hajómodellekről) ismert „könnyedséget és kecses hajlást” a szegedi bögőshajóknak.²⁸

A XVIII. század végén elsősorban a királyi kincstár, s a görög és horvát kereskedők építettek hajókat, a XIX. század elejétől fogva azonban a hajóépítetők között előtérbe kerültek a módos szegedi polgárok, kereskedők: a Zsótér, Kopasz, Ábrahám család tagjai. Úgyes, tőkével rendelkező superok idővel hajóépítő vállalkozók, majd hajósgazdák lettek, mint pl. a tápéi származású Terhes József.²⁹ 1844-ben a szegedi hajósgazdáknak már több mint 100 bögőshajójuk volt és százon felül volt a tetejetlen luntráik száma is. Egyedül a leggazdagabb Zsótér Jánosnak 41 bögőshajója és 28 luntrája úszott a Tiszán. Rajta kívül ifj. Zsótér Ferenc, Ábrahám József, a Kopasz család és Vainer Móric kereskedő birtokoltak számosabb hajót, a többiek csak egy-két hajójával rendelkeztek.

A faragók számának növekedését a következő adatok jelzik:

1830 515 (92 mester, 383 segéd, 40 inas)

1844 530 (70 mester, 400 segéd, 60 inas)

1848 800

Az adatokból kitűnik, hogy a középkori faragómolnárságból a XIX. század közepére virágzó manufaktúra fejlődött, amely a maga korában az ország egyik legnagyobb és kétségkívül leghíresebb hajóépítő műhelye volt. Persze látnunk kell a tiszai és marosi faúsztatás adta lehetőségeken kívül az ipar fejlődésében a szükségletek óriási szerepét is. Szegedről, mint a délvidék legjelentősebb gócpontjáról, évenként jelentős mennyiségű gabonát és dohányt exportáltak, ami egyre több szállítóhajót igényelt. A szegedi kereskedők megrendelései, a 20-as évektől nagymértékben fokozták az itteni hajóépítést.

Fényes Elek a század közepén a következőket írja: „Túl a vizen pedig Új-Szegeden (már Torontál vmegyében) hazánkban leghíresebb hajó-csinálás létezik.”³⁰ Feltűnő, hogy a *superplaccokat* (hajóépítő telepek) az újszegedi Tisza-partra helyezi, holott a század végén a felsővárosi *superplaccok* a szegedi oldalon voltak, az alsó-

²⁷ Kovács János: Szeged és népe. Szeged, 1901. 256.

²⁸ Kovács János: i. m. 256.

²⁹ SZÁL, a hídkinyitási iratok alapján készített összesítés szerint az 1840-es években Terhes Józsefnek 3 tetejes hajója és 3 luntrája volt.

³⁰ Fényes Elek: Magyarország geográfiai szótára. Pest, 1851. IV; 76.

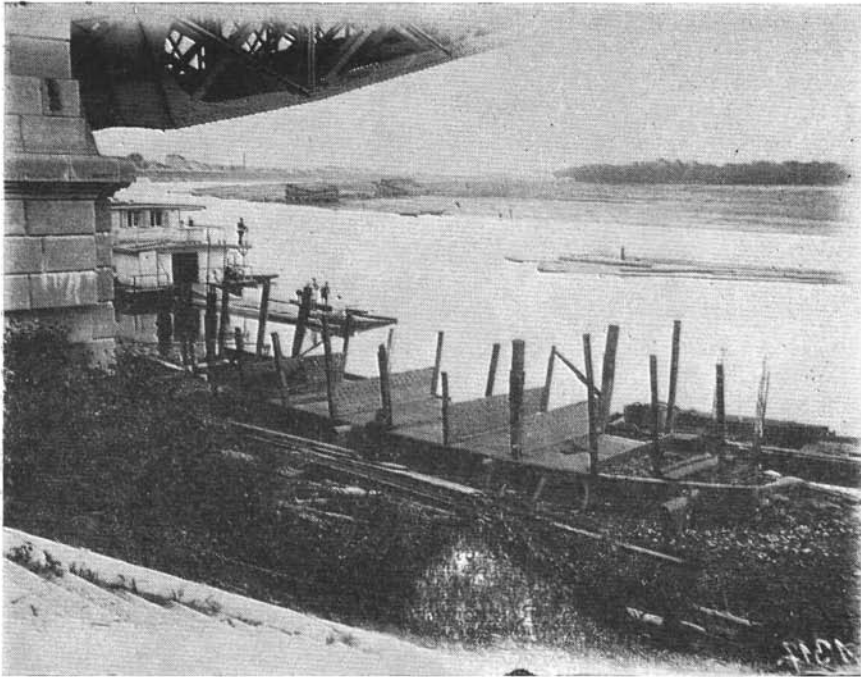


Abb. 12. kép.

Halászbárkaépítés 1924-ben
Bau einer Fischerbarke im Jahre 1924

városiakat pedig csak az 50-es évek elején, a vasútépítés és a híd építése miatt helyezték át az újszegedi partra.

Az alsóvárosi superplaccok áthelyezéséről az első adatunk 1852-ből való. Ifj. Csiszár József, Csiszár Ferenc, Csiszár János, Ifj. Fajka János és Masa József malom- és hajókészítő mesterségük folytatása érdekében az újszegedi parton összesen 210 ölnyi hosszú teret kérnek, mivel a szegedi parton levő tértől és fakereskedési helyüktől a vasútépítés miatt megfosztják őket.³¹ Hivatkoznak arra, hogy Terhes József super az újszegedi parton már kapott 60 ölnyi helyet hajóépítésre. A városi tanács a kérést indokoltnak tartja és az újszegedi partnak a vasúti hídon alóli részét a kérelmező superok között felosztja. Erre Kopasz István super folyamodványt ad be a tanácsnak, melyben kéri, hogy a saját, közvetlenül a vasúti híd alatti superplacca mellett a Csiszár-testvérek részére kijelölt 100 ölnyi térséget szabad hajóépítési helynek hagyják meg a vidéki hajók számára. A tanács Kopasz István beadványára az előző döntést megváltoztatja. Ez éles vitát vált ki. A Csiszár-testvérek tiltakoznak, mestertársuk beadványát jogtalannak tartják, azzal a megokolással, hogy a vidéki kereskedők elromlott hajóikat szegedi superokhoz viszik, ezért nem szükséges az ő hajóik javítására külön helyet fenntartani. Szerintük a szabad hajókészítő helynek kért teret Kopasz István maga akarja használni. Az ügy felülvizsgálására kiküldött szakértők (Heszler József tanácsnok, Bainville főmérnök stb.) kijelentik, hogy „egy hajóépítő helynek 40 öl szélességű tér untig elégséges.” Javasolják, hogy a hajóépítésre

³¹ SZÁL, Közsgválasztmányi iratok, 1852/159.

használt partot 40—40 öl széles placcokra osszák föl és tízévi használatra, a töltés magasságáig való feltöltés terhe mellett, árverés útján adják haszonbérbe. A végleges tanácsi határozat a vidékiek hajói részére 100 öl helyett 50 ölnyi teret hagy ki, a továbbiakban a korábbi döntést szentesíti.

Még ugyanebben az évben kéri Weiner Móric, Ördög Antal és Ördög János superok superplaccuknak az úszegedi partra helyezését — szintén a vasútépítés miatt.³² A vizsgálati bizottság a vasúti híd és a hajóhíd közötti szakaszon, Terhes József superplaccán felül jelöli ki Weiner Móric 30 öl, Ördög János 60 öl és Ördög Antal 40 öl hosszú fakirakodó, hajó- és malomépítő helyét.

A superplaccok áthelyezése akadályozni kezdte a hajóvontatást, ami Szegednél a bánáti parton (balpart) történt. Erről Nováky György mérnök 1853-ban a következőket jelenti: „... az ún. Superplatzon az ottani hajóépítkezések a vontatási helyet annyira megszükkítették, hogy ott nem tsak a lóvali vontatás, de a gyalog ember átjárása is némileg akadályozva van.” Ezért javasolja, hogy „az illető hajó építők a hajó vontatási helynek kiszorítására köteleztessenek.”³³

Az 1850-es évekből adatunk van a munkabérekre is. 1854-ben Bitó István „faragó mester” a drágaságra való tekintettel kéri a faragó mesteri napidíj 1 pengőforintra, a legényi napidíj 50 krajcárra emelését. A tanács a kérelmet teljesíti.³⁴ 1856-ban Terhes József super a hídfő és egy rossz hajó javításáért pengői 237 forintot kap.³⁵

A szegedi *superplaccok*on, Reizner szerint, évenként átlag húsz 5—10 000 q hordképességű új hajó épült. A gőzhajózás megindulása a múlt század második felében érezte hatását. 1859-ben 209 hajójuk volt a szegedi hajósgazdáknak, de 1879-ben már csak 84 hajót: 25 bögőshajót, 11 lunrát és 48 hajót tudtak számba venni.³⁶ 1890-re 54-re csökkent a szegedi hajóállomány és bár ebben az évben némi élénkülés mutatkozott a hajóépítő iparban — 20 új hajó épült —, a következő évben csak 11 hajót építettek.³⁷

1891-ben 7 *supergazda* (hajóépítő vállalkozó) 300 munkással dolgozott a felsővárosi *superplaccok*on. A *superplaccok* a Tápéi kaputól a Római körútig húzódtak a Tisza árterületén. A Tápéi kaputól a város felé haladva sorjában a következő *supergazdák* működtek: Tombác Mihály, Berta András, Privinszki János, Tóth Ferenc, Boros István (a szivattyútelep vagy *vízhúzó* előtt), Okrös József és id. Etsedy Ferenc (1895-ös halála után fia és Etsedy István társultak e helyen). Privinszki és Okrös főleg *sárhajókat* készített a tiszai és marosi kotrás számára. Legtöbbjük módos hajósgazda is volt. A régi öregek emlékezte szerint Tóth Ferenc volt a leggazdagabb, 9—10 fahajója úszott a Tiszán, a legnagyobb, a „Kossuth” nevezetű bögőshajó a milleneumra készült. Sokat emlegetik, hogy egy alkalommal megtartotta a rászakadt zentai hidat.³⁸ Utolsó fahajóit már gőzhajóval vontatta.

Mindegyik *supergazda* telepén 30—40 munkás dolgozott egy-egy nagyobb hajó építésén. Nem mind volt hozzáértő super, mert közéjük számítottak a faragó, fűrészelő napszámosok is, akik az előkészítő munkákat, fűrészelést végezték.

³² SZÁL, Községválasztmányi iratok, 1852/160. — Weiner Móric folyamodásából érdemesnek tartom kiemelni a következőket: „... Városunk lakosai jövedelmezésének egyik főforrása eddigi tapasztalás szerint a Hajó építészet lévén...”

³³ SZÁL, Községválasztmányi iratok, 1853/23.

³⁴ SZÁL, Községválasztmányi iratok, 1854/16.

³⁵ SZÁL, Községválasztmányi iratok, 1856/77.

³⁶ Reizner i. m. III. 485.

³⁷ Kulinyi Zsigmond: Szeged új kora. Szeged, 1901. 611.

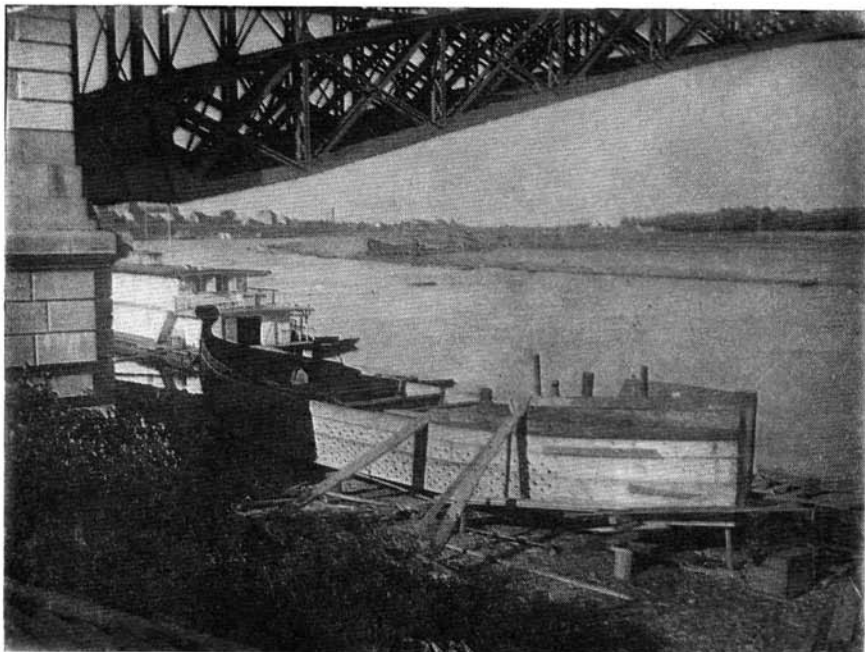


Abb. 13. kép.

Épülő halászbárka a szegedi híd alatt
Eine im Bau befindliche Fischerbarke unter der Szegeder Brücke

A század végén már csak 5 *supergazda* működött, kb. 150 munkással.³⁹ A hajó-kivitel a Balkán felé irányult: Beszarábia, Bulgária, Románia és Szerbia volt a külföldi piac.⁴⁰ 1892-ig Etsedy Ferenc, ifj. Ökrös József és Privinszki János készítettek hajókat külföldi kereskedőknek, 1893–94-ben csak Etsedy Ferenc és ifj. Ökrös József, 1895–1902-ig Boros Ferenc, Etsedy Ferenc, ifj. Ökrös József és Tóth Ferenc. 1902-ben ismét csak két hajó kiviteli cég működött: Boros Ferenc és Etsedy Ferenc, ezután a hajó kivitel megszűnt.⁴¹ Ebből arra következtethetünk, hogy 1903-tól új fahajó (itt elsősorban bögőshajóra gondolunk) egyáltalán nem, vagy csak igen ritkán készült a szegedi Tisza-parton, és a hajóácsok munkája csupán javításokra szorítkozott. „A hajók egy része vétel útján lement szerbiai meg romániai hajósgazdák kezébe — írja Tömörkény 1906-ban — új pedig nem igen készül. Inkább javítások történnek, mert a hajó alja könnyen romlik. Ilyenkor a partra viszik a hajót, fölpeckelik s a feneké alatt hanyatt fekvé dolgoznak a superok . . .”⁴²

³⁸ Saját gyűjtés. Adatközlők: Lippai Imre (szül. 1876.) és Etsedy Mihály (szül. 1879.) — Vö.: Juhász Antal: Régi szegedi foglalkozások nyomában. I. Superok. Délmagyarország, 1958. nov. 26.

³⁹ Kulinyi i. m. 611.

⁴⁰ A szegedi kereskedelmi és iparkamarai kerület évi jelentései. Szeged, 1893–94–95–96–97–98, 1900–1901, 1902, 1903.

⁴¹ A szegedi kereskedelmi és iparkamarai kerület évi jelentései alapján. Szeged, 1893, ... 1903.

⁴² Tömörkény István: Szegedi vízenjárók. Népr. Ért. 1906. 193–202.

Századunk elején tehát, fokozatos hanyatlás után, csaknem teljesen megszűnt a hajóépítés a szegedi Tisza-parton. A hanyatlás főoka természetesen a technikai fejlődés. A lóval vontatott fahajók a gőzhajóval és a vasuszályokkal szemben szükségképpen alulmaradtak. Gőzhajó vontatta uszályokkal gyorsabb, könnyebb és olcsóbb volt a kereskedelem. A bögőshajók száma egyre fogyott, az utolsó nyolcat 1917 nyarán adta el Tóth Ferenc, az utolsó szegedi hajósgazda a Ferenc csatorna vállalatnak.⁴³ Letűnt egy híres szegedi iparág s vele a hajdani népelet egyik érdekes és jellegzetes színtöltője: a fahajózás korabeli hajósélet. 1918 tavaszán névtelen krónikás búcsúztatja a helyi lapban a szegedi hajóséletet: „Ma mindössze egy-két luntra lebeg a vízen, az is homokot hord; a part tövében még az Okrös-ivadék javít meg egy-egy luntrát, vagy dereglyét, s állítja helyre a tápéi rév kompjait.”⁴⁴

A század eleji visszaesést követően az 1920-as években újból föllendült a hajóépítés. A szükséglet homokoshajók építését követelte. Malterba ugyanis a marosi homok a legmegfelelelőbb, ezért a 20-as, 30-as évek nagyarányú szegedi építkezéseéhez a Marosból, Klárafalva—Apátfalva tájékról szállították a homokot („pátfalvi homok”). A hajóépítés 1924. nyarán egy homokoshajó és egy halászbárka építésével kezdődött.⁴⁵ A későbbi években több homokoshajó készült, többnyire társas cégeknek, amelyek a homokszállítását vállalták: 1925—26-ban a „Hungária” a Popon—Kecskeméti cégnek, 1927-ben „Juliska” nevű 10 vagonos homokoshajó Miklós Istvánnak és a „Piroska” fahajó Takács Istvánnak, később a „Reménység” és a „Tiszavirág” a Völgyesi—Popon cégnek, „Emi” nevű hajó a Löffler—Pagonyi cégnek, az „Újszeged” a Szekeres cégnek.⁴⁶ A 30-as évek végén Szegeden 6 nagyvállalkozó 18 homokoshajót tartott üzemben.⁴⁷

Az utolsó fahajót, a „Szabadság” nevű homokoshajót 1947-ben építette a város. Az újszegedi Tisza-parton, a közúti híd alatt építették. Ez volt az utolsó tiszai fahajó, a másik, a „Csillag” nevezetű homokoshajó, amit a 30-as években rabok készítettek, korábban elpusztult. A Szabadságot 1960 nyarán verték szét a tápéi hajójavító telepen, mert már megjavítani sem volt érdemes.

A homokoshajókat és a halászbárkákat régi hajóácsok építették, akik még Privinszki vagy Tóth Ferenc superplaccán „tanulták ki a mestorségöt”, a fiatalabbak pedig az első világháború után a tápéi hajójavítónál. „Hat-nyolc embör öleg vót egy homokoshajó építéshön. Napszamosok is dógoztak mellettünk, igencsak hajósok” — mondja Bába Antal super. A hajóépítés ekkor már nem nyújtott állandó és biztos keresetet, ezért Bába Antal is kénytelen volt öt évig Újpesten dolgozni. Amikor nem volt munka, elmentek hajósnak homokoshajóra, vagy marosi kotróhajóra, a *bágerosokkal*.

A szegedi hajóépítés történeti áttekintése után vizsgáljuk meg, hogyan készült egy fahajó és milyen szerszámokat használtak az építésénél?

Kovács János „Szegedi emlékek” c. munkájában részletesen leírja a hajóépítést és ezt a leírást leközlő „Szeged és népe” c. néprajzi monográfiájában is. Ezenkívül

⁴³ Móra Ferenc: Föl se hajóznunk, le se hajóznunk. Pesti Napló, 1917. júl. 7.

⁴⁴ Sz. M.: Búcsúztató. Szegedi Napló, 1918. 77.

⁴⁵ Banner János: A szegedi halászbárka. Dolgozatok a Ferenc József Tudományegyetem Archeológiai Intézetéből. Szeged, 1925. 75—91.

⁴⁶ Adatközlő: Bába Antal super (szül. 1894). — A felsorolás nem törekedett teljességre!

⁴⁷ Aldobolyi Nagy Miklós: A marosi homokbárkások. Búvár, 1940.

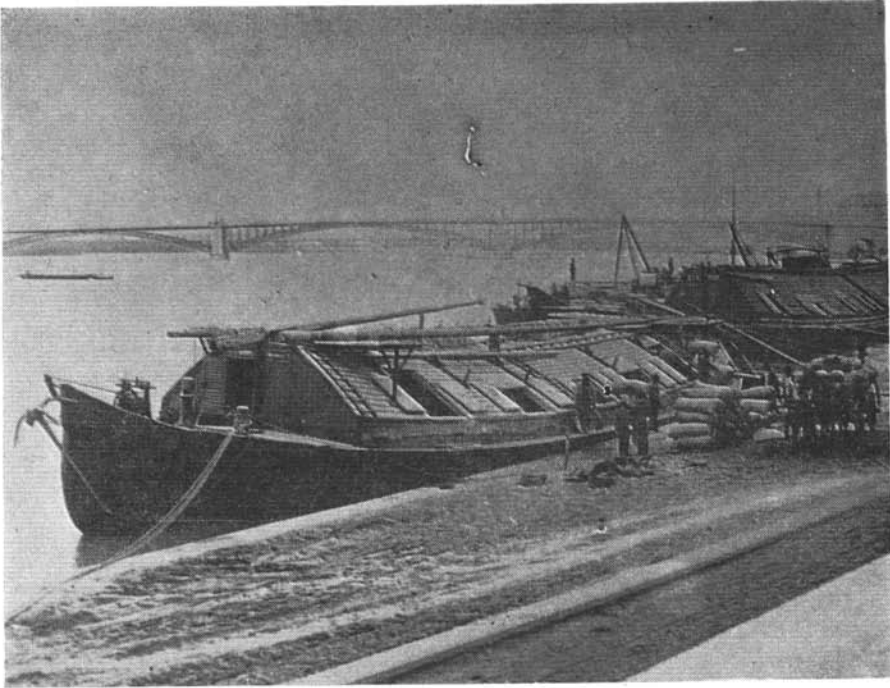


Abb. 14. kép.
Gabonáshajók kirakodása
Löschung von Getreidefrachtern

tudtunkkal csak Banner János adatközlése ismert a szegedi halászbárka-építésről.⁴⁸ Mindketten saját szavaikkal — a mesterműszókat megjelölve — írták le a hajóépítést. Úgy gondoljuk, nem lesz érdektelen ezek ismeretében sem, ha megfigyeljük, hogyan mondták el idős superok a hajó építését.⁴⁹

„Első munka a *fenék mögvetése*. Mögállítják a *kantárokat*, kiterítik rá a *fenékesztkát*, mögfaragják, *mögvarásolják*, *letusákolják* (odaszögeznek ideiglenesen a kantárokhöz). Mikó ez mögvan, rámerik a hajó méretit, ácsplajbássz mögrajzójják, *ki-közepelik*, körülkerekítik. Aztán ráraják a bordákat, először a *fenékbordákat* 70–80 cm-re egymástul, akkó bekötik a *hablábakat* (oldalbordákat). Két ódalt vinklivassá megerősítik. *Mögállítják* a hajó fenekit (= hévéekkel fokozatosan föl hajlítják, közben vízzel locsolják), fölállítják az orr- és a fartókéit, kikötözik, hogy *ē* *nē* dőjjön. Ezután jön az *ódalazás* (oldaldeszkek fölszögelése). Először a *mederdesztkát* (= legalsó oldaldeszka), töszik föl, azután a *prémöt* (= felső deszka), úgy haladnak aztán alúrú föfelé. Az ódaldeszkkákat először az orr- vagy fartókéhön szögeznek, úgy hajlítják a közepe felé. Közbe sokszó pihentetni köll a fát. A tőkék olyan *zsilipösre*

⁴⁸ Betkowski Jenő folytatott gyűjtést Szolnokon ebben a témakörben, de a hajóépítésre vonatkozó gyűjtéséből eddig csak a superok mesterségszókincse jelent meg. (A szolnoki hajósok, a csongrádi és mindszei superok mesterszavai. Magyar Nyelvőr, 1952. 219–22, 363–67, 1953. 109–114.) Összehasonlító anyagként rendelkezésemre állt még Solymos Ede bajai kéziratos gyűjtése, amelynek elküldéséért ezúton is köszönetet mondok.

⁴⁹ Adatközlők: Bába Antal super, Ökrös János super (szül. 1898.) és Förgeteg József super.

vannak kiképezve, így nem vágódik ki a deszka. Mikó kész van az ódallā, *ē*larabóják a kiálló hablábakat, arra jön rá a *járó*. A *járódeszka* fölszögelése után jön a *hab-dészka* és *habdészkalábak* szögelése. Mikó ez is kész van, hozzáfognak a hajófenék *varrásá*hon. Gyékénykötelet vernek bele, arra két *tétel* mohát, *színvessző*vel tömörítik, *iszkábával* odaerősítik. A *varrást* is mestörök csináták, de üdösebbek, öregök, akik a nehéz munkát mán nem bírták. Közbe mögcsinájják a belsejit, berakják a *basgerendákat*, *vizhányó* gerendákat, előre betöszik a *bakfészket*, elkészítik a tetőzetöt. Ezze együtt folyik a *hambározás* (= hajófenékre és az oldalra nagy táblákban ún. *hambárdeszkek*at támasztanak), majd a *kukajáró* és a *domentát* elkészítése. A hajó elején van a *szentös*, két ajtaja között az *örfa*, fölső részén a csiga, amin az *alaccságot* (hajóvontató köté)l körösztülvetik. Hátul a kórmányoslakás, gabonáshajón *csárdának* nevezték, homokoshajón *gulibának*. A *bögöt* mán előre kifaragták, a dísz azután csak hozzátódták az *orrókéhön*. Még bekátrányozták a hajót, azz *löhötött vízre eresztieni*! (ezt hajóvetésnek mondják).

A fenti leírás csak nagy vonalakban foglalja magában a hajóépítés munkafolyamatát, a részleteket ugyancsak a szegedi superok elbeszélése és munkája alapján további kiegészítésekkel gazdagíthatjuk.

A *fenékbordák* vagy *burkonyok* és a *fenékdészkek* összeerősítéséhez hatalmas, 20–24 cm hosszú, cigánykovácsok készítette szögeket használtak (Ökrös János super ezeket „Jézusba való szögek”-nek nevezte). A szögek helyét furdanccsal előre kifúrták, majd a hajófenék alatt, fekvő testhelyzetben verték be a *fenékbordába*. Nehéz munka volt, esős, hideg időben az egészségre is veszélyes. Ökrös János super mesélte, hogy a 20-as években egyszer leesett az első hó, amikor még dolgoztak. Ilyenkor a hajófenék alatt a *párnán* (deszkából készült, menedékesen emelkedő eszköz, amire a super a fejét hajtotta) dolgozva, egész életükre reumát szereztek a superok. A *hablábakat* és a *burkonyokat* *vinklivel* fogták össze. Régebben volt úgy, hogy a *hablábat* és a *burkonyt* egyfából faragták ki és ilyenkor nem volt szükség *vinklivasra*.

A 3 col vastagságú *fenékdészkek*at és a kb. 2 colos *oldaldeszkák*at *hévérékkel* hajlítottak, közben állandóan tüzeltek alatta. Meleg vízzel locsolták a fát, hogy hajlításakor ne törjön el és rugalmasabb legyen. A hajófeneket a *szügynél* — kb. a *fenék* egy-egyedénél — kezdték hajlítani. A legfelső *oldaldeszka*, az ún. *prém* vagy *fazolinfa* hosszában kettéfűrészelt, félgömbölyű *fenyőszál* volt, hogy tartósabb legyen, ugyanis a *kikötésnél* ez súrlódott, ütődött a parthoz.

A *varráshoz* szükséges mohát *mohás embör* árulta, az *iszkábát* pedig *iszkábarverő* felsővárosi cigányok készítették. A *színvessző* kb. 1 m hosszú, vékonyra hasogatott akác- vagy tölgyfa volt.

Gabonáshajókon a zsendelyt is hajóácsok *verték föl* a tetőre. „Először mög-eresztik a kész *sindöjt*, a *vögyellés* jó, de az éle vastag, mög köllött még kerekíteni, mielőtt *főverték*.”

A hajóépítés, mint már említettük, nem volt képesítéshez kötve. Egyes felsővárosi családokban rendszerint apáról fiúra öröklődött a mesterség. „Az apja levitte a *gyerököt* és ott munka közbe mögtanúta. Töröttek avva, hogy tanúta vagy nem, avvót a fontos, hogy tutta csinálni . . .”

Kisebb hajók: tetejetlen homokszállító *luntrák*, *burcsellák*, *sárhajók* és *küves hajók* építésén az utóbbi időkben hat hajóács és néhány segédmunkás dolgozott. Ezeknek a készítése ugyanúgy történt, mint a *bögőshajóé*, de rövidebb ideig tartott, mert kisebbek voltak és nem kellett tetőzetet csinálni. Rendszerint 8–10 hét alatt elkészültek. *Luntráknál* előfordult, hogy a *gulibát* nem a *hátsó basra* építették, hanem a hajó közepére, a *vizhányó* fölé.

A superok által használt szerszámok: *faragó fejsze*, amivel a durvább faragást végezték, *faragó bárd*, a deszkák széleinek faragására, *kapacs* vagy *kecer* (csákányforma fejsze), különböző fűrők, szekercék, gyalúk, rókafarkú és keresztvágó fűrész, kétkézvonó, vinklivas, mohozó (kurtanyelű, széles élű favéső), fafurkó és iszkába-verő kalapács. A szerszámokat a *superládában* tartották.

A régi gabonáshajók építésénél mindig ott volt a *superplaccon* a hajókormányos is. Tanácsokat adott, rendelkezett, „olyan hatalma volt, mint a supergazdának”. A *superplaccon* dolgoztak a fűrészelő napszamosok is, akik a szétbontott tutajok szálfáit a *fűrészelő gödrökben* vágják szét. „Ez a gödör olyan mély volt, hogy az ember nem látszott ki belőle. Föléje a földszinttől számított embermagasságban állványt állítottak, amelyet belerögzítettek a földbe is. A fűrészelők a rönköket először *möghámították*, vagyis lefejtették róluk a kérget, majd az állványra fektették. Ezután a munkát végeztető mester a rönkön egyes helyeken ceruzával megjegyezte, hogy milyen vastagságúra fűrészeljék. Majd krétaporban *csaptatót*, hosszú zsinórt forgattak meg, és ezzel a rönköt a ceruzajelek mentén hosszában megcsapták... Most kezdődött azután a fűrészelés, amelyhez *metezőfűrész*t használtak. Ez hasonlított a szál-favágásnál használatos *körösztvágó fűrész*hez, fogantyúi azonban keresztbe állottak, így tehát mindkét végükön meg lehetett őket markolni. A fűrészelés a rönk hosszában, a csaptatás irányában történt. Két ember fönt az állványon, kettő meg lent a gödörben, mindegyik a fűrész egy-egy szarvánál. A pontosságra az állványon álló emberek ügyeltek. Ezért mondogatták tréfából, hogy fölül kell az okosabb, alul jó a bolond is, csak húzza.”⁵⁰ A munkamenetet egyik novellájában Tömörkény István is leírja.⁵¹ A fűrészelésnek ezt a hagyományos régi technikáját a gőzfűrésztelepek tették fölöslegessé a század első évtizedében. A használt metszőfűrésznek hallottuk *halálgeréble* és *trenoló fűrész* megnevezését is idős superok ajkán.

Amikor a hajó elkészült, vagy a *hajófejeltes*, *hajófejelés* (= javítás) befejeződött, sor került a vízbeeresztésre. Nagyobb hajóknál esetleg megvárták, míg áradáskor felveti a víz. A hajót négy *slipperen* és egy *szankón* csúsztatták vízbe. A *slipperek* 25–30 cm vastag félgömbölyű szálfák, amiket régen szalonnával, faggyúval, újabban gépszírral zsíroztak, hogy jól csússzanak. A hajótestet elől, középen és hátul régebben vastag kenderkötéllal, újabban drótkötéllal átkötötték és a köteleket *bakokhoz*, erős földbeásott cölöphöz vagy partmenti fához kötötték. Ezután a hajót hévérekkel megemelték, *aláágyztak*, majd lassan ráeresztették a *slipperekre*. A bakoknál *rajzolták a köteleket*, azaz fokozatosan eresztették, hogy a hajó lassan csússzon a szankón és a slippereken. Közben megálltak, ha valami baj adódott. A munkavezető mester, aki irányította a többieket, ügyelt arra, hogy a hajó a vízparttal párhuzamosan haladjon. Utasításaira az egyik baknál lassabban, a másiknál jobban engedték meg a hajót tartó köteleket. Miután többször megálltak pihentetni, a szankót továbbcsúsztatni vagy új slippereket elhelyezni, az utolsó szakaszt szabadon tette meg a hajó. A vízbeérést mindenki hangos éljenzéssel üdvözölte. A fenti munka — *hajóvetésnek* mondják — mindenütt így történt,⁵² és ugyanígy bocsátják vízre ma is a hajókat a tápéi hajójavító telepen. Csakhogy ma már nem fahajók, hanem javított, vagy új uszályok és gőzhajók készülnek itt. A slippert most *sójának* nevezik, a hajójavító és építő placznak pedig *sójatér* a neve.⁵³ A tápéi hajójavító

⁵⁰ Bálint Sándor: Fölül húzta az apja a fűrész. Magyar Nyelvőr, 1957. 188. A használt fűrésznek hallottam *superfűrész*, *halálgeréble* elnevezését is.

⁵¹ Tömörkény István: Rónasági csodák. Szeged, 1943. 136.

⁵² Vö.: Solymos Ede: Bajai superok. Kézírtatos gyűjtés. 1960.

⁵³ Adatközlők: Vincze István super és Erdei Károly vállalatvezető.

telepen a legutóbbi időig dolgoztak idős superok, akik még a század első évtizedében, a felsővárosi *superplaccok*on sajátították el mesterségüket (Bába Antal és Ökrös János). Az itt folyó munka is jól bizonyítja, hogy már kiveszett foglalkozások értékes szakmai hagyományai, fejlettebb technikával párosulva, mennyire továbbélhetnek mai gazdasági életünkben.

Fahajózás

A régi tiszai fahajósok életét, a hajóvontatást, egyáltalán a fahajózás életformáját, fortélyait Betkowsky Jenő földolgozásaiból ismár a legapróbb mozzanatokig ismerjük. A szerző több évtizedes szolnoki és környékbeli gyűjtéséből kikerekedett a régi tiszai fahajósok életének klasszikus rajza, úgyhogy aki őtána ezzel a témával foglalkozik, nem sokat tud hozzáadni és elkerülhetetlenül ismétlésekbe bocsátkozik. Nem is kívánunk ezzel a témakörrel bővebben foglalkozni, csak amennyire a szegedi vízi életéről alkotott teljes kép szempontjából szükséges, vázoljuk fel a fahajózás néhány jellemző — főleg helyi — sajátosságát, a régi hajósok elbeszélései és Tömörkény „vizenjáró” novellái alapján.

A fahajókat víz ellen — a hajósok úgy mondták: *högymönet*ben — lovakkal vontatták. Szegeden évszázados hagyomány szerint deszki és szőregi szerbek voltak a hajóvontatók. Öreg hajósok a szerb hajóvontatókra — Ljubó, Tósó, Milutin — ma is emlékeznek. A deszki hajóvontatókkal, életformájukkal, a lóval történő hajóvontatás módjaival más alkalommal külön foglalkozunk, ezért most ezek kifejtésétől el kell tekintenünk. A fahajózás más, idős szegedi vizenjáróktól még hallott mozzanatait is csak rövidre fogva tudjuk összefoglalni. Régen a hajókat emberi erővel is vontatták. Mária Terézia, majd 1783-ban II. József hozott rendeletet az életfogytig elítélt rabok hajóvontatására alkalmazásáról. II. József elrendelte, hogy Szegeden, Zimonyban, Bródban, Gradiskán és Sziszekén 50—50 hajóvontató rab számára tömlőcről kell gondoskodni.⁵⁴ Az emberi erővel történő hajóvontatás a legnehezebb munkák egyike volt. Somogyi Elek minorita, Dugonics András kortársa verses művében így jellemzi a hajóvontató rabok sorsát:

„Oh, melly nyomorultak! kiknek nyakán a lábán
Tsörög a kemény lántz nagy vas karikában,
Borotválva fejek vannak nagy munkában,
Mellyért reszket testek az Hajó-huzásban.
Rövid vászony nadrág bakants ruházattyok,
Puha párna helyett gyékény az ő ágyok,
Szomjuság oltásra etzetes viz borok,
A kemény profuntul ugyan korog hasok.
A Tisza vizébe nyakig is bé-mennek,
Kik huzásban restek, páltzákkal veretnek, —
Halálnál is sokkal keservesebb éltek,
Nagy vakság dolgoztok, kik ettül nem féltek.”⁵⁵

Az emberi erőnek kihasználása a lóvontatással párhuzamosan egészen századunkig fennmaradt. Idős hajósok még emlékeznek arra, hogy nagy áradás idején,

⁵⁴ Vajna Károly: Hazai régi büntetések. Bp. 1906. I. 532.

⁵⁵ Idézi Bálint Sándor: Lajmás, számár, lukmájér. Magyar Nyelvőr, 1957. 3. 323.

amikor lovakat nem alkalmazhattak, emberi erővel vontattak. A gyalogos vontatók ilyenkor a töltésen haladtak. Apátfalvaig teher nélkül 2 nap alatt értek föl a Maroson.⁵⁶

Emberi erővel történt a vontatás harmadik fajtája, a *kukázás* is. Betkowski Jenő kitűnően és részletesen leírja a *kukázást*,⁵⁷ ezért röviden csak a lényegét ismer-tetjük, ahogyan a szegedi hajósok elmondták. Erre akkor került sor, amikor a Tisza előntötte a *ficsorjárást* (hajóvontató út). Összekötözték a hajón található köteleket, végére vasmacskát erősítettek és azzal ladikon föleveztek olyan távolságra, ameddig a kötél elért. A macskát parthoz közeleső részen kivetették. A kötelet visszavitték a hajóra, átvették az *őrfán* és befogták magukat, rákapcsolták hámjukat, majd a *kukajárón*, az előrehaladás irányával háttal lépegetve, mintegy kinyomták maguk alól a hajót. A *kukajáró* végére érve kiakasztották a hámot a húzó kötélből és ismét az *őrfá* mellett fogtak rá. Így a hajó lassan fölhaladt az előre kivetett vasmacskáig. A *kukázáshoz* minden alkalommal külön fogadtak embereket, mert a hajó személy-zete ezt a nehéz munkát nem tudta volna elvégezni.

Ahol sem lóvontatással, sem gyalogos vontatással nem boldogultak, vagy meg-feneklett, zátonyra futott a hajó, ott *gugorázni* kellett. A *gugorázást*, a fahajók víz ellen vontatásának ezt a sajátos módját Tömörkény István több helyütt említi, sőt le is írja „vízenjárók”-ról szóló novelláiban.⁵⁸ A *gugorázó* hajónak két vasmacskája volt. Amikor látták, hogy parti vontatással nem juthatnak tovább, *lemacskáztak*. A másik macskát, aminek hosszú kötele volt, ladikba tették és föleveztek vele a folyón, ameddig a kötél hossza engedte. Ott kivetették, majd visszatértek a hajóra és a kötelet fölerősítették a *gugorára*, más néven *cigánytekerőre*. A *gugora* oszlop az első bason, amibe lyukakat fúrtak a két *gugorarúd* számára. Ezekkel a rudakkal forgatták a *gugorát*, amire föltekerődött a kötél és a hajó ilyen módon valósággal „fölcsavarta magát” a vasmacskáig. A *gugorázás* nehéz munka volt. Ha erős volt a folyó árja, előfordult, hogy a *gugora* visszafelé kezdett forogni és a sebesen forgó *gugorarúd* még embert is ölt.

A *gugorázásnak* másik módja az ún. *parti gugora*. Ezt Hegyesi András hajós a következőképpen mesélte el: „A parton ástak egy ötven centi mély gödröt, abba beleállítottak egy vastag fenyőszálfát. Jó két méter magasan állt ki a földből. Két felül cövekhön kikötötték, hogy erősen álljon. A hajóvontató kötelet háromszor rá-tekerték a fenyőre, kihagytak egy „csülköt”, abba beledugtak egy rudat és azt for-gatták. Így föltekerődött a kötél a *gugorára* és ehúzták a hajót a zátonyul” A *gugo-rázással* bizony lassan haladtak, jó volt, ha naponta néhány kilométert megtettek.

Gabonáshajókon a kormányoson kívül 4–5 *hetes* (hetibéres) volt. Rendesen csak a kormányos volt állandó személy, a heteseket minden útra külön fogadták. Rajtuk kívül voltak még a *juhárosok*, akik a gazdával való megállapodás szerint csak egy bizonyos útszakaszon tartottak a hajóval. Az volt a dolguk, hogy a hajó melletti dereglyében eveztek. „Azt is tutták, hány huját köll evezni Szegedtül Óbecséig. Mikó kanyarba ért a hajó, akkó köllött erősebben evezni. Odaszót a kormányos: „Keményebben!” – Főátak, úgy eveztek.” Kanyarban sokszor kimentek a partra és kötél-en tartották a hajót, nehogy a víz a kanyar külső hajlatában parthoz sodorja.

⁵⁶ Adatközlők: Kelemen István hajós (szül. 1887) és Hegyesi András hajós (szül. 1888).

⁵⁷ Betkowski Jenő: Adatok a szolnoki hajósok életéből. Ethnographia, 1954. 1–2. 88–118.

⁵⁸ Gugorázás. A Szent Mihály a jégben. Bp. 1957. 246. és Homokból élők. Hajnali sötétben. Bp. 1958. 320. Vö.: Bálint Sándor: Szegedi Szótár. Bp. 1957. I. 518.

Zsótér János, a leggazdagabb szegedi hajósgazda különben a múlt század 40-es éveiben pontokba foglalta a hajósok kötelességeit.⁵⁹ Ennek néhány fontosabb pontját az alábbiakban idézzük:

5. Az általánosan fogadott hajóslegények három nap (ünnep nélkül) be- és szintén három nap (ünnep nélkül) kirakodni tartoznak. Ha ez akár a kereskedők, akár a hajósgazdák késedelmeskedéséből tovább tartana, a gazda minden embernek egy napra általános bérén felül váltói 30 kr, mint Dángubát fizetni köteles.

6. Útközben az üres hajón levő legénység gazdája sekély vizen elakadt terhes hajójának megsiftelésére segédkezet köteles nyújtani. Ha általános hajóslegények voltak, a gazda hazaérkeztükkor köteles fáradságukat megfizetni, a hetesek fizetés nélkül tartoznak dolgozni.

8. „A *misáj* szoros kötelességében állni fog: éjjel-nappal, valamint a vízre, úgy tűzre felvigyázni, a vízhányót tisztán tartani, abból a vizet rendszeren kihánni.”

A hajóvontatókról: „A kocsisnak egész bére, kötelessége teljesítése előtt ki nem fizettetik, hanem szükségéhez képest Hujja számra fogja kinyerni fizetését.”

Lefelé ereszkedéskor — *vögyömönetben* — a fahajósok *evedzővel* haladtak. A timonyt leszerelték és a hajót elől-hátul *téritőfával*, ún. *orradzójával* kormányozták. Az orradzót *orradzóbak*, más néven *studli* tartotta. A *studli* a hajónak két pontján volt elhelyezve: az ereszkedés iránt nézve elől, jobboldalt és hátul baloldalt. Tulajdonképpen egy 80–100 cm magasságú karó volt, amit a vasból készült *studlilukba* dugtak. A *studli* tetején több faszög állt, ezekhez erősítették gúzzsal az *orradzót*. Az orradzó hosszú, vékony fenyőszálból készült evező, a timony bevezetése előtt ezt használták kormányként a fahajókon.

A tiszai hajósok gyakorlatából ismert a jégtörésnek egy sajátos módja, a *lulázás*. Ehhez akkor folyamodtak, amikor valahol „befagytak”, vagy könnyebb teleken csak kis szakaszon állt be a folyó, ahol a megtorlódó jégtáblák akadályozták a hajózást. A jégtöréshez hatalmas, egyetlen fatörzsből kifaragott *csónyikot* használtak. Tömörkény így írja le a munka menetét: „Nagy keményfa-ladikokba beleül tíz-tíz ember, s föleveznek a jég alsó végéhez. Ott a jégre ugrál mind, csak egy marad a ladikban. A többi megfogja a ladik szélét, s derekaformáig kihúzza a jégre. Akkor megmarkolják, fölemelik s teljes erővel megint lecsapják, míg csak alattuk a jég be nem szakadt. Ilyenkor abban a pillanatban be kell ugrani a csónakba, különben a vízbe esnének...” Veszélyes munka volt a *lulázás*, de a hajósgazdák bőkezűen fizettek érte, mert ha nem vitték hajóikat védett helyre, azokat a tavaszi jégzajlás tönkretette. A szegedi hajók a tépi téli kikötő elkészülte előtt a vasúti híd alatt teleltek. Úgy mondják, itt nem fagyott be a folyó és a hídlábak a jégtábláktól biztos menedéket nyújtottak. Ezért teleltették itt a hajókat és vízimalmokat.

Idős vízenjárók azt mondják, hogy „az igazi hajósok a fahajósok voltak”. Az ő idejükben nehezebb volt a hajósélet, mint a gőzhajó és az uszály korszakában. Érteni kellett mindenhez, ami a fahajón előadódott; elviselték hosszú utakon az időjárás viszontagságait, amittől a vashajón a hajósok sokkal inkább védve voltak, és hosszú ideig távol voltak családjuktól. Ennek ellenére szerették foglalkozásukat és útjaikon akadtak könnyebb napok is, pl. amikor *szelet heverték* (szél miatt vesztegelni kényeszerültek), más kifejezéssel: *dámgováztak*, *dángubáztak*. Ezalatt a hajóslegények a *csárdában* vagy a hajó orrában, a *bason* kártyáztak, citeraszó mellett töltötték az időt. A hajósgazda ilyenkor is fizette őket, — ezt *dángubának* nevezték — ezért sóhajtottak föl olykor a hetesök: „Fújj még egy pár jó csizmára valót!”

⁵⁹ Zsótér János: Hajósi jó rendviszonos kötelességek és általános rendszabályok. Szeged, 1842.

A régi fahajósok „... a Tiszán Szegedtől Szolnokig s amikor a vízállás engedte, Tokajig, a Maroson Nagylakig, néha Aradig, a Kőrösön Gyomáig hajóztak. A gabonaszállítást a Tisza—Duna—Száván Sziszekig, meg Felsőkarlovicáig, a Dunán Pestig, meg Győrre bonyolították le.”⁶⁰ Voltak olyanok is, akik a Dunát Ausztriától egészen a Fekete-tengerig behajózták. A gabonahajók visszafelé sem jöttek üresen: Pizskén mészkövet rakodtak, amit a felsőtiszaparti mészégetőkben kiégettek, Apatinból a mészégetéshez különösen alkalmas fűzfát, Szobróól, Bezdánból kövező anyagot, a felső-Tiszáról sárosataki malomkövet hoztak.

Szegeden a hajósok és más vízből élők városrésze ősi hagyományok szerint évszázadok óta Felsőváros volt. A múlt században, még a gyáripar kibontakozása előtt, Felsővárost zömmel halászok, hajósok, hajóácsok, vízimolnárok, faragók, fűrészelők és más vízből élők lakták — bizonyos számú iparosréteg mellett —, és ők adták meg a városrésznek a többitől eltérő sajátos néprajzi arculatát. Ez a jellegzetes egyedi vonás, a városrészek közötti különbség századunkban részben a kapitalista fejlődés és a polgárosodás, részben a gyorsan változó divatok térhódítása folytán, jórészt már elmosódott. 60—70 évvel ezelőtt azonban még viseletéről is meg lehetett különböztetni a felsővárosi „polgárt” az alsóvárosiaktól. A hajósok, vízimolnárok égszínkéék, ún. *mónárkéék* posztóból készült zsinórozott ruhát viseltek. Kovács János szerint a felsővárosiak, mint általában a sokféle megfordult emberek, több gondot fordítottak ruházkodásukra, ezért mondhatták ezt a városrészt a népnyelvben „kényös város”-nak.

Amikor a szegedi vizenjárók egy-egy hosszabb útról hazaérkeztek (*hosszúutas hajóékkal*), vagy a tiszai hajósok itt horgonyt vetettek, benépesültek a felsőtiszaparti kocsmák. Azóta ezek is eltűntek, csak emlékezetüket őrzi néhány idős felsővárosi ember. Minden vízi foglalkozást üzőnek megvolt a maga kocsmája. A Római körúton, a Rozsi-féle vendéglőbe a kotrósök, más néven *bágerosok* jártak. A Maros utca elején, Tombác Márton vendéglőjében a fahajósok, Mónus Pali vendéglőjében pedig a vashajósok üttötek tanyát. Híres volt a Makai utcában Móra Ilka vendéglője és „Masa szülém” kocsmája (Lippai-féle vendéglő) a Tabán utca sarkán. Még a tutajosoknak is volt egy eléggé rozoga kocsmájuk a Felső Tisza-parton.⁶¹

A fahajókon történő gabonaszállítás megszűntével a régi hajósok átmentek a vashajókra, uszályokra és ott szolgáltak tovább. 1906-ban Tömörkény arról tudósít, hogy még a vizen való vásárra járás tartja magát a régi formájában. Az alsó Tiszáról 7 bárka, Makóról 1 nagyobb bárka érkezik hetipiac előtti napok délutánján (kedden és pénteken délután) a városba.⁶² Kikötőjük a „híd lábjánál” volt, a halászbárkák fölött.

Az 1920-as és 30-as években a homokos hajózás nyújtott megélhetést néhány száz szegedi hajóseMBERnek. Évek múltával azonban ez is hanyatlott, s amint csökkent az új építkezések száma, természetes visszaesés mutatkozott a homokhordás méreteiben is. A homokos hajósok életformája már sokban különbözött a régi fahajósok életétől. Ők végezték a homokkubikolást is, de nem voltak olyan sokáig távol a családjuktól, mint a gabonahajók hajósai. Leggyakrabban a Klárafalvánál levő 12-es kilométer-köig vontattak és onnan hozták a finom, szemcsés marosi homokot. Munkájuk az 50-es évek eleje óta azzal is könnyebbedett, hogy a homokkirakodásnál szalagot használnak, ami fölöslegessé teszi a megterhelt kubikostalicskának a keskeny, meredek járón való föltolását.

Juhász Antal

⁶⁰ Sz. M.: Búcsúztató, Szegedi Napló, 1918. 77.

⁶¹ Adatközlő: Hegyesi András hajós.

⁶² Tömörkény István: Szegedi vizenjárók. Népr. Ért. 1906. 193—202.

DAS FLÖSSEN AUF DER THEISS UND DAS SZEGEDER SCHIFFBAUHANDWERK

Der Verfasser bespricht im ersten Teil seiner Arbeit die Vergangenheit und die volkskundlichen Beziehungen des Holzschwemmens auf der Theiss und des Flössens. Das Vorhandensein des Holzschwemmens auf der Theiss und eines primitiven Wasserverkehrs wird durch den Salzhandel im Mittelalter bezeugt, in welchem nämlich Szeged als eine Landesverteilungsstelle für Salz seit dem XII. Jahrhundert eine bedeutende Rolle gespielt hat. Das Flößen kam aber erst am Ende des XVIII. Jahrhunderts in Schwung. 1906 wurden die auf der Theiss heruntergeschwemmten Kieferstämme in Szeged in sechs Sägewerken bearbeitet. Das Flößen ist nach dem ersten Weltkrieg zurückgegangen, dann in den 40-er Jahren ganz in Verfall geraten. Verf. beschreibt ausführlich die Herstellung der Flösse, die Art seiner Steuerung und das Leben der Flösser. Die Flösser waren Karpathukrainer (Ruthenen) vom Gebiet der oberen Theiss, aber auch die Szegeder Sägewerkbesitzer und Holzhändler haben Szegeder und Tapéer Leute nach der oberen Theiss geschickt, von denen die Flösse in Gemeinschaft mit den Ruthenen bis nach Szeged heruntergelassen wurden.

Das Flössertätigkeit auf der Theiss war die Grundvoraussetzung für den Aufschwung der Holzindustrie und besonders des Schiffbaues in Szeged im XIX. Jahrhundert. Im Mittelalter wurden die Schiffe — ebenso die Wassermühlen von zimmernden Müllern gebaut. Nach der Türkenherrschaft nahm der Schiffbau in Ungarn auf deutschen Einfluss einen Aufschwung (vgl. hierfür auch die Benennung des Handwerks als *super*, das auf d. *Schopper* zurückgeht). Am Anfang des XIX. Jahrhunderts waren die Szegeder Schiffbaumeister schon im ganzen Land berühmt, nach einer zeitgenössischen Quelle: „Bessere Schiffbaumeister gibt es (die Seeküste ausgenommen) in der ganzen Monarchie nicht, als in Szegedin,“ (Csaplovics: Gemälde von Ungarn. Pest, 1829, II, 72). Verfasser weist mit neuen archivalischen Daten nach, dass die sog. *faragó-s, magyar faragó-s* (ung. *farag* 'schnitzen, behauen'; in dem lateinischen Text: Faber Lignarius, Faber Lignarius Hungaricus) Handwerker waren, deren Beschäftigung der Schiffbau war.

Um 1890 haben auf den Schiffbauplätzen von Szeged-Felsőváros (*superplacc*) 7 Meister (*supergazda*) mint ungefähr 300 Arbeitern gearbeitet. Es wurden hier unter dem Namen *bógósbajó* mit Dach versehene Schiffe für den Getreidetransport, dann dachlose *luntra* genannten Schiffe, Schiffmühlen, Fischerbarken gebaut. Die Frachtschiffe für den Getreidetransport wurden auch nach dem Ausland: nach Serbien, Bulgarien und Rumänien geliefert. Der Schiffbau wurde durch das Aufkommen der Dampfschiffe und des Transportes in eisernen Schleppern in den ersten Jahrzehnten unseres Jahrhunderts zugrunde gerichtet. In den 20-er Jahren machte sich wiederum ein kleiner Aufschwung im Schiffbau bemerkbar. Es wurden diesmal Schiffer für den Standtransport und einige Fischerboote gebaut (s. Abb. 12, 13). Das letzte hölzerne Schiff wurde in Szeged 1947 gebaut, aber schon 1960 hat man es zusammengeschlagen, da es sich nicht mehr gelohnt hätte, es auszubessern.

Dann orientiert uns der Verfasser eingehend über den Arbeitshergang beim Schiffbau (Abb. 6, 7, 8, 9, 10, 11); nachher wird ein kurzer Überblick geboten über die Schifffahrt mit hölzernen Schiffen und über die verschiedenen Arten des Bugierens der Schiffe auf der Theiss. Die Schiffe der Szegeder Schiffbesitzer liess man nach einer Jahrhunderte alten Tradition von Deszker Serben schleppen, über deren Arbeit und Lebensform der Verfasser gelegentlich noch eingehender sprechen will.

Antal Juhász