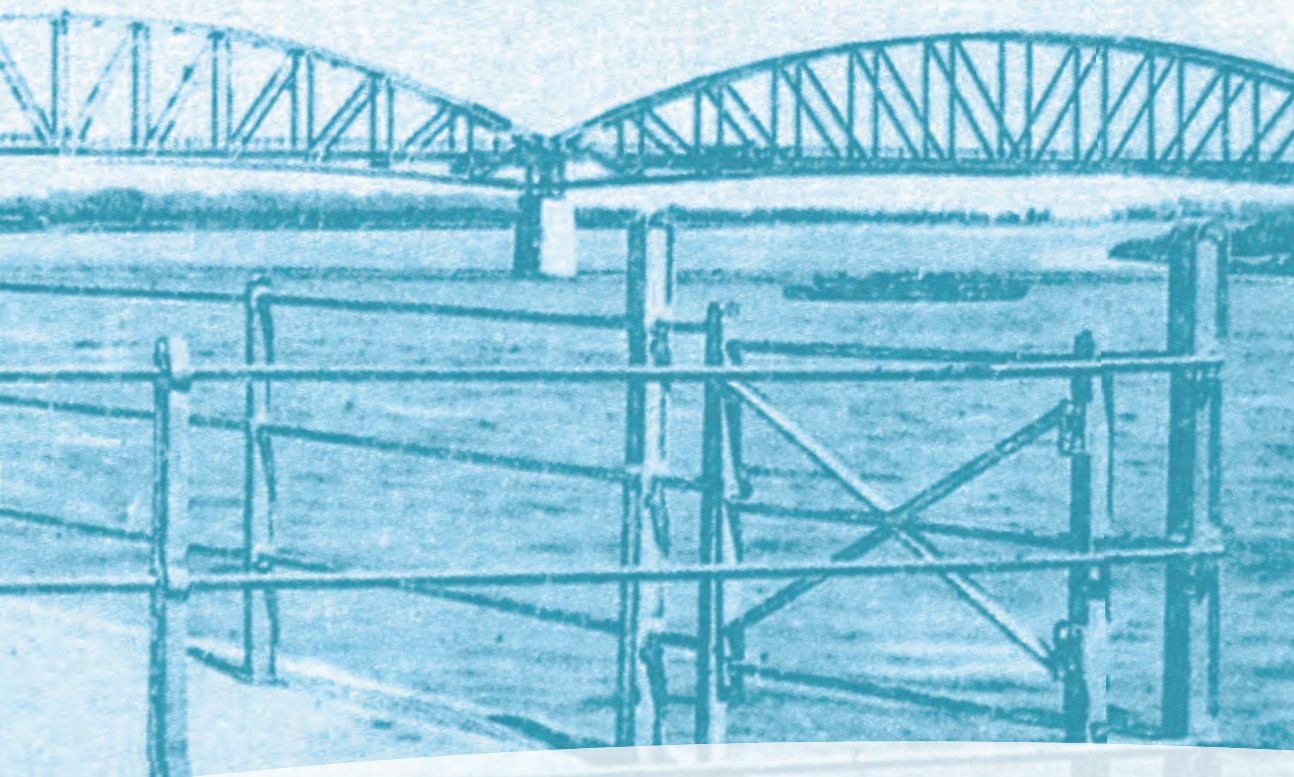


**TISA, REKA KOJA NAS SPAJA**

**TISZA – A FOLYÓ, AMI ÖSSZEKÖT  
BENNÜNKET**



Tisa, reka koja nas spaja  
Tisza – a folyó, amely összeköt bennünket

Projekat / Projekt  
Živi arhivi – Sećanje na prošlost zbog budućnosti  
Élő archívumok – Emlékezzünk a múltra a közös jövőért  
Projekt akronim / Rövidítés  
LIVES 2  
Ref. projekta / Projektazonosító  
HUSRB/1903/33/0003

Tisa, reka koja nas spaja  
Tisza – a folyó, amely összeköt bennünket

Tisa, reka koja nas spaja  
Tisza – a folyó, amely összeköt bennünket

Izdavač / Kiadó  
Istorijski arhiv, Senta / Történelmi Levéltár, Zenta  
Nacionalni istorijski spomen-park, Opustaser /  
Ópusztaszeri Nemzeti Történelmi Emlékpark

Odgovorni izdavač / Felelős kiadó  
Direktor Istorijskog arhiva u Senti / A zentai Történelmi Levéltár  
igazgatója

Uredivački odbor / Szerkesztőbizottság  
Szűgyi Ferenc, ifj. Fodor István

Lektor i korektor / Olvasószerkesztő és korrektor  
Kávai Mucsi Katalin

Prevodilac / Fordító  
Predrag Popović

Tehnički urednik / Műszaki szerkesztő  
Beszédes István

ISBN 978-86-89039-21-4

© *Történelmi Levéltár, Zenta, 2022*  
© *Ópusztaszeri Nemzeti Történelmi Emlékpark, 2022*

Készült a szabadkai Grafoprodukt Nyomdában  
800 példányban  
Ügyvezető Özvegy Károly

## САДРЖАЈ / TARTALOM

Тибор Молнар / Molnár Tibor: Сенћански мостови Zentai hidak	7 131
Ласло Гал / Gál László: Поглавља из повести јужнонизијског рибарства Fejezetek a halászat dél-alföldi történetéből	31 155
Ласло Мод / Mód László: Животни пут једне сегединске рибарске династије Egy szegedi halászdinasztia életpályája	41 167
Ласло Мод / Mód László: Ритско вођарство у доњем потисју Ártéri gyümölcészet az Alsó-Tisza mentén	57 181
Анраш Шимон / Simon András: „Водоходиоци” : подаци за етнографско истраживање акватичке егзистенције Доњег Потисја „Vízenjárók”. Adatok az Alsó-Tisza menti vízi élet néprajzi kutatásához a 20. században	75 199
Анраш Шимон / Simon András: Подаци о практичном и стручном списатељском раду Иштвана Ведреша на плану уређења вода Adatok Vedres István gyakorlati és szakírói munkásságához a vízrendezés terén	101 223
Река Бакош / Bakos Réka: Тиса, река која нас спаја Tisza – a folyó, amely összeköt bennünket	113 233



ТИБОР МОЛНАР  
СЕНЋАНСКИ МОСТОВИ

Први писани помен о насеобини потиче из 1216. у форми Зинтарев (Zyntharew). Значење у имену опстојећега члана „рев” указује да је Тиса на овом месту била подесна за прелазак, те да је постојало прометно речно прелазиште. Но до тога да две обале Тисе спаја мост требало је чекати више столећа.

ПОНТОНСКИ МОСТ

Помен о првом сенћанском мосту скопчан је са битком из 1697. Током тзв. великог турског рата који је беснео у периоду између 1683. и 1699. султан Мустафа II је на челу своје војске покренуо напад. Турци су након освајања Титела одустали од опсаде Петроварадинске тврђаве, те су радије – са аустријском војском за петама – кренули десном обалом Тисе у правцу Сегедина. Султан је изменио свој првобитни ратни план: 10. септембра је код Сенте уз помоћ француских инжењера подигао мост, како би преласком на леву обалу реке продро у Ердељ или Горњу Мађарску. Знаменити историчар нашег града, Ђула Дудаш, у свом је раду под називом „*Историја града Сенте*” публиковао и турске историјске изворе о подизању моста:

„Чим су претходнице застале, оне су се у оној долини неколико минута веселиле, дочим је цар био на левој страни, који се, окренувши коња, латио игре цирида (буздован) са главним коњушарима и бел-агама: Џафер-паша, силистријски бег Јусуф-паша и Узун-Ибрахим-паша заде, те Цици Али-паша разговарали су међу собом јашући скупа. Након сат времена Џафер запита:

– Ох, та што стојимо на овоме месту кад наш славни цар још није сео за подневак па да у томе тражимо узрок? Шта је, дакле, узрок? – те сред казивања посла поруку. Ова се врати са одговором по којем се предњачећи врховни заповедник латио подизања моста. Наш ће Паша:

– Па које је то ово село? – запита.

– Место тврђаве Сента – одговорише познаваоци терена.

– Забога, та није ово место на којем је мост требало поставити. Кањишко прелазиште је на удаљености од два и по сата, а шта је разлог овој договодштини? – па мамузнувши коња, чим скупа с њим узнапредовасмо, у воду уједно десет чамаца убацише, те побијајући шипове уз мостобран латише се подизанја истог.



Наредивши војсци која је на сат и по од моста била подизање шатора на томе месту, ова се и улогоровала поставивши укруг своја кола.

Почев од те ноћи, рад на довршењу моста је обављен нареднога дана од поднева до поноћи, те су онајпре цар и јурикули везир Мустафа-паша, надаље вођа зачеља Осман-паша, јаничарски табор, гвожђари и ини једни за другима почели да пребацују свој еспап.

Сходно наредби, Џаферов ред за прелазак требао је да дође тек након три дана, па тако скупа с њим ми на оном месту остадосмо, те на концу трећег дана навече, добивши вест, склописмо шаторе и те ноћи, верујући да можемо да пређемо, пођосмо.

Сред тискања терета и људи тек шафеј (то јест нареднога дана) могадосмо до моста стићи и до преласка, а наступом времена за молитву на овом делу јутарњу молитву казивасмо и у логор хтедоисмо отићи. Неиспаване особе пак на починак идући, услед претеране предострожности оружника на другој обали преостале војске, једно другоме страх проузроковавши, поскакаше у воду. Док је ова вест до логора дошла, разјаснило се да је мњење људи по којем се хришћански табор приближава проузроковало нервозу, те су они, будући да она неутемељена беше, без икаквог разлога у воду скакали. Чудећи се овоме, а сви штошта зборивши, о доласку непријатеља двојбе, додуше, није било, но његово приспеће тога дана није било вероватно.”<sup>1</sup>

О положају моста и о његовој улози у бици расправљао је и Ђула Дудаш:

„Под овим је околностима јужно од Сенте, на неких 2.000 корака, подигнут понтонски мост од 60 понтона. Мостобран су са обе стране штитили дубоки ров, земљани шанчеви и барикаде од кола, а поред тога засебан шанац се у широком луку протезао око логора. Тиса је онде где је стајао мост била широка 350 корака, њена је обала разуђена, а понегде пак стрма. Онај део турске војске који је већ прешао преко реке заузео је положај сучелице Сенти, а шанчеве је пак бранила готово сва пешадија, нешто коњице као и 100 топова.

Принц Еуген са својом армијом која се приближно састојала од 70.000 људи и 60 топова је стигавши под Сенту у моменту увидео важност ситуације – уколико буде чекао још пар часова сва ће турска војска прећи преко реке, те је сместа отпочео са нападом. У бици у којој се убрзо ратна срећа ставила на страну Аустријанаца, важну тактичку замисао принца Еугена представљало је уништење моста, чиме би био пресечен једини пут за повлачење Турака. Управо је због тога понтонски мост био изложен сталној топовској ватри, те је након задобијања погодака на 3-4 понтона

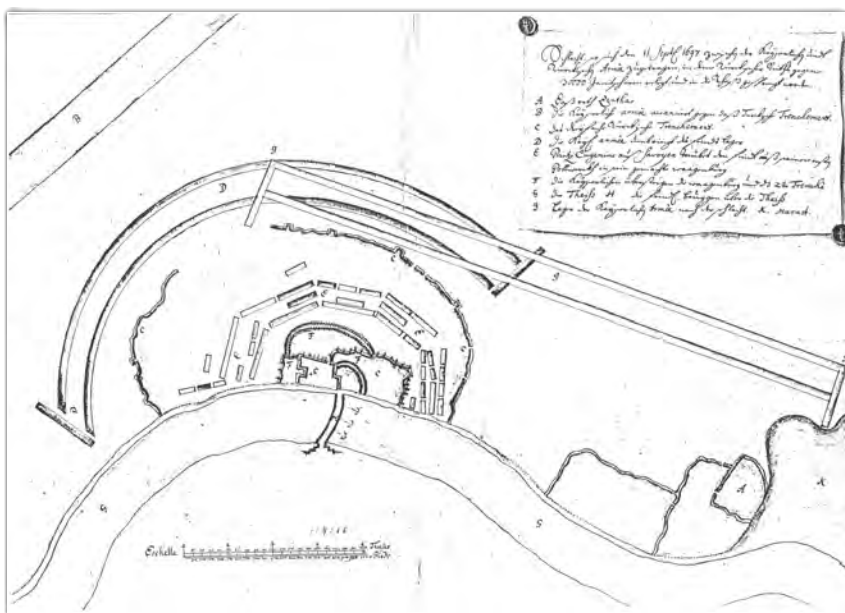
<sup>1</sup> Сенћански мостови. Понтонски мост у Сенћанској бици (I). – „*Tiszavidék*”, Сента. год. XXI, св. 11, бр. 1013 : 17. март 1989, стр. 2.

средишњи део моста упао у воду. Тиме је већ и иначе у безизгледној ситуацији опстојећи положај турске војске која је претрпела катастрофалан пораз дефинитивно био запечаћен.”<sup>2</sup>

Хришћанска је војска под руководством принца Еугена Савојског у бици која је вођена код Сенте 11. септембра 1697. остварила бриљантну победу над Турцима. Турска војска је изгубила више од 20.000 људи, а највећи део њих удавио се у Тиси.

Узроком пораза турске војске Ђула Дудаш је сматрао погрешан одабир времена преласка:

„Тиса је према комунијуму Сенти – пошто се тадашња Сента само тако могла назвати – правила огроман заокрет у правцу са запада на исток, те након тога – као што се то може видети и на негдашњим ратним топографским картама – на потезу од севера ка југозападу прелази у окуку и дели се на два рукавца. Ови су рукавци опкољавали данашње Еугеново острво, које се у то време знатно даље пружало у правцу десне обале ка средини реке, те је следствено томе почивало знатно даље од десне обале него данас.



Шематски цртеж битке код Сенте 11. септембра 1697. на којем се види и понтонски мост (Историјски архив, Сента)

<sup>2</sup> Сенћански мостови. Понтонски мост у Сенћанској бици (II). – „Tiszavidék”, Сента, год. XXI, св. 11, бр. 1014 : 24. март 1989, стр. 2.

Уколико ово острво игноришемо – као што су то сви повесничари услед непознавања терена чинили – питање због чега су Турци управо код Сенте желели да пређу остаје сасвим нерешиво. Ту се на једном од најеклатантнијих примера манифестује једна од најважнијих детерминанти које су упливисале на развој догађаја – утицај теренских прилика. Несумњиво је да би султан прелазак, уколико би било низводно било узводно дуж тока Тисе то покушао, могао да оствари исти са различитим резултатом. Потпун и ненарушен прелазак комплетне војске би можда могао да успе да се прелазак збио испод Сенте: тада би Аустријанци без битке били изложени изгледу непрекидног ратног похода, који су Турци на тамашкој страни, претежно против готово у потпуности без одбране остављеног Ердеља, могли са великим успехом да започну. С друге стране пак, уколико би прелазак био учињен негде изнад Сенте, Еуген би можда сустигао снажну турску војску још пре почетка преласка, а њу се или не би усудио да нападне, или би у случају напада био изложен поразу, па би тако Турци имали отворени пут све до Будима, штавише, чак и надаље, због тога што у држави изузев Еугенове армије није постојала респектабилнија оружана сила. Мустафа је, дакле, једним ударом могао да упропасти огромне резултате.

У оба случаја ратни је поход, дакле, могао да поприми савим различите, по Аустријанце у сваком случају негативне обрте, да опортунни карактер сенћанског тиског терена није такорећи принудио султана и његов генералштаб на прелазак. Превести једну већу армију преко реке, чак и у случају од Тисе спорије текућице, судара се са големим потешкоћама, док је деоба реке на два рукавца и употреба услед тога формираног острва последично и пред у турском логору опстојећим инжењеријским стручњацима могла да изгледа атрактивно.”<sup>3</sup>

Сенћанска битка и сторија о „кожном мосту” упила се и у народно сећање.

„– Ма како да је стајала ствар – поново узима нит разговора први беседник – извесно је толико да је тај принц Еуген био спретан човек. Премда је био једноок. Но и са тим једним оком је тако нанишанио топ да је првим хицем поцепео кожни мост надвоје.

– То већ опет не казујеш добро, шогоре – прислови један мали, дежмекасти човек са великим брцима. Принц Еуген није био једноок, а није ни гађао кожни мост. Већ је имао једног једнооког артиљерца који је пре тога био ковач, а којег су такође и звали Ковач, те је, дакле, он гађао мост. После је због тога и добио шест села, где је и своје име променио у »Шестоселац« (Hatfaludi). Његови потомци све до данас живе негде у околини Дебрецена. За време рата сам и ја познавао једног међу њима, звао се Габор Шестоселац (Хатфалуди) и био је натпоручник код хусара.

<sup>3</sup> Атила Пејин / *Читанка Сенћанске битке*. – Сента : 1997, стр. 61.

– Та зар нисте чули, ваше милости, због чега су тај мост звали кожным мостом? – запитах надаље чланове касине.

– Сигурно због тога што је био од коже – одговара један.

– Но а ако је био од коже, за шта је, дакле, био привезан?

– Није он био привезан ни за шта – одговара један стари чича са белим брковима.

– Само је по један дервишки поп држао крајеве, а по њему су ишле војске.

– Ни твоја милост не зна добро, чика Михаљ – огласио се изнова онај човек са продорним очима и црним брцима који је у великој касини – чини се – играо улогу критичара.

– Нека ваше милости не мисле да су Турци преко Тисе прострли велики комад коже, а да су његове крајеве држала два турска свештеника. Никако. Било је то тако да су велике бивоље коже ушили и надували. То је после личило на буре, звали су га мешина. Турчин је њих спустио у воду, а поврх њих ставио даске, па је тако преко тога народ прелазио.

– Па то онда ипак није био кожни, него дашчани мост – казује из позадине један младић.

– Био је кожни мост – наглашава критичар – јер му је фундамент био од коже.

– Довољно је придодати то – преузима реч говорник – да смо онда имали добар дан. Оно што је Турчин освојио код Мохача, ми смо од њега одузели.”<sup>4</sup>

## ДРВЕНИ МОСТ (1873–1902)

У другој половини XIX века – но нарочито након аустро-угарске нагодбе из 1867. – економски просперитет је започео и у нашим крајевима. Развиће индустрије и трговине је, међутим, ометало непостојање сталне, поуздане могућности за саобраћај у смеру Торонталске жупаније – са друге стране Тисе. То је изградњу тискога моста учинило актуелном, чији је план као тема већ од 1854. фигурирао у општинском сенату. Године 1860. успело се од чоканског велепоседника Леринца Марцибањија купити право превозарине и обавезу изградње моста која је ишла уз њега.

Постојала је могућност изградње понтонског или сталног моста, но 1868. дефинитивно је донета одлука о потоњем. Локалитет моста одређен је код старе ске, у смеру главне улице – касније Мостовне улице. Према плановима – које је израдио Емил Шенк из Литиха (данас Лијеж у Белгији) у споразуму са градским инжењером Ернеом Штернбергом – дужина моста на седам стубова одређена је на 147 хвати (285 м), а његова ширина на 30 хвати. Планирана висина моста износила је 20 хвати. Право изградње су новембра 1871. добили Лазар Дунђерски и

<sup>4</sup> Атила Пејин (ур.) / *Читанка Сенђанске битке*. – Сента : 1997, стр. 81.

Андраш Јакаб, док је уговор склопљен 20. децембра 1871.<sup>5</sup> Припреме за изградњу започете су априла 1872, о чему је реферисано и на састанку градског сената:

„Председник извештава да је предузетник на изградњи моста већ приспео са више радника, како би припремио неопходне шаторе за раднике, те је такође замолио да се оријентационо до краја текућег месеца, или најкасније до средине наредног, на другој, то јест чоканској обали, одреди локација за дрвену грађу која већ овамо пристиже и за радионице, па управо због тога председник умољава скупштину да предузме мере у погледу одређивања места градње.<sup>6</sup>

За отпочивање изградње било је, међутим, неопходно да комисија за изградњу моста од чоканског властелинства испослује место за изградњу моста, односно за подизање моста погодно подручје. За надзорника изградње у службу је уз плату од 3 хиљаде форинти узет пројектант моста, инжењер Шенк, а ангажован је и с његове стране одабрани поднадзорник за 125 форинти месечно.<sup>7</sup>

До полагања камена-темеља за мост дошло је 10. новембра 1872.



Сенђански дрвени мост у свом најбољем добу  
(контемпорарна разгледница)

<sup>5</sup> Золтан Валкаи / *Грађевинарство Сенте*. – Нови Сад – Сента, 2002, стр. 137. (надаље: Валкаи)

<sup>6</sup> Сенђански мостови. Дрвени мост (V). – „*Tiszavidék*”, Сента, год. XXI, св. 17, бр. 1019 : 28. април 1989, стр. 2.

<sup>7</sup> Сенђански мостови. Дрвени мост (VI). – „*Tiszavidék*”, Сента, год. XXI, св. 17, бр. 1020 : 5. мај 1989, стр. 2.

„Свануо је дан за леп празник града Сенте. Данас је, наиме, извршено полагање камена-темељца сталног сенћанског моста, на које су поред господина министра саобраћаја били позвани и велики жупани суседних жупанија и краљевских градова. Но – на нашу жалост – појавио се само господин велики жупан Бачке жупаније, којег је уз коњички бандеријум у пратњи бројних парадних запрега дочекало радосно клицање бројног грађанства.

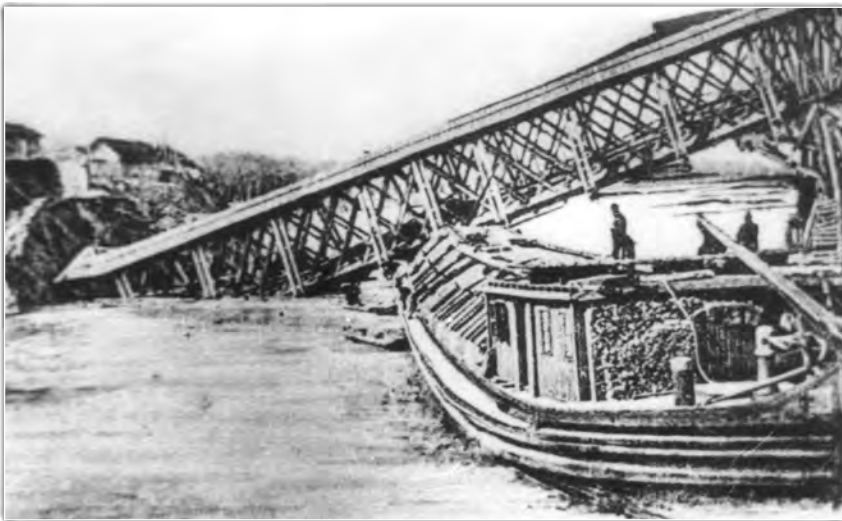
Мост је био украшен бројним националним заставама и тријумфалним капијама, а непрегледне масе народа су већ од раног јутра хрлиле ка мостобрану.

Празничну црквену службу обавио је опат и жупник Елек Бенедек. Након освешћења говоре су одржали понајпре опат, а након њега господин велики жупан.

Пред господином великим жупаном су поред месних удружења почаст одали и делегати суседних општина, којима је он народно просвећивање особито ставио на срце и предочио им Сенту као пример који као бисер Бачке жупаније на овоме плану требају тежити да прате.

У част празника на пијачном је тргу из два бурета од десет акова текао грожђани сок за народ, а за кратких пола сата буре је празном јеком дало још увек жедноме народу на знање да га је понестало.

Свечани ручак је започео поподне у 3 сата и готово се стопио са вечерњим балом.”<sup>8</sup>



У Тису урушени сенћански дрвени мост 1902.  
(Историјски архив, Сента)

<sup>8</sup> Сенћански мост. – „*Pesti napló*”. – год. XXIII, бр. 1872 : 21. новембар 1872, стр. 2.

Током градње настале потешкоће и додатни издаци су – промишљено – решени, те је тако мост довршен до јесени 1873. До пробе оптерећења дошло је 4. новембра 1873:

„Јавност из новина зна да је сенат града Сенте отприлике пре две године донео одлуку да зарад релаксације трговинских односа који се у зони од 20-25 квадратних миља простиру око града по америчком Хауовом систему сагради мост преко Тисе. Ова је проповед отеловљена на данашњи дан, пошто се инжењер министарства Денк сходно свом овлашћењу појавио у Сенти и испробао мост у погледу његове јачине и издржљивости, те га савршено сврсисходним нашао, изузев оног засвођа између првог и другог мостовног стуба, које је под тежином оптерећења утонуло за непун палац.

Испитивања су се збила на следећи начин: по шест воловских запрежних кола индивидуално натоварених са по 400 комада цигала, те шест кола натоварених са по 200 комада су по засвођима постављена на мост, при чему је процењена тежина воловских запрега износила 40 центи, а кола пак 25 центи, то јест свеукупно 390 центи. Терет је заједно са парном пумпом тежине 200 центи износио 590 центи, не рачунајући вучне животиње и на мост тискајућу се и разгледајућу публику.

Мост је стајао нешто мало мање од 300 хиљада форинти. Ова се свота за један град чини великом, но код таквог града као што је Сента, која стоји на путу напретка, то не може да дође у обзир, нарочито уколико поразмислимо о томе да Сента има 20 хиљада становника – међу њима 18 хиљада добрих радника и доста образовано Мађарство, које општом слогом иде ка великим идејама.

Као што знамо, мост ће почев од сутра бити предат јавном саобраћају, понајпре, наравно, само за превоз лакших терета, а уколико након тога званични извештаји и списи већ буду промењени тада и друге општине могу за пример узети како уз трајна и безбедна саобраћајна средства може процветати трговина и порастати промет.”<sup>9</sup>

Саобраћај је на дрвеном мосту могао да крене 7. новембра 1873.

У периоду између 1873 и 1883. операционализован је под домаћом управом. Године 1877. један се брод сударио са мостом, те се он срушио.

Средином осамдесетих година XIX века, а потом и у деведесетим годинама, извршени су озбиљни радови на одржавању, који су конзумирали знатне суме из буџета. Након тога се, међутим – у недостатку адекватног одржавања – стање моста континуирано погоршавало.

Осамнаестог марта 1902. у 9.45 изјутра први мостовни сегмент са стране Сенте се обрушио у Тису, односно на управо под њим опстојећи шлеп. Мост је

<sup>9</sup> Сенћански мост – проба. – „*Pesti napló*”. – год. XXIV, бр. 1873 : 6. новембар 1873, стр. 2.

својим урушавањем са собом повукао и 34 метра обале, те су након 3 сата у Тису склизнули и мостобран и царинарница.<sup>10</sup>

Три дана након катастрофе историјат дрвеног моста је рекапитулирао чланак објављен 21. марта 1902:

„Поетска слика пустошења: како се сенћански дрвени мост обрушио у хучне вале заталасане Тисе. Попут гиљотинираног човека понајпре глава пада у котарицу напуњену пиљевином – тако је и овде: понајпре је цетална глава моста пала у плаву гробницу, а након тога је са страховитим стропоштавањем уследило распадајуће се тело моста. Под обрушеним мостом са поломљеним постраничним ребрима почива један велики сегедински брод. Овом »од стране моста захваћеном« броду »од стране брода захваћени» мост представља ленгер. Ако се овај ленгер ослободи сва ће засвођа моста појединачно упасти у Тису, пошто се падом једног засвођа на два дела сламају на средини пилоне опстојећи делови, па се тако у међусобном захвату постојећи сегменти појединачно раскидају једни од других. Уколико се то догоди Тиса ће попречно бити запречена од бродарског саобраћаја. Колапс моста тада више неће представљати опасност само за Сенту, већ ће се тада уклопити и у појам нешто мање државне катастрофе Јужне регије. Овоме, дакле, треба припомоћи интервенцијом државе. Сента сама за то није способна, пошто ће је само поправка досадашњег пустошења стајати 300 хиљада круна.

Шта је проузроковало катастрофу?

Њу је понајпре проузроковала рђавост моста.

Када је 1873. трули бачки богаташ Лазар Дунђерски у својству предузетника уз добит од сто хиљада форинти довршио мост, тадашњи је градоначелник Сенте, Аурел Јанкович, показавши на нови мост, запитао једног сенћанског газду-земљоделца:

- Но, газда Јожефе, имамо леп мост, зар не?
- Леп је, али није добар – гласио је одговор.
- Зашто? – запитао је Јанкович.
- Зато што је од рогоза.

Заиста је од тога. Спољашњост чамових греда холандешке конструкције још је здрава, док унутар ње већ наскроз протрчава пацов. Мост је стајао 350 хиљада форинти, а његова репарација током 29 година 400 хиљада форинти. Са економског становишта било је, дакле, управо веће време да се обруши у Тису. Потом пилони! У уском кориту постоје четири пилоне и то тако да међу пилонима једва да је могуће безбедно пропловити поштени влашки сплав, те тако сенћански дрвени мост представља истинска вештачка Гвоздена врата за речни саобраћај Тисом. Већ

<sup>10</sup> Валкаи, нав. дело. стр. 290.



само због тога, ако већ ни због чега другог, треба разрушити овај мост. Напоследку бродарење треба учинити слободним не само на Дунаву већ и на Тиси. Уништење, дакле, представља интерес државе.

Секундарно њу је проузроковала регулација Тисе, односно њена нерегулисаност. Сента – након Сегедина – представља највећи град Јужне регије. Од тридесет хиљада становника њих 28 хиљада су чисти Мађари. И овај велики мађарски град Тиса из године у годину пустоши тако као што Кереш пустоши ружичњак госпођице Аготе Јожеф Киш. Обод града са стране Тисе већ изгледа као да је ископан из праисторијских сојеница. Целокупни ток реке која меандрира од Санада допада Сенти, а Сенту не штити баш ништа. Камене коцке pročела моста голе стрше из трошне земље, те је тако страховити ток воде испрао земљу испод кегле моста како је само хтео. Њу ништа није штитило, није предупредивало, те је тако катастрофа са математичком извесношћу морала да наступи. Deuisset pridem: док још на њега нисмо потрошили репарацију од 400 хиљада форинти.

Општи је, дакле, интерес да влада од пустошеће бујице Тисе штити ово велико гнездо Прамађарства. Ако већ услед бродарскогаобраћаја није могуће изградити напер, нека сагради камени моло, кеј, или ма шта што може представљати брану разарању.

Шта, међуитим, треба чинити?

Извесно је да треба саградити мост. Али не дрвени мост. Он нека пропадне ступорно, лоцовно, скупа са својом холандешком конструкцијом. Сента нипошто нека не гради дрвени мост: радије нека на сред Тисе постави крст и на њега напише: Овде почива милион и по круна. Треба градити или железни мост или ништа. Но пошто ипак треба градити, треба, дакле, градити гвоздени мост.

То не представља само интерес Сенте, већ и Јужне Мађарске. Банат је преко овог моста ступио у додир са Бачком, његова трговина и промет плодинама одвијали су се преко овог моста. Томе се не сме учинити крај. Но велико је питање хоће ли град Сента самостално моћи да сагради гвоздени мост? Железни мост ће коштати најмање милион и по круна. Толику финансијску снагу Сента нема. На тај начин, дакле, треба да пристигне и помоћ државе. Она би пак могла да се састоји из следећег: нека влада из обилних државних трезорских резерви граду Сенти да бескамтни кредит са роком отплате од 50 година. Дала је и фонду за изградњу будимске краљевске палате, па може, дакле, да да и Сенти, пошто је и то национални интерес, јер је и то државни интерес.

Када нас је краљ посетио 1895. и погледао поприште Сенћанске битке, Сента је уз импозантне припреме од две стотине хиљада форинти седега краља примила као свога госта. Сада, дакле, када се град налази у невољи, не може да изостане ни рука помоћница владе.”<sup>11</sup>

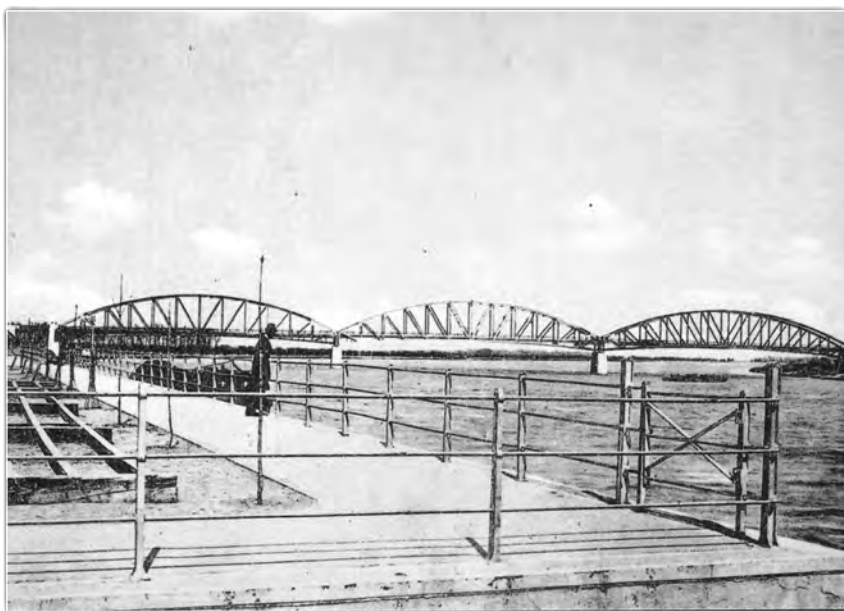
<sup>11</sup> Погибељ сенћанског моста. – „*Magyarország*”. – год. IX, бр. 69 : 21. mart 1902, стр. 6.

Остаци дрвеног моста су багеровањем уклоњени јануара 1905, односно у 1906. години, онда када се гвоздени мост већ градио.

### ПРВИ ГВОЗДЕНИ МОСТ (1908–1941)

Изградња гвозденог моста – о којем се замислио појавила у деведесетим годинама XIX века – постала је горућа потреба: планови су начињени већ 1902. године, с тим да су као места за подизање моста поред Мостовне улице (данас: Јована Ђорђевића) већ искрсли и завршеци Господске (данас: Стевана Сремца), односно Зрињијеве (данас: Доситеја Обрадовића) који се пружају ка Тиси. На концу је узимањем у обзир трасе железничке пруге донета одлука да се гвоздени мост гради 200 метара северније од ранијег локалитета дрвеног моста.<sup>12</sup>

Ствар око изградње моста је, међутим, једно време паузирала. Искорак је донела јануара 1906. учињена посета делегације сенђанских занатлија и трговаца министру трговине:



Први сенђански гвоздени мост у првој деценији XX века  
(контемпорарна разгледница)

<sup>12</sup> Валкаи, нав. дело. стр. 292.

„У понедељак је у име сенђанских занатлија и трговаца код министра трговине Ласла Вереша и премијера Гезе Фејерварија ишла делегација зарад изградње сенђанског моста. Делегацију је предводио велики жупан Пал Латиневич, а у њој је била заступљена Сента без обзира на страначку припадност. Велики жупан Пал Латиневич је пред министром трговине указао на оне уверљиве аргументе који изградњу моста чине хитном обавезом владе, како би више стотина у беди таворећих породица спасла од глади. Министар трговине је уважио хитност изградње моста и обећао да ће упркос кризној ситуацији пронаћи начин да се мост што пре сагради.

Делегација је са радошћу примила одговор министра трговине и учинила протоколарну посету премијеру, којег је велики жупан Пал Латиневич, уручујући влади намењени меморандум у предмету у Сенти планираног гвозденог моста са последње одржане седнице велике скупштине сенђанских трговаца и занатлија, замолио да омогући да изградња моста, која се данас већ налази у фази анонсирања конкурса, што пре започне.

Премијер барон Фејервари је врло кордијално примио депутацију и исказао своје топло интересовање спрам овог питања. Изјавио је да ће настојати да овај образложени и правични захтев по могућству у најкраћем року доспе у стадијум реализације.”<sup>13</sup>



Први сенђански гвоздени мост са торња Градске куће  
(контемпорарна разгледница)

<sup>13</sup> Делегација града Сенте у посети код министра трговине. – „*Pesti Hírlap*”. – год. XXVIII, бр. 22 : 23. јануар 1906, стр. 6.

Као резултат обећања фебруара 1906. оглашен је конкурс за доставу затворених понуда. За изградњу темељних конструкција победник истог био је инжењер Геза Жигмонди, док је у предмету испоруке гвоздене конструкције то била будимпештанска Ливница гвожђа и фабрика машина „Шлик – Данубијус”. За контролора изградње моста именован је инжењер Геза Тисаи, а за надзорника пак технички консултант Алберт Санто.<sup>14</sup>

Радови су започели у мају 1906. Полагање темеља за мостовне пилоне извршено је железним кесонима у којима је радило 88 радника – претежно оних из Сенте и околине. Изградња пилона представљала је најтежи део посла: чокански мостобран довршен је 1. маја 1907, у кориту реке опстојећи пилони бр. 2 и 3 петнаестог. августа, а сенђански мостобран и пилон бр. 4 пак 1. октобра. Ови радови стајали су 409 хиљада круна.

Тада је већ било одлучено и то да ће сенђански мост представљати важан елемент железничке линије која ће повезивати Ердељ са Ријеком.

Испорука гвоздене конструкције и њено монтирање одвијали су се у периоду између августа и новембра 1907. под надзором краљевског инжењера Шандора Нађа. Ови су радови коштали 878.892 круне. Свеукупни трошкови моста достигли су износ од 1.689.527 круна.



Први сенђански гвоздени мост у тридесетим годинама XX века са купалиштем у првом плану (контемпорарна разгледница)

<sup>14</sup> Валкаи, нав. дело. стр. 294.

До пробе моста под оптерећењем, која је у присуству краљевског инжењера Јожефа Бекеа трајала три дана, дошло је 17. марта 1908, Након тога је у присуству министарског саветника Алберта Сантоа мост предат путничком саобраћају.

Јуна 1908. мост је – по Лајошу Кошуту – добио име Кошутов мост, о чему су на сенђанској страни сведочиле и две спомен-плоче.<sup>15</sup>

Темпом довршења изградње нису сви били задовољни, те је у вези тога сенђански лист „Слога” (Összetartás) саставио критику:

„Код нас се све ради као Лучинданска (вештичја) столица. Ма какве да се изградње латимо, њој редовито нема ни краја ни конца. Онде је, на пример, кеј. Он до данас није готов иако се гради већ 5-6 година. За изградњу опредељени новац је такође већ потрошен, али изградња зато све до дана данашњег није окончана.

Другачије не стојимо ни са изградњом моста. Када је ресорни министарски саветник Алберт Санто почео да пројектује наш мост рекао је да ће овај мост бити сграђен за пет годишњих квартала. Рачунајући од почетка градње моста пети квартал



У ваздух дигнути сенђански гвоздени мост априла 1941.  
(Историјски архив, Сента)

<sup>15</sup> Валкаи, нав. дело. стр. 294-296.

је истекао у јесен протекле године. Мост није довршен. Никоме није пало на памет да због тога позове на одговорност било руководство изградње, било извођаче. Према нашим сазнањима, град се није ни користио уговором обезбеђеним правом да захтева исплату обавезних пенала од предузетника, већ је и у том погледу стао на становиште непристрасности и био попустљив према прекршиоцима уговора. Ми то не кудимо, пошто једна комуна која почива на таквим моралним основама као што је град и треба да са појединцима или предузетничким компанијама упражњава разборито достојанство у случају да исти, услед околности које се налазе ван њихове контроле, не могу акуратно удовољити уговором прописаним роковима, уколико своје обавезе иначе добро и адекватно испуњавају. Град је, дакле, такође исправно поступио када је према предузетнику био достојанствен и није правио себи капитал из тога што су један или други извођач за пар недеља доцније извршили своје уговорне обавезе којих су се уговором прихватили, већ је своје потраживање редуцирао, односно у потпуности и изоставио у датој ситуацији.



У ваздух дигнути сенћански гвоздени мост априла 1941. (Историјски архив, Сента – из збирке Стевана Крагујевића-Штице)

Неки велики пропусти око градње нису се ни догодили. Но ситнице доводе до крупних ствари. Искрсле су поврх тога и друге препреке при изградњи, тако да изградња до назначеног рока није била довршива. Но финализација је ипак победила на пролеће. И то тако да се у априлу већ могло саобраћати по мосту, док је у јуну он био тако рећи у потпуности готов. Одјекнули су и последњи ударци чекића. Готови су били и приступни путеви, довршена је и прекривка. Једном речју, мост је посматрачу одавао утисак да је у потпуности готов, а – заправо – ипак није готов.

Није готов јер је краљевски инжењер који води изградњу моста још и данас овде у Сенти. И радници базају по мосту тамо-амо, или по његовој околини, но не знају шта раде, шта ли не раде. Никаквог посебног привида за то нема. Ми нисмо имали прилику да се уверимо у то у каквом се стадијуму изградња моста налази. Но као са дистанце мотрећим лаицима, наш је утисак да се завршетак изградње моста помало исувише развлачи. Јер уколико је сам мост у јуну био готов, онда су те заостале безначајне исправке комотно могле да буду завршене у року од месец дана уз ангажовање нешто мало бројније радне снаге. Но ако то толико дуго иде као што иде сада, када месецима неколицина људи гњевета на довршетку радова на изградњи моста, онда он никада неће бити завршен. Онда ће и њега задесити судбина кеја. Биће то један вечно градећи се и никада не довршавајући се чудесни мост, који ће својим тужним реномеом још и надмашити урушену успомену на наш стари понос, на стари дрвени мост.

Нећемо чачкати шта је узрок томе што ова већ ево две године повлачећа се изградња моста све до дана данашњег није довршена. Терети ли због тога некога неглигенција или не. Нека далеко од нас буде помисао да ми желимо да доводимо у везу руководство изградње моста са ма каквом неглигенцијом или намерним одуговлачењем, или пак факторима који су могли да имају утицаја на исте. Током целокупног процеса изградње моста ми смо увек брижљиво водили рачуна о томе да се приликом расправе о изградњи моста не мешамо у посао стручњака, како не бисмо над једним недовршеним делом упражњавали пренагљену критику и тиме евентуално наносили неоправдану увреду онима чије деловање не само да није пружало повод, већ који су, штавише, служећи и интересима града стекли право и на то да њихов рад у извесној мери пратимо са симпатијама и доброхотношћу. Овога пута немамо намеру да се цапамо са руководством изградње моста, но ова поштеда ипак не може да служи као разлог за прећуткивање наше главне жеље, која испуњава не само наше, већ и груди свеукупног становништва Сенте, то јест жељу да једном већ видимо коначни завршетак те мостоградње. Ми на крају крајева такође верујемо, што нико не може да оспори, да су се овај посао могао завршити да смо покушали да неопходном снагом то и реализујемо. Питамо, дакле, уколико је те безначајне супституције било могуће завршити, зашто то нисмо и учинили? Због чега развлачимо-отежемо ствар? Или можда зазиремо од тога да би уколико га доскора завршило могло да нам преостане

неколико круна од опредељених милиона? Штета је да од тога много зазиремо, јер уколико и преостане биће довољно места за то. Али једва да ће преостати. Ми се више плашимо тога да ћемо рестаурирати и гладити већ доброно готово дело све дотле док не буде потребе за новим кредитима.

Задатак је градског сената, а првенствено пак градоначелника, да се то избегне. И због тога ће бити добро ако он на надлежном месту пожури завршетак градње, да не би и ово питање требало решавати уз грају, скупштинске расправе и непријатну халабуку.

То, ако је икако могуће, избегавајмо. А изградњу моста пак завршавајмо. Али брзо.<sup>16</sup>

Мост је за време Првог светског рата – полагањем железничких шина 1915. – учињен погодним за железнички саобраћај, с тим што је секција железничке пруге која је водила до моста решена путем естакаде.



Сенћанска обала Тисе без моста у педесетим годинама XX века  
(Историјски архив, Сента)

<sup>16</sup> Сенћански мостови. Први гвоздени мост (VII). – „*Tiszavidék*”, Сента, год. XXI, св. 28, бр. 1030 : 14. јул 1989, стр. 2. ; такође и : Сенћански мостови. Први гвоздени мост (VIII). – „*Tiszavidék*”, Сента, год. XXI, св. 29, бр. 1031 : 21. јул 1989.



Први сенћански гвоздени мост служио је до априла 1941. Дана 6. априла 1941. рат је досегао и Југославију, а 11. априла југословенска је војска – изузев 20 људи 351. инжењеријске чете – напустила Сенту. Дванаестог априла у пола три изјутра уследило је оно од чега су многи страховали: мост је дигнут у ваздух. Експлозија је урушила у Тису један од симбола и понос града, за привредни живот и саобраћај тако важну грађевину.<sup>17</sup> Иако су фрагменти повађени још током трајања рата, требало је да протекне више од 20 година да би нови мост на Тиси стајао код Сенте.

## ДРУГИ ГВОЗДЕНИ МОСТ (1963)

Након Другог светског рата већ је у почетном стадијуму социјалистичке изградње државе постао евидентан недостатак моста. Пруге које воде ка Сенти постале су слепи колосеци војвођанске саобраћајне инфраструктуре која се понајвише ослањала на железничку мрежу. Услед тога су Сенту и њену ширу околину погодиле знатне економске штете. Смањена је могућност даљег развоја, што је имало негативне последице које је осећало свеукупно друштво. Стога је крајем педесетих година XX века са саобраћајног, привредног и друштвеног аспекта настала горућа неопходност да код Сенте поново стоји мост на Тиси. Изградњу моста прописивао је и петогодишњи план инвестиција Југословенских железница за раздобље од 1957. до 1961.

Пројекат новог моста израдили су инжењери Миодраг Хиба и Миодраг Симић, а припремни радови почели су 1960. Фаза монтирања трајала је од 27. августа до 27. новембра. Новосадски дневни лист „*Мађар Со*” је у свом чланку од 21. октобра 1962 о радовима известио овако:

„Од пре недељу дана бука налик штектању аутоматског оружја нарушава тишину сенћанске обале Тисе. Становници града слушају је са радошћу, јер знају да њихов мир нарушавају компресори и пиштољи за закивање који раде на мосту – састављајући нови мост.

Више од деценије и по огољено стрше бетонски пилони на месту старог моста, док између бачке и банатске обале везу и саобраћај одржава скела.

Након дугог ишчекивања започети су бетонски радови, стари су пилони проширени, пошто ће нови мост бити шири од старог. Лане је, међутим, услед новчаних проблема изградњи запретила велика опасност. Београдска „Мостоградња” већ је била донела одлуку да укине ово радилиште, но радови су ипак настављени,

<sup>17</sup> Тибор Молнар / *Херојски упокојени Сенте и Кањиже у II светском рату*. – Сента : 2004, стр 24-25.

те је у току монтирање челичног скелета. Црвено обојена конструкција почива на првом пилону и лагано пузи даље, тако да је данас већ својом дужином од 150 метара доспела на пола пута до сенћанске обале. Челичну конструкцију израдило је и испоручило предузеће „Гоша“ из Смедеревске Паланке, тако да је комплетна челична конструкција моста на локалитету. Монтажа се обавља у брзом темпу. У протеклом је месецу број монтера удвостручен. Рад тече без прекида, даноноћно, а не престаје ни недељама, нити пак о празничним данима.

Разговарамо са техничарем Јосипом Мирковићем, руководиоцем монтажних радова.

Трудимо се са послом колико је то год могуће, како би пре доласка мразева досegli другу обалу. За нас је то веома важно, јер наступ мразева, а нарочито појава плутајућег леда веома отежавају наш посао.

Када смо у среду били на месту изградње моста започети су радови на постављању закивака. Два снажна компресора тутње, а пиштољи за закивање производе заглашујућу буку и у трену клепају усијане закивке.

То је музика мостоградње – напомиње са осмехом техничар Мирковић када већ по трећи пут понављам моје питање, а он услед буке никако не може да га разуме.

Од инжењера Беле Шолтеза, који је руководиоца надзорног органа над радовима, сазнали смо да ће уколико неки ванредни догађај не омете радове нова челична конструкција у потпуности бити готова за 29. новембар и анкерована на потпорном пилону са сенћанске стране.

Даљи радови зависе од временских прилика. Уколико децембар буде повољан и не буде јаких мразева до краја године може бити готов и бетонски друм. Полагање железничких шина не зависи од временских прилика, те ће њихово постављање уследити након окончања закивања. Колосеци су са чоканске стране до моста постављени још раније, а са сенћанске стране се налазе на око 700 метара од мостобрана. По инжењеру Шолтезу са постављањем шина неће бити проблема. Но ситуација не стоји тако у погледу путева ка мостобрану. За то неопходни новац – готово 40 милиона динара – још није обезбеђен. Овај износ требала би да обезбеди дирекција за путеве. Такође недостаје седам милиона за прекривање проширених пилона вештачким каменом. Тај посао се, међутим, може обавити и касније, он тренутно не омета изградњу. Било би, међутим, боље уколико би он могао да се изврши сада, у време ниског водостаја, пошто би то било јефтиније.

Иако нисмо добили децидирани одговор о времену у којем ће мост бити потпуно довршен и пуштен у саобраћај, ценећи на основу тока радова можемо рачунати на то да ће он бити готов до првог маја наредне године, те ће тада сенћанска скела отићи на одавно заслужени одмор.”<sup>18</sup>

<sup>18</sup> На пола пута, над Тисом. – „*Magyar Szó*”, Нови Сад, год. XIX, св. 291, бр. 5529 : 21. октобар 1962, стр. 4.

У децембру 1962. новинар листа „*Мађар Со*” поново је посетио градњу:

„Сенђански мостоградитељи већ неколико дана саобраћају над Тисом. Обе »греде« конструкции достигле су, наиме, сенђанску обалу и сада већ почивају на потпорном пилону са бачке стране.

Јосип Мирковић, руководиоца монтажних радова, је казао да је са њихове стране преостало закивање челичне конструкције. И тренутно на закивању ради пет пиштоља. На првој секцији са закивањем су већ готови, а на другој и трећој секцији још увек треба извршити закивање 50.000 закивака. С обзром на неповољне временске прилике, углавном мразеве, за извршење овог посла потребно је барем 65-70 дана.

Даљи радови зависе од временских прилика. Уколико децембар буде повољан и не буде јаких мразева, приступиће се и изградњи коловоза. Припреме су већ обављене. Бетонирање ће такође започети са банатске стране. О диспозицији моста тек толико да ће железничку пругу од путног саобраћаја делити челична ограда, а бетонски коловоз који се гради за колски саобраћај биће широк 7 метара. Пешачка стаза биће на спољном сегменту јужне стране моста, у потпуности, дакле, одвојена од железничког и путног саобраћаја.

Заинтересоване стране су ових дана расправљале о изградњи путева који воде ка мосту, а и о другим другостепеним радовима. Представници зрењанинске дирекције



Нови гвоздени мост у изградњи почетком 1963. (Историјски архив, Сента)

за путеве начинили су теренску инспекцију. Према нашим сазнањима, између Сенте и Чоке биће изграђена нова железничка пруга. Пут се неће градити на старом месту, већ на једној крајој деоници. Саобразно предлогу, нови ће се пут код чоканске цркве одвајати ка сенћанском мосту. Овим решењем раздаљина ће се смањити барем за 2-3 километра. Припреме за попљочавање Београдске улице теку и са сенћанске стране. Наступом лепог времена приступиће се изградњи планираног железничког надвожњака код млина крај електричне централе.

Полагање железничких шина не зависи од временских прилика. Колосеци су од Чоке до моста начињени још раније. На мосту ће већ након окончања закивања бити положени шински парови. Они се и са сенћанске стране налазе на само пар стотина метара од мостобрана. Железнички насип који води ка мосту довршен је још протекле године. Реконструисана су и ојачана оба надвожњака дуж железничког насипа. Расправе се још увек воде о плану мале постаје која би се градила код сенћанског мостобрана. Прелиминарни план определио је 32 милиона динара за изградњу железничке постаје. Но услед материјалних потешкоћа чини се, међутим, да ће план бити измењен, односно да ће на њу бити утрошено само 20 милиона динара. Сходно томе градиће се само једна једноставна чекаоница. По представницима Војвођанске железничке заједнице постоји потреба за модерно опремљеном станицом. Према прописаном возном реду, поред брзих возова постојаће на сваки сат времена и



Отварање моста 19. маја 1963. (Историјски архив, Сента)

шинобуски саобраћај. Дневно се рачуна на 300-400 путника. На крају још само толико да се пуштање новог моста на Тиси у саобраћај планира за први мај 1963, но могуће је да ће железнички саобраћај бити дозвољен и нешто раније.”<sup>19</sup>

Једанаестог марта 1963. у 8 часова изјутра на грађевини се догодила трагична несрећа. Услед једног неопрезног корака са моста је у дубину пао 31-годишњи инжењер Светислав Пејковић. Младић је сместа транспортован у сенћанску болницу, али његов се живот није успело спасити.

Дужина израђеног моста износи 305, а ширина пак 14,5 метара.

До свечаног отварања и примопредаје новог моста дошло је 19. маја 1963, о чему је известио и „*Мађар Со*”:

„Јуче је у Сенти био велики јубилеј: свечано је отворен нови мост на Тиси. На овај велики празник окупило се више хиљада људи из града, из света мајура, из околних бачких и банатских насеобина. Међу бројним политичким и јавним радницима били су присутни кандидати за посланике из сенћанског и бачкотополског изборног

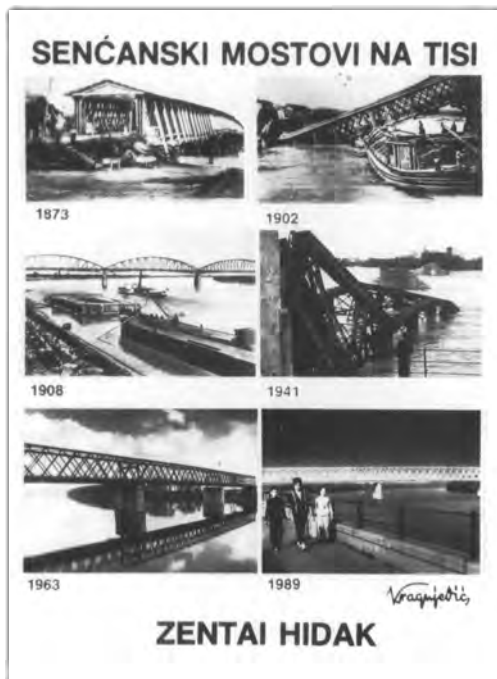


Радови на реновирању сенћанског моста 1989. (Историјски архив, Сента  
– из збирке Стевана Крагујевића-Штице)

<sup>19</sup> Преглед ситуације у вези сенћанског моста. – „*Magyar Szó*”, Нови Сад, год. XIX, св. 394, бр. 5572 : 5. децембар 1962, стр. 4.

округа, надаље, Јожеф Нађ, члан Извршног већа Србије, потпредседник Извршног већа Војводине Илија Рајачић, секретар Покрајинског одбора Социјалистичког савеза, председници Народних одбора, те политички и привредни руководиоци из околних општина. Из лепо украшеног града маса од више хиљада људи је преподне за 10 часова изашла до сенћанског мостобрана, како би учествовала у свечаном отварању новог моста и чула говоре Слободана Пенезића, председника Извршног већа Србије и Нандора Фаркаша, потпредседника Извршног већа Војводине.

Отварање моста попримило је карактер здушне велике изборне скупштине. А када су Након поздравних речи Нандора Фајке, председника Општинског народног одбора, учесници скупа кренули на мост, не би било те силе која би могла да задржи масу: народ једнога града, једног округа, једне средине истрчао је на мост, а након што је друг Пенезић отворио мост – прешла је преко њега како би поздравио чекаоце на левој обали Тисе. Ситни набори плаветне Тисе су примамљени сунчевом светлошћу намигивали достојанствено мирном мосту по којем су прешле хиљаде људи и први воз.



Сенћански мостови 1873-1989.  
(Историјски архив, Сента - из збирке  
Стевана Крагујевића-Штице)

У подне су свечари у сали Евжена погледали изложбу. Изложба је приказала историјат сенђанских мостова, која је уистину помало и историја града, пошто је овај крај увек био спона која повезује и од реке удаљене крајеве.<sup>20</sup>

Лист је пренео говор из Сенте потичућег Нандора Фаркаша, потпредседника Покрајинског извршног већа, који је величао значај моста:

„– Крај рушевина старог моста Лајош Турзо је писао: Уз осакаћену ногу срушенога моста магла седи и милује руине негда крепког пута.’

Овај »негда крепки пут« ми смо обновили, развејавши тиме понижења, те смо данас сведоци и учесници обнове пута. Зато нас радошћу испуњава чињеница да данас отварамо и предајемо саобраћају обновљени, увећани и улепшани стари мост.

Он је, надаље, рекао да је са аспекта домаћег и међунатродног железничког и друмског саобраћаја подједнако битним привредним објектом обновљена стара веза између обе обале Тисе, као и удаљенијих општина, градова, предела и људи. Пошто нови мост представља најкраћу везу са западним делом државе, убрзо ће се показати економска оправданост железничког саобраћаја који ће се преко њега реализовати тако што ће националној привреди донети приближно 200 милиона динара уштеде на годишњем нивоу.

Говорећи о економском и друштвеном значају, релевантна је чињеница да ће његовим посредством оживети економски крвоток овог подручја, бити побољшана повезаност комуна, те уједно продубљено јединство људи и народа, узајамно разумевање њихових тежњи, слога и братство.

Мостови не повезују само обале – рекао је друг Фаркаш – већ узајамно приближавају људе, народе и нације. Поједини мост не представља само живот и стварност, већ је и симбол не само саобраћаја, побољшања промета робе, он код нас, у социјалистичкој Југославији, а посебно пак овде у Војводини, не значи само убрзавање крвотока привредног живота, већ је уједно и симбол: он симболизује победу рада и стваралаштва над ратним разарањем, симболизује наше стално настојање да узајамно приближавамо људе и народе, да јачамо братство и јединство без чега нема живота на овом поднебљу.<sup>21</sup>

Упркос томе што је сенђански мост прошао кроз само једно озбиљније, године 1989. извршено реновирање – приликом којег је из зелене пребојен у жуту боју – он до дана данашњег поуздано гарантује прелазак преко Тисе: саобраћање људи, одржавање контаката као и промет робе.

<sup>20</sup> Отворен је сенђански мост на Тиси. Мостови не повезују само обале. – „*Magyar Szó*”, Нови Сад, год. XX, св. 136, бр. 5734 : 20. мај 1963, стр. 1. и 4.

<sup>21</sup> Мостови не повезују само обале. – „*Magyar Szó*”, Нови Сад, год. XX, св. 136, бр. 5734 : 20. мај 1963, стр. 3.

Ласло Гал

## ПОГЛАВЉА ИЗ ПОВЕСТИ ЈУЖНОНИЗИЈСКОГ РИБАРСТВА

Хидрографским подацима из средњевековних повеља мађарски историчари почели су подробније да се баве у другој половини XIX века. Било је изненађујуће то што је у епохи Арпадовића у држави постојало 3.000-4.000 *piscina* (латинска реч која значи рибњак). Сегединско рибарство и оно у околини било је значајно већ у доба Арпадовића. Закладница демешког препозиторијума основаног од стране Беле II већ помиње села Ће, Тапе, Сер и Дорожма, те надаље име рибњака, Кертвешеш. Међу археолошким налазима из епохе Арпадовића који су откривени у Шевењхази пронађено је много тегова за мреже, са рибарством скопчаних утензилија, из чега је закључено о великим инундационим подручјима у овој регији.<sup>1</sup> Ми већ од раније, из епохе сеобе народа, познајемо археолошке налазе који сугеришу важност рибарства: приликом истраживања сентешко-кекењзушког гепидског гробља археолози су у једном гробу, и то гробу вође заједнице, пронашли двокраке остве.<sup>2</sup>

Пажњу завређује то што су у добу Ападовића од од Сегедина удаљенији, често управо крај веће воде простирући се манастири и црквене установе своје рибњаке или риболовна места имали у околини Сегедина. Тако, између осталих, Ањаш, Светом Анијану посвећена тихањска, Мартељ, по мученику Светом Адорјану названа залаварска, те гарамсентбенедечка опатија, док су пак Ће и Тапе били у поседу демешког препозиторијума.<sup>3</sup> Повеља о године 1138 од стране принца Алмоша демешкоме препозиторијуму дариваноме рибњаку под именом Цитеи, који се налазио у атару данашњег Тапеа (Чонградска жупанија), саопштава и то да је у одређеном времену било потребно отварати и затварати излазну и улазну грану<sup>4</sup>. То је један од раних сертификованих доказа о воковском газдовању. Њега су обављали становници Ћеа, Чакања и Тапе. Трећина прихода од рибњака, међутим, припадала је чонградској тврђави и због тога су препозиторијумски рибари требали да сарађују са чонградским. Пошто је приход од рибњака дељен, очигледно је да су рибарска служинчад требала да сарађују јер

<sup>1</sup> Каталин Ваљи, 2011. – стр. 644.

<sup>2</sup> Жолт Галина, 2000. – ст. 51

<sup>3</sup> Шандор Балинт, 1976. – стр. 415

<sup>4</sup> „*Magyar néprajz*” Т. II, 2001. – стр. 111.



је воковско газдовање омогућавало економично привређивање за оба поседника. Вок изворно „значи оно вештачко, људском руком начињено пресециште, којим је отворан речни водоток непосредно пратећи виши хрбат, природна брана, како би вода могла да изађе у комплетно водоплавно подручје басена, односно како би приликом осеке преко њега могла да се поврати у корито”.<sup>5</sup> Вокови су били такви изграђени, или пак изворно природни, но континуирано чишћени, продубљивани водотокови – канали који су повезивали реку и водоплавна језера, односно умрежавали водоплавно подручје и обезбеђивали да годишње редовита бујична вода доспе у језера и разлије се по водоплавном подручју.

По Берталану Андрашфалвију, једном од врских истраживача ове теме, врхунац водоплавног привређивања у Карпатском басену био је у средњем веку, захваљујући озбиљном планирању и брижљивом одржавању целокупног интердепедентног хидросистема. Под турским освајаштвом, међутим, систем водоплавних вокова и канала брзо је кренуо да пропада. Не само да су изостали даља градња и одржавање, чишћење вокова и канала, већ је и интерес становништва био да водоплавно подручје постане дивљина, готово неприступачно скровиште. Након турских освајања отпочето, је, додуше, са поновним подизањем знатно девастираног система вокова, но водоплавно привређивање XVIII – XIX века није се ни приближило средњевековном нивоу. Скопчано са овим треба за-



<sup>5</sup> „*Magyar néprajz*” Т. II, 2001. – стр 110.

бележити да изворници у средњем веку, потом они у времену освајања, те на крају они из прве половине XIX века показују да је значај рибарства у плавним језерима до извршења противпоплавних захвата био већи од онога у рекама. Само је доходак од оних речних сегмената, најчешће појединих рукаваца крај острва, био упоредив са оним код највећих инундационих језера, која су била подесна за прихват воде.

Риба је раније била омиљено и од стране цркве одобрено месно јело у бројним данима поста. Ова је околност већ сама по себи обезбеђивала адекватну лукративност рибе и рибарства. Врло је вероватно да вредност рибарским локалитетима који се могу наћи дуж сегединског Потисја није дало само велико обиље рибе, већ и повољна околност да се овде на локалу иста могла и усолити (део ердељске соли је дереглијама пловио по Марошу до Сегедина, а могао се локално и складиштити), те га тако учинити подесним за транспорт и презервацију. Средњевековно обиље тиске рибе помиње и бургундски витез Бертрандон де ла Брокијер у свом путопису из тридесетих година XV века, када је из Константинопоља путовао кући, малчице се задржавши у Бургундији и Сегедину. То отприлике столеће касније потврђује и Миклош Олах, када пише да се овде за једну мађарску форинту, могло купити хиљаду сомова дужине једног аршина, амеђу њим и шарани.<sup>6</sup>

Један од значајних, раних момената за ширење сегединских рибара и поступака рибарења јесте тај што се током XVI и XVII века у горњем току Тисе и тамошњим притокама на много места могло сусрести са под именом „сегедински рибар”



<sup>6</sup> Шандор Балинт, 1976. – стр. 416.

помињаним ђалмошким рибарима (ђалом: велика мрежа за чије је руковање било потребно најмање 6-8 људи). Они су већ добро познавали ђуди, карактеристике воде, где се на њој налазе најподеснија места за излов, како треба након бујања запречити вокове Тисе. Они су се понајбоље разумели не само у потребу ђалома, већ и мреже за кечигу, такозвани пирић. Валмошки рибари првенствено су рибарили крупачицу, или струковну рибу (Моруне су након излова често држане на струку спуштене у воду.) У средњем веку, а и касније, све до хидромелиоративних захвата, јесетре су биле највредније рибе мађарских вода, изловљиве само великом упућеношћу, искуством и специјалним методама. Јесетре су са годишњом редовитошћу упливавале у Дунав, а отуда у веће притоке где су у неком тихом и плитком сегменту реке полагаале икру и настојале да се врате назад у море. Најкрупнијој врсти јесетре, моруни, наши стари нису хвалили само велику тежину, укусну природу и као деликатес конзумрану икру. Мађаш Бел, на пример, анонсира једну 1733. код Мохача изловљену и у Беч транспортовану моруну тежине од око 450 килограма и дужине 430 центиметара, за коју је забележено да јој је само икра тежила 50 килограма.<sup>7</sup> Рибарење моруне је током средњег века дуж Тисе и Дунава имало истакнут економски значај. У изворницима постоје подаци о првенствено по краљевским, велевластелинским и манастирским кухињама конзумираним, у појединим случајевима на удаљеност од више стотина километара транспортованим и засебно администрираним морунама. У XVIII веку је већ дошло до опадања количине из мађарских вода изловљених моруна, а следствено томе промењен је и метод рибарења. У првој половини XIX века пак, услед ефикасности рибарења у доњем току Дунава, односно због регулације Гвоздених врата, моруне су се у толикој мери проредиле да се Јожеф Даничка, рибарски мајстор из Миндсента (један од известилаца Ота Хермана), у другој половини XIX века тек једном у деценији сусретао са појединачним примерцима. Нешто мање израсле (1-2 метра дужине, тежине 50-150 килограма) врсте, у историјским изворницима назване кратконосом кечигом и пастругом, током XIX века су изловљаване још често, но у XX веку су, међутим, изгубиле дотадашњи економски значај, јер су у њихови примерци уколико би упали у мрежу били знатно мањи. Најмања врста јесетре, кечига, све до данас се убраја у квалитетан и изузетно редак улов. У времену између два светска рата дунавски и тиски рибари су специјализацију за рибарење кечиге током једног кратког периода у години још сматрали вредном, а за ову врсту излова понегде је коришћена посебна мрежа за кечигу. У изворницима се јесетре и сомови називају старом – то јест великом рибом. Међу овим врстама фигурирале су такозване струковне или рибе крупачице. Придев „струковна” рибари су објашњавали везивањем у води, но то је

<sup>7</sup> „Magyar néprajz” Т. II, 2001. – стр. 116.

заправо народна етимологија у заборав палог правног појма „обавезница”. Оба придева се односе на то да су рибари првенствено били обавезивани на комадно евидентирани, квалитетни улов за снабдевање господске кухиње.

Под именом фичер, ређе рибофичер (фишер), илити накупац рибе, помињани риболовни предузетници били су имућни сегедински грађани, често немачког порекла, који су по околини Сегедина узимали у закуп потоке, вокове, језера, но и поједине делове саме Тисе и изловљавали их са рибарима. Било је међу њима и таквих који су се бавили само куповином и продајом рибе изловљене од стране ситних рибара. Но по древном праву сваки је рибар по сегединским водама слободно могао да рибари ситнијим аксесоаром за лов рибе. Од стране фичера иницирана, већ једном врстом капиталистичког предузетништва појмљива форма сегединског рибарства омогућила је да град Сегедин током једног столећа, од друге половине XVIII века па све до регулације реке, буде можда најважнији центар за трговину рибом.<sup>8</sup> Само је у Ердељ одношено више хиљада центи сушене рибе, пошто су се Сегединци доброно разумели не само у риболов, већ и у прераду рибе. Са одговарајућом стручношћу умели су да чисте, филетирају, суше, диме и пакују рибу у рогозину, те је због тога сегединску сушену рибу било могуће задуго чувати. У XIX веку најчувеније колоније за филетирање биле су Поргањ, Киралица, Киштања, Петро, Херњак, Шаркањ, Устато, Мељшар, Гожд, Тизо, Поргањ, Чигаш, Шебеш и Шарга.<sup>9</sup> Но риба је филетизирана и на готово 20-30 салаша на десној обали доње Тисе. Ту је већ важан аспект представљало



<sup>8</sup> Шандор Балинт, 1976. – стр. 417.

<sup>9</sup> Ото Херман, 1887. – стр.74.

то што су ови салаши за филетирање и прераду рибе били смештени на већој удаљености од делова насељених места, пошто је ово занимање ишло скупа са ужасним смрадом.

Контемпарарна перцепција је иначе редовним професионалним рибарима сматрала само рибаре који раде са великим мрежама. У околини Сегедина рибарима су називани само они који су радили са великом заградном мрежом (ђалом) под руководством рибарског мајстора. Комплексност овог вида рибарства и у Сегедину, а и по риболовним водама Миндсент-алђошког властелинства, није означавала сам производни погон, већ је рибарењу са великом мрежом у сваком случају припадао и салаш за филетирање и прераду рибе.<sup>10</sup> Етнографска литература пак ситним рибарима првенствено сматра оне који нису радили са великом мрежом, већ индивидуално, евентуално у пригодним удругама. Из досадашњих истраживања познајемо више варијанти ситнорибарских алатки, док је знатан део карактеристичног аксесоара и начина хватања спадао у сферу ситног рибарства – почев од тикала па до рибарења оствама, односно забацим мрежама. Важну околност представља то што се рибарство на стајаћим и текућим водама разликује по свом карактеру, оба захтевају различите технике рибарења. Но оно што је још фундаменталније јесте то што је пре регулације рибарења на реци Тиси и рекама уопште имало другоразредан значај, те је техничке предуслове за организовање рибарења требало примењивати на лакше изловљивим, те тако и вреднијим стајаћим водама и поплавним подручјима.

Промена, смањење значаја рибарства у водоплавном привређивању започело је регулацијом Тисе. Река је до тада људима давала трску, рогозину, дрво, сено, рибу, јаја и дивљач, они су, дакле, могли јефтино да прибаве грађевински материјал за куће, огрев за зиму, крмиво за стоку, испашу, месо за властиту исхрану и издржавање породице. Поплаве су при бујичним годинама обогаћивале водоплавна подручја, њих није било потребно ни ђубрити, а много је хране за стоку такође убирано по плавним подручјима.

Од средине – друге половине XIX века спроведена исушивања мочвара, подизање брана и уређивање речних корита служили су интересима пољопривреде и знатно су повећали ратарску обраду, те у ритску и пашњачку експлоатацију укључиве површине. Поред тога, требало је, првенствено на Дунаву, створити и могућност за одвијање речног бродарства.

Интервенције у хидросистем неповољно су утицале на доходовност рибарства. Зарад зорног увида у последице смањења перманентно или периодично водом прекривених подручја, можда ће бити довољно навести један једини податак. На основу премера сачињених у двадесетим и тридесетим годинама XIX века

<sup>10</sup> Миклош Силађи, 1975. – стр. 528.

и сачуваних података, стручњаци су дошли до закључка да је древно инундационо подручје Тисе и њених притока могло да износи око 2 милиона хектара, а од тога се приближно 477.000 хектара стално налазило под водом. У другој половини XX века стајаће су воде и издани свеукупно заузимали површину од 53.869 хектара у мађарској долини Тисе.<sup>11</sup> Ни ови подаци о смањењу, међутим, не изражавају стварну природу промена, будући да се квалитет преосталих водоплавних подручја и воде темељито променио поставши лошији. Изградњом брана обезвређена су пространа језера инундационих подручја, пошто је прекинута повезаност између рибљег фонда језера и бујица које су се понављале из године у годину. Промену ваљано приказује то што су потиски рибари мртваје звали липсотинама, Липсалом Тисом. По једном извештају сачињеном 1879. само је на Тиси извршено 111 пресецања, а то је сумарно значило толико мртваја. Највећа, дуга 18,6 км, јесте Ђаларетска Мртва Тиса, која је настала прокопавањем новог корита у дужини од 7,6 км. Међу веће, са риболовног аспекта ваљано искористиве мртваје, спадају цибакхашка, тисаујфалушка, чонградска и атканска Мртва Тиса.<sup>12</sup> Оне, додуше, немају природан спој са реком, но на више оваквих мртваја су ипак оформљена риболовачка удружења, пошто је уставом опремљени канал спајао мртвају са реком. Веће мртваје се, уколико их је са риболовног аспекта вредело експлоатисати, нису замуљавале и закоровљавале, могле су бити дате у закуп и самостално, а рибарство је у њима комбиновано са рибогојством. Стручни публицисти за риболов и органи владе су још и пре окончања антиинундационих захвата поспешивали порибљавање природних вода и регулисани излов рибе.

Након завршетка радова на заштити од поплава апрецирао је риболовни значај већих језера, првенствено Балатона. Риболовни закупци су у другој половини XIX века рибарили коришћењем све већих повлачних мрежа, а њима су рибарили сегедински, сентешки и миндсентски „великомрежни” рибари, који су због смањења популације рибе у Тиси били принуђени да прихвате посао на Балатону. Многи рибар из околине Сегедина и Потисја тада је доспео на Балатон, поневши и своја средства за рад, технологију и стручна знања. Из збирке Јаноша Јанкоа знамо да су тиски рибари закупили риболовне воде у јужном басену Балатона, те да је један купац био извесни Варгуца (сегедински рибар српског порекла), који је стару (велику) мрежу донео на Балатон.<sup>13</sup> Сегедински рибари су у Сиглигет стигли 1864. Балатонедерички рибари су тако знали да су сегедински рибари у тај део дошли између 1866 – 1868. године, те да су и они онде донели стару мрежу. Од њих су руковање истом понајпре научили рибари из Месешђера. Сегединских рибара сећају се и Вершани, који су смањење броја

<sup>11</sup> „*Magyar néprajz*” Т. II, 2001. – стр. 112.

<sup>12</sup> „*Magyar néprajz*” Т. II, 2001. – стр. 112.

<sup>13</sup> Шандор Балинт, 1976. – стр. 420.

риба у Балатону приписали управо посредством сегединских рибара одомаћеној старој мрежи. Према сећањима тихањских рибара, крикну вршу су тамо донели Сегединци, њу раније нису познавали. Са обликом тихањске врше подудара се сиглигетска, но њу у сличном облику познају и у Бадачоњтомају, Килитину, Замарди, Сарсоу и Лели. Према тврдњама старих балатонских рибара, забачна мрежа је пре придоласка тиских рибара била непозната. По Килитињанима, прве овде под именом завитлача помињане забачне мреже донели су тиски рибари у шездесетим годинама XIX века.<sup>14</sup>

Јанош Рајзнер је објавио попис прихода Миндсент-алђошког властелинства из 1748, по којем је за закуп Ђевишког вока рибар-закупац плаћао 150 форинти и 4 бурета усољених шарана.<sup>15</sup> Ова закупнина је у то доба сматрана великом свотом, што указује на то да су рибарењем по водоплавним водама и воковским привређивањем могле да се зараде озбиљне своте новца. Палавичинијево властелинство је у првој половини XIX века право на рибарење на појединим површинама радије давало у закуп само за новац. Закупци су били предузетници који су располагали одговарајућим капиталом, евентуално рибари који су поред новца властелинству договали и рибу за грофовску кухињу. Ситни рибари су генерално узимали у најам мање вредне воде. Јанош Лукач је, на пример, 1832. за 30 конвертибилних форинти узео у најам језеро Чај крај Темеркења. Становници Ањоша су 1848. обећали 100 форинти за изданске воде у ањашком спољном риту. Капитално имућнији предузетник је, међутим, за закупнину плаћао и далеко више. Сегедински трговац Јанош Гец је у 1847. рибарење на подручју ђевишког вока прибавио већ за 3.600 форинти. Давид Сobotка из Миндсента, купац миндсентске и ањашке Тисе, као и Курца-рита, тада је за закупљено риболовно подручје плаћао 1.250 форинти.<sup>16</sup> Уколико је воде закупљивао поједини финансијски јачи предузетник он није рибарио лично, већ је делом имао рибару-упосленике, а делом је пак воде давао у закуп другим рибарима. Власник воде је желео да добије новац, предузетник је тражио повраћај инвестираног капитала и добит, те се тако у овом систему део рибара већ претварао у упосленике.

Познати сегедински рибарски мајстор и предузетник Јанош Бито је заједно са пет компањона закупио део вода Палавичинијевог поседа. То су били Петерско Бело језеро, Чај, Донгер, Курца, надаље одсек Тисе између Чањтелека и Ањаша. Годишња закупнина била је 2.200 форинти и 20 кг племените рибе за грофовску кухињу недељно. Уколико је породица маркиза боравила на имању, требало је испоручити онолико рибе колико је она желела.<sup>17</sup>

<sup>14</sup> Шандор Балинт, 1976. – стр. 420.

<sup>15</sup> Јанош Рајзнер, 1895. – стр. 329

<sup>16</sup> Миклош Силађи, 1975. – стр. 524.

<sup>17</sup> Шандор Балинт, 1976. – стр. 421.

У другој половини XIX века Миндсентско-Алђошко властелинство је већ располагало и рибњацима, пошто је било евидентно да се уз адекватну стручност и уз подесно подручје рибогојством може стећи ваљана добит. Површини Палавичинијевог властелинства припало је око 75 катастарских јутара речног корита Мале Тисе, ту је узгајан шаран за продају, а по књиговодству властелинства годишње је на овом подручју у просеку узгајано 9.000 килограма рибљег меса и оствариван чист приход од 65 форинти по катастарском јутру. Вода је из реке у рибњак подизана пумпом, односно оно је тада већ било механизовано. Но на идентичан су начин шараном порибљене још и две мртваје на подручју властелинства са површином од готово 300 катастарских јутара, а и на њима је чист приход по катастарском јутру годишње износио 8-10 круна, што је у оно време сматрано такође озбиљним приходом.<sup>18</sup>

Публикујем један архивски изворник који представља уговор о закупу права на рибарење, који је 1835. склопљен између „Миндсентског спахије” (Едуарда Палавичинија) и миндсентског рибара Јожефа Нађа о риболовним водама између Миндсента и Чањтелека. Изворни примерак може се наћи у сегединском архиву међу уговорима Миндсентско-Алђошког властелинства.<sup>19</sup>

„Контракт

Који је између племенитог Миндсентског спахије као Странке која даје у аренду и Јожефа Нађа као Странке која узима у аренду склопљен саобразно следећим ставкама.

Као Прво: Племенити Миндсентски спахија у текућој години слободно рибарење на Миндсентском властелинству опстојећим ... те у делу између Бакше и Пустасера преосталим водама и језерима, као и на широким и уским мртвајама по имену Левел и Суњог, те на Малој Тиси стојећему великом и Малом потоку и другим ма којим именом названим водама у овоме подручју, становнику Миндсента, Јожефу Нађу препушта.

Као Друго: За ово рибарење Јожеф Нађ је овоме Земаљскоме Спахилуку дужан 50, то јест Педесет конвертибилних папирнатих форинти исплатити, половину којих, то јест 25 форинти сместа, а другу половину од 25 форинти Јожеф Нађ у обавези је пак 29-ог дана месеца септембра текуће године у Благјну Миндсентског спахилука уплатити.

Као Треће: Овај Контракт траје почев од данашњег дана до 31-га дана месеца децембра текуће 1835-те године када сам по себи престаје да важи, природно разумевајући и то да уколико случајно посредством пробијања насипа или његовог

<sup>18</sup> Миклош Репаш, 1903. – стр. 125.

<sup>19</sup> АЖЧ. Списи Миндсентско-Алђошког властелинства Палавичинијевих. Уговори. Т. XI. стр. 609. – Уговор бр. 19.



отварања у ове исушене делове нова вода уђе те се корист од рибарења увећа, овај се Контракт, који збори једино о рибарењу на сада постојећим водама, гаси.

О чему се издају у ова два еквивалентна пара сачињена и од обе стране потписана Арендациона писмена.

У миндсенту, 22. фебруара 1835. Руком Јожефа Нађа Х”

Уговор је сразмерно кратак, сврсисходан и читљив. Из прве се тачке добро види колико је много водотокова, привремених језера и мртваја пре хидромелиоративних захвата било у овоме крају. Овај предео имао је другачију географску слику. Годишњу закупнину требало је исплатити у два дела, а време испуњења било је назначено тачно у дан. Закупнина је била просечна, од ситних су се рибара тада тражиле приближно толике своте. Суштина је у трећој тачки: поименично, у случају да „нова вода уђе” (бујица, поплава) на закупљено подручје уговор се гаси, пошто би количина изловљиве рибе, те тиме и доходак, били темељито увећани на датом подручју. Уговор је потписан 1835, још пре хидромелиорационих захвата и регулације река када је још постојао живи свет водоплавних подручја који је негда прекривао и оживотворавао један значајан део Јужне низије.

#### ЛИТЕРАТУРА:

- ШАНДОР БАЛИНТ / *Сегединска нација : Народни живот сегединске велерегије*. Први део. – Годишњак музеја „Мора Ференц”. – Сегедин : 1974/75/76.
- ЖОЛТ ГАЛИНА / *Гепидско доба*. (у): Киш – Рац – Лабади – Вереш (ур.): *Завичајни приручник Сентеша*. (Т I : Студије). – Сентеш : 2000, стр 42-56
- ОТО ХЕРМАН / *Књига мађарског рибарства*. Будимпешта : 1887.
- МИКЛОШ СИЛАЂИ / *Видови рибарења у Потисју у XVIII – XIX веку*. – „*Etnographia*”. – год. LXXXVI, , бр. 4. 1975, стр. 521-536.
- Рибарство*. (у): Атила Палади Ковач (гл. ур.). – „*Magyar néprajz*” Т. II – Привређивање. – Будимпешта : 2000, стр. 104-146.
- ЈАНОШ РАЈЗНЕР / *Из историје Миндсентско-Алђошког властелинства*. – „*Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle*” II. – 1895. – стр. 321-338.
- МИКЛОШ РЕПАШИ / *Рибарење на Тиси некад и сад*. Сепарат из IV годишња часописа „*Halászat*”. – Будимпешта : 1903.
- КАТАЛИН ВАЉИ / „*Братски вок*”: Археолошка сећања на водоплавно привређивање Сермоноштора – Годишњаци музеја „Мора Ференц” : *Studia Archeologica* 12. – Сегедин : 2011. – стр. 641-652.

ЛАСЛО МОД

## ЖИВОТНИ ПУТ ЈЕДНЕ СЕГЕДИНСКЕ РИБАРСКЕ ДИНАСТИЈЕ

„Једва да има још једног другог огранка сегединског народног живота из којег би нам преостало толико карактеристичних и континуираних изворних материјала као што је то рибарство.”<sup>1</sup> Овом је реченицом Шандор Балинт у свом раду „*Сегединска нација*” започео поглавље које разматра прилике у рибарству, у којем чини покушај сумирања спознаја које се односе на ово особено подручје. Наставци публиковани од стране Јаноша Битоа на ступцима „*Сегединског новог покољења*”, а потом у самостално публикованој аутобиографији<sup>2</sup> такође су у знатној мери могли да допринесу томе да научник европског реномеа у области етнографије религије претходно наведене редове буде у могућности да стави на папир. Име сегединског рибарског мајстора данас већ може звучати познато онима који су у протеклим деценијама пратили етнографска истраживања о прошлости мађарског рибарства, а која су са више аспеката осенчавала наше раније спознаје. Његов животни пут, поједине епизоде из истог, пружали су вредне изворнике за истраживаче који су се интересовали спрам теме, а којима се након ишчитавања аутобиографије отворила могућност да оцртају тачнију слику риболовачких прилика једне противречностима пуне епохе. Ова студија првенствено се упушта да преко примера породице Бито прати промене у рибарској делатности и трговини рибом у периоду од средине XIX до средине XX века. Јанош Бито се, додуше, од краја прве деценије XX века окануо рибарства, но више његових рођака је, међутим, наставило занат све док је за то било могућности у трансформабилним друштвано-политичким приликама.

<sup>1</sup> Шандор Балинт, 1995. – стр. 36.

<sup>2</sup> Аутобиографија је светлост дана у самосталној форми по први пут угледала 1930. у издању листа, а потом је почетком деведесетих година XX века поново приређена за штампу под уредништвом Ђерђа Папа. Изворничку вредност је након Шандора Балинта понајвише експлоатисао Миклош Силађи, но њена анализа са фолклористичког аспекта још се увек није збила, иако је у овом жанру у Доњем Потисју порођено више сличних творевина (нпр. рибара Јожефа Даничке о миндсентском и рибара Јаноша Маслага о чонградском рибарству). Јанош Бито, 1930, 1993.

## РИБАРСТВО, ТРГОВИНА РИБОМ, КОНЗУМ РИБЕ

Сегедин је већ у средњем веку располагао статусом слободног краљевског града, те је насеобини припадало и право рибарења. Сенат се и непосредно укључио у рибарство, док је на трговинске прилике пак могао да упливише тиме што је могао да има улогу у утржби. Током XIX века у регији Доње Тисе све су више постајала карактеристична риболовачка закупна предузетништва, која су у риболовачком социјуму потпомагала одељивање трговаца рибом, или *фишера*, који су се узајамно надметали за стицање великомрежног рибарења. Они нису само закупљивали риболовне воде, већ су располагали и риболовним аксесоаром. Сегедински *фишери*<sup>3</sup> су риболов и прераду рибе у Доњем Потисју већ у првим деценијама XIX века организовали као особене мануфактурне погоне, чије је деловање било засновано на техникама излова великом мрежом. Хидромелиорација се у периоду последњег великог опазивог процвата рибарења у Сегедину између 1876. и 1883. већ ближила свом крају, што је резултирало знатним смањењем пространства риболовних вода, то јест постепеним губитком улоге овог сектора.

Закон о рибарству из 1888. представљао је прекретницу у регулисању мађарских риболовних прилика, пошто је држава риболовачка предузетништва и свакодневну риболовну праксу подвргла брижљивој административној контроли, строго санкционишући непоштовање прописа.<sup>4</sup> Она је допуштана само онима који су прихватили испуњавање услова. Стварна експлоатација није била препуштена индивидуалним власницима вода, већ њиховим посредством обавезно створеним рибарским компанијама,<sup>5</sup> чији је један од основних за-

<sup>3</sup> Према Шандору Балинту, трговци рибом су унутар сегединског социјума образовали засебну групу, међу којима су у лепом броју били заступљени елементи немачког порекла. Особито се карактеристичним може сматрати овај професионални слој у насеобинама у којима је образована значајнија рибља тржница, као што су Апатин, Буда, Комаром или управо Пешта. Крајем XIX риболовне воде у околини Сегедина су све више доспевале у интересну сферу породица Анталфи, Баркањи и Бито, које су се узајамно смењивале све док нису биле принуђене на закуп других речних сегмената. Шандор Балинт, 1976. – стр 419-429 ; Миклош Силађи, 1992. – стр. 135; 2008. – стр. 82.

<sup>4</sup> Забрањивао је по рибљи фонд штетнима сматране модалитетете рибарења, те прописивао којим се промером мрежних окаца може рибарити, како и када се могу блокирати миграторни правци риба, односно димензије риба које се могу изловљавати. Током мрешћења прописивао је потпуну забрану риболова и учинио обавезним од стране уреда *Iudex Nobilium*-а за таксу издате риболовачке бонове. Миклош Силађи, 2008. – стр. 76-78.

<sup>5</sup> Фриђеш Фишер, 1931. – стр 207-208.

датака представљала заштита рибљег фонда.<sup>6</sup> Годишња скупштина одлучивала је о плану погона, задацима узгоја рибе, односно о условима за давање у закуп. Лице које је на аукцији добило право рибарења анжовало је рибаре који су с редовито добијали у новцу исплаћени удео од изловљене количине рибе. Закупац је заградном или повлачном мрежом изловљиве воде генерално узевши задржавао под властитом управом, док је тзв. ситним рибарима давао дозволу да на појединим мањим секторима рибу хватају индивидуално.<sup>7</sup> Чонградско-сегединска тиска рибарска компанија основана је 1899, а под њену су надлежност спадала укупно 3.933 катастарска јутра водених површина. Парцелишући за риболов подесне воде у три дела, међу којима се први простирао од Чонграда до Чањтелека, други од Чањтелека до Тапеа, а трећи пак од Тапеа до Сегедина, она их је давала у закуп.<sup>8</sup>

Риболовне прилике на подручју Сегедина у периоду између два светска рата фундаментално детерминишу драстично смањење рибљег фонда, што је у знатној мери утицало на могућности улова рибе, као и на из овог сегмента потичући доходак. Од стране града поседоване воде за рибарење спадале су у две категорије, од којих се тиски одсек у приближној дужини од 12 км простирао од тзв. поргањске уставе до државне границе, док су стајаће воде обухватале језера и мртваје на унутрашњим и спољним подручјима. Током двадесетих година XX века градски сенат је у више наврата покушао да рибарство задржи под домаћом управом. Надлежни су од акције очекивали смањење тржишних цена, а од улова пак већи приход. Захваљујући драстичном смањењу рибљег фонда у Сегедину су се почев већ од деведесетих година XIX века у више наврата појавиле замисли о успостављању таквих рибњака и рибљих газдинстава у којима би била створена могућност опсежног умножавања и узгоја оних количина рибе које би удовољиле локалним потрошачким потребама. На почетку XX века Миклош Репаша, главни инжењер Државне риболовне инспекције, више је пута скретао пажњу на могућност адаптације у градском атару опстојећег Белог језера у рибарско газдинство, но Градски је сенат, међутим, због недостатка воде план одбацио. У

<sup>6</sup> На Дунаву и Тиси створене су простране, изнајмљиве водене површине, које су изабрана руководства удружења давала у закуп на 3-5 година. Њихову организацију на Тиси и њеним притокама обавиле су жупанијске законодавне власти у последњим деценијама XIX века. Миклош Силађи, 1992. – стр. 162-168; 2008. – стр 20.

<sup>7</sup> Закони и уредбе који су прописивали деловање рибарских компанија прописивали су, наиме, да се закуп не може издавати у подзакуп, но ситни се рибари нису убрајали у ову категорију, па им се тако отварао могућност за риболов. Миклош Силађи, 2008. – стр. 109.

<sup>8</sup> Мађарски национални архив, Сентешки архив жупанијског архива Чонград. Чонградско-сегединска Тиска рибарска компанија (IX). – стр. 220.

време економске кризе концепт је изнова доспео на дневни ред, када је легислативна скупштина заузела став о реализовању истог. Влада је за радове граду ставила на располагање 200.000 пенгова, док је недостајући део предстојништво пак покушало да покрије из кредита. Земљани радови су обављени у периоду између 1931. и 1933, чиме се привремено успела ублажити и незапосленост. Нису били створени само рибњаци, већ је у циљу снабдевања 24 зимовника за рибу избушено и 5 артеских бунара. Језерско газдинство је у потоњем периоду континуирано развијано како би се постигли већи приноси рибе, те какко би тиме и град дошао до већег прихода.<sup>9</sup>

На прекретници XIX и XX века у Сегедину већ није продавана само тиска, већ и риба која је потицала из Апатина, Осијека, као и доњих сектора Дунава. Мањи шарани и караша експедитовани су и из Хоргоша, односно са Палићког језера, док су веће количине шарана и греча долазиле из левелењског рибљег газдинства маркиза Палавичинија. Могућности утржбе су у периоду између два светска рата на сегединској рибљој пијаци биле сужене, што се може довести у везу са смањењем броја клијентеле и променама у прехранбеним навикама. Пре-



Рибари који поправљају мрежу на сегединској обали Тисе између два светска рата (Власништво породице Бито)

<sup>9</sup> Године 1936. град је у близини језерског газдинства саградио рибљу чарду, која је убрзо постала веома популарна. Видети детаљније: Роберт Ташнади, 1997. – стр 54-70.

ма негдашњим новинским репортерима, проблем је истовремено представљало и то што је из Тисе на локалну пијацу по јефтиној цени доспевала само сасвим ситна риба-коштуњача, док су већи шарани, сомови и штукe у поређењу са другим врстама меса били сматрани за веома скупе.<sup>10</sup> Риба газдинства, где су редовно пазарили и чланови породица Анталфи<sup>11</sup> и Бито, су у периоду између два светска рата имала све већу улогу у снабдевању сегединског становништва.

## ПОРОДИЧНИ КОРЕНИ

Методична анализа црквених матичних књига у будућности може открити сродничко-друштвене везе породице Бито, као и узајамно развојити чланове породице са идентичним именом. Док нам ови подаци не буду стајали на располагању, ми смо принуђени да се искључиво ослонимо на друге изворе, као што је на пример аутобиографија Јаноша Битоа (1859–1932). На ступцима дневног листа „*Délmagyarország*” 1930. светлост дана је угледала серија чланака која се детаљно бавила прошлoшћу сегединских породица. То се иначе може сматрати првим предузетништвом које је учинило покушај састављања породичне историје и раскривања сродничких веза. Аутор је породицу Биро евидентирао као „древне” Сегедице, с том напоменом да је међу члановима фамилије још била жива свест о ердељском пореклу. Маћаш и Микша Бито се 1723. јављају као заклетни грађани у Горњем граду, од којих претпостављиво може потицати порекло свих лица са презименом Бито. „Прагнездо” породице могло је да буде у Горњем граду, но они искрсавају и у Рокушу, штавише, један огранак се извукао на горњесалашарски део сегединског атара. Од овог потоњег су се могли издвојити киштелечки Битои. На ступцима дневног листа пред читаоцем се оцртава право породично стабло, неизоставни део којег чини године 1859. рођени Јанош Бито који фигурира као рибарски мајстор и земљопоседник. Његов деда, Ференц Бито, о којем се подсетио и у аутобиографији, радио је као рибар, но бавио се и вучом бродова, кувањем сапуна, ливењем свећа и товом свиња. Године 1857. је приликом пробног рибарења у *Вајфенеку* толико озебао да се разболео и убрзо умро. Отац, Ференц Бито, рођен је у Сегедину у Табанској улици у кући под бројем 18. Поред рибарства бавио се и угоститељством. У 1879. је као градски заступник преузео активну улогу у одбрани од поплаве, због чега је имао удела и

<sup>10</sup> „*Délmagyarország*”, 21. новембар 1942. – стр. 2.

<sup>11</sup> Антал Анталфи је закупио и Петертошко језерско газдинство, на којем су практиковане за оно доба модерне методе узгоја рибе. Риба је купована и са Келебије и Фелђереа, чија је утржба покушана на сегединској рибаљој пијаци. Роберт Ташнади, 1997.– стр. 36.

у краљевском признању. У погледу брачних веза пред нама се оцртава једна врста професионалне ендогамije, пошто су више сестара Јаноша Битоа брак склопиле са рибарима, односно гостионичарима. Агнеш Бито постала је жена рибара Јаноша Чикоша, а Розалија Бито пак жена Антала Анталфија, наговештавајући да се рибарско мајсторство даље „наслеђивало” и по женској линији. Док је 1930. Фани Бито своју свакодневицу живела као удовица Михаља Новака, крчмара са Рудолфовог трга, Илона Бито је то чинила као удовица будимпештанског гостионичара Ласла Тапаија.

## ТРГОВАЦ РИБОМ ОД НАЈАМНОГ РАДНИКА

Миклош Силађи у години 1992. објављеном раду под насловом „*Риболовне воде, риболовачка заједница, риболовна техника*” делатност Јаноша Битоа сматра особеном повешћу о успеху, која егземплифицира на који се начин он из најамног радника уздигао међу најбогатије трговце рибом. Тачно се могу пратити поједине станице животног пута, на бележење којих је аутобиографија ставила велики акценат. Јанош Бито се укључио у рибарство као „дете-чамција”, чији је задатак по свој прилици био повлачење из дебла начињенога пловила. Он је као дете радио на оним салашима за филетирање који су искористивши обилати излов рибе били адаптирани за прераду великих количина улова. На ђевишкој Тиси су на тзв. *Петроу* радили са осам великих мрежа. У 1870. он је прешао на другу колонију, где је већ радио као радник-филетир. У 1871. на нађфашком салашу био је истовремено *повлачар чамца, филетир и рибарски шегрт*, а тада је такође напредовао и на ранг-лествици. Постао је перач рибе који је обављао брижљиво прање улова. Године 1873. у његовом се животу догодила велика промена, пошто га је Јожеф Киштмар прихватио као рибарског момка. У 1876. радио је код Михаља Прагаија, са којим је у *Мароштороку* великом мрежом ловио рибу. Те је године напредовао као *риболовни вице-мајстор*, а 1878. петоро њих се удружило како би узели у закуп воде Палавичинијевог спахилука. Тада Јанош Бито још није био осамостаљен, пошто је заједно са старијим братом рибарио под руководством свог оца. Након одслужења војног рока 1883. је узео за жену Јулијану, кћер Јожефа Киш Копаса, која је касније имала активног удела и у утржби рибе и у гоститељству. Почев од те године он је деловао као *рибарски газда*, који је скупа са троје других лица за 2.000 звечећих форинти закупио ђевишку Тису. Количина улова је, додуше, опадала из године у годину, но захваљујући његовим закупничким предузетништвима његове материјалне могућности су се све више поправљале. Саградио је себи кућу, те је, штавише, допрло и за куповину земље. У више се наврата обрео на Дунаву, а почев од 1888. је 14 година достављао рибу и за немачки царски двор. Сустизали су га

и неуспеси, пошто се крајем осамдесетих година XIX века услед количински малог улова морао растати од свог земљишног поседа од 15 јутара. У том се периоду понајвише бавио само трговином рибом, две екипе су са велиим мрежама рибариле под руководством Антала Анталфалвија и Михаља Прагаија. Према његовом властитом признању 1895. је направио највећу рибарску барку Мађарске, подесну за прихват улова од 400 метричких центи, којом је настојао да са Дунава транспортује рибу на сегединску пијацу. Према контемпорарним новинским репортажама, престао је да се бави риболовом крајем прве деценије XX века.

## ГОСТИОНИЧАР, ВЛАСНИК РИБЉЕ ЧАРДЕ

Са угоститељским вештинама могао је да се упозна још као млад, пошто је његов отац, Ференц Бито, држао крчму у Горњем граду у улици Мале Тисе. Године 1875. купио је пивницу „Пророк” од гостионичара по имену Ланг, од којег је преузео и 400 винских буради. По овлашћењу свог оца Јанош Бито се обрео и у једном од центара сремске винске регије, у Карловцу, одакле је бродом транспортовао брдска вина ради крчмљења. У то време већ не можемо говорити о сремским винарским поседима сегединских грађана, но трговински контакти су, међутим, и надаље опстали све дотле док филоксера није уништила заседе грожђа. Ференц Бито је са изванредним осећајем препознао да се исплати набављати брдска вина воденим путем из лако доступних винородних крајева, проширујући на тај начин понуду. Аутобиографија отварање рибље чарде на 5. броју булевару Лајоша Кошута смешта у 1897. годину, у којој су се редовно смењивали писци, новинари и разнородни уметници, а међу којима помен завређују Лајош Поша, Калман Миксат или управо Геза Гардоњи. У Алфелдски хотел често су пристизали и гости из престонице. Јанош Бито је нарочито био поносан на „Гереву собу” коју је опремио особеним намештајем. Иштван Темеркењ је у свом фељтону који је објављен на странама стручног часописа „Рибарство” овакву усмереност сегединског мајстора рибарства окарактерисао на следећи начин:

„Бито је рибар и гостионичар у једној особи. Ствари се комбинују, или се можда радије поједностављују. Он, на пример, рибу не само да хвата, већ је и кува, ујестиви. Одмерава је у свакојаким облицима. Рибља чорба, печена риба, штука са сланином, риба у оцту, пихтије, купус са сомовином подједнакосе могу добити од оне врсте јела која је уистину ординарна, но коју само веома мали број њих уме да кува тако да има прави укус.”<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Иштван Темеркењ / Једна рибља крчма. „*Halászat*”, 1. децембар 1901. – стр. 54-55.



Темеркењ је у свом фељтону нагласио да је захваљујући рибљој чарди Јаноша Битоа конзумација рибе изнова дошла у моду. Према опажању Миклоша Силађија не може се сматрати случајним то што је своју гостионицу опремио предметима и аксесоаром који упућују на стари рибарски живот. Тиме је желео да изрази да је у рибљу чарду сабијено једно древно занимање, где се може наћи све оно за чим јавност жуди, то јест посредством рибара спремљено јело од рибе.

У сегединским новинама редовно су објављивани његови анонси, који нам пружају помоћ у праћењу промена локалитета његовим посредством операцио-нализованих рибљих чарди и гостионица. Године 1904. своју је „радњу” из хотела „Алфелд”, где је редовно организовао „рибље вечеринке”, преместио у киоск „Штефанија”, а 1905. у сопствену кућу на углу Штедионицке и улице Михаља Хорвата. Према оновременим обавештењима, Јанош Бито је зграду 1908. про-дао Сегединско-чонградској штедионици за 127.501 круну.<sup>13</sup> Двадесет другог јуна 1909. изнова је огласио рибљу вечеринку у хотелу „Алфелд”, док 24. јула пак можемо већ да се обавестимо о томе да је гостионицу преузео Петер Рапчак. У 1909, као што то фигурира и у његовој аутобиографији, брачни пар Бито се оставио угоститељства. Реноме њихове рибље чарде живео је, међутим, и даље у локалном сећању, те се управо због тога и не можемо чудити што су у Првом светском рату на источном фронту ратујући сегедински војници одређене делове рововских траншеја титулисали називом „Битовљева гостионица”. Након смрти Јаноша Битоа на страницама дневног листа „*Szegedi Új Nemzedék*” публикова-ни некролог сматрао је важним да истакне да је он био један од најчувенијих угоститеља града, који се могао подичити пријатељством са таквим припадни-цима литерарне проминенције као што су Калман Миксат, Геза Гардоњи, Лајош Поша, Јене Кемехеј, Иштван Темеркењ или Пал Мориц.<sup>14</sup>

## ЗЕМЉОПОСЕДНИК

Након што је Јанош Бито напустио операционализацију хотела „Алфелд” он је купио наследство браће његове супруге, земљишни посед који је био на 4 кило-метра од Реске, на обали Мртве Тисе, а којем су припадале оранице, виноград и салашарске зграде. Брачни пар се у подједнакој мери бавио производњом биља и држањем животиња, док је вишак пак редовно настојао да утржи на пијаци. Са црним вином начињеним из рода винограда појавио се и на године 1904. у

<sup>13</sup> Ирен Фари и Адам Нађ у својој студији која приказује сегединске угоститељске објекте публиковали су и две разгледнице које приказују улаз са фирмом, односно унутрашњост рибље чарде. Ирен Фари – Адам Нађ, 2004. – стр. 341.

<sup>14</sup> „*Szegedi Új Nemzedék*”, 12. јун 1932. – стр. 3.

Сегедину по први пут приређеном државном сајму вина. Током Првог светског рата реквизиције, као и мобилизација његове мушке деце и служинчади, отежавали су обрађивање земљишног поседа, упркос томе што је седморо руских ратних заробљеника радило под његовим надзором. Јанош Бито није могао да настави са салашарским газдовањем, пошто су нове државне границе отргле то подручје од Мађарске.

## ПОСЛЕДЊЕ ГОДИНЕ

Након што је напустио рибарство Јанош Бито се повукао у своју кућу за становање у улици Мале Тисе, где га је 1925. потражио Михаљ Иван, који је доживљај сусрета овековечио на страницама листа „*Szegedi Új Nemzedék*” под називом „*Сећајмо се старина*”<sup>15</sup> Прочитавши напис можемо сазнати да је рибарски мајстор сваки петак проводио у кругу своје деце и унука, онда када је приправљао рибљи паприкаш који је лично издавао члановима породице. Крајем децембра те исте године лист „*Szegedi Új Nemzedék*” је под насловом „*Успомене из живота старог рибара*” публиковао интервју са њим, у којем је мајстор рибарства читаоцима призвао своје успомене на краљевску посету 1883.<sup>16</sup> Чини се да је у последњим годинама живота исказивао појачану пажњу спрема питања газдовања рибом. У свом поднеску који је током 1927. доставио сенату, он је, између осталог, замерао да је риба до купаца долазила преко посредника, а не преко рибара. Покушао је да скрене пажњу и на то да су уговори о рибарењу који су током дванаест година његовим посредством били склапани са градом били умногоме повољнији за обе стране него што су то садашњи.<sup>17</sup>

Шестог маја 1931. у својој 70. години умрла је његова супруга, Јулијаан Киш Копас, која је као компанион током дугих деценија потпомагала њихова предузетништва. Осмог маја положена је на веечни починак на Ђевишком гробљу, док је 9. маја пак у Горњеградској цркви служена миса за спас душе. Према извештају који је реферисао о смрти она је била једна од најгостољубивијих и најпопуларнијих жена, чији су изврсни рибљи паприкаш у својим остварењима хвалиле такве личности као што су Калман Миксат, Геза Гардоњи, Лајош Поша, Јене Кемехеј, Пал Мориц и Пишта Данко.

О околностима смрти Јаноша Битоа у рубрикама листа „*Szegedi Új Nemzedék*” објављени некролог реферисао је на следећи начин: „Пре пола године први пут је легао у кревет. Напала га је тромбоза, због које је много пропатио. Пре неко-

<sup>15</sup> „*Szegedi Új Nemzedék*”, 1. фебруар 1925. – стр. 2.

<sup>16</sup> „*Szegedi Új Nemzedék*”, 25. децембар 1925. – стр. 5.

<sup>17</sup> „*Szegedi Új Nemzedék*”, 23. октобар 1927. – стр. 4.

лико недеља изгледало је као да је повратио старо здравље. То је, међутим, био само привид, те је недавно био пребачен на интернистичку клинику. Још је и у петак увече био весео, чио, а његово се окружење надало да ће се опоравити. У суботу је током преподнева код њега, међутим, дошло до парезе црева и Јанош Бито, најчувенији сегедински рибар, у пола 12 своју је побожну душу вратио своје Творцу.”<sup>18</sup>

Рибарски је мајстор на вечни починак поред своје супруге положен 13. јуна 1932. на Ћевишком гробљу, где је П. Бујновски обавио верску службу. Лик Јаноша Битоа у свом је опроштајном говору евоцирао др Иштван Мунђан, а по којем је „Своје спољно и унутрашње јаство он у подједнакој мери оцртао уметничким бојама...”<sup>19</sup>

## КОНТИНУИТЕТ РИБАРСКОГ НАСЛЕЂА

Уз помоћ података који су нам остављени посредством једног од потомака, године 1939. рођеног Јаноша Битоа, можемо пратити рибарску активност чланова породице након двадесетих година XX века, о чему корисне податке пружају на страницама сегединских новина објављена обавештења и репортаже. Његов отац, Јанош Бито старији,<sup>20</sup> светло дана угледао је 1910. као тринаесто дете Ференца Битоа. Његов старији брат, Антал Бито, рођен је 1896, чија се животна стаза може реконструисати коришћењем у породичном архиву чуване аутобиографије. Њу је сачинио онда када је у педесетим годинама XX века након подржављења тражио посао за себе. Сматрао је важним да у њој истакне да су се и његов отац и деда бавили не само рибарством већ и трговином рибом. Његов отац, Ференц Бито, умро је 1912, те је због тога са 16 година скупа са својом мајком морао да се у подједнакој мери укључи у рибарење и у трговину рибом. У 1915. је мобилисан као војник, а у Првом светском рату је у саставу понтонирског батаљона служио у Кремсу, односно на италијанском ратишту. Године 1918. вратио се кући, но њихова је риболовачка опрема, међутим, постала у потпуности неупотребљива, те су због тога изнова морали да започну свој живот. У другој половини двадесетих година XX века на простору Сегедина за прибављање права на рибарење надметали су се чланови породица Бито и Анталфи. Антал Бито

<sup>18</sup> „Szegedi Új Nemzedék”, 12. јун 1932. – стр. 3.

<sup>19</sup> „Szegedi Új Nemzedék”, 14. јун 1932. – стр. 4.

<sup>20</sup> Године 1858. рођени Ференц Бито свакако је могао да буде старији брат Јаноша Битоа (1859–1932), са којим је у одређеним периодима скупа радио. Према породичној историји публикованој на страницама листа „*Délmagyarország*” он је умро 1921, док у аутобиографији његовог сина, Антала Битоа, на супрот томе фигурира 1912. година.

је 1926. на три године добио право излова рибе на тиским и стајаћим водама уз профитни удео од 40 процената. У 1928. је у вези једне друге закупнине за рибарење изнова он изашао као победник, упркос оме што су Антал Анталфи и другови уложили жалбу на одлуку градског сената. Ривалство је у више наврата доводило до судских парница. Рибарско А.Д. Антал Анталфи и компањон је крајем двадесетих година XX века, на пример, пријавио мајку Антала Битоа, односно супругу Иштвана Терека, јер су на рибљој пијаци тврдили да само они нуде тиску рибу, да је роба Анталфијевих у поређењу са тим брљавога укуса и покварена. Средином четрдесетих година XX века реку су на деоници између Тисашаша и Кањиже закупили Ђерђ Анталфи и Антал Бито, код којих су као упосленици радили многи рибари.

Антал Бито је у згради под бројем 11. на Рудолфовом тргу држао рибљу тржницу, где је нудио на продају рибу изловљену од стране његових упосленика. Године 1943. положио је испит, што му је омогућило да чамцем на моторни погон походи Тису између Окечке и Сенте. Доходак од рибарства и трговине рибом Антал Бито је током Другог свртског рата уложио у куповину земље, чиме је настојао да следи пример својих предака. Трудио се да у његовом животу, упркос много пута неизвесном исходу могућности рибарења и утржбе рибе, буде некакво сигурно упориште. Године 1942. од Иштвана Њарија је купио имање величине 12 ката-

**SZEMÉLYI ADATOK:**

Születési helye és éve *Szeged 1896*

Állampolgársága *magyar*

Családi állapota *nőtlen*

Vallása *nem: kat.*

Állandó lakhelye *Szeged Kötőutca 17*

**SZEMÉLYLEÍRÁS:**

Termete: *Közép*

Arca, alakja és annak különösebb ismertető jelei: *hasznukas*

Hajának színe: *barna*

Szakállalakja és színe: *borotvált*

Bajusza alakja és színe: *barna nyírott*

Szemé színe és esetleges hibája: *sárgás*

Szája alakja: *rendes*

Különös ismertető jelei: *bal lábán roham*

Milyen nyelveken beszél? *magyar.*

Az üzemszakasz bérlőjének igazolása: *Szeged 1942. október 16*

(pecsét)



A kiállító hatóság igazolása: (magyar részről)

*[Signature]*

Láttamozó hatóság igazolása: (német részről)

P. H.

Риболовна легитимација Антала Битоа (Власништво породице Бито)

старских јутара, уз које је припадала и петособна вила у Саћмазу са виноградом и виноградарским аксесоаром и утензилијама за производњу вина. Године 1944. у Серегу је купио себи 11 катастарских јутара оранице.

На Тиси је у непосредној близини друмског моста операционализовао једну барку дужине 20 метара у којој је пре утржбе чувао улов рибе.<sup>21</sup> Рибе изловљене из стајаћих вода је 2-3 недеље држао у реци због тога да се прочисте и изгубе



Сом изложен увиду јавности испред  
рибарнице Бито (Власништво  
породице Бито)

<sup>21</sup> Средином XX века у насеобинама уз речне токове (нпр. Будимпешта, Пакш, Толна, Баја, итд.) стајаће барке трговаца рибом и предузећа за трговину рибом достигале су и дужину од 18 метара, те су се показале подесним за пријем чак и до 200 метричких центи рибе издељене у 6-8 група. Структуре су у погледу облика највише личиле на дрвене теретне бродове. Риба је држана испод патоснице, у више одсека, класификована по квалитету, а која је пре утржбе хватана чаренцем. За руковаоца барком који се бавио непосредном продајом или транспортом рибе на пијацу грађена је и кајута. На прекретници XIX и XX века рибље су барке још имале неку улогу у снабдевању рибом пијаца већих градова дуж Дунава и Тисе, као и у транспорту рибе, но од шездесетих година XIX железница постаје све више одлучујуће важна на овом подручју. У лето 1924. Јанош Банер је документовао процес израде последње сегединске рибарске барке. Јанош Банер, 1925. – стр. 75-94 ; Миклош Силађи, 2003. – стр. 330-331. ; 2008. – стр. 17-18.

своју непријатну арому.<sup>22</sup> Трећег јула 1944. конструкција је услед бомбардовања уништена, а трговац рибом је, међутим, сачинио детаљан исказ о штетама. Из обрасца пријаве, односно из њему прикључених прилога, можемо сазнати да је барка била рашчлањена на осам боксова, да се надградња са прекривком од трске простирала на 52 квадратна метра, док су јој прамац и крма пак били начињени од хростовине.<sup>23</sup> Услед бомбардовања уништене су и три рибарске шајке, девет весала, једна омања барка за држање рибе, једна полужна тезуља, три мреже са дршком и четири локота, а пропало је 629 килограма мешовите рибе. У зиму 1944. удружени са Ђерђом Анталфијем поново су покренули трговину рибом.

Антал Бито није могао дуго да газдује, пошто су га политичке промене које су се развиле након 1945. и комунистички систем власти у изградњи принудили да се одрекне од својихседа. И док је 1949. посед у Кишкундорозми и Саћмазу без икакве одштете понудио Саћмазкој земљорадничкој задрузи, серешке оранице је 1951. заједница сељачких радних задруга „Црвена ружа” узела у закуп на неодређено време. Према казивању његовог синовца, Јаноша Битоа, некретнина у улици Мале Тисе на броју 7 остала је у његовом власништву.

„Посао са рибом” је 24. децембра 1949. преузело Национално предузеће за продају рибе. Антал Бито је, наиме, од првог јануара 1950. напустио самосталну делатност трговине рибом, а своју је занатску дозволу пак вратио надлежним властима.<sup>24</sup> Пријемна зграда рибље тржнице је 1961. експроприсана, а потом и срушена. Лишен имовине Антал Бито је био принуђен да започне нови живот, овога пута делујући у Солноку, а потом у Кечкемету као упосленик Националног предузећа за продају рибе, где је руководио продавницама рибе.<sup>25</sup> У Сегедин се

<sup>22</sup> Шандор Балинт Такође помиње властиту праксу која упућује на пропирање у стајаћим водама изловљене рибе у Тиси. Улов је за неколико недеља постао тржишно конкурентан, пошто је изгубио непријатну арому баре. Шандор Балинт, 1957. (I). – стр. 111; 750.

<sup>23</sup> Након Другог светског рата Антал Бито је сам саградио нову барку која је касније прешла у власништво Рибарске радне задруге „Кошут”.

<sup>24</sup> Поддржављење је у периоду између 1948. и 1950. у знатној мери сузило могућности за приватну трговину, те је због тога број чланова друштвене групе која је упражњавала ово занимање такође исказао драстичан пад. Док су 1947. у Сегедину још била евидентирана 3.074 приватна трговца, а међу њима 7 трговаца рибом, у 1953. у евиденцијама фигурирају свега 153 особе. У случају ситних трговаца је поред онемогућавања путем разнородних метода (нпр. појачана пореска и ценовна контрола, фиксација цена и најамнина, итд.) могло да дође и до афирмације непосредног поддржављења. Супруга Ласла Фаршанга, 2010. – стр. 661; Оливија Беледи, 2013. – стр. 63-101.

<sup>25</sup> Пример Антала Битоа не може се сматрати јединственим, пошто је у овом периоду много ситних трговаца било принуђено да након враћања својих дозвола ступи у службу у својству државних упосленика. Ђерђ Мајтењи; Золтан Сатучек, 2004. – стр. 22.

вратио тек након пензионисања, где је до своје смрти 1996. своју свакоднеицу живео у дрвном породичном гнезду, у кући у улици Мале Тисе на броју 7. Његова веза са рибарством није у потпуности била прекинута, пошто је у зимском периоду уз адекватну накнаду често оправљао мреже и аксесоар рибарске задруге.

Насупрот Јаношу Битоу и другим члановима породице гостионицу, то јест рибљу чарду или крчму није држао, али је редовно прихватао припрему разних јела од рибе у великим количинама.

## РЕЗИМЕ

Животни пут породице Бито дочарава на који су начин представници „дрвно занимање” упражњавајуће професије, генерацијским следом били у стању да се прилагоде промењљивим друштвено-економским и еколошким приликама. Прва велика трансформација представљала је резултат хидромелиорационих радова, пошто је рибљи фонд драстично опао, но сегединска рибља пијаца је, међутим, и надаље нудила повољне могућности за утржбу. Јанош Бито се искористивши ову коњунктуру укључио у трговину рибом, а његова аутобиографија пружа увид у свакодневицу сегединског риболовачког друштва. Чланови породице су доследно покушавали да следе и примењују стратегију „стајања на више ногу”, што је створило могућност да успешно преброде тешке периоде и изнова организују своје животе. У њима је постојало настојање да купујући земљишне поседе самима себи, односно својим породицама, створе сигурну егзистенцијалну основу, но историјски догађаји XX века помрсили су њихове рачуне. Након Првог светског рата хоргошке земљишне површине Јаноша Битоа потпале су под власт нове јужнословенске државе, док је након Другог светског пожара Бито Антал био пак принуђен да напусти своје поседе.

Антал Бито био је један од последњих сегединских представника *фишера* који је на темељу распрострањених риболовних закупа успео да операционализује своју рибљу тржницу, где је градско становништво могао да снабдева великом количином рибе. Његове риболовне аренде своју су пуноћу достигле у првој половини четрдесетих година XX века, када је паралелно упражњавао право рибарења на одређеним деловима Мароша и Тисе. Од краја тридесетих година XX века покушао је да доходак од трговине рибом уложи у куповину некретнина и земљишних поседа. За разлику од Јаноша Битоа истовремено је операционализовао своју на закупништву излова рибе утемељену трговину рибом, управљао је обрадом својих земљишних поседа са којима је казионо била придружена и угоститељска делатност. Трговина рибом сматрана је најважнијим извориштем прихода све дотле док се након Другог светског рата могућности за рибарење Антала Битоа нису постепено сузиле. Крајем четрдесетих година друштве-

но-економске промене закупцу права на рибарење, трговцу рибом, већ нису омогућавале да настави са рибарењем и својим на утржби улова утемељеним пословним предузећима, те су чланови породице због тога од педесетих година XX века себи одабрали потпуно другачија занимања.

#### КОРИШЋЕНА ЛИТЕРАТУРА

- ШАНДОР БАЛИНТ / *Сегедински речник I-II*. Budimpešta: 1957.
- ШАНДОР БАЛИНТ / *Сегединска нација : народни живот сегединске велерегије*. Први део. – Годишњак музеја „Мора Ференц”. – Сегедин : 1974/75 – II
- ШАНДОР БАЛИНТ / *Сегединска нација* (Друго издање). – Будимпешта : 1995.
- ЈАНОШ БАНЕР / *Сегединска рибарска барка. Радови из Археолошког института М. Кр. Универзитета „Франц Јозеф”*. Т. I. – стр. 75-91.
- ОЛИВИЈА БЕЛАДИ / *Подржављење занатства и ситне трговине у Пештержебету. – „Múltünk” бр. 4 – 2013. – стр. 63-101.*
- ЈАНОШ БИТО / *Моје мало краљевство : живот једног тиског рибара. – Сегедин : 1993.*
- ИРЕН ФАРИ; АДАМ НАЂ / *Сегедински угоститељски објекти на разгледницама : 1900-1920. – Годишњак музеја „Мора Ференц” (Studia Historica 7.). – Сегедин : 2004. – стр. – 325-388.*
- СУПРУГА ЛАСЛА ФАРШАНГА / *Трговина, трговинска мрежа, туризам. (у): Ласло Блазович (ур.). – „Szegeged története” Т. V. (1945-1990). – Сегедин : 2010. – стр. 657-694.*
- ФРИЂЕШ ФИШЕР / *Сумарно представљање мађарског рибарства, његова улога и будућност у пољопривредној производњи и водопривреди. – Будимпешта : 1931*
- МАЈТЕЊИ ЂЕРЂ ; ЗОЛТАН САТУЧЕК / *Подржављење ситне трговине и занатства. – „Historia” IV. – 2004. – стр. 21-26.*
- МИКЛОШ СИЛАЂИ / *Риболовне воде – риболовачки социјум – риболовна техника : историјско-етнографска анализа тиског рибарства. – Дебрецен: 1992.*
- МИКЛОШ СИЛАЂИ / *Чување рибе – транспорт рибе. – „Népi kultúra – népi társadalom” Т. XXI. – 2003. – стр. 317-339.*
- МИКЛОШ СИЛАЂИ / *Лексикон пучког рибарства, ловства и сакупљајства. – Дебрецен : 2008.*
- РОБЕРТ ТАШНАДИ / *Рибље газдинство сегединског Белог језера. – Сегедин : 1997.*





ЛАСЛО МОД

## РИТСКО ВОЋАРСТВО У ДОЊЕМ ПОТИСЈУ<sup>1</sup>

У Карпатском басену маркантније се оцртавају два подручја на којима је током векова производња воћа имала значајну улогу. Једно је брежуљкасти појас који се протеже уз подножје планина, док је други пак полојно подручје које прати водо-токове, где је гранска култивација цветала од средњег века до регулације река. Са овог аспекта водоплавне шуме, односно из њих формиран или искрчени вртови, могли су да играју одлучујућу улогу због тога што су влажно тло водоплавних подручја, покретна подземна вода и микроклима обезбеђивали повољне услове за стабла.<sup>2</sup> Уређења вода резултирала су темељним променама, пошто су интензивну земљорадњу фаворизујуће заједнице дуж речног тока све мање бриге посвећивале у многим случајевима тешко приступачним воћњацима, док се убирање плодина пак често поклапало са најприоритетнијим летњим пољопривредним радовима.<sup>3</sup> Поред структурних модификација привређивања, у знатној је мери смањена и потражња спрам старих сорти, док је истовремено порасла потреба за радним интензитетом код нових, из иностранства импортованих воћних врста услед с њима скупа унетих штеточина.<sup>4</sup>

Помолошка литература се у периоду између два светска рата више пута бавила ритским воћарством, чему као пример могу послужити стручни чланци који су светло дана угледали на страницама часописа „*Kertészet*”. У броју од 15. децембра 1928. објављен је кратак напис који је искористићавање инундационих подручја квалификовао као важан привредни задатак. Аутор је истакао да се најбоље развијају јабука и крушка, но да периодично поплављивање поднесе и шљиве, као и на шљиву калемљене кајсије. У броју часописа од 15. априла 1929. реаговао је Иштван Гергељ, при чему је посебна вредност рефлексије у томе што региструје сва она подручја и насеобине у којима је ритско воћарство имало значајну улогу. Мартелско инундационо подручје је помињао као истински „воћарски Елдорадо”, којег је оквалификовао придевом „идеалан”. Његово је тло окарактерисао као одлично, док се истовремено и његова висина у односу

<sup>1</sup> О теми погледати детаљније у: Ласло Мод, 2016.

<sup>2</sup> Берталан Андрашфалви, 2001. – стр. 493.

<sup>3</sup> Тибор Белон, 2003. – стр. 113-114.

<sup>4</sup> Берталан Андрашфалви, 2001. – стр. 250.

на корито реке такође показала адекватном. Главна сорта воћа била је јабука, Њену распрострањеноат проценио је на 200 јутара које је делило 400 поседника. Иштван Гергељ је, дакле, планско насељавање водоплавних подручја сматрао пожељним, а које се пак могло реализовати путем јединствених принципа. Рас-тресита, ваздушаста, водопропусна заемљишта оценио је као подесна, на којима би се уз адекватну висину засада могао остварити успех. Истакао је да се против штета од покретнога леда вреди штитити врбама, односно тополама, које би могле да скрену или задрже ледене санте.<sup>5</sup>

## НАСТАНАК РИТСКИХ ВОЋЊАКА

До Првог светског рата је до Доњег Потисја допрло у горњем току реке<sup>6</sup> узгајано воће, чије путеве утржбе<sup>7</sup> добро познајемо<sup>8</sup> из истраживања Габора Барне и Тибора Белона. Вишак рода је транспортован сплавовима у огромним котарицама које су могле примити и до центе јабука. Јанош Хеленбрант је 1822. на ступцима часописа „*Tudományos Gyűjtemény*” известио о томе да су Тисахађани јабуке *погачарке, гаравуше и машанке превозили* Тисом до Чонграда, где су воће Керешом превозили даље до Сарваша<sup>9</sup>. Сплавовима превожени урод нудили су за новац или размењивали за жито. Из Горњег Потисја потичуће воће није сматрано непознатим ни у Сентешу, пошто су током XIX века *глибаве јабуке*<sup>10</sup> такође биле достављене у град.

Ласло Блазович је у атару Ходмезевашархеља налазиви географски назив *Кертвелеш*<sup>11</sup> довео у везу са воћњацима насталим из галеријских шума.<sup>12</sup> У књизи „*Насеобине међу Керешом – Тисом – Марошем у средњем веку*” код одреднице *Кертвелеш* можемо прочитати да је назив локалитета *кертвел* стари мађарски назив за крушку, те да је придевског порекла. Означавао је површину на којој су узгајана стабла дивље крушке. У Анонимусовој хроници Мађари су након по-

<sup>5</sup> Иштван Гергељ, 1929. – стр. 81-83.

<sup>6</sup> Више у Ерделу образованих сорти које су добро подносиле транспорт доспело је у даљинску трговину. Роба је углавном олакшала помањкање које се манифестовало на плану зимског, трајног воћа, у Прекотисју и подручју између Дунава и Тисе. Трговина је потиснута у позадину када се услед развоја вртларства успело подмирити локалне потребе. Жигмонд Чома, 2008. – стр. 239.

<sup>7</sup> Размену плодина нису индуковале само различите датости и настанак воћарских округа, већ и то што су разна поднебља располагала различитим сортиментом. Ђула Вига, 1986. – стр. 176.

<sup>8</sup> Габор Барна, 1988. – стр 201-202. ; Тибор Белон, 2003. – стр. 111-113.

<sup>9</sup> Јанош Хеленбрант, 1822. – стр. 19.

<sup>10</sup> Више врста је могло бити називано овим називом, који је изражавао начин транспорта. Антал Њири, 1948. – стр. 83.

беде над војводом Саланом ишли све до мочваре коју су назвали *Кертвелским језером*<sup>13</sup> У атару Сегвара такође искрсава географско име које у себи садржи реч кертвел, на географским картама се може пронаћи у облицима *Кертвелско острво*, *Кертвелски хрбат*, *Кертвелско залеђе* и *Кертвењски хрбат*.<sup>14</sup>

Пописи имовине Карољијеве сирочади који су начињени у 1808. и 1814. приликом евидентирања ходмезевашархељске земље помињу између Мартеља и Хрушкова простирући се врт површине 1.140 квадратних хвати где је евидентирано<sup>15</sup> 297 комада родних стабала, односно младица (вишња, јабука, крушка, бресква, шљива, дуња, орах, храст). Нажалост, ми не знамо ништа о настанку воћњака и о онде примењиваним поступцима обраде. Претпостављиво је да се ради о индивидуалном случају који је био уско повезан са делатношћу Карољијевог властелинства, но тада још не налазимо његов траг у привређивању месног становништва. Слична је ситуација и у погледу Миндсента, Сегвара и Сентеша, где нисмо успели да нађемо изворнике који се односе на ритско воћарство пре преласка XIX у XX век. Чини се да је у испитиваним насебинама узгој воћа пре појаве филуксере првенствено био скопчан са виноградима/виноградима распрострањеним по аридним деловима атара, где је гро стабала узгајан између чокота. Воћке су се на овом подручју у већем броју појавиле након што се повећала вредност земље настале сужавањем инундационих површина из негдашњег плавног подручја Тисе.

У Ходмезевашархељу се Пал Хежо<sup>16</sup> као члан скупштинске комисије обратио сенату са планом да град на свом кертвелском поседу оформи воћњак од 5-8

<sup>11</sup> Према констатацији Ференца Нађ-Тота узроци потискивања географских имена типа „*Кертвелеш*” могу се објаснити пропадањем уочљивих, раздвојних пребирних стабала, смањењем њихове географске распрострањености, као и потиснуће нутритивне улоге дивље крушке у исхрани у залеђе. Тибор Белон је приликом проучавања о Тиси начињених географских карата пронашао бројна имена која упућују на широку распрострањеност воћне културе. Географско име „*Кертвелеш*” јављало се вишеструко дуж речног тока, примерице у атарима Фекетеардоа, Тисаберцела, Варија, Тисаладања, Мартфија, Тисашаша и Кишкерца. Тибор Белон, 2003, стр. 115-120.; Ференц Нађ-Тот, 2006. – стр. 36.

<sup>12</sup> Ласло Блазович, 1985, стр. 25.

<sup>13</sup> Марија Береш, Шандор Хевизи, Каталин Ваљи, 1996. – стр. 181.

<sup>14</sup> Маргита Бозоки, 2000. – стр. 488.

<sup>15</sup> Сентешки архив Архива Жупаније Чонград Мађарског националног архива (надаље: МНА АЖЧ СА) IV А. 4. 11. Списи Сирочадског повереништва: Попис имовине Карољијеве сирочади, 1814. – стр. 450.

<sup>16</sup> Рођен је 1853. у Ходмезевашархељу где је био један од оснивача Савеза малих поседника и муниципалне банке. Године 1880. почео је самостално да привређује, а потом је у Мартељу на свом имању од 103. катастарска јутра оформио узорно газдинство. Од 1887. деловао је као презвитер, односно градски заступник. Јожеф Фејервари, 1929. стр. 230-231.

јутара, на којем би биле засађене шљиве.<sup>17</sup> Замисао, додуше, није била реализована, но њена форма је нераздвојиво срасла са ритским воћарством, пошто је према месној штампи он као први засадио воћњак на обали Тисе:

„На његовом су примеру научили шта се може постићи ту, на земљи коју сваке године хумусом залива мађарска река. Његов ремек-воћњак, у којем постоји готово две стотине стабала шљиве, и сада се урушава под теретом рода и представља такву вредност која ће у камати и ове године у изобиљу донети хиљаду пенгова, а можда и хиљаду петсто.”<sup>18</sup>

Године 1894. он је подигао свој засад шљива на обали Тисе, који је поплава из 1895. додуше десетковала, но преживела стабла су кренула да се развијају. Одушевљен овим он је 1897. засадио нову површину, повећавши свој воћњак до обима од 1.200 квадратних хвати, где је поред шљиве засадио и крушке, односно дуње. Пал Хежо је недвосмислено установио да се у атару Ходмезевашархеља најподеснијом за узгој шљиве чини околина Тисе, где је тло влажно. О властитој иницијативи реферисао је на следећи начин:

„Мој шљивар не може се назвати узоритим, пошто преда мном није било примера и пионира од којих би могао да учим, но и упркос томе постигнути леп резултат треба да подстакне и друге на узгој шљиве, јер као што то горенаведени подаци потврђују, род постоји сваке године, а купци се пак масовно и унапред јављају, јер знају да је шљива са обала Тисе лепша и боља него она допремљена из туђине. Стога нека свако ко то само може засади шљиву на обали Тисе, јер незнатно улагање обезбеђује уистину леп приход и не одваја човека од других пољских радова.”<sup>19</sup>

У 1936. локално удружење воћара из Ходмезевашархеља обратило се граду са молбом да му у атканском рити на рок од 20 година уз правичну закупнину уступи површину од 50 катастарских јутара, која би била раздељена међу члановима, те засађена грођем и воћкама.<sup>20</sup> Предаја посада збила се у јануару, а виноград и воћњак би у смислу споразума након истека рока закупа прешли у трајну својину града. Површину је у почетку желелело да грођем и стаблима шљива, јабука

<sup>17</sup> Ходмезевашархељски архив Архива Жупаније Чонград Мађарског националног архива (надаље: МНА АЖЧ ХА)IV. 1405. б. Списи Градског сената Ходмезевашархеља. Списи сенатских седница 1910. стр. 5575.

<sup>18</sup> „*Vásárhelyi Reggeli Újság*”, 1. септембар 1929. – стр. 2.

<sup>19</sup> Пал Хежо, 1908. – стр. 2.

<sup>20</sup> „*Vásárhelyi Reggeli Újság*”, 29. јануар 1936. – стр. 2.

и крушака засади 12 чланова. Мате Грегуш млађи је желео да 17 јутара засади *племенитом шљивом цепачом*, како би убудуће био смањен увоз суве шљиве. На крају су се посла латила 24 лица, међу којима су Мате Грегуш млађи и Ференц Ковач преузели по 3 јутра.<sup>21</sup>

Крајем четрдесетих година XX века у Ходмезевашархељу је регистрована 171 особа која је на подручју између Тисе и насипа за заштиту од поплава располагала парцелама са грожђем, односно стаблима воћа. Осамдесет осморо поседника је имало мање површине у распону од 1 до 500 квадратних хвати, на већим поседима од 1 катастарског јутра газдовало је њих 15, међу којима помен завређују следеће особе: супруга др Имреа Абрахама (1 катастарско јутро и 1.200 квадратних хвати), др Бела Беретваш (2.200 кваддратних хвати), др Шандор Серфи (4 катастарска јутра и 800 квадратних хвати), Ференц Ђоваи (3 катастарска јутра и 300 квадратних хвати), Ендре Шебешћен (1 катастарско јутро и 689 квадратних хвати), Јожеф Рац Лајош (2 катастарска јутра и 106 квадратних хвати) и Иштван Видоњи (3 катастарска јутра и 700 квадратних хвати). Међу њима је више њих играло темељну улогу у стварању и операционализацији организација за окупљање земљопоседника, пошто су у удружењима прихватили и упражњавали различите службе. Добар део њих припадао је слоју локалне интелигенције, која је била на челу одомаћивања нових сорти грожђа и воћа, односно модерних поступака узгоја.<sup>22</sup>

У другој половини двадесетих година XX века и на почетку тридесетих на ступцима новина „*Mindszenti Hírlap*” и „*Szentesi Hírlap*” више је написа покушало да читалачку публику подстакне на стварање ритских воћњака, првенствено јабучара, пошто су поплаве проредиле популацију штеточина, док се ђубрењем тла услед плодног наноса истински није ни требало бавити. У 1932. сентешка штампа је известила о томе да су ритски поседници планирали подизање јабучара површине 15 – 20 јутара на вишим подручјима, у чему су своју улогу имали и „Жолдош” А.Д., Лајош Ечеи и град Сентеш.<sup>23</sup> Предстојништво насеобине је 1933. на потезу између утоварног кеја и моста на Тиси засадило 235 садница јабука сорти јонатан и ускршња розмаринка како би подстакли формирање ритских воћњака.<sup>24</sup>

У Сегвару су према подударним тврдњама наших информаната почетком тридесетих година XX века ритске парцеле подељене међу члановима месног удружења за испашу, који су дошли до земљишних површина од 500 квадратних

<sup>21</sup> „*Vásárhelyi Reggeli Újság*”, 1. фебруар 1936.. – стр. 1.

<sup>22</sup> МНА АЖЧ ХА 501. Списи ходмезевашархељске винарске комуне. Регистар.

<sup>23</sup> „*Szentesi Hírlap*”, 4. фебруар 1932. – стр. 4.

<sup>24</sup> „*Szentesi Hírlap*”, 14. март 1933. – стр. 4.

хвати, а које су нкон истека пар година надопунили са 900 квадратних хвати. У 1949. је пописано 7 особа које су у риту располагале са већом или мањом површином под грожђем или воћњаком. Међу њима њих троје је живело на спољним површинама, на салашима, а троје пак у селу, док је једна особа пак прешла из Сентеша. Поред парцела од 300-500 квадратних хвати можемо рачунати и са два већа поседа, а који су представљали власништво Јаноша Неђешија (1 катастарско јутро и 200 квадратних хвати), односно Пала Пустаија (2,7 катастарских јутара).<sup>25</sup> Половину потоње површине он је засадио воћкама, претежно шљивом, док је други део пак користио као земљиште за кукуруз и детелину.

На багеришту у Тапеу хидроинжењеријски уред је на основу планова мини-старског саветника Беле Сирањија формирао виноград, који је стручни часопис „*Gyümölcskultúra*” средином тридесетих година XX века окарактерисао на следећи начин:

„Изравнавањем цомбастог ритског терена је од до тада низашта не коришћене површине вештим конципирањем створен истински чудесни гај где су заступљене понајбоље сорте грожђа, а ово плодно муљевито тло нилског карактера на двогодишњим калемима готово еруптивном снагом избија 30-40 гроздова. На овогодишњим калемовима родило је 2-3 грозда првог и 10-12 гроздова другог рода, који је сада, у другој половини септембра, у потпуности дозрео. Но онде рађају и харденпонтава масловка од 60 декаграма и чудесни примерци јабука и брескви.”<sup>26</sup>

Важан предуслов настанка ритских винограда и воћњака било је доспеће наречених површина у приватно власништво, или пружање могућности садње за локално становништво са предузетничким духом у виду закупнине. У одомаћивању ове особене форме привређивања фундаменталну улогу су могле да играју такве индивидуе које су својим примером покушале да подстакну своје колеге супоседнике на то да на својим парцелама саде грожђане чокоте и воћке.

## АЛОКАЦИЈА РИТСКИХ ВОЋЊАКА

Ритски земљопоседници су воћке садили на вишим деловима подручја омеђеног Тисом и насипима, где су се поплаве сразмерно брзо повлачиле и нису дуже време прекривале дотичну површину. Практикована је обрада на два нивоа, то јест виноградарство и воћарство били су тесно узајамно повезани, у одређеном

<sup>25</sup> МНА АЖЧ СА IX. 209. 1. Списи сегварске винарске комуне. Регистар.

<sup>26</sup> „*Gyümölcskultúra*”, октобар 1934. – стр5-6.

смислу претварали су се у узајамну надопуну. Идући од севера на југ овим особеним видом привређивања бавили су се или се још и сада баве у атарима Чонграда, Сентеша, Сегвара, Миндсента, Мартеља, Ходмезевашархеља, Тапеа, Мартоноша, Кањиже и Сенте, а у зависности од тога колико је било распрострањено подручје које је нудило за садњу повољне услове, односно од врсте утицаја друштвено-економских промена које су уследиле у другој половини XX века на узгој грожђа и воћа. Постоје насеобине (Кањижа, Сентеш) где су се засади развили на негдашњим речним острвима, док је на другим местима приликом пресецања меандара настали шири инундациони простор нудио адекватне услове за то.

## ВОЋНЕ СОРТЕ

У Сентешу су у ритским воћњацима у првој половини XX века најраспрострањенијим сматране јабука, крушка и шљива, иако су се газде уза све то бавиле и узгајањем брескве, огрозле, трешње, ораха, вишње и мушмуле. Настао је прилично богат сортимент<sup>27</sup>, што сигнализира потребу за многостраном употребом произведеног воћа. У Сентешу у нашим данима међу ритским шљивама рађају *бестерцовка*, *талијанка*, *мираболан*, *плаве* и *црвене* сорте. Познатима



Стабла воћа на водоплавном земљишту (Сентеш, 2016. – Ласло Мод)

<sup>27</sup> Међу сортама које творе ритске воћњаке добар се број може наћи и на унутрашњим подручјима испитиваних насеобина, пошто су поседници након напуштања обраде у вртовима око стамбених зграда калем-гранцицама из ритова оплеменили дивљакуше. У позадини овог труда редовно се повлачило настојање да се спасу од стране породице омиљена стабла воћа, те могућност даљег коришћења рода.



се сматрају јабуке *батул*, *машанка*, *лондон пепин*, *чађавка*, *летња слаткуша*, *терекбалинтова*, *крвавуша*, *девојачка сисуља*, *пругаста* и *будимска фунтача*, а од четрдесетих година XX века многи су се опробали и у садњи нових сорти (*делишес*, *јонатан*). У педесетим и шездесетим годинама XX века међу крушкама најраспрострањенијима су сматране сорте *јагодарка*, *царевка*, *калуђерка*, *зелена Магдалена*, *житњача* и *јечменка*.

Пре седамдесетих година XX века у Мартељу воћњаке су претежно чиниле разне сорте јабука, међу којима помен завређује *фунтача*, *летња астраханка*, *розмаринка*, *шоварска*, *путерача* или *вашархељска слатка*, *златни пармин*, *лондон пепин*, *шикуљанска*, *моцова беспримерна*, *девојачка сисуља* и *јонатан*. Евидентиране су и крушке *шећеруша*, *чађавка*, *царевка*, *житњача* и *јечменка*.

У Сегвару су међу шљивама јављале *трношљива цепача*, *бестерцовка* и *црвеника*, док су фонд јабука претежно чиниле *розмаринка* и *фунтача*. Поред *киферове крушке* сађене су такође и кајсије и брескве.

У Миндсенту међу јабукама су биле распрострањене *фунтача*, *јонатанка* и разне ране летње сорте. Све до данас међу шљивама су евидентиране *пожегача*, *цепача*, *дуранцашка* и једна шљива жуте боје са великим округластим плодовима. У риту су у шездесетим годинама XX века засађене кајсије (*мађарска ружа* и *кечкеметске сорте*), но поплава из 1970. је уништила стабла.

У Сенти се у *Батки* међу шљивама јављају *бестерцовка*, *бодијева*, *босанска* и *рингловка*, фонд крушака чине *клапова*, *виљамовка*, *јечменка*, *гњилуша*, *арабитка*, *кашаста*, *масловка најукуснија* и *шећеруша*. Мимо наведених на парцелама се можемо сусрести и са различитим сортама јабука, трешања, ораха и вишања.

Прегледавши воћни фонд ритских воћњака у Доњем Потисју видимо да су у нашим данима већ непознате, добрим делом само у збиркама сорти проналазиве воћке, током тридесетих и четрдесетих година XX века сматране распрострањенима, међу којима је неколицину пак помолошка стручна литература препоручивала за узгој. Почев од четрдесетих година XX века, међутим, већ су се појавиле добрим делом из Северне Америке, односно Западне Европе потичуће сорте које су одомаћили из редова градске интелигенције потичући, или пак иновативним духом располажући сеоски посадници. Састав воћног сортимента одаје да се урод мимо конзума у свежем стању у домаћинствима настојао користити уистину многострано.

## МЕТОДИ РАЗМНОЖАВАЊА

У Сентешу су по ритским виноградима примењивали две методе размножавања: калемљење и инокулацију. Иштван Самошкези је за прво као подлогу користио дуњу, пошто она добро подноси прекривеност водом. Чланови породице Гоља су

на сентешком *Малотиском острву* дивље растуће, из семења изникле саднице јабуке, крушке и шљиве прибавили из водоплавне шуме, где су одабрали оне за калемљење и инокулацију најподесније. Њих су засадили у воћњак смештен уз њихов салаш, при чему је њихово корење продрло дубоко у тло, те су се тако оне одупрле поплавама.<sup>28</sup> У Сентешу су калем-гранчице са одабраног стабла секли на две-три недеље пре почетка операције, а потом паковали у влажну тканину. Држали су је на хладном месту све док у подлози не би кренули сокови. Стрели-часто зашиљену племку смештали су у процеп и повезали рафијом. Приликом Приликом окулирања кора је расецана у виду слова „Т”, а потом је у усек стављано окце. Док је калемљење генерално обављано на пролеће, инокулација је редовно обављана крајем августа, почетком септембра. Газде и данас евидентирају такве сорте које није потребно оплемењивати, пошто су сачувале свој изворни карактер. Младице су остављали, те би их, уколико се укаже потреба, изашовили и садили на жељено место.

У Миндсенту кајсија је калемљена на дивљу шаиву, но као подлога је коришћена и дуња. Земљопоседници су саднице куповали и у расадницима. У Мартељу су инокулацију примењивали онда када поједино воћно стабло није довољно рађало, или је старање о њему захтевало превише посла. У одређеним случајевима на једно дрво су калемљене 3-4 различите врсте које су доносиле различите плодове. Било је посадника који су користили технику упаривања. Подлогу и племку одсецали су укосом, а спој су након тога обавијали шашом и на концу пак премазивали калемарским воском, како не би улазила вода. Приликом инокулације на племки или избоју прављен је рез у облику слова „Т”, а потом је он одвајан од коре. Након тога окце је смештано у подлогу, обавијано шашом и премазивамо калемарским воском.

## ПОСТУПЦИ КУЛТИВАЦИЈЕ, ТЕХНИКЕ УЗГОЈА

У Сентешу су газде резивале стабла само до оформљења крошње. У пролеће дебло су чистили гребалом од комада старе коре, под којима су се током зиме могле скрити различите животињске штеточине. У Мартељу су на пролеће одсецане водопије, а суве гране и гранчице су одсецане тестером и транспортоване кући као огрев. Уз помоћ маказа на дугом држаљу стабла шљиве су чишћена од грана прекривених гусеницама. Стабла су у пролеће челичном четком стругана како би угинуле под осушеном кором скривене штеточине. Стабла шљиве су једном, а стабла јабука насупрот томе у више наврата прскана са кречним млеком куваним

<sup>28</sup> Јудита Сич, 2007. – стр. 73.

са сумпором.<sup>29</sup> Као заштитно средство је коришћена и *бордовска чорба*, која је коришћена у концентрацији од 0,5, евентуално 1%. Повремено је прскано и *никотином*<sup>30</sup> уколико би стабла воћака напаале штитасте ваши. За коришћење хемикалије требало је тражити дозволу, пошто је располагала токсичним дејством. У Мартељу су за тзв. *рибаће прскање* средство за прскање кували у казану, а које је било толико јако да је уништавало и штитасте ваши.

Ходмезевашархељска и сентешка штампа је у периоду између два светска рата често извештавала о штеточинама и болестима које су се размножиле по ритским воћњацима, а које би у недостатку адекватне заштите могле да упропасте цео годишњи род. Године 1925. *шљивина оса* је преживевши благу зиму у потпуности уништила велики део шљива:

„Сређене су све шљиве које постоје у поплавном простору. Ова опасност буши страну плода шљиве и мало зрно шљиве пропада, отпадне. Постоје таква стабла која су накада давала род од две стотине килограма, но сада се на њима не може видети ни једно једино зрно.”<sup>31</sup>

Након шљиве штеточина је упропастила и род на крушкама, док је обим штете процењен на 80 %. У тој години није само *шљивина оса*, већ су и магла, *монилија* и лед проузроковали знатне штете. Године 1934. стршљени су масовно прекривши воћњаке упропастили род јабука у Мартељу. Поседници су желели да се обрате властима како би се уништавање штеточине учинило обавезним, јер се у периоду након полагања ларви уопште није могло рачунати на род.<sup>32</sup> Лист „*Alföldi Újság*” је 26. августа 1934. известио о томе да је у Сентешу болест напала стабла на *Малотиском острву*. Град је упутио земљопоседнике да се придржавају прописа, јер ће они који пропуштају да изврше дужности партиципирати у казнама. Штеточина је могла бити *калифорнијска штитаста ваш*, на чију су идентификацију настојали да скрену пажњу интересената:

„...тамо где се налази калифорнијска ваш стабло дрвета и делови грана су пепељасто сиве боје. Кора дрвета не показује здраву, светлу спољашњост. Уколико пажљивије

<sup>29</sup> Водени раствор калцијум-полисулфида која се може употребљавати против различитих болести. Ото Албрехт Нојмилер, 1983. – стр. 405.

<sup>30</sup> Једно од најраније познатих средстава за заштиту биља, будући да је коришћено већ у XVII веку против црвене крушкине штитасте ваши. Ото Албрехт Нојмилер, 1983. – стр. 405.

<sup>31</sup> „*Vásárhelyi Reggeli Újság*”, 13. јун 1925. – стр. 2.

<sup>32</sup> „*Vásárhelyi Reggeli Újság*”, 15. август 1934. – стр. 3.

осмотримо тело дрвета на њему можемо да видимо кармин-црвене избоје, а на средини црвене пеге можемо наћи саму тамно-сиву штитасту ваш.<sup>33</sup>

У Сенти у *Батки* поједине газде стабла воћки редовно премазују гашеним кречом, што одбија различите штеточине. Уколико се на стаблима указује велики род тада гране подупиру приткама, како се оне под теретом воћа не би ломиле. На сентешком *Малотиском острву* поједини поседници у зимским месецима стабла увијају у пластичне мреже, како дивљач не би направила штету на кори.<sup>34</sup>

## УТИЦАЈ ПОПЛАВА НА ПРИВРЕЂИВАЊЕ

За ритске земљопоседнике највеће су штете проузроковале у јуну, односно јулу наступајуће бујице, које су негативно упливисале не само на ораничне биљне културе, већ и на лозу и воћњаке. Против мањих бујичних таласа покушавали су одбрану мањим насипима, који су приликом изградње у много случајева били у



Заштита воћних стабала од дивљачи (Сентеш, 2009. – Ласло Мод)

<sup>33</sup> „*Alföldi Ujság*”, 30. септембар 1934, стр. 3.

<sup>34</sup> Јене К. Ђерфи је на страницама часописа „*Növényvédelem*” против штете од зечева у новоподигнутим воћњацима препоручио увијање коре стабала папиром, сламом и трском, међу којима се први материјал сматрао најподеснијим, пошто се пољски пацови и мишеви нису могли населити у превез. Јене К. Ђерфи, 1935. – стр. 207-208.

стању да проузрокују озбиљне спорове. Овођење преостале воде након бујица збивало се путем операционализације канала и устава.

У Кањижи је 1907. шљиве и шумске саднице оштетило бујање Тисе, стога је шумар скренуо пажњу предстојништву да ореже стабла која су наизглед пропала. Уколико ова метода не би имала успеха требало је засадити нова.<sup>35</sup> У тој истој години на воћке је вребала нова опасност, пошто су инсекти спасавајући се од воде прекрили гране и почели да уништавају избијајуће пупољке. Град се определио за чишћење стабала, што је било повезано са новим издацима.<sup>36</sup>

У Ходмезевашархељу се почетком јуна 1940. Тиса поново излила из свог корита, ниво воде се за два дана подигао за метар. Бујица је у потпуности потопила *Барцијев рит*, младике су се извалиле, док је лишће старијих стабала почело да жути.<sup>38</sup> Двадесет осмог јула локална штампа је известила да су воћњаци у поплавном подручју претрпели 50 % штету.<sup>39</sup> Тридесетог марта 1941. месни је лист известио да су се у новим засадима *Барцијевог рита* саднице услед бујице свалиле. Узалуд је покушано са садњом, посадници или закупци су одустали од даљих покушаја. И у Мартељу су само старија стабла пребродила искушења, но и она су у знатној мери пропатила од водене прекривке.<sup>40</sup> Двадесет деветог јуна месни је лист известио да је највећи део воћних стабала уништен. Старија стабла су, додуше, пребродила искушења, но на њиховим су се гранама у недостатку људске интервенције штеточине умножиле у толикој мери да су у потпуности обрстиле лишће. Писац чланка је, позивајући се на једног посадника, сматрао важним да истакне да је било таквих лица која су за 300 пенгова продавала тзв. *гараве јабуке*, но стабла је уништила поплава, те су након ње могла да буду искоришћена једино као огрев.<sup>41</sup> У 1942. су старија стабла која су преживела поплаву била прекривена цветом. Део посадника је обавио чишћење стабала и прскање уз помоћ шајки.<sup>42</sup>

Серија поплавних таласа насталих у првој половини 1970. није проузроковала само изузетне кулминације водостаја, већ и дуготрајност поплава.<sup>43</sup> Поплава је заправо велике штете проузроковала због тога што је уистину задуго, месецима прекривала винограде и воћњаке. Парцеле су постале доступне тек у августу, а пупољци су под водом били угушени и уништени.

<sup>35</sup> Историјски архив Сента, Списи града са уређеним сенатом Кањиже. Скупштински записници (надаље: ИАС КУС Сз) Ф 004. 1907. – стр. 521.

<sup>36</sup> ИАС КУС Сз Ф 004. 1907. – стр. 521.

<sup>37</sup> „*Vásárhelyi Reggeli Újság*”, 3. јун 1940. – стр. 3.

<sup>38</sup> „*Vásárhelyi Reggeli Újság*”, 5. јул 1940. – стр. 4.

<sup>39</sup> „*Vásárhelyi Reggeli Újság*”, 28. јул 1940. – стр. 3.

<sup>40</sup> „*Vásárhelyi Reggeli Újság*”, 30. март 1940. – стр. 2.

<sup>41</sup> „*Vásárhelyi Reggeli Újság*”, 29. јун 1941. – стр. 2.

<sup>42</sup> „*Vásárhelyi Reggeli Újság*”, 9. мај 1942. – стр. 3.

<sup>43</sup> Иштван Вагаш, 1982. – стр. 113-121.

У Сегвару све до данашњих дана држе у евиденцији такву годину у којој је Тиса воћњаке прекрила толиком количином наноса да је стабла готово требало изашовити. Породица Нађ Канас је почетком четрдесетих година XX века на сентешком *Жупском острву* засадила стабла воћа на која су опетоване поплаве нанеле песак у висини од 60-70 цм.

## УБИРАЊЕ И КОРИШЋЕЊЕ ВОЋНОГ РОДА

При дозрелости воћа у Мартељу су род убирали ручно, уз помоћ мердевина или мале вреће везане на држаљу. Најједноставнија верзија прављена је тако што је крај притке цепан начетворо, а потом нашиљен. У многим случајевима подесност овог скупљача потврђивала се као превасходнија, пошто зрело воће након откидања није било оштећено. Род је из рита транспортован у Мартељ котарицама причвршћеним на бицикл, које су могле да заправе и до 20-25 кг воћа.

У *Батки* код Сенте воће које је пало на земљу и у нашим данима редовно сакупљају и превире у посудама мање запремине. Има таквих који не чекају да сво воће отпадне, већ га штаповима омлаћују са грана. За обављање посла редовно се ангажује помоћ рођака и пријатеља, но може се догодити да се узимају и надничари. Испод стабала се распростиру велике најлонске фолије са којих се лакше прикупља опали плод.

Ритски узгој воћа је могао да надмаши ниво аутархије, те су поседници, уколико су желели да остваре доходак, требали да се на неки начин постарају о утржби рода.<sup>44</sup> Пал Хежо је 1908. у циљу поспешивања производње воћа сачинио детаљан исказ о приходима са његовог поседа, чиме је желео да пружи пример становништву града. Године 1905. продао је робе за 520, а 1906. пак упркос магловитом, пустошећем времену, робе за 372 круне и 50 литара ракије. Године 1907. приход се увећао на 720 круна, што је било допуњено са 60 литара ракије.<sup>45</sup>

Предстојништво Кањиже је воће узгојено на *Сигету* редовно утрживало. (Фотографија бр. 4) У 1907 години на јавној је дражби продато 875 кг шљива и 30 кг јабука, од којих је потицао приход од 206 круна и 10 филера.<sup>46</sup> Године 1908. је од урода шљива на Сигету 15 метричких центи отпремљено у локално сиротиште, док је преосталих 614,56 метричких центи и опало, за комину по-

<sup>44</sup> Једно од најважнијих питања трговине воћем јесте начин транспорта, односно могућност истог, пошто значајан постотак воћних врста тешко подноси премештање. Из тога следи да вредност рода у великој мери детерминише транспортабилност. Ђула Вига, 1986. – стр. 181.

<sup>45</sup> Пал Хежо, 1908. – стр. 2.

<sup>46</sup> ИАС КУС Сз Ф 004. 1907. – стр. 668.

десно воће, 10, 11, 12, 15, 17, 19, 22, 24, 26 и 28. септембра, те 1. и 3. октобра на усменој дражби која је одржана на самом локалитету утржено за 5.777 круна и 55 филера.<sup>47</sup> Те исте године предстојништво је могло да рачуна и на обилан род јабука, који је за последицу имао прекривеност подножја стабала опалим воћем. Након дражбе град је остварио мали приход, те је због тога потражио и више трговаца, међу којима се један показао вољним да килограм *јабука фунтача* преузме за 10 филера.<sup>48</sup> Тринаестог јула 1912. од шљива и јабука потицало је 8 круна и 60 филера, а 14. јула пак 14 круна и 80 филера. Те је године приход од воћа износио 4.498 круна и 60 филера.<sup>49</sup> Године 1914. јабуке су на јавним дражбама одржаним у периоду од 19. јула до 30. септембра утржене за 91 круну и 30 филера, а шљиве пак 1. октобра за 28 круна.<sup>50</sup> У 1915. јабуке су 5, 8, 15. и 26 августа, 2, 5, 8, 9, 10. и 19. септембра, шљиве 29. августа, 2, 5, 8, 16, 19. и 20. септембра продате за 1.229 круна и 40 филера, односно 4.321 круну и 12 филера.<sup>51</sup> У 1916. су 29 центи и 25 кг шљива распродати за 1.435 круна и 95 филера.<sup>52</sup> У 1916. утржен је и плод дудова који су стајали на *Сигету*, од којег је приходован новчани износ од 219 круна.<sup>53</sup>

Пре седамдесетих година XX века продаји намењени род у Мартељу је складиштен у коморама, где је воће своје место добило у дрвеним летварицама положеним једне на друге. Роба је на дан пре транспорта на пијацу још једном пребрана, а мањкава и оштећена зрна су одвајана од здравих. Прстима су трули делови рода одстрањивани, а остатак је пак такође продаван, премда по нижој цени. Уколико роба није била продата њом су храњене свиње. Најважније утржено одредиште у Мартељу произведенога воћа био је Ходмезевашархељ, где су уторком, петком и недељом транспортовали воће у на бицикле фиксираним котарицама и врећама. У Сентешу породица Гоља је на вештачки подигнутој хумци начинила 50 цм дубоки трап, у којем су јабуке држане до пролећа. Плод је вентилисан преко оцака.

Воће је мимо конзумације у сировом стању било и јесте коришћено на разне начине. У Мартељу је од *јабука фунтача* кувана чорба, а као изрендана показала се подесном и за ароматизацију разнородних теста. Од крушака је прављен компот. У јулу дозревајућу *јабуку фунтачу* у Сентешу користе и данас за теста, док *крушка калуђерка* служи као основни материјал за компоте. Од *бодијеве*

<sup>47</sup> ИАС КУС Сз Ф 004. 1908. – стр. 542.

<sup>48</sup> ИАС КУС Сз Ф 004. 1908. – стр. 470.

<sup>49</sup> ИАС КУС Сз Ф 004. 1912. – стр. 399.

<sup>50</sup> ИАС КУС Сз Ф 004. 1914. – стр. 376.

<sup>51</sup> ИАС КУС Сз Ф 004. 1915. – стр. 476-477.

<sup>52</sup> ИАС КУС Сз Ф 004. 1916. – стр. 276.

<sup>53</sup> ИАС КУС Сз Ф 004. 1916. – стр. 221.

*шљиве* првенствено се могу правити ракија и компот, пошто услед сочности није подесна за кување пекмеза. Насупрот томе *бестерцовка* већ пружа добру сировину за потоњи.

Воће је за каснију потрошњу чувано на разне начине. Генерално распрострањеном праксом сматрано је сушење, које се могло обављати вишеструким техникама. Сушени плодови имали су истакнуту улогу како у зимској, тако и у посној прехрани: коришћени су у сировом стању, или су од њих припремана разна јела.<sup>54</sup> Воће је након распарчавања смештано на *кошарице*<sup>55</sup> од шибља или рогозине, те потом сушено у пећници или на сунцу. Када је у Сегвару шљива имала ниску цену њу су тада настојали да конзервирају сушењем. У тридесетим годинама XX века Пал Пустаи је изградио сушару од цигала у којој се воће сушило на дрвеним решеткама. Пре него што би напунили зграду род су просушивали на сунцу. Сушена пловина утржавана је на сегварској пијаци, но након неколико година Пал Пуста је и обуставио делатност, јер није било потражње спрам робе.



Дестилација из водоплавних  
воћњака потичуће комине  
(Сентеш, 2000. – Ласло Мод)

<sup>54</sup> Тибор Белон, 2003. – стр. 131.

<sup>55</sup> Средство израђивано од шибља коришћено приликом сушења леваина. Антал Јухас, 1991. – стр. 468.



Конзервирање воћа у Мартељу је пре седамдесетих година XX века започето сушењем на сунцу, а потом је урод стављан у млаку пећ. Могло се догодити и да је воће сушено у зиданој пећи. Операција је требала да буде обављена обазриво, пошто је неадекватно осушено воће лако могло да се уплесниви. Сушена плодина је пуњена у цакове са ретким ткањем, подизана на таван и похрањивана уз димњак све док не би била потрошена. Од конзервиране плодине редовно је у време поста, а нарочито на велики петак, кувана *сибере-чорба*.

Године 1939. власници сентешког *Малог тиског острва* су од надлежних власти затражили подизање сушаре са 2-3 коморе, но винарској комуни момен-тално није стајало на располагању адекватно материјално залеђе за изградњу постројења.<sup>56</sup>

У Мартељу род је прикупљан у врућом водом очишћена бурад за припрему хемиката за прскање, те је тамо превирана комина. Шљива је служила као основна сировина, ракија од јабука се раширила тек од педесетих година XX века.<sup>57</sup> У селу је почетком педесетих година саграђена пецара, а због тога је раније ракија печена у Ходмезевашархељу. У сенћанској *Батки* поједини поседници комину транспорјују кући и превиру је у већим кацама, а потом дестилишу у властитим дестилаторима. Други ракију пеку на лицу места, на властитом поседу.

## РЕЗИМЕ

Ритско воћарство важном граном привређивања сматрано је углавном у Горњем Потисју, но насупрот томе воћњаци су створени и у доњем току реке, чија је површинска распрострањеност далеко заостајала од са северним пространима повезаним, истинске шуме творећим воћњацима. Одузевши једини помен с почетка XIX века, њихов се настанак може датирати на прекретницу XIX у XX век, када су посредством насипа река у знатној мери суженим инундационим подручјима почели да се јављају виноградски засади, пошто су периодично се јављајуће поплаве пружале заштиту од филоксере – страховите болести винове лозе у тој епохи. На вредности су добили виши, интензивније попуњени простори поплавних подручја на којима су ритски поседници формирали винограде и воћњаке, а на којима део њих и данас негују, обрађују. Воћке су сађене међу чокотима, а њихов род се вишеструко користи. Богат сортимент омогућио је да на сто од лета до касне јесени увек приспева свеже воће. Оно што није потрошено

<sup>56</sup> „*Alföldi Ujság*”, 9. август 1939. – стр. 2.

<sup>57</sup> Пољочувар је пре другог светског рата за паклицу дувана пустио у рит локалне становнике који су покупили и црвљиве плодове, од којих су пекали ракију. Ерне Таркањ Сич, 1944. – стр. 120.

прерађивано је и конзервисано на разне начине. Од обимнијег рода обилно је достајало и за продају. Упркос томе што су веће поплаве могле да направе знатна пустошења, ритски поседници нису одустајали од обраде винограда и воћњака.

У другој половини XX века један део њих пао је као жртва социјалистичке трансформације пољопривреде, пошто производне задруге нису прихватиле њихово даље одржавање. (нпр. Мартељ). Другде су, карактеристично у Србији припадајућем сектору реке, захваљујући преображају система за заштиту од поплава, они постали заштићени, то јест поплаве више не прекривају парцеле. Постоје примери и за то да су од седамдесетих и осамдесетих година XX века они постепено претворени у рекреативне зоне, те су на њиховим површинама редом грађени летњиковци који служе у рекреативне сврхе. Ове су промене у многим случајевима имале за последицу повлачење виноградарства и воћарства у други план, или његов потпуни нестанак из модалитета искоришћења простора.

Национални парк Кишкуншага је 2000. године у оквиру једног конкурса формирао воћњак у инундационом простору Мартеља, но већину стабала су, међутим, уништиле поплаве. Денеш Хорват је 2008. у сарадњи са једним ходмезевашархелским расадником приликом својих теренских опходњи почео да умножава водоплавном подручју Тисе адекватне сорте, међу којима је првенство превасходно давао екстензивним врстама воћа. Препознао је да је поред појединих сортних примерака неопходно и знање човека који се брине о стаблима, те је стога у Мартељу започео широки истраживачки рад. Пет година се бавио умножавањем старих сортимената јабука и крушака. Део сорти пронашао је у дисперзираним ритским воћњацима, док је други део пак узгајао у сеоским вртovima где су власници ритских парцела доносили са собом калем-гранчице када је услед социјалистичке трансформације пољопривреде ритска производња воћа постала немогућа.

Наше је убеђење да одабиром адекватних сорти и применом одговарајућих технологија узгоја и у нашим данима постоји оправданост подизања и неге воћака у водоплавном подручју, који би поред обезбеђења годишњег конзума свежег воћа за поједина домаћинства, а на основу разноводних модалитета обраде, омогућио и израду воћних сокова, пекмеза и сушеног воћа за породице. Важан задатак представљало би испитивање још постојећег сортимената и израда таквих стручних упутстава уз чију би помоћ ритски поседници и власници летњиковаца могли успешно изнова да одомаће ову реномирану форму икоришћавања ритског подручја.

## КОРИШЋЕНА ЛИТЕРАТУРА

- БЕРТАЛАН АНДРАШФАЛВИ / Култура воћа. (у): Атила Палади-Ковач (гл. ур.). – „*Gazdálkodás*”. *Magyar Néprajz* II. – Будимпешта : 2001. стр. 493-526.
- ГАБОР БАРНА / Културолошки значај сплаварења дуж Тисе и Хармаш-Кереша. – „*Etnographia*” IC. – s.l. : 1988. – стр. 189-212.
- ТИБОР БЕЛОН / *Етнографија Тисе : Ритско привређивање у тиском Алфелду*. – Будимпешта : 2003.
- МАРИЈА БЕРЕШ, ШАНДОР ХЕВИЗИ, КАТАЛИН ВАЉИ / Кертвељеш. (у) Ласло Блазович (ур.) / *Насеобине у подручју Кереша – Тисе – Мароша у средњем веку*. – Сегедин : 1996. стр. 181-182.
- ЛАСЛО БЛАЗОВИЧ / Средњевековни ред насеобина у подручју Кереша – Тисе – Мароша. – Бекешчаба – Сегедин : 1985.
- МАРГИТА С. БОЗОКИ / *Географска имена унутрашњих и спољних подручја Сегвара*. (у): Ђула Фаркаш (ур.) / Студије из историје насеобине. – Сегвар : 2000. стр. 487-510
- ЖИГМОНД ЧОМА / Ердељско воће у Алфелду. (у) Ференц Новак Ласло (ур.) / *Традиционална трговина и миграција у Алфелду*. – Нађкереш : 2008. – стр. 215-246.
- ЈОЖЕФ ФЕЈЕРВАРИ / *Историјат Вашархеља у огледалу породица*. – Ходмезевашархељ : 1929.
- ИШТВАН ГЕРГЕЉ / Искоршћавање инундационих и поплавних подручја путем узгоја воћа. „*Kertészet*” Т. III. – 1929.
- ЈЕНЕ К. ЂЕРФИ / Заштита стабала воћа од зечева. „*Növényvédelem*” Т. XI. – 1935. – стр. 207-208.
- ЈАНОШ ХЕЛЕНБРАНТ / *О граду Сарвашу, пригодом стоте облетнице*. Научна збирка. – 1820. стр. 19-20.
- ПАЛ ХЕЖО / Доходовно привредно занимање Одомаћење узгоја шљиве. – „*Vásárhely és vidéke*”, 22. фебруар 1908. – стр. 2.
- ЈУХАС АНТАЛ / Шибљика, рогоз, слама и друге биљне сировине. (у) Ото Домонкош (гл. ур.) „*Kézművesség*”. „*Magyar Néprajz*” Т. III. – Будимпешта : 1991. – стр. 464-481.
- ЛАСЛО МОД / *Ритски виногради у Доњем Потисју*. – Будимпешта : 2016.
- ФЕРЕНЦ НАЂ-ТОТ / *Старе ердељске крушке и друго воће*. – Коложвар : 2006.
- ОТО АЛБРЕХТ НОЈМИЛЕР / *Ремпов хемијски лексикон*. – Т. III. – Будимпешта : 1983.
- АНТАЛ ЊИРИ / *Етнографске и етнојезичке резидуе изумирућег сентешког акватичког живота*. – Сегедин : 1948.
- ЈУДИТА СИЧ / „*Рафија и оштар нож.*”: калемљење и окулација у Чонграду. Музеолошка истраживања у Жупанији Чонград. Сегедин : 2006. – стр. 73-86.
- ИШТВАН ВАГАШ / *Поплаве Тисе*. – Будимпешта: 1982.
- ЂУЛА ВИГА / *Воће у народној робној размени*. (у) Јожеф Сабадфалви, Ђула Вига (ур.) / *Робна размена и миграција*. – Мишколц : 1986. – стр. 175-195.

Андраш Шимон

„ВОДОХОДИОЦИ” : ПОДАЦИ ЗА ЕТНОГРАФСКО  
ИСТРАЖИВАЊЕ АКВАТИЧКЕ ЕГЗИСТЕНЦИЈЕ  
ДОЊЕГ ПОТИСЈА У XX ВЕКУ – ИСТОРИЈА  
ИСТРАЖИВАЊА, ОДАБРАНИ ПАСАЖИ,  
БИБЛИОГРАФИЈА

У спомен етнолога

*Шандора Балинта (1904–1980)*

*Тибора Белона (1941–2002)*

*Антала Јухаса (1935–2020)*

*Миклоша Силађија (1939–2019)*

Народ насебина које су се протезале дуж природних речних токова и језера увек је неминовно стајао у тесној вези са водом, са добробитима и делатним формама које су с њом скопчане.

Могуће је – након учињеног научноисторијског сумирања – назвати евидентним то што је за етнологе и етнографске сакупљаче који су делали по насебинама дуж воде испитивање ове теме, откривање и публиковање историјских и рецентних података, било неизбежно. У овом нашем напису ми вршимо преглед историје етнографских истраживања акватичког живота Доњег Потисја, односно из њих доносимо прилоге без претензије ка потпуности, истичући напаве и делатништво најврснијих истраживача XX века, текстуално и цитиравши из свега, те публикујући одабране делове. Списак коришћене литературе наше студије може послужити и као изабрана библиографија резултата ранијих истраживања. Наш је циљ да читалац добије неку врсту одабране синтезе научних и популаризационих текстова публикованих на различитим местима и форумима, спознавајући из ње карактер, циљеве и учинке делатних форми скопчаних са водом.

„Акватички предео човеку никада није био непријатељ, он је живео са њим као са живот дајућим братом. Пио је воду, рибарио, у њој је прао своју стоку, себе, своју одећу, по њој је шајком, чамцем, бродом, скелом, дерелијом и сплавом уздуж и попреко саобраћао, градио прелазе и мостове међу обалама како би олакшао прелазак, жео њену трску, рогоз и пруже, сакупљао лековито биље, многа стабла њених шума окренуо у своју корист [...] по ритским пустарама одгајао марвена

крда, на реци од увезаних јелових греда начињеним, гомилама соли, млинским каменовима, и грађевинским материјалом натовареним сплавовима, филугама и батурама крмарио, свој је терет окружио пуним котарицама дозрелога воћа, благословено жито Алфелда томбац-бродовима у далеке крајеве носио, једном речју: овде живућем народу дао је хлеб и посао.”<sup>1</sup> – резимира пластично вишеслојну везу воде и човека Тибор Белон у својој етнографију Тисе представљајућо монографској, нажалост већ постхумно објављеној књизи.

Слично у погледу Сегедина пише и као „најсегединскији Сегединац” штовани етнолог и универзитетски професор Шандор Балинт, наглашавајући важност улоге воде у многим областима за културу овде живућих:

„Народни живот Сегедина неодојив је од света Тисе. Призборила је Тиса у облике насеобина Града, одредила сегедински манир и могућности рада, без предаха надахњује традиционални ред и народно песништво, формира људско владање. У регулацији реке претходећим временима Тиса и њена хидротериторија хировитим је бујицама, додуше, држала народ у страховању, но дала му је трску, рогоз, дрво, сено, рибу, птице, јаја, те тако обезбедила примитивну народну аутархију, најнеопходније предуслове за месно становање. Много га је пута бранила од непријатељских напада, те је тако могао да постане могућ континуитет мађарског народног живота који је преживао и турско освајање. Омогућила је, међутим, и велико проспектирање: спознавање и рецепцију туђих предела, народа и култура, њихово амалгамирање у нас. Предуслове за урбани развој Сегедина створила је ердељска со, која је још од прадавних времена током многих векова преко Мароша транспортована догде, а потом пак одавде посредством Тисе прослеђивана по земљи.”<sup>2</sup>

Ослањајући се на раније написане радове о историји града и његовом атару и вреднујући исте, те синтетишући своја знатна властита историографска и рецентна истраживања, Шандор Балинт је написао тротомну монографију која обрађује народни живот сегединске велерегије. У овом делу улога воде јавља се у више поглавља и такође у вези више тема, дотичући богатством података бројне области културе и начина живота, са свеобухватног и интерпретационог научног аспекта. На издашних стотину страница можемо читати о акватичком животу:<sup>3</sup> о свету Тисе, Мароша и водица, унутар тога о са Тисом скопчаним изрекама, обичајима и традицијама, о потрошњи речне воде као пијаће воде за људе

<sup>1</sup> Тибор Белон, 2003. – стр. 14-15.

<sup>2</sup> Шандор Балинт, 1976. – стр. 339.

<sup>3</sup> Шандор Балинт, 1976. – стр. 339-442.

и њеној употреби за кување, за коју је прилику за прибављање представљао „ход на Тису”, који је уједно служио и као прилика за упознавање девојака и размену вести онда када су се на црпалу пунили крчази.<sup>4</sup> Пијење воде Тисе као симбола Мађарства јавља се и у сутону XVIII века на сегединском народном језику („ö-zö” дијалекту) написаној Етелки Андраша Дугонича: „себе истински чистим Мађарем нико није могао да сматра све дотле док не пије из водотока Тисе, превасходно пак на ономе месту где се сливањем са водом Мароша она сматра за најкориснију.”<sup>5</sup> Поред много тога другог Шандор Балинт још пише и о бујицама Тисе, о раду кубикаша скопчаном са регулацијом Тисе, о великој поплави из 1879. и следственој поновној изградњи. Говори о улози Мароша, потока Маћ и Белог језера. Теме поглавља представљају још и: пакаштво, птичарство, голубарство, ткање рогоза и сеча трске, ношење песка и, наравно, рибарство.

Са сличном минуциозношћу Шандор Балинт приказује средства и начине воденог саобраћаја и транспорта, државни значај истих у трговини сољу, вином и житарицама, сплаварење, као и улогу мостова.<sup>6</sup>

У кругу саобраћајних привредних грана он говори о *шуперима*, односно о бродским тесарима (архаично: *бродоткачима*), изради дрвених бродова и воденмлинова (млинских бродова), те о врстама бродова.<sup>7</sup> Приликом представљања прехрамбених и домаћинствених грана привреде карактерише делатност воденмлинара који су млели жито и паприку у воденмлиновима који су радили на Тиси.<sup>8</sup>

„У последњим деценијама воденмлинови у доњем граду бавили су се и млевењем паприке. Његову карактеристичну особеност представљало је то што је мливо, прах паприке који се сливао са камена, било просејавано. Горе је изнова било усипавано само оно што је потребовало даљу мељаву. То се по потреби понављало и по четири пута. [...] Просејани прах паприке називан је пламеном, ватреном паприком, која, међутим, због њене велике љутине и јетког укуса није уживала широку потражњу. Насупрот томе услед финијег укуса, богатијег садржаја уља и јарке црвене боје ситно, али не у прах измлевена туцана паприка била је истину тражена.”<sup>9</sup>

Карактеристику културе исхране, односно сегединске кухиње представља, наравно, расправљање конзумације рибе и јела од рибе.

<sup>4</sup> Шандор Балинт, 1976. – стр. 340.

<sup>5</sup> Шандор Балинт, 1976. – стр. 340. (Андраш Дугонич: цитат из романа „Етелка”)

<sup>6</sup> Шандор Балинт, 1977. – стр. 5-23.

<sup>7</sup> Шандор Балинт, 1977. – стр. 29-48.

<sup>8</sup> Шандор Балинт, 1977. – стр. 203-213.

<sup>9</sup> Шандор Балинт, 1977. – стр. 211.

„Акватички живот је столећима све до регулације реке у значајној мери доприносио прехранбеној култури сегединског краја и током времена је сегединској кухињи обезбедио варијабилност, особене укусе, посебне начине припреме. [...] Сегедински народ је у секуларном животу вазда био рибојед. На сто социјума Града риба је долазила или посредством ситних рибара-познаника, односно рибара који су радили на своју руку, или је у већој мери купована посредством жена фишера, жена-препродавачица, евентуално помињаних под именом рибља кофа. Ове потоње су свежом рибом снабдевали ситни рибари.“<sup>10</sup>

Обиман је, те и са аспекта методике истраживања теме примеран рад негдашњег професора лингвистике сегединског универзитета Антала Њирија (1907–2000), савременика Шандора Балинта, о одумирућем сентешком акватичком животу. Тема пружа темељит и детаљан преглед са регистром речи, цртежима. То је дело на које су се овим питањима бавећи се етнологи и касније често позивали. Надаље ћемо цитирати његову мисао која се односи на везу између лингвистике и етнографије, а која се у студији примерно афирмише све до краја:

„Настојао сам да корист од мог рада виде и етнографија и лингвистика. Уистину би сваки етнографски рад требао да буде такав да може да га користи и језикословље, и то то због тога што су проблеми за две науке заједнички: етнографија испитује материјалне и духовне манифестације народног живота, а лингвистика се бави језичким феноменима тог живота.“<sup>11</sup>

Њири евидентира воде Сентеша, бујице, средства и технике рибарства и риболова, праксу прераде рибе (филетирање), справљање рибље чорбе, говори о водном саобраћају и транспорту, као и о млиновима на води, а све то чини на основу раније литературе, архивских података и казивања реминисцената.

&

Насловни израз нашег написа, „водоходиоци“, познат је из пера писца Иштвана Темеркења (1866–1917), директора сегединске библиотеке и музеја.<sup>12</sup> Музеолог и универзитетски наставник Антал Јухас је већ на самом почетку своје каријере обратио пажњу на веристички, етнографским извориштем назовиви начин приказивања карактеристичних ликова и типова разнородних друштвених

<sup>10</sup> Шандор Балинт, 1977. – стр. 156-160.

<sup>11</sup> Антал Њири, 1948. – стр. 194.

<sup>12</sup> Иштван Темеркењ, 1902.

слојева и професионалних група у његовим литерарним радовима, а првенствено у новелама. Шандор Балинт се такође на бројним местима у већ поменутих радовима позива на написе Темеркења.

„Темеркењ, велики познавалац »сегединске нације«, »сврсисходних сиромаша«, увео је у књижевност овај сочни народни израз, те од тада »водоходиоцима« називамо људе који су својим занимањем везани за воду. Водоходиоци и од воде живући су у прошлом веку још чинили импозантан део социјума Сегедина. Претежан део становника сегединског Горњег града били су бродари, бродоградитељи, воденмлинари и рибари. У бродоградњи су радили чак и овде настањени цигани: они су били »«клиноковачи«, будући да су се раније сви разумели у ковачко мајсторство. Сегедински шупери су од почетка протеклог века поглавито радили по наруџбинама сегединских трговаца који су имали монополски положај у трговини житом у Јужној Мађарској. Сегединске барже превозиле су алфелдску пшеницу у све делове државе, штавише, доспеле су и на Црно море. Тако су се пак сегедински водоходиоци у својој ужој домовини сматрали за »световидеће« људе: походили су не само Тису, већ и Дунав од Немачке до мора, штавише, ходили су и Дравом, а и Савом.”



Цигани ковачи / Цигани поправљачи бургија на обали Тисе, Сегедин, 1908.

Из фото-збирке Музеја „Ференц Мора“ (инв. бр. mfm\_n00215)



Ови редови Антала Јухаса из једног од његових најранијих радова из 1958. дају ка суштини стремеће сумирање о знаменитим ликовима сегединског акватичког живота.<sup>13</sup>

Млади истраживач који је наставничку диплому стекао на одсеку за мађарску историју сегединског универзитета (1953–1957), своју је каријеру започео 1957. као музеолог сегединског Музеја „Ференц Мора”. Већина његових најранијих написа који су публиковани на ступцима дневног листа *Délmagyarország* у оквиру рубрике „Трагом старих сегединских занимања” (*Шупери; Водоходоци; Воденмлинари; Рибари; Филетири; Фишери*), скопчани су са темама акватичког живота Тисе.<sup>14</sup> Антал Јухас је докторски универзитетски степен стекао код Шандора Балинта 1961. радом под називом „Стари акватички живот и изумрле сегединске дрвноиндустријске гране”. Његов више од шест деценија дуги етноистраживачки рад пратило је до краја – поред бројних других истраживачких тема – истраживање тиског акватичког живота. Од почетка његовог рада видимо, као што смо на то већ и указали и као што о томе сведочи и раније цитирани навод, да су у новелама Иштвана Темеркења инвоцирани, народ сегединског краја верно приказујући описи инспиративно деловали на његова етнографска истраживања.

Прву, не пуку популаризациону већ научну студију, публиковао је о сегединском воденом млинарству. Његов се рад може назвати дефицит компензујућим. Напис је примеран нотификациони изворник, изворнички интерпретатив који се ослања на раније непубликоване изворе, стручну тематску литературу и усмено казивање једног воденмлинара.

„О сегединским воденмлиновима и о воденмлинарству уопште до сада није објављена ни један већа студија. На тај начин наше дисперзиране спознаје о сегединским воденмлиновима можемо употпунити једино локалним архивским истраживањима која се односе на XVIII и почетак XIX века. Штавише, у стању смо да пружимо и за етнографију воденмлинарства корисне прилоге. Тиски воденмлинови имали су истински важну улогу у привредном животу старог Сегедина. Они су били неопходни градском становништву и овде стационираној војсци у погледу свакодневне прехране. Од многих других – касније набројаних – чинилаца који су манифестовали њихов значај, овога пута желимо да укажемо само на један: одређивање места воденмлинова у својим је рукама држао сам градски сенат. Када је било речи о алоцирању воденмлинова сенат је на локалитет слао посебну комисију и именовао двоје сталних

<sup>13</sup> Антал Јухас, 1958/б.

<sup>14</sup> Антал Јухас, 1958/а; 1958/б; 1958/ц; 1958/д. Ови су „портрети”, допуњени разним ставкама и прерађени, више пута (до деведесетих година XX века) добијали своје место и у каснијим годиштима листа „*Délmagyarország*”.

млинских бирова: једног за Доњи и једног за Горњи град. Први податак о деловању поменутих млинскоиспитне комисије потиче из 1792. [...] Власници воденмлинова често су упућивали поднеске градском сенату у циљу одређивања локације млинских места. Сенат је у оваквом случају редовно слао двочлану комисију која је приликом инспекције локалитет, након саслушавања мишљења власника других млинова и млинара, подносила предлог за уважавање молбе молилаца, или за њено одбијање. Власници млинова били су, наравно, лукави: отпослату комисију су у највећем броју случајева стављали пред свршен чин, то јест њихов је воденмин већ био укотвљен на дотичном месту. Власници и млинари суседних млинова тада већ нису стављали примедбе против алоцирања, те је тако улога сената истински много пута била сведена на озакоњење постојећег стања.”<sup>15</sup>

На свом радном месту, односно у годишњаку сегединског Музеја „Ференц Мора”, обимно саопштење – исто се тако примарно ослањајући на историјске податке – о сегединским воденмлиновима и млинским бродовима публикује Антал Јухас.

„У историјском развоју Сегедина од кључне је важности то што је град био насељен уз реку. Овде насељено становништво себи је првенствено одабрало таква занимања која је омогућила повољна географска ситуација. Поред рибарења већ је у доба краљева из куће Арпадовића значајне размере попримило бродарство, а с тим у вези вероватно и бродоградња. Након што је 1222. Андраш II Сегедин учинио државним складиштем соли, сегедински се водни саобраћај повећао посредством транспорта ердељске соли. Бродарење је подстакло и транспорт сремских вина богатих сегединских грађана. Након развитка поделе рада, када сам произвођач више није на почетном малом млинском камену млео произведено жито, већ је млевање жита постало посебно занимање, средства за рад у овом занимању прављена су за искоришћење енергије текуће воде. У Сегедину је мимо сувих млинова, који су с употребљавали снагу коња, коришћење хидроенергије Тисе представљало најцелисходнији поступак, који је вековима раније коришћен уз тадашњу технику мељаве. Тисом и Марошем транспортовано је и много дрва из ердељских и марамарошких храстових и јелових шума, која су представљала изванредну сировину за градњу воденмлинова. На тај је начин изградња воденмлинова могла да постане једна од традиционалних занатских делатности народа Сегедина.”<sup>16</sup>

<sup>15</sup> Антал Јухас, 1959. – стр. 271-272.

<sup>16</sup> Антал Јухас, 1960. – стр. 127.

Након детаљног представљања историјата тиских (и марошких) млинских бродова, аутор поред мељаве брашна наглашава важност млевења паприке у Сегедину, те следећим речима сумира историјске процесе:

„Као резиме можемо констатовати да су изградња воденмлинова и воденмлинарство имали истински значајну улогу у привредном животу старог Сегедина. Ове су две народне привредне гране у Сегедину постојале вековима, почевши од доба Арпадовића, након протеривања Турака, а у XVIII – XIX веку пак постале су детерминантно важне. Током вишевековног постојања развиле су се, нарочито у воденмлинарству, тако богате струковне традиције да су њих преузели и технички развијенији парни млинови. У XX век прешавше поколење млинара је, дакле, искористило своје стручно знање приликом трансформације капиталистичке млинске индустрије у доминантну, те је, штавише, било иницијатор више иновација. Следствено развоју техничких средстава нестанак воденмлинова био је неопходан. Један хидролошки стручни рад реминисцира један други неминовни узрок нестанка воденмлинова. Према искуствима хидролошких стручњака, у прошлом веку опстојећи речни воденмлинови замуљили су реку, пошто су тзв. запречне млинске уставе заустављале муљ. Због тога су приликом регулационих радова инжењери својим задатком сматрали и уклањање воденмлинова. Овоме желимо да додамо да код Сегедина то није могао да буде одлучујући разлог смањења броја воденмлинова,



Брод-млин на Тиси, Сегедин (снимак Ласла Бенедека, 1913)  
Из фото-збирке Музеја „Ференц Мора” (инв. бр. mfm\_t14794)

пошто је регулација Тисе отпочела већ у четрдесетим и педесетим годинама XIX века, а број воденмлинова се тада још увећавао. Сегедински воденмлинови и иначе ниосу били тзв. зауставни млинови, као они мањи, који су млели на током лета готово пресушујућим алфелдским рекама. Ту су млинови у време великог опадања водостаја – да не би доводили у опасност ни бродарење – млели на блиском Марошу. Из свега овога се испоставља да узрок нестанка сегединских воденмлинова није јединствен, но да је први и најважнији развитак производних средстава, потреба за такмичењем са супериорно доминантним парним млиновима.”<sup>17</sup>

Потпуно је развијена студија Антала Јухаса Тиско сплаварење и сегединско мајсторство шуперисања, која је такође објављена у годишњаку музеја. Поткрепљен историјским подацима напис говори о прошлости сплаварења и бродоградње.

„Сегедин је развиће града, његово претварање у центар Јужне Мађарске, могао првенствено да захвали свом географском положају. Међу географским околностима најважнија је била његов положај дуж реке и близина ушћа Мароша. То је било одлучујуће већ приликом насељавања, у вековима након досељења, а у средњем веку пак још и више у развићу урбанизације, у његовом економском јачању. Сегедин је почев од XII века посредством транспорта соли дошао до суверене улоге у трговини. У средњевековном водном транспорту значајан је био транспорт сремских вина, којег су такође превозили Сегединци.

Природно је да је већ у средњем веку жива трговина воденим путем постављала знатне захтеве према транспортним средствима. Најосновније транспортно средство могло је бити од повезаних брвана састављени сплав, или неврат, којима су још и на почетку нашег века транспортовали со из Марамароша тамошњи румунски и русински сплавари. Дрвни материјал који је пристизао са транспортима соли остајао је на месту намене, што је резултирало тиме да је у Сегедину и другим већим потиским градовима могло лако да се дође до обиља јефтиних дрва. Ова друштвена подела рада је на једном извесном степену, сразмерно развићу техничких средстава, пружила могућност за развој дрвне индустрије. На тај су начин искоришћењем географских карактеристика могле да се у Сегедину – том иначе у дрвету сиромашном крају – развију различите дрвнопрерађивачке гране као карактеристична и традиционална занимања.

Сплаварење Тисом и Марошем нарочито је оживело у XVIII веку. То је довело до тога да се Сегедин на нивоу државе у прошлом веку развио у центар бројних

<sup>17</sup> Антал Јухас, 1960. – стр. 140-141.

грана дрвне индустрије. Реноме је широм државе имало умеће бродоградње и израде воденмлинова, но на великом је гласу била и израда кочија, колица и цепање шиндре. Ове су привредне гране подмиривале не само локалне потребе, већ су њихови израдци транспортовани и у друге крајеве, а делом и у иностранство. У нашем раду о негда цватућој дрвној индустрији града представићемо само најзнаменитији занат: бродско тесарство (шуперисање).

За почетак треба да кажемо нешто о тиском сплаварењу и сплављењу дебала, који су представљали основни предуслов за величајни развитак сегединске дрвне индустрије. Верујемо да испитивање прошлости и етнографије сплаварења поред економско-историјских података може корисним детаљима обогатити наше прилично штуре спознаје о мајсторству и техници сплаварења. Бродоградња је у Сегедину већ деценијама изумрло занимање, те тако нисмо били у прилици да посматрамо комплетни процес рада, већ смо били упућени на старе описе, фотографије и претежним делом казивања старих мајстора. Мимо информација од стране потоњих, данас још живућих мајстора, много вредних података прибавили смо из Државног архива Сегедина. На основу етнографског и архивског прикупљања пред нама се оцртава један нестали свет: слика цватућег, од воде и акватичког живота живућег заната шуперисања, његова улога у животу града и његов економски значај.”<sup>18</sup>



Шупери раде на броду са кесер-теслом, Сегедин, 1908.  
Из фото-збирке Музеја „Ференц Мора” (инв. бр. mfm\_n00120)

<sup>18</sup> Антал Јухас, 1962/а. – стр. 117. О ранијем сегединском бродоградитељству погледати: Јанош Банер, 1925.

Важно је напоменути да у оквиру теме Анталу Јухасу нису објављене само научне публикације, већ се – као што смо то раније и видели – он и посредством широкој публици намењених популаризационих написа трудио да представи „стари” сегедински акватички тиски живот. Његов напис *Месец дана на Тиси* (у листу „*Délmagyarország*”) веристички, путем властитих етнографских збирки и опажања, те са белетристичком интонацијом представља живот сплавара. Почетком шездесетих година XX века дрво је сплављењем пристизало у Сегедин као сплав, а његова обрада је обављана у дрварама на обали горње Тисе.

„Сегединска горња обала Тисе. Облачно ранојесење преподне. Тиса лено котрља своје сиве таласе без сјаја и изнад Шаргана, према ушћу Мароша, искрсавају обриси давно очекиваних горњотиских сплаварских товара. Још пола сата и ту пред нама, код горњеградског речног стоваришта, пред нама плови огромни, 70 метара дуги сплав, » трома галија«. По њој се крећу људи. Три човека на прамцу жустро спуштају у воду дуга » крмарошка весла«. Приближавају се обали, време за укотвљење је ту. [...] Радознало се интересујем какав је сплаварски живот на једном оваквом воденом путу који траје више недеља, како им теку дани. Одговара бркати чика Петер Демјен који



Израда рибарске барке, Сегедин (снимак Јаноша Банера, 1924)  
Из фото-збирке Музеја „Ференц Мора” (инв. бр. mfm\_n01315)

је најстарији међу њима, има педест три године. – Богме, судбина сплавара није лака. Треба стићи и ако је лепо време, а и ако пада киша. Нисмо пристајали, само с вечери и онда када нас је ветар издувао на обалу. Тако с вечери, када се већ смркавало, један је са чакљом на обалу и ухватио сплав. Видео је како то иде... Након тога смо у шатору спавали на душецима... – Да ли је и раније било тако? – А, никако – грчи се у осмех његово брадато лице. – Тада смо од дасака правили »чатрљу«, полукровну колибу и завлачили се у њу на мало сламе. – А исхрана? Носили смо са собом кромпир, пасуљ, тесто, сланину, кували смо у котлићу чорбу са тестом, пасуљ, кромпир-паприкаш, а када би купили рибу још и рибљу чорбу. Ја сам био кувар! – Шта је био ваш највећи доживљај? – На једном месту нас је »захватио лиман« – упада му у реч цигански црни Балинт Шите, који је још млађан у »струци«, има само 26 година. Чудим се у недоумици. Шта је то? – Знате, тај »лиман« је такав – објашњава чика Демјен – да враћа сплав у води. Такав »лиман« постоји код изненадних кривина, као код суњошког »газа«. У таквим случајевима троје нас на прамцу весламо, али јако. Тамо где му оде прамец отићи ће после и крма... тако су говориле негдашње старине. Између Баболне и Тисафиреда је код једног острва пак вода била толико плитка да је спреда стално морало да се мери. Једном смо налетели и на спруд, бова није означавала.



Посувраћивање носа дереглије, МАХАРТ – Тапе  
(снимак Антала Јухаса, 1971). Из фото-збирке Музеја  
„Ференц Мора“ (инв. бр. mfm\_n18210)

Готово је један дан трајало док смо се смомитлали са њега, гледајте, још и сада ми је раме рањаво – показује. Питам их још које им је пуовање било ово сплављење. Чика Демјен не би ни знао да изброји, сплаварио је већ и пре 1945. са русинским сплаварима. Педесетогодишњи Андраш Ковач први пут је сплаварио 1951, од тада је више пута походио и Солнок и Сегедин. Двојици млађих, Балинту Шитеу и Ласлу Дебреију ово је било прво путовање сплавом по Тиси.”<sup>19</sup>

Сплаварење, спуштање спавова, чији је првенствени циљ било допремање дебала из дрвом богатих висисијских и ердељских подручја у дрветом дефицитарни Алфелд путем сплављења, у животу је града Сегедина као „пријемног” и прерађивачког центра – као што то потврђују и цитирани радови – имало наглашену улогу. У другој половини ХХ века, међутим, то се претворило у већ више локалну, краткорочну, делатност спорадичног карактера. Тибор Белон је, на пример, под Мартељом још и 1986. имао прилику да фотографише израду сплава и сплав.<sup>20</sup>

Габор Барна је истражујући културолошки значај сплаварења у погледу Средњег Потисја формулисао ниже наведене мисли, које су, по нашем увиду, валидне и као опште поуке:

„... сплаварење је имало вишеслојну и важну улогу у животу како дуж Тисе, тако и дуж Кереша опстојећих насебина. До прекретнице векова већи је део алфелдског народа овим путем долазио до грађевинског дрвета, набављао већи део у привреди и домаћинству неопходног дрвеног аксесоара, а имућнији пак и до огревног дрвета. Посредством река воћем сиромашнија алфелдска подручја такође су добијала дуж горњих токова Тисе и Кереша произведене врсте воћа. Све док је директна размена плодина представљала уобичајену праксу, велики је део сплавара из брдских крајева посредством ње долазио до пшенице, кукуруза и свих оних неопходних плодина које нису рађале у брдским насебинама. Сплаварење је, дакле, спајало економски узајамно удаљена подручја, која су се узајамно надопуњавала. То је нарочито важило у овом периоду лишеном развијених финансија.”<sup>21</sup>

Сплав није био стално, вишеструко употребиво транспортно и саобраћајно средство, пошто је доласком у одредишно место након истовара „терета” растављан, како би дебла могла да буду подвргнута даљој обради.

<sup>19</sup> Антал Јухас, 1962/б.

<sup>20</sup> Тибор Белон, 2003. – стр. 150.

<sup>21</sup> Габор Барна, 1988. – стр. 203.



Стална средства за превоз робе и размену добара били су бродови, који су такође превозили многе врсте плодина и производа. Дрвени бродови су били водена возила која су посредством струјања воде саобраћала у правцу водотока. О томе шта су све они превозили, нама богатом „листом” сведочи један истински вредан изворник из средине XIX века, на чију је важност – управо у погледу Сегедина – скренуо пажњу Имре График:

„У односу на врсту и количину водним путем транспортованих роба, од готово непроцењиве вредности јесу они записници о отварању моста града Сегедина који у периоду од 1843. до 1852. садрже напомене о тиским транспортима који су транзитирали кроз Сегедин, као и они који су били дестинирани за Сегедин или из Сегедина. На првом месту стоји превоз житарица (пшеница, јечам, зоб, раж, двошеница). На другом месту је превоз дрвета, чак и тада ако одбијемо ону у тзв. паковима, сплавовима транспортовану количину. Од шумског дрвета записници помињу храстовину, церовину, јасеновину, тополовину, буковину и брестовину. Међу варијететима полуобрађеног, односно потпуно обрађеног дрвета фигурира богато обиље варијанти и количина: млинско дрво, бродско дрво, колско дрво, железничко дрво, хватовно дрво, даске, летве, притке, греде, дрво за бурад, столарско дрво за покућство, кућни намештај. Након тога веома велики удео имају транспортоване



Отискивачи сплава, Сегедин, Горња обала Тисе (снимак Антала Јухаса, 1964)  
Из фото-збирке Музеја „Ференц Мора” (инв. бр. mfm\_n15249)

пољопривредне плодине, односно производи: дуван, репица, кукуруз, рогоз (асура), просо, брашно, вино, надаље међу воћем јабука, орах. Наравно, и у тим годинама обиман је речни превоз соли и соде преко Сегедина. Значајан је и речни превоз каменог угља. Према забелешкама много је других, осталих роба и плодина чинило товар дрвених бродова: трска, кречњак, креч, песак, калдрма, цигла, штавило (за кожаре), риба, »земља за лончаре«, »вашарска роба«. <sup>22</sup>

Иштван Темеркењ није расправљао о сегединским водоходиоцима само у својим литерарним радовима, већ је то чинио и у облику стручних студија. У свом напису (1906) говори о непроменљивости акватичког живота и водоходаца која траје током времена, односно о томе да ће актуелни преображај света засигурно на њих утицати:

„На води ће задуго преостати стари обичаји старога човека. Вода хиљадама година немушто хуји надоле у своје кориту: увек се креће, а опет је увек иста, нема никакве разлике између данашње јој пене или пене од пре хиљаду година. Не мења се много ни човек на обали, сам од себе, додуше, једва да то и чини, уколико га утицај света који га окружује не изопшти из његове стварности. Јер и он се помало изопачава у својим дрвеним навикама: насипи, пароброд, метални бродови сред старих воденх посуда



Отискивачи сплава са думенима, Сегедин, Горња обала Тисе (снимак Антала Јухаса, 1964). Из фото-збирке Музеја „Ференц Мора“ (инв. бр. mfm\_n15250)

<sup>22</sup> Имре График, 1983. – стр. 56-57. У погледу Сегедина видети још од њега: Имре График, 1993/а; 1993/б.

засигурно су проузроковали збрку и диктирају водоходиоцима другачије облике живљења. Но то овда, ваљда, ипак иде спорије него на пустари. Тамо један праурод гони и други, а где се једном појави плужно гвожђе како би орало под равницом пастирски живот отуда застрашено бежи дубље у пољину, све док једном, ходећи ка њему из више праваца, плужни ред не утроси пуну под његовим ногама, не полегне последњи обор и иструне последњи одмориште дајући плот. Иако је, додуше, то још далеко, процес је ипак видљив, непорецив.

Акватички је живот опстојљивији. Не мењају се тако лако ни облици посуда, нити на њима остварујући се живот. У алатима и средствима јављају се, додуше, нове ствари, такође и у ношњи, но лађарски је живот ипак затворенији и попушта новоме тек полагаано. Може се рећи да уколико пропада он радије пропада у целини, него у деловима. Баржа се не претвара у шлеп, прелаз се од њега не прави: радије се ништа не прави. У ономе што, међутим, остаје има много изворне, древне форме. И данас између две обале Тисе иде из дебла издубљени чун скелације, ни на скели нема других промена осим оне да су код неких котурача и дрвени једек упознали сајлу. У потпуности је дрван и живот сплавара, сплав су, наимае, у мом детињству овде још називали плавом. Једна подругљива реч и данас га назива лепињом, ваљда због тога што је раван као тепсија у којој се пече лепиња. На сплаву ни данас нема гвожђа, само бритва Влаха, његова секира, а понекад је гвожђем опточен и врх плетила за лику. Тако се са дрвима Румуни спуштају кроз брда већ вековима, без да се на кормилу или јарму за весло изменила ма и једна цепка. Свој кромпир на страга од земље направљеном огњишту кува он тек тако, његов појас са великом копчом слаужио је и његовом деди, ни од свог тотовског друга није научио да се и на страницу сплыва може ставити весло, па да – можда – напредује брже. Њима је добро да напредују и полако, онако како водена струја носи сплав, напредак у брзини манифестује се само у томе да данас кући не иду кланцајући обалом навише, већ покаткад железницом. Сплав који им је нестао под ногама остаје овде на обали. Понекад леже на стотине све док их фабричке тестере не сваре. До тада надзор из влашких руку прелази у мађарске руке: то је дрвочуварева дужност.<sup>23</sup>

Вредан је фељтон о сегединском бродарству објавио након смрти Иштвана Темеркења свеже наименовани директор музеја, писац Ференц Мора (1879–1934) приликом писања референтног чланка. Он Наслов једне Темеркењове новеле („*Не пловимо ни горе ни доле*”)<sup>24</sup> ставља на почетак овог написа, који је публикувао у лето 1917. у листу „*Pesti Napló*”. Он извештава о сумраку бродарења, а представља и брод-бегеш као сегединску особеност, чије потискивање и по-

<sup>23</sup> Иштван Темеркењ, 1906. – стр. 193-194.

<sup>24</sup> Иштван Темеркењ, 1902. – стр. 45-49.

степени нестанак – као и онај дрвених бродова генерално – објашњава појавом и распрострањањем парних бродова.

„Прте сто година у Сегедину је још постојало преко хиљаду бегеш-бродова (само је готово осамсто бродоградитељских шупера ту живело), а пре четрдесет година није их било више од двадесет петоро. У данашњим гнусним данима од њих је преостало још осморо, а њих је компанији Францовог канала ове недеље продао Ферчи Тот, последњи сегедински бродарски газда. Од њихове је цене у градску касу већ уплатио пет хиљада круна, као задужбину чију ће камату као помоћ добијати посрнули стари водоходиоци. [...] Доиста није баш вероватно да ће неко обновити ову грану привреде – стога пристоји са мало сете махати марамом за осам водених кућа на које са камене обале нећемо заборавити у доконим недељним јутрима. Јер остало је још дрвених бродова, ту су шлепови, барке, дереглије, капитални бродови, троме лунтре, марошке лакоходе бурчеле, но све је то народ нижег реда, послушни слуга челичних бродова. Гласан, мазан, племенити господин међу њима био је само бегеш-брод, о којем иначе, барем при одавању последње почаст, ваља знати да нипошто није бучао са онаквом парвенијском грубошћу као пароброд. Име није добио по свом гласу, већ по свом носу, бродарски по прамчаној статви, која је наликовала контрабасу. Овде кажу да је био сегедински изум, а таквом вером није добро противити се, а нема се ни зашто.”<sup>25</sup>



Свожење са скеле, Алђо (Снимак Мађаша Сабоа, 1956)  
Из фото-збирке Музеја „Ференц Мора” (инв. бр. mfm\_p04428)

<sup>25</sup> Ференц Мора, 1917. – стр. 5.

Ток воде дао је природном погонском силом саобраћајуће дрвене бродове које је супротно смеру струје требало вући. О начину повлачења бродова, о примени људске и животињске снаге у овом процесу можемо читати у већ инвоцираној монографији Имреа Графика, као и у студији Антала Јухаса. За овај се посао специјализовао део српског живља из Деске. Истраживање теме, уз читовање изворника и метода, те назначивање временског оквира, аутор образлаже овако:

„Водни саобраћај је још крајем прошлог века, чак и након изградње железничке мреже, имао огроман значај у нашем економском животу. Пре изградње железничких линија пак водни је саобраћај приликом транспорта терета на веће раздаљине имао барем исто такву улогу као и копнени саобраћај. Међу насебинама дуж река водени путеви су несумњиво имали већи значај. [...]

Транспорт жита обављан је житарама, бродом је између појединих делова државе и жупанија превожено вино, дуван, дрво, Тисом и Марошем со. У Сегедин су тиским бродовима доношени кречњак, а са горње Тисе млински каменови. Тапешани су много пута бродом превозили кући по рогозним ритовима посечену рогозину. Водени пут је имао значајну улогу и у опходњи пијаце и вашара између појединих места дуж реке, а тај је саобраћај обављан тзв. пиљарским бродовима. Приликом градње у обзидниом песку и бетону коришћени су речни наноси различите финоће. Они су током дугих деценија широм државе транспортовани бродовима-пешчарницима од места експлоатације до градње. Ова потоња врста бродског превоза показала се као најтрајнија, пошто се превоз песка и данас обавља бродовима – премда не више на стари начин. [...]

Тегљење дрвених бродова насупрот току воде обављано је људском или животињском снагом – било да је брод ишао натоварен или празан. У близини већих бродарских центара формирани су бројни значајни слојеви бродовлачара. Постојали су вучом само повремено, окационо бавећи се људи, но генерално је релевантнији број тегљење редовно, предузетнички упражњавајућих превозника. Поменућемо да је пре ослобођења кметова вуча бродова фигурирала и међу кулчарским обавезама према властели. [...]

Суштину предмета нашег испитивања, вучу бродова, сада већ не можемо да проучавамо путем непосредног опажања, пошто је на Тиси вуча коњима престала пре 24-25 година. На основу казивања још живућих теглилаца и с њима скупа радећих бродара, међутим, уз можда малу могућност постојања грешке, успели смо да реконструиремо и сам радни процес тегљења. [...]

Наше се истраживање временски простира од осамдесетих и деведесетих година XIX века до 1940, до потпуног престанка традиционалне вуче бродова. У овом периоду – претежно од прве деценије XX века – водна трговина већ је обављана

паробродима, а касније пак моторњацима, но у држави је на пар места – а међу њима у околини Сегедина – релативно задуго опстала и традиционална вуча. [...]

Вековна је традиција да су сегединске и бродове из околине вукли Срби из Деске. Према казивачима у прошлом веку вукли су и Срби из Серега, но у мањој мери него Дешчани, а ово занимање не упражњавају отприлике од прекретнице векова. Више коњем, запрегом располажућих Срба из Серега радије се примило превоза жиртарица.”<sup>26</sup>

„Роба на води” – под овим насловом поглавља у својој о етнографији Тисе написаној књизи расправља Тибор Белон о средствима и начинима превоза робе. На основу карата, писаних изворника и података из вишедеценијског рецентног теренског рада оцртавају се контуре богате и изнијансиране слике која посредовање и размену добара између различитим географским и следствено томе различитим продукционим односима располажућих подручја дуж Тисе. Најважније бродовима и сплавовима транспортоване врсте робе биле су : со, житарице, вино, воће, огревно дрво, шиндра, дрво за бунаре, грађевински материјали, млинско камење.<sup>27</sup> Књига Тибора Белона представља темељити и детаљима богати, током векова следљиви оквир многоврсноности система веза и искоришћавања водолавних подручја. Поред већ помињане тематике он се бави и регулацијом река и радовима на заштити од поплава у Алфелду, рибарством, пчеларством, ситнијим користима, коришћењем водолавних шума, воћњака и држањем животиња. Водолавно привређивање он тумачи као особени систем састављен од бројних, у узajамној повезаности опстојећих елемената. Сматрамо важним да овде напоменемо и то да је Тибор Белон био етнографски експерт у серији научно-популаризационих документарних филмова под именом „Тиса” коју су начинили уредник Ђула Ленђел и редитељка Агнеш Орбан. У осамдесетим годинама прошлог века снимљени, у два дела планирани, те напослетку у 12 индивидуалних епизода од по 35 минута изготављени филм на темељу појединих тема везе између воде и човека говори о народном животу Потисја, уз бројне, за Доње Потисје такође карактеристичне податке: ту су у својству коексперата такође сарађивали и Антал Јухас, Илдико Баркањи, Ференц Фодор и Јудита Сич.

У животу и привредној делатности популације насеобина које се протежу дуж природних вода велика је улога припала рибарству и трговини рибом. У овом тому два се написа – Ласла Мода и Ласла Гала – овом темом баве у облику студије случаја. Претходно смо упућивали и на то да Шандор Балинт у поглављу Акватички живот његовог монографског рада представља богати историјски и рецентни материјал о рибарству.

<sup>26</sup> Антал Јухас, 1966. – стр. 93-95. Прерађена варијанта студије: Антал Јухас, 1984.

<sup>27</sup> Тибор Белон, 2003. – стр. 139-170.

Прва у самосталној књизи учињена обрада тиског рибарства јесте мала монографија Миклоша Силађија. „Већ се један век континуирано рађају етнографске студије и веће или мање презентације података о тиском рибарству, те је, дакле, дошло време за методичку рекапитулацију у њима садржаних, стандардом и садржајно прилично дивергентних материјала, за једанпут за свагда учињену ресурсно-критичку евалуацију узајмано никада не конфронтираних а ипак уистину противуречних информација.” – можемо да прочитамо у интродуктивном делу рада.<sup>28</sup> Можда најмаркантнија црта етнографског животног опуса Миклоша Силађија јесте етнографско истраживање средстава, начина, организације рада, економског, друштвеног и културолошког значаја рибарства. То добро манифестује ова импозантна и непроцењивом научном вредношћу располажућа књига од готово шест стотина страница, чији је материјал – са темом рибарства скопчане написе – саставио сам аутор, но чије објављивање, нажалост, већ није могао да доживи.<sup>29</sup>

Наравно, и у овом раду своје место такође добијају оне његове студије које су изричито порођене из истраживања у Доњем Потисју.



Стиже рибопијачарски брод, Сегедин, 1908  
Из фото-збирке Музеја „Ференц Мора” (инв. бр. mfm\_p00068)

<sup>28</sup> Миклош Силађи, 1995. – стр. 7.

<sup>29</sup> Миклош Силађи, 2019.

Антал Јухас је као тематског специјалисту замолио Миклоша Силађија за писање темата о рибарству студијског тома са монографским претензијама који обрађује историјат Тапеа и народног живота. Трагом темељитог истраживања стручне литературе, откривања архивских података и теренског рада на локалитету, Силађи је тражио одговор на питање постоји ли од делатности „сегединских рибара” који су доминирали Доњом Тисом од Чонграда до Кањиже сепарабилна карактеристика тапешког рибарства? У властите податке интерпретирајућој, са критичким претензијама предочавајућој, цртежима и фотографијама богато илустрованој студији – која даје слику о историјату тапешког рибарства, радно-организационим односима и техници рибарења – аутор је поред живућег Тиског рибарства њу видео у примарности рибарења на стајаћим водама.<sup>30</sup>

Друга Сегедину блиска насебина где Миклош Силађи није добио налог за истраживање рибарства у ужем смислу, већ суживота човека и Тисе, то јест за шире интерпретирано испитивање акватичког живота, био је Алђо. Брижљивим прикупљањем и тумачењем података он приказује *вишеслојност* негдашње везе, а захваљујући датостима изворничког материјала он најдетаљније говори о рибарству.<sup>31</sup>

Историјско-етнографско интересовање Миклоша Силађија показало се приликом анализе бројних изворника и саопштења. Уклапајући се у тему нашег



„Део Сегедина уз Тису са друмским мостом” - разгледница, 1930. издање Ђерђа Моношторија, Будимпешта. (Из Денертове збирке снимии Михаљ Деметер, 1997) Из фото-збирке Музеја „Ференц Мора” (инв. бр. mfm\_t25497)

<sup>30</sup> Миклош Силађи, 1971. Посебна студија у књизи се бави сакупљаштвом и акватичким животом: Антал Јухас, Имре Молнар, 1971.

<sup>31</sup> Миклош Силађи, 1987.



садашњег сагледавања, морамо безусловно указати на приказ мемоара једног миндсентског рибара, Јожефа Даничке, који је настао крајем XIX века, те напис који приказује фрагменте из обимнијих материјала.<sup>32</sup> На крају бележимо и напис о историјској и завичајној вези једне рибарске алатке из околине Сегедина, о тзв. забачној мрежи по имену *сазма*, чији помен – о њеној историји и везама са завичајем – као уникатни податак фигурира у горе већ поменутој студији Антала Њирија<sup>33</sup> коју је у свом лаудационом тому публиковао његов колега Антал Јухас. Ређајући домаће и иностране паралеле, Миклош Силађи, одређује тип и класифицира средство за рибарење.

Прегледајући даље научне томове који обрађују историју и народни живот јужноалфелдских Потиских насебина, односно друге публикације, можемо се сусрести са више – са аспекта наше теме – релевантних написа.<sup>34</sup>

У нашем научноисторијском прегледу враћамо се делу Антала Јухаса у погледу



Извлачење мреже-језераче на обалу, Реске, мртваја Тисе уз део обале под именом „Шаргаш” (снимак Антала Јухаса, 28. септембар 1965)

Из фото-збирке Музеја „Ференц Мора” (инв. бр. mfm\_n15275)

<sup>32</sup> Миклош Силађи, 2019. – стр. 347-364. „Један миндсентски рибар о рибарству на Тиси у XIX веку”. (На основу две раније публиковане – 1983/1987. – студије)

<sup>33</sup> Антал Њири, 1948. стр. 250-251.

<sup>34</sup> Без претензије ка потпуности: Илдико Баркањи, 1996. ; Ласло Мод, 2005. ; Јудита Сич, 2005. ; 2008.

још два примера. Оба су практично везана за његову практичну музеолошку делатност. Прву важну ствар представља то што он своја истраживања с наше стране испитиване теме није публиковао само у писаној форми: у својој првој сталној изложбеној поставци коју је под називом Народни живот у околини Сегедина приредио 1964. у сегединском музеју, наглашено су објављене презентације рибарског и акватичког предметног материјала. Други је пак случај доспећа барке за чување рибе по имену *Кечига* са „бегешким” прамцем у музеј, о којем на ступцима листа „*Délmagyarország*” он сам извештава<sup>35</sup>, а чије је вађење из воде документовао и фотографијама. Вероватно полувековно средство могло је бити израђено поред Дунава. Служила је у Сегедину 6-7 година, када ју је – оправка више није сматрана економичном – Предузеће за утржбу рибе отписало, но њему је на срећу успело да је спасе за музејску збирку.

„Овакве барке су имали само рибарске газде или фишери. Они су редовно били усидрени на сталном месту и у њима је до продаје чувана риба уловљена на рибљим салашима. У погледу тога колико је рибе стајало у »стомак« Кечига ја сам обавештење добио од последњег старог чувара барке, чика Ђуле Нађа. – Кечига има осам одсека.



Подизање барке за похрану рибе „Кесега” и њено одвожење у музеј, Сегедин,  
Горња обала Тисе (снимак Антала Јухаса, 10. децембар 1965)  
Из фото-збирке Музеја „Ференц Мора” (инв. бр. mfm\_n15071)

<sup>35</sup> Антал Јухас, 1965.

У њима смо лети држали 40-50 центи рибе, но у јесен, током хладнијег времена, у њој је повремено било 80-100, а понекад и 120 центи. Из ње смо вршом вадили много добрих шарана, сомића и кечига.”<sup>36</sup>

Акватички живот Потисја, захваљујући личном „деловању” традиционарања аспеката историјских и рецентних истраживања водоправног привређивања наших некадашњих професора, те градећи уједно на њиховим у писменом облику већ објављеним радовима, представља и данас присутну тему у сегединској етнографској радионици.<sup>37</sup> То настоји да обогати и материјал актуелног тома.

Као што смо на то већ више пута упућивали, наша опсервација не може – већ и из разлога обимности – бити потпуна, но наша је намера била да читалац добије слику о истраживањима ове теме, о врстама становишта, о са аспекта њиховог дела такође неизостављивим ауторима и њиховим важнијим написима. То је ваљда довољно да увидимо ону богату стручну позадину, прошлост, која се у нашем крају везује за етнографско истраживање акватичког живота, како би сви заинтересовани могли да нађу литературу за парцијалне сегменте скопчане са датом темом, те како би за струку били уочљиви задаци у области истраживања и презентације.

#### КОРИШЋЕНА ЛИТЕРАТУРА

- ШАНДОР БАЛИНТ / *Сегединска нација : Народни живот сегединске велерегије*. Први део. – Годишњак музеја „Мора Ференц”. – Сегедин : 1974/75/76-2.
- ШАНДОР БАЛИНТ / *Сегединска нација : Народни живот сегединске велерегије*. Други део. – Годишњак музеја „Мора Ференц”. – Сегедин : 1976/77-2.
- ЈАНОШ БРЕНЕР / *Сегединска рибарска барка*. – Радови Археолошког института Мађарског краљевског универзитета „Ференц Јожеф”. – Т. I. – Сегедин : 1925. – стр. 75-91.
- ИЛДИКО БАРКАЊИ / Улога Тисе у животу села. (у) Антал Јухас (ур.) / *Историја Миндсента и народни живот*. – Миндсент : 1996. – стр. 453-481.
- ГАБОР БАРНА / Културолошки значај сплаварења дуж Средње Тисе и Трокерешја. – „*Etnographia*”. – год. XCIX, бр. 2. – стр. 189-212.

<sup>36</sup> Антал Јухас, 1965.

<sup>37</sup> Првенствено – не узимајући у обзир потпуно набрајање публикација – у тематским истраживањима Ласла Моде: Ласло Мод, 2005. ; 2010. ; 2016. ; 2017. ; 2021/а ; 2021/б и Ласло Мод, Шимон Андраш, 2009, односно од стране Ласла Моде уређени, интернационалне опсервације и паралеле такође доносећи том: Ласло Мод (ур.), 2015.

- ТИБОР БЕЛОН / Етнографија Тисе : *Ритско привређивање у тиском Алфелду*. – Будимпешта : 2003.
- ИМРЕ ГРАФИК / Мађарско дрвено бродарство. – „*Néprajzi közlemények*”. – XXVI. – Будимпешта : 1983.
- ИМРЕ ГРАФИК / Сегедински предузетници у народном бродарству средином 19. века. (у) Имре Бекеш, Јожеф Јанкович, Ласло Коша, Јудита Њергеш (ур.) / *Стара и нова пегрегринација : Мађари у иностранству, страници у Мађарској*. – Т. III. – Будимпешта – Сегедин : 1993/а. – стр. 1724-1733.
- ИМРЕ ГРАФИК / Регионални промет робе и плодина на основу дневника отварања сегединског бродског моста у реформатско доба. – „*Agrártörténeti szemle*”. – год. XXXV, бр. 1-4. – 1993/б. – стр. 39-90.
- АНТАЛ ЈУХАС / Трагом старих сегединских занимања. Т. I. Шупери. – „*Délmagyarország*”. – год. XIV, бр. 279 (26. нов. 1958/а). – стр. 4.
- АНТАЛ ЈУХАС / Трагом старих сегединских занимања. Т. II. Водоходиоци. – „*Délmagyarország*”. – год. XIV, бр. 284 (2. дец. 1958/б). – стр. 5.
- АНТАЛ ЈУХАС / Трагом старих сегединских занимања. Т. III. Воденминари. – „*Délmagyarország*”. – год. XIV, бр. 290 (9. дец. 1958/ц). – стр. 5.
- АНТАЛ ЈУХАС / Трагом старих сегединских занимања. Т. IV. Рибари, филетери, фишери. – „*Délmagyarország*”. – год. XIV, бр. 279 (18. дец. 1958/д). – стр. 4.
- АНТАЛ ЈУХАС / Историјски подаци за сегединско воденминарство. – „*Néprajzi közlemények*”. – год. IV, бр. 4. – 1959. – стр. 271-284.
- АНТАЛ ЈУХАС / Воденминови са сегединској Тиси. – *Годишњак музеја Ференц Мора 1958-1959*. – 1960. – стр. 127-141.
- АНТАЛ ЈУХАС / Тиско сплаварење и сегединско мајсторство шуперисања. *Годишњак музеја Ференц Мора 1960-1962*. – 1962/а. – стр. 117-146.
- АНТАЛ ЈУХАС / Један месец на Тиси. – „*Délmagyarország*”. – год. 52, бр. 247 (21. окт. 1958/а). – 1962/б. – стр. 7.
- АНТАЛ ЈУХАС / Кечига доспева у музеј. – „*Délmagyarország*”. – год. 55, бр. 300 (21. дец. 1965). – 1965. – стр. 4.
- АНТАЛ ЈУХАС / Теглиоци бродова из Деске. – *Годишњак музеја Ференц Мора 1964-65*. – 1966. – стр. 93-114.
- АНТАЛ ЈУХАС / Теглиоци бродова из Деске. (у) Андраш Хеђи (ур.) / *Историја и етнографија Деске : студије*. – Сегедин-Деска : 1984. – стр. 783-816.
- АНТАЛ ЈУХАС, ИМРЕ МОЛНАР / Сакупљаштво, акватички живот. (у) Антал Јухас (ур.) / *Историја и етнографија Тапеа*. – Тапе : 1971. – стр. 257-269.
- ЛАСЛО МОД / Прилози етнографији сегединског бродарства. (у) Илдико Баркањи, Ференц Фодор (ур.) / *Опходилац атара : студије за лаудацију Антала Јухаса*. – Сегедин : 2005. – стр. 119-125.

- ЛАСЛО МОД / Стратегије прилагођавања у водоплавном привређивању након регулације река у Ходмезевашархелу. (у) Елек Барта, Роберт Кемењфи, Вероника Лајош (ур.) / *Култура воде*. – Дебрецен : 2010. – стр. 50-63.
- ЛАСЛО МОД / *Ритски виногради у Доњем Потисју*. – Будимпешта : 2016.
- ЛАСЛО МОД / „На обали Тисе привезан је један брод...” : један сегедински трговац рибом у првој половини XX века. – „*Etnographia*”. – год. 128, бр. 2. – 2017. – стр. 239-258.
- ЛАСЛО МОД / Грађевине преградбеног рибарства између Тисе и Мароша. – „*Etnographia*”. – год. 132, бр. 2. – 2021/а. – стр. 247-265.
- ЛАСЛО МОД / Од радничке плаже до „Жутог” одмаралишта : прилози за трансформацију тиске културе купања. – „*Korall*”. – бр. 84. – 2021/б. – стр. 81-103.
- ЛАСЛО МОД (ур.) / *Реке и градови – Rivers and Towns*. – Сегедин : 2015.
- ЛАСЛО МОД, АНДРАШ ШИМОН / Производња грожђа и воћа на кањишком Острву на прекретници XIX и XX века. – „*Vácsország*”. – 2009. – стр. 113-115.
- Ференц Мора / Не пловимо ни горе ни доле : сегединска панорама. – „*Pesti napló*”. – год. 68, бр. 170 (7. јул 1917) : 1917. – стр. 5-8.
- АНТАЛ ЊИРИ / Етнографске и етнојезичке резидуе изумирућег сентешког акватичког живота. – *Годишњак Алфелдског научног института* Т. II. Сегедин : 1948. – стр. 194-301.
- МИКЛОШ СИЛАЂИ / Рибарство. (у) Антал Јухас (ур.) / Историја и етнографија Тапеа. – Тапе : 1971. – стр. 271-295.
- МИКЛОШ СИЛАЂИ / Акватички живот, рибарство. (у) Андраш Хеђи (ур.) / *Алђо и његов народ*. – Сегедин : 1987. – стр. 345-375.
- МИКЛОШ СИЛАЂИ / *Тиско рибарство : историјске промене аксесоара и начина излова*. – Будимпешта : 1995.
- МИКЛОШ СИЛАЂИ / Уз повест једне рибарске алатке и њене везе са регијом. (у) Илдико Баркањи, Ференц Фодор (ур.) / *Опходилац атара : студије за лаудацију Антала Јухаса*. – Сегедин : 2005. – стр. 127-137.
- МИКЛОШ СИЛАЂИ / *На риболовним водама : етнографске студије и саопштења о народном рибарству*. Будимпешта : 2019.
- ЈУДИТ СИЧ / Прелазак преко Тисе између Чонграда и Нађрета. (у) Илдико Баркањи, Ференц Фодор (ур.) / *Опходилац атара : студије за лаудацију Антала Јухаса*. – Сегедин : 2005. – стр. 139-146.
- ЈУДИТ СИЧ / Искоришћавање водоплавних и инундационих подручја, привређивање у атару Чонграда. – Годишњак музеја „Мора Ференц” – „*Studia Etnographica*” бр. 6. – Сегедин : 2008. – стр. 83-106.
- ИШТВАН ТЕМЕРКЕЊ / *Водоходноци и дворуки радници*. – Сегедин : 1902.
- ИШТВАН ТЕМЕРКЕЊ / Сегедински водоходноци. – „*Néprajzi értesítő*”. – год. VII. – 1906. – стр. 193-202.

Андраш Шимон

## ПОДАЦИ О ПРАКТИЧНОМ И СТРУЧНОМ СПИСАТЕЉСКОМ РАДУ ИШТВАНА ВЕДРЕША НА ПЛАНУ УРЕЂЕЊА ВОДА

Именом „Сечењи Сегедина” такође титулирани Иштван Ведреш (1765–1830), својим се многоструким духовним и практичним радом уклопивши у свет идеја реформскога доба, осећао позваним да на свим пољима служи унапређењу националног просперитета. Његова геометарско-инжењерска, пројектантска, агрономска, стручно-писатељска, као и језичко-литерарна делатност у исти су мах биле у погледу давања примера земаљски гласовите, а у реализацији пак локално значајне. Његову улогу и значај величали су већ и његови савременици, а његов животни пут, „дело” и успомену су почев од стогодишњице његове смрти па до данас вредновали многи.<sup>1</sup>

Његов отац, Ћерђ Ведреш, био је хрватског порекла, а породично име у овом облику користи тек од деведесетих година XVIII века. Пре тога оно се у оновременим списима града Сегедина јавља у око 10 варијанти (Ведритс, Ведрицс, Ведреш, итд.). Преселивши се у град право сегединског грађанина стекао је 1764, а тада је узео за жену локалну становницу Розу Шари. Из брака се родило двоје деце: Иштван (1765) и Пал (1769). Иштван Ведреш је своје основно школско образовање (већ у узрасту од 5 година) стекао код очеве пијариста, а средњу школу је такође наставио у Сегедину. Био је у узрасту од 16-17 година када је у Пешти у рангу више школе наставио студије филозофије и инжењерства. Напустивши Пешту средином осамдесетих година XVIII века походи Прекодунавље зарад стицања искустава, практизиравши, на пример, на хеђешком властелинству

<sup>1</sup> Међу савременицима саопштења Карома Румија (1780–1847), наставника економског образовног института „Георгикон”, на немачком и мађарском језику: Карл Руми: 1823, 1825, 1836а, 1836/б. За даље податке видети: Јанош Рули, 1965. – стр. 11-22. Од тридесетих година XX века, без претензија ка потпуности: Ласло Фаркаш, 1930/а, 1930б, 1934, 1937.; Петер Магушович, 1933.; Елемер Вац, 1934.; Золтан Нађ, 1956.; Ласло Бендефи, 1966, 1977.; Шандор Балинт, 1976. – стр. 27-29; Ласло Петер, 1986. – стр. 153-156; „Пре 250 година рођен је, а пре 185 година умро Иштван Ведреш. Написи о његовом животу, каријери, делатништву. – „*Szeged: a város folyóirata*” (год. XXVII; бр. 9, септембар 2015.; Андраш Шимон, 2018, 2019.

грофа Апоњија, посматрајући са дивљењем радове на заштити од поплава у овом подручју. Године 1786. у Пешти стиче инжењерску диплому. Још те исте године у Сегедину добија упражњени геометарски уред, те бива именован за главног градског инжењера.<sup>2</sup>

„И сада креће непрегледни и неисцрпни ланац делатништва и надлежности. Гради мостове и прави насипе, испитује млинове и планира зграде, парцелише и регулише, вештак је у стотинама и стотинама спорова о имању, пише извештаје брижљивим краснописом, црта планове инжењерском прецизношћу. А када у службеној мисији опходи атар и гази блато, његово оштро око види даље од кулука дневног посла и у његовој се души формира велико тројство »пошумљавања, заштите од поплава и каналисања« које од тада, а и данас, преокупира и нагони на размишљање главе наших најбољих.»<sup>3</sup>

&

„Да у нашој мађарској домовини више стотина хиљада јутара земље често преплавују воде набујалих река, те исте не само да чине неискористивим, већ и упропаштавају на њима из поуздане наде учињене скупе радове трудољубивих пољских поседника, евидентније је него што се чини да је потребно на то указати [...] Истина је, наиме: неизмерно великој користи држави служило би уколико би овакови изливи воде били устављиви, а тим путем без користи опстојеће безбројне земље биле би подвргљиве редовној обради; јер тако: не само да би се ваздух од нездравих испарења стајаћих вода прочистио, већ би и се и народ умножавао, па би се како приход тако и способност Државе увећали! – Но за то – како би корита речних вода било могуће насипима затворити – једино велики трошак, једва замисливи велики рад и засигурно неизрачунљиво време потребни јесу! [...] Насипе не треба правити у циљу да се бујице речних вода никада не излију, пошто је то тешко, или чак немогуће остварити; – те стога само: противу тих изливања бранити наше земље јоште је могуће!”<sup>4</sup>

Ове мисли можемо читати у његовом последњем раду издатом у години смрти Иштвана Ведреша – а које, проучавајући његову практичну делатност и текст његових дела, могу бити комплетни сиже циљева његовог животног опуса. За то је делао и радио све до краја и у свом раду постигао значајне успехе, но добро је осећао да је све то само почетак једног пута, да је још много задатака који чекају на реализацију. Знамо да је и регулација Тисе започела након његове смрти.

<sup>2</sup> Ласло Фаркаш, 1930/б. – стр. 90-91.

<sup>3</sup> Ласло Фаркаш, 1930/а. – стр. 5.

<sup>4</sup> Иштван Ведреш, 1930. – стр. 4-6.

Надаље ћемо шематски дати преглед практичног рада Иштвана Ведреша и у његовим списима јављајуће се предлоге. За темељну анализу текстова овде немамо могућности, то – узимајући у обзир раније написе његових биографа и величалаца – може бити резултат испитивања које ће дати материјал за једну обимнију будућу студију.

Када су и која су непосредна искуства стимулисала Ведреша на мисаоном и делатном плану? Његов први биограф то рекапитулира овако:

„У деведесетим годинама уобличава се личност младог инжењера. Он има 27 година када са запрепашћењем види чудовишност поплаве и опасно се котрљајућу Тису, а пар година касније гладна година погађа град, намирнице постају неисплативо скупе, те »људи једу од корења трске начињену погачу и са пар семенки жита помешаних са шкодљивим семењем траве начињени хлеб.« Године 1789. у Киштелеку песак је засуо куће већ до висине прозора и целој је комуни претила пустош. Посредством оваквих искустава сазрела су у његовој души два најважнија задатка: важност заштите од поплава и неопходност пошумљавања, по њему »везивање пустопољине« која већ у потпуности прекрива сегедински атар. Због тога је поднео два важна предлога: један о изградњи насипа како би се серешко властелинство спасло од пролећних вода и други о пошумљавању у којем детаљно излаже и образлаже задатке.»<sup>5</sup>

Питање заштите од поплава леве обале Тисе занимало је на искоришћавању Алфелда активнио делајућег Иштвана Ведреша. У 1796. када су га потврдили на положају главног градског инжењера он је своје планове представио руководству града, но они тада нису наишли на озбиљан одзив, услед ближећег се доспећа истека најма овог подручја (Новосегединско-серешко властелинство) од коморе. Након 12 година, 1808, он изнова након поновног сређивања закупничких односа иступа са својим планом, те након четири године „бирокарских беспутица” 1812. склапа уговор са градом. Ведреш је као закупац готово 4.000 јутара водоплавног земљишта између Ђале, Тервара, Сент Ивана, Серега и Новог Сегедина прихватио да током 12 година о сопственом трошку изврши хидромелиорацију подручја, као и да у том истом периоду граду годишње исплати 1.000 форинти аренде.<sup>6</sup>

Сместа се латио посла: одбрану од поплава обезбедио је подизањем насипа, један од главних потпорњева искоришћавања подручја било је пошумљавање, а на земљишту подобном за обраду пак он је поред жита одомаћио нове биљне културе. За све то он је на своје добро довео колонисте, основавши Ведрешхаз.

<sup>5</sup> Ласло Фаркаш, 1930/б. – стр. 92.

<sup>6</sup> Ласло Фаркаш, 1934. – стр. 6-13.



Својим је радом поспешивао одомаћивање биљака из новог света и њихово ширење у сегединском атару, па тако и кукуруза и дувана. Ведреш се као истинским новинама одушевљавао свиларством и производњом памука: засадио је више хиљада дудових стабала у циљу исхране гусеница свилене бубе, те обезбедио земљу и требовао семе за оне који су се бавили памуком. Лепе је успехе постигао у обе области.<sup>7</sup> Стајао је на челу прикупљања нових сорти грожђа и испробавања њиховог узгоја. Садни материјал непосредно је наручивао и добијао од Деметера Герега, оснивача Бечу суседне гринциншке ампелографске колекције и издавача првог ампелографског атласа на мађарском језику.<sup>8</sup> Из градског уреда су га на његов властити захтев пензионисали 1821, а почев од тада Ведрешхаз постаје главни простор и предмет његовог деловања.<sup>9</sup>

Можда најтемељитији зорни пратилац агрономске делатности Иштвана Ведреша, те савесни публициста његовог рада и резултата, Карољ Руми, био је наставник на иновирању и демонстрирању пољопривреде служећем кестхелском Георгикону. Два за идентичне циљеве војујућа стручњака разменила су више писама у периоду између 1818. и 1830.<sup>10</sup> Ведреш је већ у првом писму инвитуирао Румија да га лично посети, но чини се да се њихов сусрет остварио тек 1824. и то не у Ведрешхазу, већ у Пожуну или Бечу.<sup>11</sup> Савременик који се већ могао сматрати пријатељем сматрао је важним да вест о сегединском узоритом газдинству постане позната у што ширим круговима, те као доказ овога можемо прочитати један сразмерно детаљан опис из његовог пера из 1825. и то још дословно црпљен из њему написаног Ведрешовог писма:

„Одбрана Ведрешхаске Пусте против изливања воде већ је довршена и њено рафинирање и усавршавање су близу. Насипи који су дуги готово 3.000 хвати, високи један, два и три хвата, те широки 5-10 хвати, а стране нагнуте од воде већ су готово све готове за прихват највећих бујица. Зарад одбране насипа од таласа,

<sup>7</sup> Ласло Фаркаш, 1934, стр. 13-20.

<sup>8</sup> О томе као и о резултатима садње Ведреш је писао Карољу Румију у писму датираном са мајем и новембром. Саопштава: Карољ Руми, 1836/а. – стр. 232-234. Пажње је вредан податак да је Ведрешову делатност евидентирао и Деметер Герег. Он у свом регистру упућује на његов примеран труд. Деметер Герег, 1829. – стр. 91. За детаљне изворнике и објашњења видети: Андраш Шимон, 2017. – стр. 169-173.

<sup>9</sup> Ласло Фаркаш, 1934. – стр. 23.

<sup>10</sup> У рукописном архиву Мађарске академије наука је у легату Кароља Румија преостало 36 писама писаних од стране Иштвана Ведреша. Кратко индивидуално представљање са изводом публиковао је Ласло Бендефи (1977). Шест година након смрти Ведреша сам је Руми објавио делове из њему писаних писама (Карољ Руми, 1836/а). Тај исти материјал такође публикује и на немачком језику те исте године (Карл Руми, 1836/б)

<sup>11</sup> Ласло Бендефи, 1977. – стр. 64-65. (писмо бр. 1, бр. 6. и бр. 8)

ветрова и леда, који при зимским бујицама уобичавају да излазе из Тисе, засађено је сто хиљада младица врбе, а пре тога пак одгајено више од две стотине хиљада! Она земља која је на 15-20 година раније била сва водостајна, мочварна, зарасла у трску, шаш, променила се у оранице, ливаде, делом у винограде, шуме и пашњаке. Сви се људи чуде посредством чега су се то она места која су пре тога била у сталном поседу воде, риба, птица и жаба могла променити у такве привлачне пределе на којима сада пасу стада оваца, марве и ајгира, цвату лепе баште, шуме и виногради од више хиљада јутара, постоји 40 јутара луцерке (француска детелина, бургундијско сено, *Medicago sativa*) и спрема се дувански градинар од 120 јутара. Мој пријатељ Ведреш је ове године засадио готово четрдесет врста дрвног семења, а од у њега већ постојећих разноврсних врста дрвета засадио је готово 20 хиљада навртака (Штупфера); у једну је шуму засадио 5.000 садница јасена: у другу готово 1.500 багремова – и безбројне воћке. [...] Број душа у Ведрешхазу (где живи и Племенити г. Ведреш) у овој години већ достиже 150, а пошто ће се посредством градинара он са годинама увећавати спрема се и једна лепа капела.”<sup>12</sup>

Поред свега тога Руми је још две године раније на немачком језику реферисао о Ведрешовом раду и ведрешхаском поседу<sup>13</sup>, на чему му се Ведреш скромно, но истовремено са интересовањем захвалио.<sup>14</sup>

Процес претварања огромне површине у плодну сам по себи захтевао је знатну снагу, рад, одважност, свест о циљу и истрајност. Пустошећи утицај сила природе више је пута опетовано претио Ведрешхазу. Поплава је већ 1813, а са још већом снагом 1816. начинила знатну пустош.<sup>15</sup> Након пар година Ведреш је морао готово испочетка да започне претварање краја у пољопривредни посед. Шандор Балинт назадовање Ведрешхаза води све доваде:

„Удар и завидљива безосећајност људи одузели су Ведрешу вољу за поновну изградњу. Народ села се утопио у нове дуванске градине сегединске провенијенције – Падеј, Ходич, Јазово, Сајан и Тисасентмиклош.”<sup>16</sup>

<sup>12</sup> Карољ Руми, 1825. – стр. 117-118.; уп. Карољ Руми, 1836/а, стр. – 230-231.

<sup>13</sup> Карл Руми, 1823. – стр. 518-519.

<sup>14</sup> На самом почетку писма датираног са 26. мајем 1824. Ведреш пише: „Како је то твоја љубезност могла да пише о Ведрешхазу, док о томе ваљда нико ни прозборио ништа није? – Ја сам ово желео да обавим у тишини, а онда да известим публикум. Дочим је сада већ готово. Заиста бих волео да прочитам тај часопис под именом *Oekonomische Neuigkeiten und Verhandlungen* у којем се може наћи очитовање твоје љубезности.” (Карл Руми, 1836/а. – стр. 230.

<sup>15</sup> уп. Иштван Ведреш, 1830. – стр. 3-49.

<sup>16</sup> Шандор Балинт, 1976. – стр. 206.

Оновремене или блиско ретроспективне репортаже још су, међутим, наглашавале веру Ведреша у успех обнове:

„У овом је тренутку Ведреш показао своју духовну величину. Доказао је да ударе судбине прима јаког срца човек који највишим циљем у сваком прегнућу сматра опште добро.“<sup>17</sup>

„[...] у свом патриотском здушном подухвату он није клонуо, штавише, удвојеним напорима за кратко је време вративши све у пређашње стање своје газдинство подигао на већи степен процвата...“<sup>18</sup>

Његову веру и постојаност поткрепљују и његове сопствене речи:

„Хвала богу! који је у мене удио ону храбру мисао, те дао толико снаге и помоћи да нисам само издржао опасности и истрпео многе перипетије, већ ме је и приближио испуњењу мог заветовања.“<sup>19</sup>

Године 1822. на ступцима рубрике *Hazai 's Külföldi Tudósítások* објављен је неауторизовани кратки извештај који је реферисао о пустошећем граду који је погодио Ведрешхаз и околне насеобине. Обим штете предочавају наредне напомене аутора: „... већи део грожђа и житне усеве он је тако стучао да је земљу требало изнова узорати и нечим другим засадити.“ На поседу Иштвана Ведреша лед величине ораха „поломио је безбројне нејаке воћке и тако их руинирао да је лепу намеру брижљивог плантажера да у Алфелду распространи особитије врсте дрвета задуго учинио ништавном.“<sup>20</sup> Године 1823. и 1830. претила је нова опасност од поплава.<sup>21</sup>

Ведреш је истрајно и примерно руководио својим газдинством које је – као што то цитирани извори предочавају – на нивоу државе било познато, признато, пример пружајуће добро. Иновативни родољуб напредног духа заувек је склопио очи 4. новембра 1830. О даљој судбини газдинства имамо мало верификованих података. Након две године његова удовица у новинском анонсу оглашава „Аренду пустаре“, у тексту којег о сопственој ситуацији и узроцима издавања у

<sup>17</sup> Иштван Мишколци, 1834. – стр. 662.

<sup>18</sup> Елек Фењеш, 1839. – стр. 404.

<sup>19</sup> Иштван Ведреш, 1825. – стр. 9.

<sup>20</sup> „*Hazai 's Külföldi Tudósítások-Nemzeti Újság*“, бр. 46 за 1822. годину (8. јун). – стр. 361-362.

<sup>21</sup> „*Hazai 's Külföldi Tudósítások-Nemzeti Újság*“, бр. 46. за 1822. (8. јун). – стр. стр. 361-362.; Ласло Фаркаш, 1934. – стр. 23.

закуп даје сугестију следећим речима: „Умрли су мој Муж, а касније и мој Син, моја удовичка судбина и слабо здравље недовољни су за наставак газдовања...” Након тога таксативно набраја и приказује гране обраде имања које представља предмет закупа, његову господарску опрему, залихе крмива, животињски фонд и фонд зграда.<sup>22</sup>

Главну тему духовног, у списе преточеног дела његовог животног опуса – поред проблематике искоришћавања „неплодног” песка<sup>23</sup> – представља питање изградње канала. Први рад који се на то односи ставио је на папир 1805.<sup>24</sup> Израдио је са детаљним прорачунима пројекат једног вештачког воденог пута који повезује Дунав и Тису између Сегедина и Шорокшара. Његова је улога била да зарад трговине осигура брзи транспорт робе из Алфелда у правцу Пеште уместо спорог копненог саобраћаја који се одвијао на готово непроходним путевима, а супротно преоптерећености природних водених путева (Тиса, Марош, Кереш).<sup>25</sup> Према његовој замисли:

„На велику би корист трговини, бродарству, те и овоме сегединском каналу било уколико би испод града Сегедина на готово 2.000 хвати опстојећи поток по имену Маћ, који обилази око места по имену Дорожма и који у сегединском атару има претежно ширину од 10 хвати, посредством једне преграде био приправљен да пружи подесан зимовник сваком трговачком и транспортном броду; стало би тамо више хиљада бродова! Могле би се још и његове обале тако уредити да постану најбоље бродарске радионице и места за крпљење и то пак тако да дају уједно и место за израду целе армаде ратних бродова. Ово би било тим корисније јер се у целом Аустријском царству, изузев морске обале, нигде не могу наћи бољи бродоградитељи или бродоизрађивачи од Сегединаца.”<sup>26</sup>

За реализацију ових планова, који мимо ископа канала претпостављају и изградњу трговина и робних складишта, према Ведрешовом предлогу било би неопходно и једно „национално добро”, односно стварање државног новчаног фонда који би био усмерив у рентабилне инвестиције.<sup>27</sup>

У испуњењу свих ових услова он види залог економског просперитета. Податак достојан пажње представља то што он помиње сегединску паприку – производња

<sup>22</sup> „*Hazai's Külföldi Tudósítások-Nemzeti Újság*”, бр. 24. и 25. за 1832. (22. и 26. септембар). – Огласи.

<sup>23</sup> Иштван Ведреш, 1825.

<sup>24</sup> Иштван Ведреш, 1805.

<sup>25</sup> ул. Ласло Фаркаш, 1930б. – стр. 95-96. ; Елемер Вац, 1934.

<sup>26</sup> Иштван Ведреш, 1805. – стр. 76-77.

<sup>27</sup> Иштван Ведреш, 1807.

које је након ослобађања кметова сред капиталистичких односа попримила истински робно-продукциони карактер – као важан трговински артикал:

„Ако у Мађарској буду готови Државни путеви и Пловни канали, многа ће Добра о чијем коришћењу сада ни не сањамо постати знаменити предмети трговине, попут нпр. дивљег Шафрана и црвене Паприке, који пре пар година нису ни упадали у очи у погледу тога да ће икада представљати некакав трговински артикал...”<sup>28</sup>

У последњем раду његовог живота Иштван Ведреш – након четврт века од ранијег дела писаног на дотичну тему – изнова промишља о градњи канала, премда овога пута трасира други пут. Канал би започињао код Тисаујлака, Токаја или Тисафиреда и обухватао би следеће воде: Тур, Самош, Красна, Ер, Берећо, Кереш, Марош, Бегеј, Тамиш, Брзава, а преко Алибунара би се дотицајем Караша код Бачке Паланке уливао у Дунав.<sup>29</sup>

Са животним искуством и много рада иза себе, он пише:

„... а сама вода располаже таквим особинама да ће у случају ма и најмање грешке у противу ње постављеним бранама умети то да окрене у своју корист, те ће извргаваши руглу сва наша аргатовања немилосрдном снагом често сутра плач проузроковати и тамо где смо се данас у загрљају благостања разонодили!”<sup>30</sup>

У својим написима он евоцира – и с његове стране искушане и препаћене – бујице и поплаве из протеклих деценија. У свом напису он формулише своје предлоге за избегавање истих, а очекиване резултате пак види овако:

„Превевши већину поплавних вода мирно без икаквих штета и пустошења преко својих атара [...] распростиру се наше оранице и косилишта; плодине се наше множе: узгајају се наша говеда, стока, наше се стање побољшава; наша трговина се увећава; наш иметак расте; наш ваздух биће здравији; наш народ моћи ће да се шири; [...] наше земље моћи ћемо да омуњимо; нашу пољопривреду можемо довести до савршенства; а ако овај канал уједно буде плован и кадар да превози робу можемо се корисно повезати са горњом Мађарском и Србијом: воде и рибе можемо имати колико желимо! И пиринча, као у Банату поред канала Бегеја и Брзаве, са лепим напретком, производећи пак толико да тиме целу северну Европу будемо у стању да прехранимо! [...] ... у време суше заливати наше земље можемо када будемо пожелели; једном

<sup>28</sup> Иштван Ведреш, 1807. – стр. 23.

<sup>29</sup> Иштван Ведреш, 1830. ; уп. Ласло Фаркаш, 1930б. – стр. 96.

<sup>30</sup> Иштван Ведреш, 1830. – стр. 4.

речју након тога тиски округ који сада под теретом поплава представља окапајући део наше слатке Домовине могао би постати тако плодан и његовим посредством претворити се у дивну покрајину која ни у погледу лепоте, ни ваљаности, нити може бити у погледу дохотка на оволиком месту у једном телу не би уистину имала парњака у просвећеној Европи!»<sup>31</sup>

Делатност Иштвана Ведреша је и у мађарским и у европским сразмерама далекосежно примерна, призната и у његовом властитом добу, но истовремено – у служби напретка – не и без парњака. Ово доба карактеришу у студији такође помињани Карољ Руми, Деметер Герег, но и овде непоменути Ференц Пете, те многи други изванредни, на практичном и теоријском плану принципу модернизације служећи духови. Његов биограф језгровито сумира његов значај овако:

„Ведреш је такође био један од пионира који су практичним осећајем економисте, а не пак бирократском незграпношћу напипали најгорујући мађарски проблем, огромни равни угар који су Турци оставили као тужну успомену и национални задатак. Ведреш је био први који је не само опазио »пустопољину« и »наплавину«, већ је »макањавим дрвима« и »пловним каналима« желео и да помогне у невољама, те Алфелд, а скупа са њим и целу земљу, подигне на виши ниво благостања и грађанизације.<sup>32</sup>

#### КОРИШЋЕНА ЛИТЕРАТУРА

- ШАНДОР БАЛИНТ / Сегединска нација : Народни живот сегединске велерегије. Први део. – *Годишњак музеја „Мора Ференц“*. – Сегедин : 1974/75/76-2.
- ДР ЛАСЛО БЕНДЕФИ / Сећање о Иштвану Ведрешу поводом 200-годишњице његовог рођења (1765–1830) – *„Hidrologiai Tájékoztató“*. – јун 1966. – стр. 5-6.
- ДР ЛАСЛО БЕНДЕФИ / Писма Иштвана Ведреша Карољу Румију у Рукописном архиву Мађарске академије наука – *„Vizgazdálkodás“* бр. 1 – стр. 10-12; бр. 2 – стр. 64-70.
- ДР ЛАСЛО ФАРКАШ / *Успомена на Иштвана Ведреша и њено вредновање*. Сегедин : 1930/а.
- ДР ЛАСЛО ФАРКАШ / Живот Иштвана Ведреша и његов економски значај 1765–1830. – *„Budapest Székesfővárosi VIII. ker. Községi Góf Széchenyi István Felső-Kereskedelmi Fűúiskola Értesítője az 1929/1930. iskolai évről“*. – Будимпешта : 1930/б. – стр 89-101.

<sup>31</sup> Иштван Ведреш, 1830. – стр. 48-49.

<sup>32</sup> Ласло Фаркаш, 1930а. – стр. 4.

- ДР ЛАСЛО ФАРКАШ / Властелинство Иштвана Ведреша на левој обали Тисе пре 100 година. – Засебни отисак из листа „*Városkultúra*” од 25. јуна и 26. јула. – Сегедин : 1934.
- ДР ЛАСЛО ФАРКАШ / *Живот и деловање инжењера Иштвана Ведреша*. – Сегедин : 1937.
- ЕЛЕК ФЕЊЕШ / *Садашње стање Мађарске и њојзи прикључених покрајина са статистичког и географског аспекта* Т. IV. – Пешта : 1839.
- ДЕМЕТЕР ГЕРЕГ / *Регистар многих врста грозђа...* – Беч : 1829.
- ПЕТЕР МАГУШОВИЧ / Сећање на Иштвана Ведреша. „*Városkultúra*” год. VI. – бр. 17-18. – (25. септембар 1933.) – стр. 305-307.
- ИШТВАН МИШКОЛЦИ / Биографија почившег Иштвана Ведреша старијег. – „*Regelb*” – (12. октобар 1834.) – стр. 662.
- ЗОЛТАН НАЂ / *Уметничка делатност Иштвана Ведреша 1765–1830*. – Будимпешта : 1956.
- ЛАСЛО ПЕТЕР / Сечењи Сегедина : сећање на Иштвана Ведреша. (у) Ласло Петер / *Вољени град : написи о Сегедину*. – Будимпешта : 1986. – стр. 153-156.
- ЈАНОШ РУДИ (састављач) / *Нисмо се само за себе родили : избор из написа Иштвана Ведреша* [приредио за штампу Ласло Киш]. – Сегедин : 1965.
- ЂЕРЂ КАРОЉ РУМИ [Георг Карл] / Rühmliches Beispiel ökonomischer Vertriebsamkeit des Hrn. Stephan von Vedres zu Szegedin in Ungarn. – *Oekonomische Neuigkeiten und Verhandlungen*. No. 65. – 1823. – стр. 518–519.
- ЂЕРЂ КАРОЉ РУМИ [Георг Карл] / О усавршавању нове Ведрешазијеве пуне крај града Сегедина. – „*Tudományos Gyűjtemény*”, год. IX ; Т. III. : 1825. стр. – 116–119.
- ЂЕРЂ КАРОЉ РУМИ [Георг Карл] / Кратак опис Ведрешхаза (у Чонградској жупанији). – „*Felső Magyar-Országai Minerva*”, год. X ; Т. III. : 1836/a. – стр. 232-234.
- ЂЕРЂ КАРОЉ РУМИ [Георг Карл] / Beitrag zu einer landwirtschaftlichen Beschreibung der Pussta Vedresháza bei Szegedin im Csongrader Comitate in Ungarn. – *Oekonomische Neuigkeiten und Verhandlungen* No. 74. – 1836/6. – стр. 591–592.
- ШИМОН АНДРАШ / Подаци о виноградарству околине Сегедина и паланке Чонград из прве половине XIX века. (у) Петер Фодор, Оршома Ђенђеши (ур.) / *У брзаку : студије за поздрав др Јудите Сич*. – Чонград : 2017. – стр. 158-173.
- ШИМОН АНДРАШ / „У част покровитеља Ведрешхаза...”. – „*Szeged: A város folyóirata*” (септембар). – Сегедин : 2018. – стр. 21-26.
- ШИМОН АНДРАШ / Сакралност у пределу – испољавање вере у животу једног узорног газдинства у првој трећини XIX века. – (у) Вилмош Танцош, Лехел Пети (ур.) / *Магија, молитва, мистика : студије о народној религиозности*. – Коложвар : 2019. – стр. 208-214.
- ЕЛЕМЕР ВАЦ / Делатност Иштвана Ведреша на каналу између Дунава и Тисе. „*Gróf Klebelsberg Kuno Magyar Történelkutató Intézet évkönyve*” год. IV. : 1934. – стр. 379-391.

- ИШТВАН ВЕДРЕШ / Нови пловни канал који спаја Тису са Дунавом (са уводом Ласла Фаркаша). – „*Magyar Irodalmi Ritkaságok*” бр. XIV. – Сегедин : 1805. [1932].
- ИШТВАН ВЕДРЕШ / *Једно национално добро...* – Сегедин : 1807.
- ИШТВАН ВЕДРЕШ / *Искоришћавање песковите пустопољине.* – Сегедин : 1825.
- ИШТВАН ВЕДРЕШ / Реч-две о одстрањивању већих поплава у Прекотисју. – „*Tudományos Gyűjtemény*” год. XI ; Т.VI. – Пешта : 1930. – стр. 3-49.





РЕКА БАКОШ  
ТИСА, РЕКА КОЈА НАС СПАЈА

УВОД

Сегедин представља једну врсту споне између Мађарске и Србије, те сам се стога веома обрадовала што сам пронашла највећи број чланака и података о сегединском бродоградитељству и рибарству.

Негдашње хватање рибе и ракова за данас живућег човека само је прича. Ко би данас поверовао у оно о чему говоре старе рибарске и ловачке књиге, путописи и романи, да су у давнини људи воду за пиће захватали из река и да су кували водом из Балатона. Тиско рибарство има озбиљне традиције. Некада се занат преносио са оца на сина. Деца су се већ у свом малолетству упознавала са мајсторством рибарења, ступала су у службу као рибарски шегрти, филетири, радећи од зоре до сутона.

Живот рибара са Тисе не може се назвати лаким. Они су од раног пролећа до позне јесени ходили по води, патили у подједнакој мери од хладноће и врућине. Зиму су проводили у шивењу мрежа, изради весала и *исполаца*. (Исполац је у сегединском крају дубока обла лопата којом је црпена у брод процурела вода.)

Древни народ Сегедина је након насељавања на подручју два дела града – Доњег и Горњег града – упражњавао древна занимања: доњеградски народ се бавио земљорадњом и узгојем стоке, док се горњеградски пак бавио ловом, риболовом и бродарством.

РИБАРСТВО

Рибарство од најдревнијих времена представља општепознато занимање, огранак изворишта зараде дела прастановништва Сегедина, које се, међутим, у нашим данима налази у регресији и изумирању. Пошто се велики део становништва Сегедина бавио рибарством, чувени сегедински рибари помињани су већ у време Лајоша I Анжујског, баш као што је и у време буне Ђерђа Доже три хиљаде градских рибара држало стражу како би одбранило становништво.

Рибари никада нису живели заједно са другим становницима града. У давнини они су живели у колибама од трске (рибарским салашима) подигнутим на

обали Тисе и тиским острвима. Чим би опролећило обалу Тисе би преплавили шаторе побиајући, рибарске колибе градећи и бродове поправљајући рибари. Колибе су увек градили рибари, баш као што су сами израђивали и своју опрему за рибарење. У првој половини XIX века рибари који су користили ситнији рибарски прибор могли су потпуно слободно да рибаре по градским водама.

„Тиса лије силесију рибе, нигде у држави не могу се видети тако дуге и крупне рибе као у Сегедину. Где се за једну златну форинту могло купити хиљаду комада сомова дужине једног аршина, измешаних са шаранима – формулисао је Бертрандон де ла Брокијер, француски путник који је у време цара и краља Жигмонда походио Сегедин.

### Изградња рибарског салаша

Мајстор-рибар и намирнице салаша добијали су засебне колибе, баш као и жене и девојке које су се бавиле филетирањем, док су рибарске калфе живеље у великим колибама за балирање сушене рибе. Десно од рибарске колибе уздизала се велика отворена зграда подигнута на ракластим стубовима, под којом су биле постављене велике каде за мочење са усољеним рибама у њима. На обали Тисе своје је место добило „стајалиште”, где су се сушиле распростраје велике заградне мреже – алови. На најветровитијем месту протезао се дуги низ стубова по којима је развлачено од мрежа изткано уже дебљине малог прста, на којем су се сушиле разастрте рибе које су шириле такав смрад да се по целом Сегединском крају ширио мирис рибе.

На обалском делу налазио се један земљани подрум, пошто су сегедински рибари одавно знали да „проклета је риба у трећој води” (прва вода је она у којој риба плива, друга она у којој је кувају, а трећа се на њу пије – вино).

Успомену на земаљски знаменити рибарски град чувају називи улица: Штукина, Баркина, Кесегина и Мрежина.

### Разговор са једним рибаром

У Бачком Градишту рођени Жолт Тот се до дана данашњег бави рибарењем на Тиси, а одатле подмирује и породичне потребе за рибом.

– Ко је могао да се бави рибарењем?

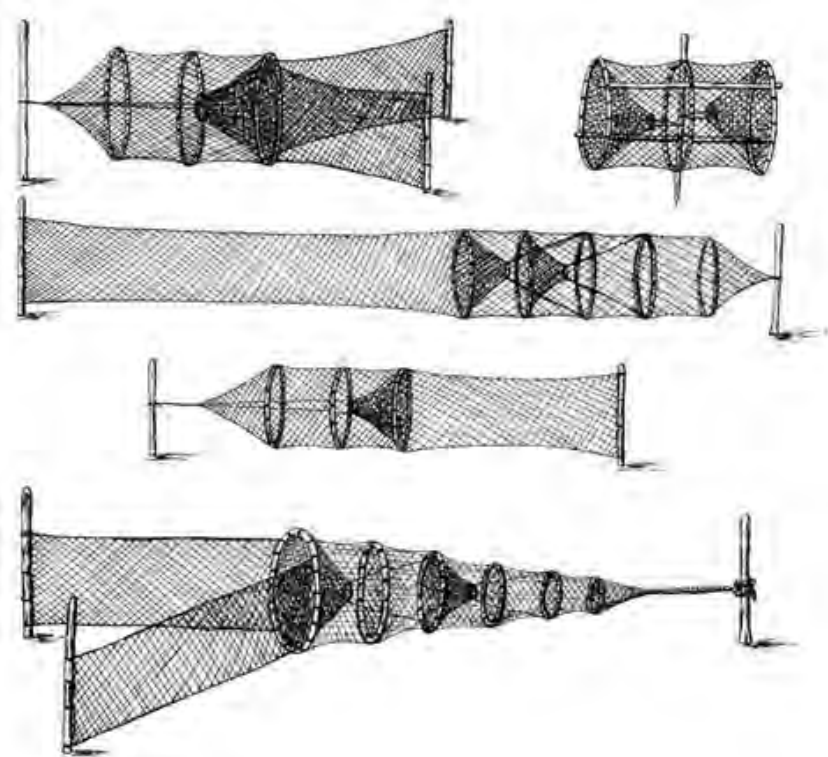
– Могли су да рибаре само они људи који су за то добили дозволу од државе.

– Чиме су у то време људи рибарили?

– Рибарили су са више алатки:

*Вршом* су рибарили у плићим водама реке. Врша представља мрежу која је налик замци, а која је везивана између две притке у плићем делу реке. Ова је

рибарска алатка прављена од обручева начињених од прућа, а на обручеве је стављана мрежа начињена од рибарског концца, док су неке у потпуности плетене од прућа. Један део врше је био затворен, док се на другом крају улаз сужавао ка унутрашњости, а испред њега се налазио један 70-80 центиметара дуги натеривач, који је могао да буде дуг и до 5 метара. Висина натеривача зависила је од обима обручева.



– *Днишном или повлачном мрежом* која је досезала до дна реке такође се рибарило. Ове мреже биле су израђене од дебљег материјала, пошто су се њима ловиле веће рибе. Мрежа је чамцима повлачена у воду, а тамо би кретањем која формира слово „О” риба била затварана у круг и из њега вађена. Данас се користи у рибњацима.

*Самоловке* су израђене од финијег материјала. Када риба пређе преко ње она захвата шкрге рибе, те риба остаје у њој. Ова мрежа допире до површине воде. У XIX веку и оне су везиване за две притке. Мрежа и горе и доле има затезни конопац (горњаку и доњаку). Мреже су у целини израђиване од канапа и рибарског концца, од природних материјала. У XX веку на горњаку су већ стављани

параши од Хунгароцела (стиропора), а на доњаку пак оловни утег. Неке мреже остајале су на површини воде, а неке су пливале ниже, пошто су услед оловног утега тонуле на дно реке.

– Да ли се разликује рибарење на Тиси од онога на Дунаву?

– Рибарење на рекама се не разликује. На стајаћим водама рибарење се одвија на другачији начин. У реци је мрежу могуће полагати само у смеру водотока реке.

– Којом се мрежом може ловити која врста рибе?

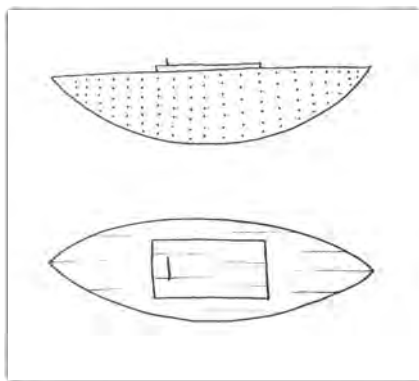
– Сом се може ловити јачом и дебљом *самоловком*, но радије је хватан вршом.

Рибе-грабљивице су хватане струком. Струк је таква алатка код које је на главни канап (јачи рибарски канап) везано више удица, а на сваку удицу је стављан другачији мамац. Канап је везиван за обалу (за дрво), како риба не би могла да га одвуче.

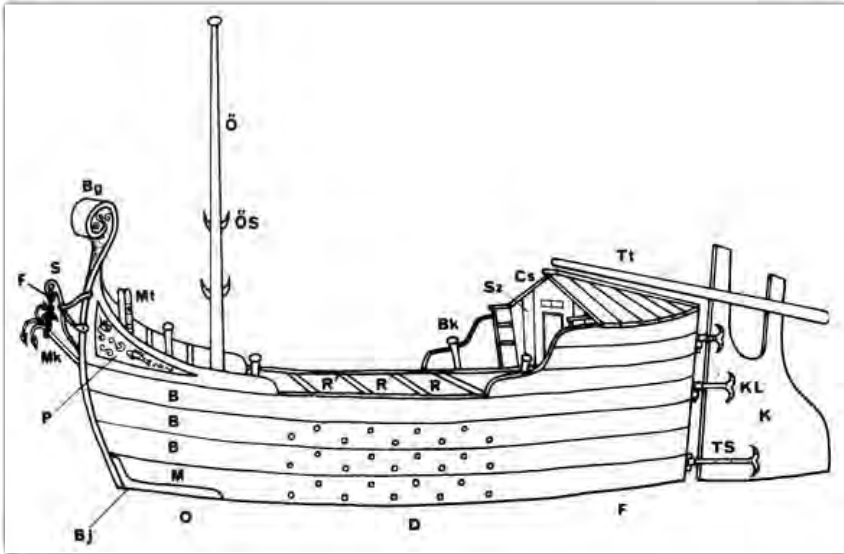
Такође је ловљено и *самицом*. За дрво је везиван коноп са удицом на крају, те са мамцем на њему. Ова удица налазила се и у близини површине воде, отприлике на дубини од 30 центиметара, тако да је сом лако могао да „обори мамац”.

– Где је држана изловљена риба?

– Раније су рибе држане у *баркама*. Барка је наликовала дрвеном чамцу, њени су крајеви шиљасти, а сва је била потпуно рупичава. Опремана је и покровом да грабљивице (видре) не би могле да из ње извуку рибу.



Барка према Етнографском лексикону



– Људи су током зиме рибарили на исти начин као и током лета?

– Не, пошто није свеједно где се риба налази. Зими су се рибе скупљале у такозваним зимовницима, или траповима у дубљим деловима река. Ни место ни начин нису исти. Зими није полагана врша, већ се ловило повлачном мрежом. Зимовник је бивао окружен, те су рибе извлачене.

Према казивању Жолта Тота у води је живело више врста рибе: „У Тиси је било и више врста јесетри великих димензија, оних од 200 килограма.”

## БРОДАРЕЊЕ И БРОДОГРАДЊА

Док су поједине гране привреде цветале до шесте-седме деценије XIX века, у последњим је деценијама дотичног века поред промене у народном животу и у занимањима дошло и до смањења броја ткалаца, гуњара, дугмаџија, ситара, бродоградитеља и млиноградитеља.

*Бродарство* је – као најпревасходнија детерминанта трговине – заједно са бродоградњом представљало једно од древних занимања народа Сегедина. Правилно усмерени развој бродоградње кренуо је из Сегедина. Први облик бродарења у Мађарској био је војни транспорт, њега је следио превоз соли, а потом превоз дрвене грађе, камена, вина, житарица, конопље, дувана и других плодина које су након тога оживеле и развој пловних средстава.

Почетком XIX века бродарство је узело нови залет. На Марошу је готово пет стотина бродова превезло готово 300.000 метричких центи соли. На Тиси је пак готово двоструко толико бродова и спавова превезло више од 500.000 метричких центи. Већи бродови превозили су ка Србији, у градове дуж Саве, жито, дуван, вуну, сушену рибу, вино, сапун и друге плодине.

Српски и грчки трговци су узастопице градили транспортне бродове, а то је подстакло геометра Иштвана Ведреша да се озбиљније почне бавити успостављањем „пловидбеног канала који би спајао Тису и Дунав, или радије Сегедин са Пештом”, о чему је публиковао посебну свеску. У свесци се присећао и вештине Сегединаца у изградњи бродова: „У целом Аустријском царству, изузев морске обале, нигде се не могу наћи бољи бродоградитељи или бродоизрађивачи од Сегединаца... То казују сами трговци и Бродовласници ...”

Бродограђевински погони су, додуше, функционисали и на другим пунктовима у држави – у Комарому и Ђеру су такође грађени бродови различитих величина и облика – но упркос томе сви комаромски, ђерски, мошоњски, славонски и хрватски трговци су своје бродове израђивали у Сегедину.



Бродоградитељи на обали Тисе

Обалу Тисе су од краја XVIII века па до седамдесетих година XIX века готово прекрили у градњи и на оправци опстојећи бродови, баш као што су и саму Тису од Вештичјег острва па навише, све до ушћа Мароша, са обе стране прекривали мањи или већи бродови, воденице и пловила. Већи бродови су израђивани само за Доњу Тису и Дунав, а они мањи за Горњу Тису и Марош. У другој деценији XIX века, штавише, и у првој деценији, израђивани су по величини и облику

бегеш-броду слични бродови. То потврђује и у градској школи цртања постојећи цртеж брода који у седам цртежа тушем приказује нацрт сегединског бегеш-брода са следећим натписом: „Начин израде брода Сегединаца, А. Илеш 1834.”

### Бегеш-брод

Бегеш-брод представља од хростовине израђени речни робно-транспортни брод, који је своје златно доба проживео у XIX веку. У то време више је хиљада оваквих превозних средстава походило реке наше домовине. Пошто је труп брода био готово у потпуности покривен, често је називан кровнатим бродом, или по њиховим посредством превоженој најважнијој мађарској роби житаром.

Према појединим претпоставкама он је своје име добио по глави контрабаса наликујућем, пужастом делу на прамчаној статви, док је по другима то име добио по са његове палубе често се оглашавајућем рогу, или бучању гајди. Овај је звучни сигнал помагао управљање, вучу и пристајање.

Бродовласници кровнатих бродова живели су у многим приобалним градовима, штавише, понеки властелин је себи такође градио оваква водна транспортна средства. Изградња појединачног кровнатог брода је средином XIX века била прилично скупа, будући да је брод дужине 60 метара стајао колико и цена 60-80 јутара квалитетне земље. Упркос томе поједини бродовласници су поседовали и више кровнатих бродова, а неки су њима стекли знатан иметак.

Бродови су грађени са покривеним бродским трупом који се спреда и страга свијао у оживално теме, како терет не би киснуо. Део који је коришћен као складиште покриван је шиндром. Овај тип брода је у XVIII и XIX веку задобио коначни, превозу робе најадекватнији облик.

Бегеш-бродови су се у нашој домовини афирмисали као изузетно значајна транспортна средства, о чему располажемо подацима још из XVI века.

### Бродови према записима из XVI века

Бродови су израђивани од јеловине и то тако да буду ниског газа, прилично равни. Бродоградитељи су користили дрвене клинове, пошто је со лако изједала метал. Ова се возила нису афирмисала као дуговечна, била су предвиђена за једно путовање. Њима је пловљено до великих речних пристаништа, на пример до Сегедина, евентуално до у турским рукама се налазећег Смедерева, где су растављани, а њихова дрвена грађа распродавана. Фебруара наредне године су у близини рудника грађени нови. У околним шумама дрвета је на располагању било у обиљу, но повремено је, на пример у Деж, за бродоградњу неопходна дрвна грађа допремана сплављењем из истински удаљених крајева, из околине Радне.



По наруцбини краљевских комора прављене су највеће дереглије. Из изворника који потичу из средине XVI века испоставља се и то да су се у Торди, Дешу или Марамарошу дунђерисани бродови узајамно разликовали. Бродови који су израђивани у Торди били су дужине од приближно 10 метара, но сразмерно томе прилично широки, могуће негде око 5 метара. У њих је стајао товар од 50-60 тона. Водна превозна средства грађена су, додуше, у Торди, но уз град опстојећа река, Златица, не би издржала толики терет, те је тако брод сплављен до ушћа и састављан на обали Мароша, у Дечу. У Дешу брод је био двоструко шири и четвороструко дужи него што је то био његов сабрат из Торде, а за њега је израђиван шпицести прамац. У њега је стајао терет од 100 тона. Марамарошки бродови били су мањи него ердељски, а они су тесани у Марамарошсигету. Подносили су терет од готово 40 тона. (Ханс Дерншвам) Тада је настао и онај особени занат, који се помиње као шуперисање. Овај назив потиче од немачке речи *schoppen*, то јест „заптивати”, и упућује на једну од најважнијих фаза бродоградње, када је шупер, односно бродски тесар, зазоре између дасака попуњавао маховином. Велики реноме су стекли претежно сегедински и солночки шупери, пошто је Сегедин сматран за важно чвориште Јужне Мађарске, где су редовно транспортоване велике количине дувана и жита. Сегедински шупери су прославили споља атрактивни, но уједно и јаки бродови доброг газа. Највеће тиске бегеш-бродове је такође градио један сегедински мајстор, Ференц Тот.

Крај златном добу бегеш-бродова донео је технички развој. У двадесетим годинама XX века још је било у употреби неколико бегеш-бродова, но њима више није транспортована пшеница, већ песак и шљунак за израду бетона. Један од последњих примерака, брод за превоз песка по имену „Слобода”, разбијен је 1960. године.

### Остаци два бегеш-брода на обали Тисе

„На снимку МТИ(Мађарска Телеграфска Агенција) види се оно што о из воде стршећем делу потопањеног бегеш-брода на обали Тисе у Солноку, 28. септембра 2015, документују фотограф Карољ Козма и археолог Роберт Кертес, сарадник Музеја „Јанош Дамјанич”. Ниски водостај Тисе на површину је изнео остатке два бегеш-брода, другим именом кровната брода. Дрвени бродови били су саграђени у другој половини XIX века, а потонули су негде на почетку XX века.”<sup>1</sup>

<sup>1</sup> [https://nepszava.hu/1071408\\_xix-szazadi-bogos-hajok-maradvanyai-kerultek-clo-a-tiszan/](https://nepszava.hu/1071408_xix-szazadi-bogos-hajok-maradvanyai-kerultek-clo-a-tiszan/) (Преузето: август, 2022)

У тридесетим годинама XIX века Тису је прекрила великом бродском саобраћају коресподентна силесија бродова. Тада се, у 1833. години, у Сегедину појавио први пароброд и на њему гроф Иштван Сечењи, који је знаменитом сегединском бродарском и бродоградитељском народу лично показивао комплетно устројство пароброда.

У Другом светском рату је уништен или у ратни плен допао знатан део бродова. После рата поновна изградња бродоградилишта смтрана је примарним задатком, иако су тада пароброди били грађени у мањем броју, но преградње и реновирања су се још задуго одвијали. Пароброди нису нестали једним ударцем, штавише, више је бродова-ветерана остало у употреби све до осамдесетих година XX века. Најпознатији међу њима био је „Плава Тиса II” који је саграђен 1917. под именом „Карло IV”. Од 1958. је као туристички брод служио све до 1976. Након тога је доспео у Сегедин као стајаћи брод, да би потом од 1979. служио као дискотека. У 2012. је допола потонуо, а још је те године неколико његових сегмената проглашено заштићеним техничким добром, док је остатак пак продат као метални отпад.

„Плава Тиса I” је грађен од 1918. до 1928. Након расходања 1960. доспео је у Сегедин и претворен у брод - хотел, а растављен је 1978.

## СПЛАВАРЕЊЕ

Сплављење представља једну од најдревнијих врста водног саобраћаја. Првенствена функција сплаварења је достава стабала из високопланинских шума на велике удаљености и снабдевање дрвом сиромашних крајева грађевинским дрветом.

„Сплаварење Тисом одвија се од брдских крајева па до њеног ушћа...”<sup>2</sup>

У Карпатском базену се готово свака река која из брдских крајева тече ка равничарским, низијским подручјима, на краћим или дужим сегментима показала подесном за пуштање спавова. Златно доба сплаварења може се датирати у средину XIX века.

Сплавови су пуштани у горњим сегментима реке, из такозваних *везионица*. Спуштање спавова је трајало до прихватних станица које су биле изграђене у доњем току река.

<sup>2</sup> Толнајев нови светски лексикон. Т. XVII. (Táv-vég). – 1930.

Састављање сплава састојало се из више фаза. У пролеће претходне године од стране дрвосеча у вишим брдским регијама посечена стабла су током зиме превозници саоницама превозили до везионица на рекама. На местима за везивање сплавова дебла различите дужине су сечена на приближно исту дужину и на оабли реке узајамно везивана тако да њихов тањи крај прави предњи део сплава. Овако уобличеним сплавом трапезоидног облика је током сплаварења био лакше управљати. Сплав је повезиван трима различитим повезима: покретним, полукрутим и потпуно крутим. Везови су прављени на различите начине.

Код *покретног веза* су рубови са горње стране равно отесаних дебала били бушени, а кроз рупе су дебла била лабаво везивана. Покретни вез се показао кориснијим на брзим планинским потоцима са ужим коритом.

Код *полукрутог веза* је на тањем делу дебала прављен усек неопходан за протур укрсне греде, а у њу је упуштан колан (широка, од кудељних нити изаткана јака трака). Дебла и колан су бушењем спајани дрвеним клиновима. Задњи део сплава био је пак дугом гужвом (водом гипким учињено, од пружа или сламе увијено уже) спојен само на два крајња дебла, која су тако повезивала и она у међупростору опстојећа дебла, но сам је сплав остајао гибак.

Код *потпуно крутог веза* колани су повезивали оба краја сплава, тако да је сплав током сплаварења остајао крут. Овај начин везивања највише је примењиван у средњим и доњим сегментима река.

Након спуштања састављених сплавова у воду обављано је њихово опремање. Тада су на њих доспевале секире, гужве, клинови, ужад, резервна весла, односно крмила.

Спуштање сплавова решено је моткама, односно веслима за крмарење, крмилима, такозваним думенима. Сваки сплав је до одређене тачке на реци вођен од стране два сплаварска момка, где су пак сплавове преузимали трговци и за даље сплаварење ангажовали нове момке. Стигавши на одредишну станицу сплавови су приликом привезивања заустављани на једном крају окованим, шиљатим моткама (*бицком*, *биском*) и привезивани. Пре даљег транспортовања и употребе за обалу фиксиране сплавове чували су дрвочувари или власници сплавова.

Дебла су из сплаварских лука на обалу извучена претежно коњима или воловима, а потом пак одвожена на дрвару, у пилану или на *шуперплац*. Дешавало се да су на краћим деоницама сплавови вучени људском снагом.

Сплаварење се – изузевши најхладније зимске месеце – одвијало током целе године. Према сегединским подацима који потичу из средине XIX века, спуштање сплавова је почев од друге половине марта било у динамичком порасту, најживље је било у мају и јуну, у летњим би месецима опадало, у септембру би опет помало оживело, да би у зимским месецима изнова било у опадању.

Славарење је заправо служило двама циљевима. Најважнији је била достава ердељске соли у унутрашње области државе, и то тако што су со транспортујући сплавови гомиле соли односили у складишта соли у Потиским градовима. О обиму промета соли 1861. извештавају *Недељне новине* из Солнока, помињући да је потиски град један од главних дестинација марамарошког транспорта соли.

У значајним сплавоприхватним градовима, попут на Тиси опстојећег Солнока и Сегедина, луке су дале место за дрваре, пилане и дрвнопрерађивачке погоне. То представља објашњење за то како је управо у овим градовима настала значајна дрвна и бродограђевна привреда.

Славарење је услед промене водног саобраћаја и транспорта престало у првим деценијама XX века.

## БРОДОТЕГЉАЧИ НА ТИСИ

До краја XVIII века овај лаким уопште неназовиви задатак у већини случајева су обављали кажњеници. У реформатском добу и у потоњим деценијама вуча бродова је наредије вршена коњским запрегама. Мазге су за тегљење бродова коришћене ретко, а магарци никада, док се воловска запрега услед њене спорости није афирмисала као исплатива.

### Тегљење бродова коњима – копитарење (друга половина XIX века)

На Тиси је саобраћала једна врста транспортних бродова која је службено названа дереглијама, но коју народни језик помиње само као бегеш-бродове.

Неизоставни предуслов за тегљење бродова представљао је ваљано одржавани приобални појас: „копитница”. Овако је називан дуж обале реке протежући се, од стабала и жбуња очишћени појас земље. Одржавање оваквих путева су за обалне власнике прописивали закони и правни прописи. Тај је задатак на преласку XIX у XX век већ спадао у надлежност појединих хидроинжењерских уреда. Услед промене тока, или пак евентуално услед других природних препрека, бродови су били принуђени на промену пропулзивне обале, што је представљало један од најопаснијих сегмената тегљења, будући да је и у погледу управљања и у погледу вуче постављао подједнако тежак задатак пред бродаре и тегљаче. Након изрицања команде ударцима бичева и узвицима животиње су подстицане, а убрзани брод крмар би усмерио ка другој обали, те би напречац брод био одвезан са ужета и усидрен („замачкиран”), или пак веслима потпомогнут у даљем ходу. Бродари су вучно уже чамцем износили на другу обалу, док су тегљећи коњи препливавани преко реке, или пак *коњском дереглијом* преношени на супротну страну.

*Дереглија* је специјално возило: коњем тегљени, генерално 15-20 метара дуги и 2-2,5 метара широки чамац са пљоснатим дном, при чему су његове димензије зависиле од величине брода у тегљу. У њега је стајало онолико коња колико је било потребно за тегљење брода при високом водостају. Коњском дереглијом пребацивани су на супротну обалу теглећи коњи и кочијаши. Њен је задак стајао водоравно да би скела могла да пристане на равној обали, те да би коњи могли да се укрцају и искрцају. Коњи су, стојећи унакрсно, смештани на коњску дереглију, која је *думенима* (кормиларским веслима) претеравана преко воде, при чему су редовито веслала два бродара, док је један управљао.

Након Другог светског рата услед развијајућег се железничког и путног транспорта робе више није било потребе за бегеш-бродовима, па тако ни за тегленицама.

## ЛОМЉЕЊЕ ЛЕДА И БРОДОВИ-ЛЕДОЛОМЦИ

Покретни и понекада нагомилани лед представљао је сталну опасност за обална постројења и средства воденог саобраћаја. Одбрана од леда започета је тек у XIX веку, на почетку тек пуким подизањем напера. (У Америци, на Аљасци и у Канади морски и речни ледоломци коришћени су већ од 1872-73.) Први експерименти у Мађарској такође су покренути у XIX веку, али са другачијим устројством: код њих је испред и испод прамца ледоломца уграђен ка унапред усмерени плужник, који је одоздо потискивао лед нагоре. Овај се систем, међутим, није потврдио, пошто је могао да буде коришћен једино у случају тањег леда, као и због тога што на располагању нису стајали бродови ојачане конструкције, па је ломљење леда за лед било тек малчице опасније него за сам брод.

Први брод са кашикастим прамцем купио је Дунавско багерско и бродарско предузеће Емила, Валтера и Тивадара Делмара, но брод није могао да буде коришћен чак ни као реморкер.

Крајем педесетих година XX века тадашње одељење за заштиту од поплава је на основу иностраних искустава и поука мартовске ледене поплаве из 1956. донело одлуку о градњи ледоломаца. Израда је поверена Балатонфиредском творничком одсеку Мађарске творнице бродова и дизалица. „Ледоломац I” је саграђен као први и одлично се афирмисао.

Лед је, наравно, требало сламати не само на Дунаву већ и на Тиси, но на Тиси су, међутим, услед профила речног корита коришћени знатно мањи бродови. Они су током лета служили за пристанишно ранжирање. Ледоломци се још и данас налазе у употреби.

## Тиски ледоломци-реморкери

„Jégvírág III”: лучки ранжирни реморкер-ледоломац типа ХМ-2156. Саграђен у Старом Будиму 1969, предвиђен за Тису. Власник брода је Управа за водопривреду Северне Мађарске.

„Jégvírág V”: лучки ранжирни реморкер-ледоломац типа ХМ-2156. Саграђен у Балатонфиредском творничком одсеку Мађарске творнице бродова и дизалица. Власник брода је Управа за водопривреду Доњег Потисја у Сегедину.

## РИБАРСТВО У НАРОДНОМ ПЕСНИШТВУ

Рибарство представља стално надахнуће за обичајни свет и народно песништво.

### Рибарске песме

Број рибарских песама је незнатан уколико у њега не убројимо и оне текстове који помињу Тису. Тако познајемо укупно осамдесет једну песму која говори о рибарству. Рибарство је назадовало почев од средине XIX века, од регулације реке, те ни једна тиска песма није аотирана по рибару, пошто је истина то да професионалних рибара више нема, а међу старијима једва да и има још живих.

Прва строфа једне од стране Золтана Кодаља прикупљене песме из Чонградске жупаније:

*Хеј, рибари, рибари  
Куда иде ваш брод?  
Ка Новом Кнежевцу  
Носи га вода низводно.<sup>3</sup>*

Песме из миленаријумске књиге песама *Хиљаду година*:

*Прешла бих ја преко Тисе шајком,  
шајком, али шајком.  
Онде станује, онде станује мој голуб,  
онде станује мој голуб.*

<sup>3</sup> Геза Триполски: Фолклор тиског рибарства. – „*Új Szimposion*”, бр. 7-8 (1982). – стр. 1-2. [https://www.vamadia.rs/sites/default/files/periodika-szam/digitalizalt/symposion\\_319-320.pdf](https://www.vamadia.rs/sites/default/files/periodika-szam/digitalizalt/symposion_319-320.pdf) (Преузето: август 2022)

Онде станује у граду,  
у трећој улици,  
црвена му ружа, плави споменак, љубичица  
у прозору цвату.

Прешла бих ја преко Тисе,  
не смем, не смем, но не смем.  
Бојим се да ћу у Тису упасти,  
да ћу у Тису упасти.

На леђима коња мога, хеј хај,  
искривило се седло,  
Међу валима Тисе нестаћу,  
мога драгог љубовца бити нећу.  
(Прешла бих)

На обали Тисе јаблан-дрво цвета,  
чаура му у воду пала, расквасиће се.  
Рађа јаблан-дрво чауре своје,  
У Нађсалонти одгајају лепо момче.

На обали Тисе бадем-дрво цвета,  
бадем ће му се у Тиси расквасити.  
Рађа бадем-дрво бадем свој,  
У Нађсалонти одгајају лепо девојче.  
(На обали Тисе)

Ко тиску воду пије,  
томе срце назад жуди.  
Гле, и ја сам од ње пио,  
од ње ме је срце заболело.

Мутна је вода Тисе,  
гаравуша се у њој купа.  
И ја се у њој окупах,  
и заграби ме њена љубав.

На обали Тисе заспах,  
јој, ала сањах тужно!

*Сневах оно једно,  
да ми ружа већ другога воли.  
(Ко тиску воду пије)*

## ВЕРОВАЊА

Опште је веровање да мрежу треба плести при пуном месецу, пошто ће се тада она испунити рибом.

Приликом поласка на посао треба пљунути у шаку или у мрежу.

При одласку на воду не ваља се сусрести са женом (но пре тога не шкоди преноћити са туђом женом).

Сусрет са мушкарцем, но нарочито са циганином или димњачарем, представља добар знак.

Приликом улова прве рибе уобичајено је рећи: „Нека дођу овамо отац ти и мати!”

## ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА

АТИЛА ПАЛАДИ-КОВАЧ (гл. ур.) / *Мађарска етнографија*. Т. II. Привређивање. – Будимпешта. (Преузето: август 2022).

*Толнацијев нови светски лексикон*. – Будимпешта, 1930.

ГЕЗА ТРИПОЛСКИ: Фолклор тиског рибарства. – „*Új Symposion*”, бр. 7-8 (1982). – стр. 1-2. [https://www.vamadia.rs/sites/default/files/periodika-szam/digitalizalt/symposion\\_319-320.pdf](https://www.vamadia.rs/sites/default/files/periodika-szam/digitalizalt/symposion_319-320.pdf) (Преузето: август 2022)

<https://www.algoihalaszcsarda.hu/gasztronomia/17-tisza.html> (Преузето: август 2022).

[https://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/telepulesek\\_ertekei/szeged/szeged\\_es\\_nepe/pages/023\\_foglalkozasok.htm](https://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/telepulesek_ertekei/szeged/szeged_es_nepe/pages/023_foglalkozasok.htm) (Преузето: август 2022).

[https://vizmerce.blog.hu/2019/05/02/bog-e\\_a\\_bogoshajo?fbclid=IwAR2bsftBlkr4bDyJXF rSSPq0GjxVicJnOjXn8HKXf5BQlfhlMtZGIDSFM\\_8](https://vizmerce.blog.hu/2019/05/02/bog-e_a_bogoshajo?fbclid=IwAR2bsftBlkr4bDyJXF rSSPq0GjxVicJnOjXn8HKXf5BQlfhlMtZGIDSFM_8) (Преузето: август 2022).

<https://tti.abtk.hu/lendulet/kozepkori-gazdasagtortenet/havi-szines/3603-tutajok-es-hajok.html?> (Преузето: август 2022).

[https://nepszava.hu/1071408\\_xix-szazadi-bogos-hajok-maradvanyai-kerultek-elo-a-tiszan/](https://nepszava.hu/1071408_xix-szazadi-bogos-hajok-maradvanyai-kerultek-elo-a-tiszan/) (Преузето: август 2022).

<https://karpatalja.ma/kultura/kulturalis-hirek/karpatalja-anno-fausztatas-a-tiszan/> (Преузето: август 2022).

[http://www.ilovetisza.hu/magazin/hajovontatok-a-tiszan?fbclid=IwAR0Ev\\_by8ZnpuDv5 mDgmbHPIJbafyxHsPbROJGhmrrjwwAk6F8AU\\_AWGGkVg](http://www.ilovetisza.hu/magazin/hajovontatok-a-tiszan?fbclid=IwAR0Ev_by8ZnpuDv5 mDgmbHPIJbafyxHsPbROJGhmrrjwwAk6F8AU_AWGGkVg) (Преузето: август 2022).

[https://mnl.gov.hu/mnl/ol/hirek/jegtores\\_es\\_jegtoro\\_hajok?fbclid=IwAR1jehCGVd5l6 kMfANDhNzebROeCbHjrQXfUYDwLDEG4pXLgLcHnO0r3Ak](https://mnl.gov.hu/mnl/ol/hirek/jegtores_es_jegtoro_hajok?fbclid=IwAR1jehCGVd5l6 kMfANDhNzebROeCbHjrQXfUYDwLDEG4pXLgLcHnO0r3Ak) (Преузето: август 2022).





Tisza – a folyó, amely összeköt bennünket

Zenta–Ópusztaszer, 2022



MOLNÁR TIBOR  
ZENTAI HIDAK

A település első írásos említése 1216-ból származik Zyntharew formában. A nevében szereplő „rév” tag értelemszerűen azt jelölte, hogy itt a Tisza átkelésre alkalmas, ezért forgalmas folyami átkelőhely létezett ezen a helyen. Ahhoz azonban, hogy a Tisza két partját híd kösse össze, több évszázadot kellett várni.

A HAJÓHÍD

Az első zentai hídról az 1697-es csata kapcsán esett említés. Az 1683–1699 között dúló ún. nagy török háború során, 1697 tavaszán II. Musztafa szultán a seregei élén támadást indított. A törökök Titel elfoglalását követően lemondtak a péterváradi erőd megostromlásáról, inkább – nyomukban az osztrák sereggel – a Tisza jobb partján Szeged irányába vonultak. A szultán megváltoztatta az eredeti haditervet: szeptember 10-én Zentánál francia hadmérnökök irányításával hidat veretett, hogy a folyó bal partjára átkelve betörjön Erdélybe vagy Felső-Magyarországra. Városunk neves történésze, Dudás Gyula *Zenta város története* című munkájában a hidépítés török történeti forrásait is közreadta:

„Amint az előcsapatok megálltak, azon völgyben néhány percig mulattak, mígnen a császár a baloldalon volt, ki lovát megfordítván, a főlovászok és bellagákkal dzsirid (buzogány) játékához látott: Dzsafer pasa, Jussuf pasa szilisztriai bég s Uzun Ibrahim pasa-zade, Dzsi-dzsi Ali pasa együtt lovagolván egymással beszélgettek. Egy óra mulván Dzsafer kérdé:

– Óh, hát e helyen miért maradunk, mert dicső császárunk még delezéshez nem ült, hogy benne keressük az okot, mi tehát az oka? – mondás közt a sürgönyt előreküldi. Ez visszatért azon üzenettel, miszerint a fővezér elől hídemeléshez fogott. Pasánk:

– Hát mily falu ez? – kérdvén.

– Zenta várának a helye – feleltek a tájismerők.

– Az istenért nem ez ama hely, hova hidat kellett állítani, Kanizsának réve ide két és fél órányi távolságra van, és az így történtnek mi az oka? – s lovát sarkantyúzáván, amint vele előbbre jöttünk, egybe tíz csolnakot vetettek a vízbe, és a hídfőhöz a karókat vervén be, annak felállításához fogtak.

A hídhöz másfél órára levő seregnak azon helyeni sátorfeszítés parancsoltatván, ez le is települt és szekereit körül állítatá.

Azon éjjel folyván a munka másnap déltéli félszakig a híd elkészülvén, legelől a császár és jürükülü vezér Musztafa pasa, továbbá Ozman pasa utócsapat főnök, a janicsárok tábora, vasasok és más félék egymás után kezdék poggyászaikat átszállítani.

Intézkedés szerint Dzsaferre az átmeneti sor csak három nap múlva kerülhetett s így vele azon helyen maradtunk, elvégre harmadnapnak éjjelére hírt kapván a sátrakat felbontottuk s azon éjjel, híve hogy átkelhetünk, megindultunk.

A teher és embertolongság közt csak safej (vagyis másnap) érhetnénk a hídfőhöz és míg átkelünk imaidő állván be e részen a reggeli imát mondtuk el, s a táborba mennénk: az álmatlan egyének pedig aludni menvén, a túlparton maradt sereg fegyveresei szerfölötti őrizkedésből egymásnak ijedséget okozván, a vízbe ugráltak.

Minek híre a táborba érvén, kiviláglott, hogy az emberek véleménye, miszerint a keresztény tábor közelget, gerjeszté az ijedséget, mi valótlan levén, minden ok nélkül vízbe ugráltak. Ezen csodálkozván és mindenki egyet-mást beszélvén, az ellenek jöveteléről kétség nem volt ugyan, de az naponi érkezte nem volt valószínű.<sup>1</sup>

A híd helyéről, valamint a csatában betöltött szerepéről Dudás Gyula is értekezett:

„Ily körülmények között állítatott fel Zentától délre, valami 2000 lépésnyire, egy 60 hajóból álló hajóhíd. A hídfőt mindkét oldalon mély árok, földsánczok és szekérvár védték, azonkívül még külön sáncz vonult széles ív alakban a tábor körül. A Tisza, ahol a híd állott, 350 lépés széles volt, partja szakadozott, néhol pedig meredek.

A török seregnak az a része, amely a folyón már átkelt, Zenta községgel szemben foglalt állást, a sánczokat pedig csaknem az összes gyalogság, némi lovasság, valamint 100 ágyú védte.

Eugén herceg, seregével, amely hozzávetőlegesen 70.000 emberből és 60 ágyúból állott, Zenta alá érve, egy pillanat alatt átlátta a helyzet fontosságát, ha még néhány órát vár, a török had mind átkel a folyón, s azonnali támadásba kezdett.

A csatában, melyben csakhamar az osztrákokhoz pártolt a hadiszerencse, fontos taktikai elképzelés volt Eugén hercegnek a híd lerombolása, miáltal el lett volna vágva a törökök egyetlen visszavonulási útja. Épp ezért a hajóhíd állandó ágyútűznek volt kitéve, s 3-4 hajó találatot kapván, a híd közepe vízbe roskadt. Így, a már egyébként is kilátástalan helyzetben lévő török sereg helyzete végleg megpecsételődött, katasztrofális vereséget szenvedve el.”<sup>2</sup>

Az 1967. szeptember 11-én Zentánál megvívott csatában a Savoyai Jenő herceg irányította keresztény sereg fényes győzelmet aratott a törökök felett. A török sereg több mint húszezer embert vesztett, zömük a Tiszába fulladt.

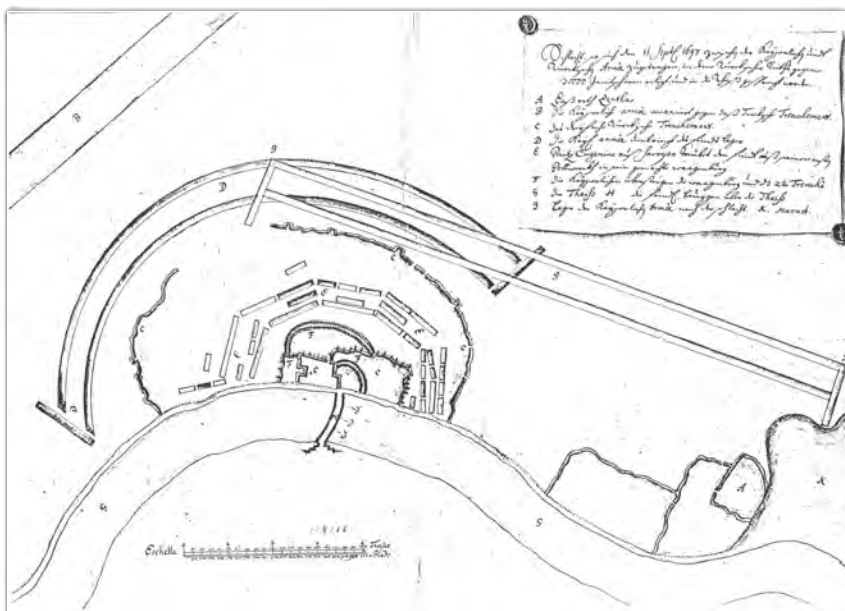
<sup>1</sup> Zenta hídjai. Hajóhíd a zentai csatában (I.). *Tiszavidék*, Zenta, XXI. évf. 1989. március 17. 11. (1013.) sz. 2.

<sup>2</sup> Zenta hídjai. Hajóhíd a zentai csatában (II.). *Tiszavidék*, Zenta, XXI. évf. 1989. március 24. 11. (1014.) sz. 2.

A török sereg vereségének okát Dudás Gyula az átkelés időpontjának és helyének téves kiválasztásában vélte felfedezni:

„A Tisza a község felett – mert még csak ennek volt nevezhető az akkori Zenta – hatalmas fordulatot képzett nyugatról kelet felé, s aztán – amint az egykorú hadászati térrajzon is látható – északról délnyugatnak hossz kanyarulatba megy át, s két ágra oszlik. Ez ágak a mai Eugen szigetet zárták magokba, mely akkoriban sokkal messzebb benyúlt a bal part irányában a folyó közepére, s ennek folytán a jobb parttól sokkal távolabb feküdt, mint manapság.

Ha e szigetet ignoráljuk – amint azt valamennyi történetíró a terep nem ismerése folytán tette –, úgy merőben megfejtethetlen marad a kérdés, miért akart a török éppen Zentánál átkelni. Itt tűnik fel egyik legecletánsabb példában az események eldöntésére befolyó tényezők egyik legfontosabbikának, a talajviszonyoknak befolyása. Kétségtől akár lentebb, akár feljebb kísérli meg a szultán a Tisza mentén az átkelést, más és más eredménnyel eszközölheti azt. Talán sikerülhetett volna a hadnak teljes és sértetlen átszállítása akkor, ha az átkelés Zentától lejjebb történik: s ekkor az osztrákok ütközet nélkül, egy folytatólagos hadjárat esélyeinek lettek volna kitéve; mit a török a temesi oldalon, főleg a csaknem teljesen védtelenül hagyott Erdély ellen nagy sikerrel kezdhet vala. Míg másrészt, ha az átkelés Zenta felett történik valahol, úgy talán még az átköltözés megkezdése előtt éri



Az 1697. szeptember 11-ei zentai csata vázlatrajza, amelyen látszik a hajóhíd is  
(Történelmi Levéltár, Zenta)

utol Eugen az erős török hadat, s azt megtámadni nem merészeli, vagy megtámadás esetén ki lett volna téve annak, hogy serege legyőzetik, s így a török előtt egész Budáig, sőt tovább is nyitva áll vala az út. Mert az országban Eugen hadseregén kívül számba vehető haderő nem létezett, tehát egy csapással óriási eredményeket tehetett volna tönkre Musztafa.

Tehát mindkét esetben egészen más és az osztrákokra nézve mindenesetre hátrányos fordulatot veendett a hadjárat, ha a zentai tiszai terrenum kedvező volta a szultánt és vezérkarát úgyszólván nem kényszeríti az átkelésre. Egy nagyobb hadsereg folyamatosan való átszállítása még oly lassú folyású vízen is felette sok nehézségbe ütközik, minő a Tisza; minélfogva a folyónak két ágra oszlása s az ekként képződött sziget felhasználása a török táborban levő mérnöki szakemberek előtt is kívánatosnak látszhatott.”<sup>3</sup>

A zentai csata és a „bőrhíd” története a népi emlékezetbe is beivódott:

„– Akárhogy is volt a dolog – veszi fel újból a beszéd fonalát az első szószóló –, annyi bizonyos, hogy ügyes ember volt az a Jenő herceg. Pedig félszemű volt. De avval a fél szemivel is úgy becélolta az agyút, hogy az első lövésre ketté szakította a bőrhidat.

– Ezt már megint nem jól mondod, sógor – szól közbe egy nagybajuszú, tömzsi kis ember. Jenő herceg nem volt félszemű, és nem is ő lőtte el a bőrhidat. Hanem volt neki egy félszemű tűzmestere, aki azelőtt kovács volt, s akit csakugyan Kovácsnak is híttak, hát ez lőtte el a hidat. Kapott is aztán azért hat falut, ahonnan a nevét is átváltoztatta Hatfaludira. Az utódai maiglan is élnek valahol Debrecen tájékán. A háború alatt én is ösmertem közülük egyet, Hatfaludi Gábornak hívták és főhadnagy volt a huszároknál.

– Hát azt nem hallották kendtek, hogy miért hívták azt a hidat bőrhídnak? – kérdeztem tovább a kaszinóbeli tagoktól.

– Bizonyára azért, mert bőrből volt – feleli az egyik.

– No, és ha bőrből volt, hát mire volt felkötve?

– Nem volt az felkötve semmire – feleli egy ősz bajuszú, öreg bácsi. – Hanem csak a két parton egy-egy dervis pap fogta a végét, és úgy jártak-keltek át rajta a seregek.

– Kelmed se jól tudja, Mihály bácsi – szólalt meg újból az a szúrós szemű, fekete bajuszú ember, aki a nagykaszinóban – úgy látszik, a kritikus szerepét játszotta.

– Ne úgy gondolják azt kendetek, hogy a török egy nagy darab bőrt a Tiszára terítettek, és annak a két végét két török pap tartotta. Dehogyan. Hanem úgy volt az, hogy a nagy bivalybőröket összevarrták és felfújták. Ez olyan volt aztán, mint egy-egy hordó, úgy hítták, hogy tömlő. Ezeket rakta a vízre a török, ennek tetejibe meg deszkát, és úgy jöttek át rajta a népek.

– Hát akkor mégse bőrhíd volt az, hanem deszkahíd – mondja a háttérből egy fiatal ember.

<sup>3</sup> Pejin Attila 1997, 61.

- Bőrhíd volt – erősíti a kritikus –, mert bőrből volt a fundamentuma.
- Elég az hozzá – veszi át a szót a szószóló mester –, hogy akkor jó napunk volt. Amit Mohácsnál nyert a török, azt mi visszavettük tőle.<sup>4</sup>

## A FAHÍD (1873–1902)

A 19. század második felében, különösen az 1867-es osztrák–magyar kiegyezést követően vidékünkön is gazdasági fellendülés kezdődött. Az ipar és a kereskedelem kibontakozását azonban gátolta, hogy Torontál vármegye irányában – a Tiszán túlra – hiányzott az állandó, megbízható közlekedési lehetőség. Ez időszzerűvé tette a tiszai hídépítést, amelynek terve már 1854-től témaként szerepelt a községi tanácsban. 1860-ban a csókai birtokostól, Marczibányi Lőrincstől sikerült megvásárolni a révjogot és az azzal járó hídépítési kötelezettséget.

Ezáltal egyaránt lehetőség nyílt hajóhíd vagy állóhíd építésére, de 1868-ban véglegesen az utóbbi mellett döntöttek. A híd helyét a régi kompjárásnál, a főutca irányában, a későbbi Híd utcánál határozták meg. A tervek szerint – amelyeket a lüttichi (ma: Belgium) Schaenk Emil készített Sternberg Ernő városi mérnökkel egyeztetve – a 7 láb-as híd hosszúságát 147 ölben (285 méter), míg a szélességét 30 ölben határozták meg. A híd magasságát 20 ölre tervezték. Az építés jogát 1871 novemberében Dungszerzki Lázár és Jakab András nyerték el, a szerződést 1871. december 20-án kötötték meg.<sup>5</sup>

Az építkezési előkészületek 1872 áprilisában indultak, amiről a városi tanács ülésén is beszámoltak:

„Elnök jelenti, hogy a hídépítés vállalkozója több munkással ide már megérkezett, hogy a munkások részére szükséges sátrakat elkészíttesse és valamint ezek úgy a folyó hó végére, vagy legfeljebb jövő hó közepére már ideérkezendő faanyagok és munkahely részére helyiséget, a túlsó, vagyis a csókai parton kijelöltetni kért, ugyanezért elnök fölkéri a közgyűlést, hogy az építési helynek kijelölése iránt intézkednék.”<sup>6</sup>

Az építés megkezdéséhez azonban a hídügyi bizottságnak a csókai uradalomtól hídépítési helyet, illetve hídfo létrehozásához alkalmas területet kellett kijárnia.

Az építkezés felügyelőjének a híd tervezőjét, Schaenk mérnököt fogadták fel 3000 forint javadalmazással, illetve egy általa választott másodfelügyelőt is alkalmaztak havi 125 forintért.<sup>7</sup>

<sup>4</sup> Uo. 81.

<sup>5</sup> Valkay Zoltán 2002, 137.

<sup>6</sup> Zenta hídjai. A fahíd (V.). *Tiszavidék*, Zenta, XXI. évf. 1989. április 28. 17. (1019.) sz. 2.

<sup>7</sup> Zenta hídjai. A fahíd (VI.). *Tiszavidék*, Zenta, XXI. évf. 1989. május 5. 17. (1020.) sz. 2.



A híd alapkövét 1872. november 10-én helyezték le:

„Zenta városa szép ünnepre virradt. Ugyanis ma tétetett le a tiszai állandó hídnak alapköve, melyre a közlekedési miniszter úron kívül a szomszéd vármegyék és kir. városok főispánjai is meg voltak híva: de – sajnálatunkra – csak a bácsmegyei főispán úr jelent meg, kit lovas bandérium számos díszes fogatok kíséretében, nagyszámú polgárság örömjaja fogadott.

A híd számos nemzeti lobogókkal és diadalkapuvál volt feldíszítve és már korán reggel beláthatatlan néptömeg özönlött a hídfőhöz.

Az ünnepélyes egyházi szertartást Benedek Elek apát s plébános végezte. A beszentelés után előbb az apát, utána a főispán úr tartott beszédet.

A főispán úrnál a helybeli testületeken kívül a szomszéd községek küldöttei is tisztelegtek; kiknek a népnevelést ügyét különösen szívükre köté és Zentát, mint példányképet állította elő, hogy e várost, mint Bácsmegyének gyöngyét, iparkodjanak e téren követni.

Az ünnepély tisztességére a piaczi téren két tíz akós hordóból folyt a szőlő leve a nép számára s rövid félóra alatt a hordó üres kongásával adta tudtul a még mindig szomjazó népnek, hogy hát kifogyott.

A díszbéd d. u. 3 órakor vette kezdetét és csaknem egybeolvadt az esti bállal.”<sup>8</sup>

Az építkezés során felmerülő nehézségeket és többletkiadásokat – okkal-móddal – megoldották, így a híd 1873 őszére elkészült. Teherpróbáját 1873. november 4-én tartották:



A zentai fahíd fénykorában  
(korabeli képeslap)

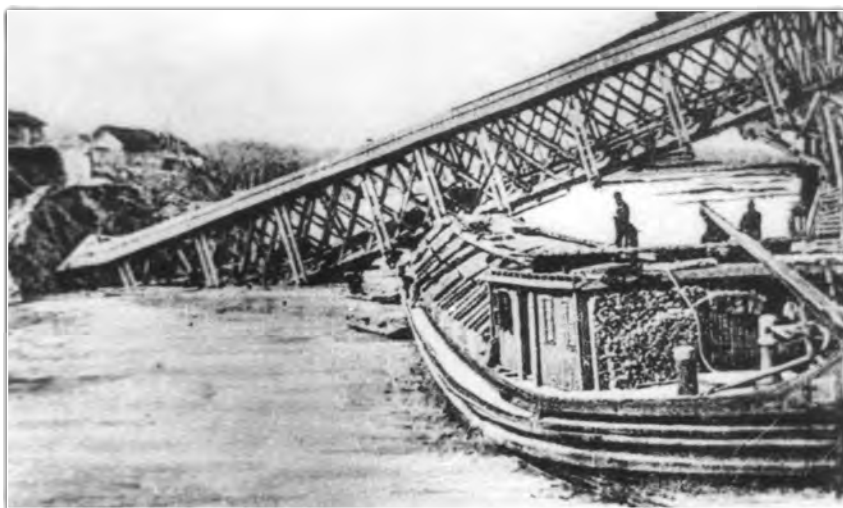
<sup>8</sup> A tiszai híd. *Pesti Napló*, XXIII. évf. 1872. november 21. 269. sz. 2.

„A lapokból tudja a közönség, hogy Zenta város tanácsa körülbelül két éve hozta azon határozatot, hogy a város 20-25 négyszög mértföldre kiterjedő kereskedelmi viszonyainak könnyítésére egy, Howe amerikai rendszere szerint, hidat épített a Tiszán át. Az íge testté lön e mai napon, mert Denk miniszterális mérnök megbízatása szerint Zentán megjelent, és a hidat erő és kitartási tekintetben kipróbálta, azt az első és második hídoszlop közti ívezetet kivéve, mely a terhek súlya alatt nem egészen egy hüvelyket süllyedett, tökéletesen a célra megfelelőnek találta.

A kipróbáltatás ekként történt: hat hat-ökrös szekéren, egyenkint 400 darab téglával, hat kocsi pedig egyenkint 200 darabbal lön megrakva, ívezetenkint állítottak a hídra, ezek egyenkint a szekerek 40 mázsás teherre, a kocsik pedig 25 mázsára becsültettek, és így összesen 390 mázsa. A teher a 200 mázsányi gőzszivattyúval együtt 590 mázsát tett ki a vonó állatokon és a hídra tolakodó és néző közönségen kívül.

A híd csak valamivel került kevesebbe 300 ezer forintnál. E nagy összeg egy városra soknak látszik, de oly városnál, mint Zenta, mely az előhaladás útján áll, nem jöhet számításba, kivált ha meggondoljuk, hogy Zentának 20 ezernyi lakossága – ezek közt 18 ezer jó munkás és meglehetősen művelt magyarsága van, közös egyetértéssel a nagy eszmék felé tart.

Amint tudjuk, a híd holnaptól kezdve a közforgalomnak átadatik, természetesen eleinte csak a könnyű terhek szállítására, ha azután a hivatalos jelentések és iratok már kicseréltek, akkor azután példát vehetnek más községek is, hogy tartós és biztos közlekedési eszközök mellett virágozhat a kereskedés és emelkedhet a forgalom.”<sup>9</sup>



A Tiszába roskadt zentai fahíd 1902-ben  
(Történelmi Levéltár, Zenta)

<sup>9</sup> A zentai híd-próba. *Pesti Napló*, XXIV. évf. 1873. november 6. 255. sz. 2.

A forgalom a fahídon 1873. november 7-én indulhatott meg. 1873 és 1883 között házi kezelésben működtették. Említésre érdemes esemény, hogy 1877-ben egy hajó a hídnak ütközött, és elsüllyedt.

Az 1880-as évek közepén, majd az 1890-es években is széles körű karbantartási munkálatokat végeztek, amelyek a költségvetésből jelentős összegeket emésztettek fel. Ezt követően azonban – megfelelő karbantartás hiányában – a híd állapota folyamatosan romlott.

1902. március 18-án reggel 9.45-kor a híd Zenta felőli első nyílása a Tiszába, illetve az éppen alatta levő uszályra borult. A híd a dőlésével a rakpart 34 méterét is magával rántotta, illetve három órával később a hídfő és a vámház is a Tiszába csúszott.<sup>10</sup>

A fahíd történetét a katasztrófát követő harmadik napon, 1902. március 21-én megjelenő cikk foglalta össze:

„A pusztulásnak poétikus képe: amint a zentai fahíd ráborul a hullámos Tisza rohanó habjaira. Mint a gliotin alá kerülőnek, először a feje hullik a fűrészporos kosárba: úgy itt is, először a híd cethal-feje omlott a hullámsírba, s ezt követte rettenetes zuhanással a híd összeomló teste. A leborult híd alatt – betört oldalbordákkal – egy nagy szegedi hajó pihen. Ennek a »hídfogta« hajónak a »hajófogta« híd a vasmacskája. Ha ez a vasmacska elszabadul: a hídnak összes ívei egyenkint potyognak bele a Tiszába. Mert az egyik ívnek a leesésével a szerkezetnek a hídlábak közepém lévő részei kettétörnek s így annak egymásba fogódzó részei egyenkint szakadoznak szét egymástól. Ha ez megtörténik: a Tisza keresztben lesz elzárva a hajóközlekedés elől. A híd összeomlása ekkor már nemcsak Zentának lesz veszedelme, hanem az akkor a Délvidék amolyan kisebb mérvű országos katasztrófájának is beillik. Ezen tehát az ország közbelépésével kell segíteni. Zenta egymagában erre képtelen, mert magának az eddigi pusztulásnak a kijavítása is belekerül 300 ezer koronába.

Mi okozta a katasztrófát?

Okozta először: a híd rosszasága.

Mikor 1873-ban a hidat Dungyerszki Lázár, a bácskai nábob, mint vállalkozó százezer forint nyereséggel elkészítette, Zentának akkori polgármestere, Jankovich Aurél rámutatva az új hídra, így szólított meg egy zentai földművesgazdát:

– No, ugye, József gazda, szép hidunk van?

– Szép, de nem jó – volt a felelet.

– Miért? – kérde Jankovich.

– Azért, mert kákából van.

Valóban abból van. A hollandusi szerkezet fenyőgerendáinak külseje még ép, amikor már belül végig szalad a pocok. A híd belekerült 350 ezer forintba, a reperációja 29 esz-

<sup>10</sup> Valkay Zoltán 2002, 290.

tendő alatt 400 ezer forintba, tehát ökonomikus szempontból éppen ideje volt már, hogy belefördüljön a Tiszába. Azután a hídlábak! A keskeny mederben négy láb van, úgy, hogy a lábak között egy jóra való oláh lápot veszély nélkül alig lehet leúsztatni, s így a zentai fahíd valósággal mesterséges Vaskapuja a tiszai hajóközlekedésnek. Ha másért nem, már ezért is el kell pusztítani ezt a hidat. Elvégre nem csak a Dunán, de a Tiszán is szabadabbá kell tenni a hajózást. Az elpusztítás tehát országos érdek.

Másodszor okozta a Tiszának szabályozása, illetve a szabályozatlansága. Zenta – Szeged után – a Délvidéknek legnagyobb városa. Harmincezer lakosából 28 ezer tiszta magyar ajkú. És ezt a nagy magyar várost évről évre úgy pusztítja a Tisza, mint Kiss József Ágota kisasszonyának rózsás kertjét – a Kőrös. A város Tisza felőli oldala már úgy néz ki, mintha az prehisztorikus cölöpépítményekből volna kiásva. A Szanád felől kanyarodó Tiszának egész vízszodra Zentának esik, s Zentát nem védi a világon semmi. A híd fejének kőkockái pucéran merednek ki az omlatag föld körül, s így a víznek rettentő sodra úgy mosta ki a földet a híd feje alól, ahogy akarta. Nem védte semmi, nem akadályozta semmi, a katasztrófának tehát számtani bizonyossággal be kellett következni. *Debuisset pridem*: míg nem költöttünk reá a 400 ezer forint reparációt.

Közérdek tehát, hogy a Tisza pusztító árja ellen a kormány védje meg az ősmagyarásznak ezt a nagy fészket. Ha már sarkantyút a hajóközlekedés miatt építeni nem lehet: építsen kőfalat, rakpartot, vagy bármit, ami a pusztulásnak gátat vethet.

Most azonban mi a teendő?

Az bizonyos, hogy a hidat föl kell építeni. De nem a fahidat. Az pusztuljon lábastul, pilotástul, hollandusi szerkezetével egyetemben! Mintsem fahídját építse föl Zenta: inkább állítson a Tisza közepére egy keresztet s írja rá: itt nyugszik másfél millió korona. Vashidat kell építeni, vagy semmit. De minthogy építeni mégis csak kell, tehát vashidat kell építeni.

Ez nem csak Zentának az érdeke, hanem Dél-Magyarországé is. A Bánát és Bácskasággal ezen a hídon keresztül érintkezett, kereskedelme és nyerstermény-forgalma ezen a hídon keresztül bonyolódott le. Ennek tehát véget vetni nem szabad.

De nagy az a kérdés: a vashidat föl birja-e Zenta városa egymagában építeni?

A vashíd minimum belekerül másfél millió koronába. Ennyi anyagi ereje Zentának nincs. Így tehát közbe kell jönni az ország segítségének is. Ez pedig a következőben állhatna: adjon a kormány Zenta városának 50 esztendő alatt visszafizetendő kamatnélküli kölcsönt az ország bőséges pénztári készletéből. A budai királyi palota építési alapijának is adott, tehát adhat Zentának is, mert ez is nemzeti érdek, ez is országos érdek.

Mikor a király 1895-ben ellátogatott hozzánk s megnézte a zentai csatateret, akkor Zenta kétszázezer koronás fényes előkészülettel fogadta vendégül ősz királyát, most tehát, mikor a város bajban van, a kormány segítő kezének sem lehet elmaradni.”<sup>11</sup>

<sup>11</sup> A zentai híd veszedelme. *Magyarország*, IX. évf. 1902. március 21. 69. sz. 6.

A fahíd maradványait 1905 januárjában, illetve 1906-ban kotrással távolították el, akkor, amikor már épült a vashíd.

## AZ ELSŐ VASHÍD (1908–1941)

A vashíd megépítése – amelynek ötlete már az 1890-es években felmerült – a fahíd összeomlásával égetően szükségessé vált. A tervek már 1902-ben elkészültek: a híd megépítésének helyéül a Híd (ma: Jovan Đorđević) utca mellett már szóba került az Úri (ma: Stevan Sremac) utca, illetve a Zrínyi (ma: Dositej Obradović) utca Tiszára nyíló végződése is. Végül a vasútvonal nyomvonalát figyelembe véve az a döntés született, hogy a vashíd a fahíd korábbi helyétől 200 méterre északra épüljön meg.<sup>12</sup>

A hídépítés ügye azonban egy időre szünetelt. Előrelépést a zentai iparosok és kereskedők küldöttségének 1906 januárjában a kereskedelmi miniszternél tett látogatása hozott:

„Zenta város iparosai és kereskedői nevében hétfőn küldöttség járt Vörös László kereskedelmi miniszternél és báró Fejérváry Géza miniszterelnöknél a zentai híd építése érdekében. A küldöttséget Latinovits Pál főispán vezette és képviselve volt benne Zenta város párkülönség nélkül. A kereskedelmi miniszter előtt Latinovits Pál főispán rámutatott azokra a nyomós okokra, amelyek a kormánynak sürgős kötelességévé teszik a híd sürgős kiépítését, hogy sok száz és száz nyomorgó családot megmentsen az éhínségtől. A kereskedelmi miniszter elismerte a híd kiépítésének sürgős voltát és megígérte, hogy dacára a válságos helyzetnek, módot fog találni arra, hogy a híd mielőbb kiépíttessék.

A küldöttség örömmel vette a kereskedelmi miniszter válaszát és a miniszterelnöknél tisztelgett, aminek Latinovits Pál főispán átnyújtván a zentai kereskedők és iparosok legutóbb tartott nagygyűlésének a Zentán tervezett vashíd ügyében a kormányhoz intézett memorandumot s arra kérte a miniszterelnököt, hogy tegye lehetővé, hogy a hídépítés, amely ma már a pályázat kitűzésénél tart, mentől előbb megkezdődhessék. Báró Fejérváry miniszterelnök igen szívesen fogadta a deputációt és biztosította a kérdés iránt való meleg érdeklődését. Kijelentette, hogy rajta lesz, hogy Zenta városa ezen indokolt és méltányos kérelme a lehető legrövidebb idő alatt a megvalósulás stádiumába jusson.”<sup>13</sup>

Az ígéret eredményeként a zárt ajánlati verseny hirdetménye 1906 februárjában jelent meg. Nyertese az alapépítmények megépítésére Zsigmondi Géza mérnök, a vasszerkezet szállításának tárgyában pedig a budapesti Schlick-Danubius Vasöntöde

<sup>12</sup> Valkay Zoltán 2002, 292.

<sup>13</sup> Zenta város küldöttsége a kereskedelmi miniszternél. *Pesti Hírlap*, XXVIII. évf. 1906. január 23. 22. sz. 6.

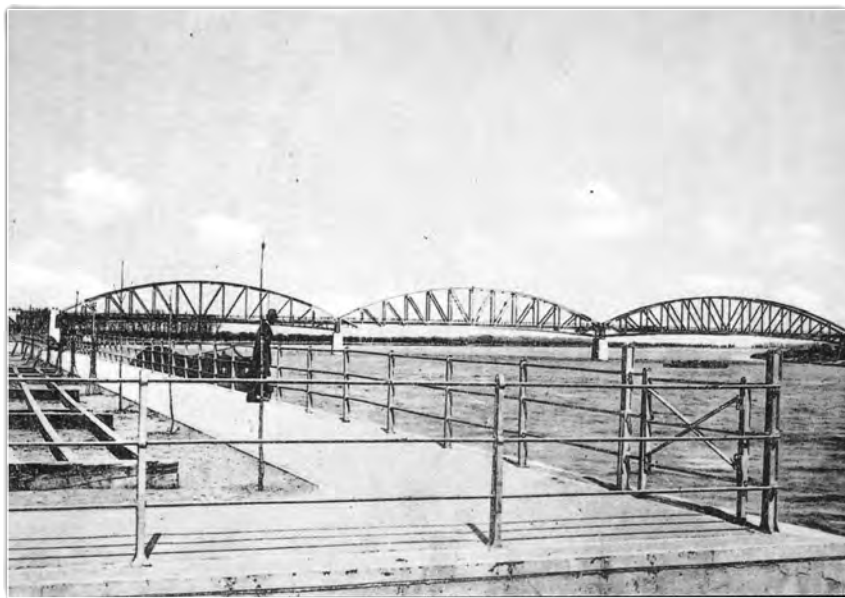
és Gépgyár lett. A hidépítés ellenőrévé Tiszay Géza mérnököt, felügyelőjévé pedig Szántó Albert műszaki tanácsost nevezték ki.<sup>14</sup>

A munkálatok 1906 májusában kezdődtek. A hídlábak alapozása vasbesztonokkal történt, amiben nyolcvannyolc – főként zentai és környékbeli – munkás vett részt. A hídlábak építése a munka legnehezebb részét képezte: a csókai hídfő 1907. május 1-jére, a kettes és a hármas számú mederpillér augusztus 15-ére, a zentai hídfő és négyes számú pillér október 1-jére készült el. Ezek a munkálatok 409 ezer koronába kerültek.

Ekkorra már az is eldőlt, hogy a zentai híd majd az Erdélyt Fiumével (ma: Rijeka, Horvátország) összekötő vasútvonal egyik fontos elemét képezi majd.

A híd vasszerkezetének szállítása és összeszerelése 1907 augusztusa és novembere között zajlott Nagy Sándor királyi mérnök felügyeletével. Ezek a munkálatok 878 892 koronába kerültek. A híd összes költségei 1 689 527 koronára rúgtak.

A híd teherpróbájára 1908. március 17-én került sor, ami Beke József királyi mérnök jelenlétében három napig tartott. Ezt követően Szántó Albert miniszteri tanácsos jelenlétében a hidat átadták a személyi forgalomnak.



Az első zentai vashíd az 1910-es években  
(korabeli képeslap)

<sup>14</sup> Valkay Zoltán 2002, 294.

1908 júniusában a Kossuth híd nevet kapta Kossuth Lajosról, amiről a zentai oldalon két emléktábla is tanúskodott.<sup>15</sup>

Az építkezés befejezésének ütemével nem volt mindenki elégedett, ezzel kapcsolatban a zentai *Összetartás* című lap 1908 szeptemberében kritikát fogalmazott meg:

„Nálunk minden úgy készül, mint a Luca széke. Akármilyen építkezéshez fogjunk, annak rendszerint se vége, se hossza nincsen. Ott van például a rakpart. Az máig nincs készen; pedig épül már vagy 5-6 esztendeje. Az építkezésre előirányzott pénz is elfogyott már, de ezért az építkezés a mai napig sem nyert befejezést.

Nem vagyunk másként a hídépítéssel. Mikor Szántó Albert miniszteri osztálytanácsos a mi hidunkat tervezni kezdte, azt mondta, hogy ez a híd ötnegyed év leforgása alatt fel fog épülni. A hídépítés megkezdésétől számítva a múlt év őszén telt le az ötnegyed év. A híd nem lett készen. Nem jutott eszébe senkinek sem, hogy emiatt akár a hídépítés vezetősége, akár a vállalkozók felelősségre vonassanak. Tudomásunk szerint a város azon szerződésileg biztosított jogával sem élt, hogy a vállalkozók által fizetni kötelezett kötbéretet követelje, hanem ebben a tekintetben is a méltányosság álláspontjára helyezkedett és a szerződésszegővel szemben engedékeny volt. Ezt mi nem helytelenítjük, mert hiszen egy olyan erkölcsi alapokon álló testületnek aminő egy város, az egyes emberrel, vagy



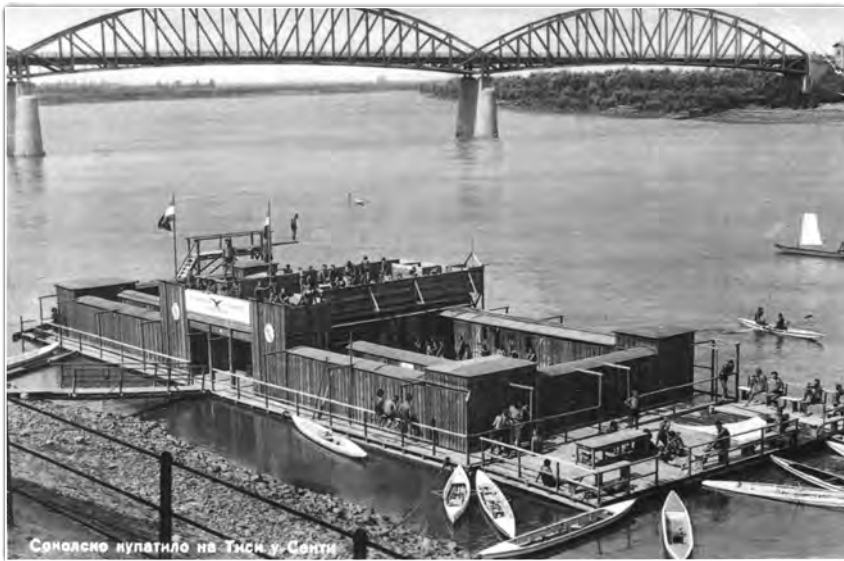
Az első zentai vashíd a városháza tornyából  
(korabeli képeslap)

<sup>15</sup> Uo. 294–296.

vállalkozó társasággal szemben helyes méltányosságot gyakorolnia akkor, ha az rajta kívül fekvő okokból nem felelhet meg szorosan a szerződésben előírt teljesítési határidőnek, ha egyebekben kötelezettségeit jól és megfelelően teljesíti. A város is helyesen cselekedett tehát, amikor a vállalkozóval szemben méltányos volt és abból, hogy egyik vagy másik néhány héttel későbben teljesítette a szerződésbeli kötelezettségeit, mint arra magát a szerződésben kötelezte, nem kovácsol tőkét magának, hanem ebbéli követelését mérsékelte, avagy egészen el is ejtette az adott helyzethez képest.

Valami nagy mulasztások az építkezés körül nem is történtek. De sok kicsi sokra megy. Azonfelül más építkezési akadályok is merültek fel; úgy, hogy az építkezés a kitűzött időre befejezhető nem volt. A tavasszal azonban mégis befejezést nyert. Úgy, hogy áprilisban a hídon már közlekedni lehetett, júniusban az már úgyszólván teljesen készen állott. A legutolsó kalapácsütések is elhangzottak. A feljáró utak is elkészültek, a fedés is befejezést nyert. Egyszóval a híd a szemlélőre azt a benyomást tette, hogy teljesen készen van és – tulajdonképpen – még sincsen készen.

Nincsen készen, mert a hídepítést vezető kir. mérnök még ma is itt van Zentán. Munkások is lézengenek imitt-amott a hídon, vagy annak környékén, de hogy mit dolgoznak mit nem: azt nem tudják. Annak semmi külön látszata nincsen.



Az első zentai vashíd az 1930-as években, előtérben a fürdőház  
(korabeli képeslap)



Nekünk nem volt alkalmunk meggyőződni arról, hogy a hídépítés befejezése minő stádiumban van. De, mint távolról szemlélő laikusoknak, az a benyomásunk, hogy egy kissé túlságosan hosszúra nyúlik a hídépítés befejezése. Mert ha maga a híd júniusban készen volt, akkor azt a hátralékos jelentéktelen simításokat egy hónap leforgása alatt bőségesen be lehetett volna egy kissé nagyobb munkaerővel fejezni. De ha ez sokáig így megy, mint most, hogy hónapokon keresztül egynéhány ember motyog a hídépítés munkálatainak befejezésén, akkor az soha se készül el. Akkor az is a rakpart sorsára jut. Egy örökké épülő és soha el nem készülő csodahíd lesz, mely szomorú nevezetességével majd még lepipálja a régi dicsőségünk összeomlott emlékét, a régi fahidat is.

Nem firtatjuk, mi az oka annak, hogy ez az immáron két esztendő óta húzódó hídépítés a mai napig nem nyert befejezést. Terhel-e emiatt mulasztás valakit, avagy sem. Távol legyen tőlünk a gondolat, hogy bármiféle mulasztással, vagy szándékos huzavonával akarnók illetni a hídépítés vezetőségét, avagy az arra befolyással bíró tényezőket. A hídépítés egész folyamata alatt mindig gondosan ügyeltünk arra, hogy a szakemberek dolgába a hídépítés ügyének tárgyalása alkalmával ne avatkozzunk, nehogy egy még be nem fejezett mű felett gyakoroljunk elhamarkodott bírálatot és azáltal esetleg indokolatlan sérelmet okozunk azoknak, akiknek működése arra nemcsak hogy nem szolgáltatott okot, de sőt működésükkel a város érdekét is szolgálván, jogot formálhattak arra is, hogy munkásságukat a rokonszenv és jóakarát bizonyos mértékével kísérjük. Ezúttal nincs szándékunkban a hídépítés vezetőségével szemben



A felrobbantott zentai vashíd 1941 áprilisában  
(Történelmi Levéltár, Zenta)

kotnyeleskedni, de az a kímélet azért nem szolgálhat okul arra, hogy elhallgassuk ama fő óhajtásunkat, amely nemcsak a mi, de Zenta város lakossága összességének kebelét eltöltik, hogy ti. szeretnők már látni egyszer annak a hídépítésnek végleges befejezését. Utóvégre is azt hisszük, azt nem vitathatja el senki, hogy ezt a munkálatot már be lehetett volna fejezni, ha kellő erővel igyekeztünk volna azt megvalósítani. Hát kérjük, ha be lehetett volna fejezni azokat a jelentéktelen pótlásokat, akkor miért nem tettük? Miért húzzuk-vonjuk a dolgot? Vagy talán attól tartunk, hogyha hamarosan befejezzük, hát még talál maradni néhány koronánk az előirányzott milliókból? Ettől kár nagyon félnünk, mert ha marad is, lesz annak elég helye. De aligha marad. Mi inkább attól félnünk, hogy addig-addig tatarozzuk, simítgatjuk a már jóformán kész művet, még újabb-újabb kölcsönökre nem lesz szükség.

A városi tanács, legelső sorban pedig a polgármester feladata, hogy ez elkerültesse. Azért is jó lesz, ha megsürgeti illetékes helyen az építkezés befejezését, nehogy ezt a kérdést is lármával, közgyűlési vitakozásokkal, kellemetlen zenebonával kelljen megoldani.

Ezt ha csak lehet, kerüljük el. A hídépítést pedig fejezzük be. De gyorsan.”<sup>16</sup>



A felrobbantott zentai vashíd  
1941 áprilisában (Történelmi Levéltár,  
Zenta – Stevan Kragujević Štica  
gyűjteményéből)

<sup>16</sup> Zenta hídjai. Az első vashíd (VII.). *Tiszavidék*, Zenta, XXI. évf. 1989. július 14. 28. (1030.) sz. 2.; Zenta hídjai. Az első vashíd (VIII.). *Tiszavidék*, Zenta, XXI. évf. 1989. július 21. 29. (1031.) sz.

A hidat az első világháború idején, 1915-ben vasúti sínek lefektetésével alkalmassá tették a vonatközlekedésre, a vasúti pálya hídra felvezető szakaszát állványzattal oldották meg.

Az első zentai vashíd 1941 áprilisáig szolgált. 1941. április 6-án a háború elérte Jugoszláviát is, április 11-én a jugoszláv katonaság – kivéve a 351. utászs század húsz emberét – elhagyta Zentát. Április 12-én hajnali fél 3-kor bekövetkezett az, amitől sokan tartottak: felrobbantották a hidat. A robbanás a Tiszába döntötte a város egyik szimbólumát és büszkeségét, a gazdasági élet és a közlekedés számára oly fontos építményt.<sup>17</sup> Noha a roncsokat még a háború idején kiemelték, mégis több mint húsz évnek kellett eltelnie, hogy Zentánál újra híd álljon a Tiszán.

### A MÁSODIK VASHÍD (1963–)

A második világháborút követően, már a szocialista országépítés kezdeti szakaszában nyilvánvalóvá vált a lerombolt zentai híd hiánya. A vajdasági közlekedési infrastruktúrának, amely leginkább a vasúti hálózatra támaszkodott, vakvágányjai lettek a Zenta felé vezető vonalak. Ebből kifolyólag Zentát és tágabb környékét is jelentékeny gazdasági kár érte. Csökkent a további fejlődés lehetősége, aminek negatív hatását a társadalom egésze is megérezte. Ezért az 1950-es évek végére közlekedési, gazdasági és társadalmi szempontból is égetően szükségessé vált, hogy Zentánál újból híd álljon a Tiszán. A híd megépítését a Jugoszláv Vasút 1957–1961 közötti időszakra vonatkozó ötéves beruházási terve is előírta.

Az új híd terveit Miodrag Hiba és Miodrag Simić mérnökök készítették, építésének előkészítő munkálatai 1960-ban kezdődtek. Az összeszerelés fázisa 1962. augusztus 27-étől november 27-éig tartott. A munkálatokról az újvidéki *Magyar Szó* 1962. október 21-ei cikke számolt be:

„Egy hét óta gépfegyverropogás-szerű zaj veri fel a zentai Tisza-part csendjét. A város lakosai örömmel hallgatják, mert tudják, hogy a hídon dolgozó kompresszorok és szegecselő-pisztolyok zavarják meg a nyugalmaikat – szerelik az új hidat.

Több mint másfél évtizede meredeznek csupaszon a régi híd helyén a betonpillérek, a bácskai és a bánáti part között pedig komp tartja fenn a kapcsolatot, közlekedést.

A hosszú várakozás után megkezdődtek a betonmunkák, a régi pilléreket kiszélesítették, mert az új híd szélesebb lesz a réginél. Tavaly azonban pénzgondok miatt nagy veszély fenyegette az építést. A beográdi Mostogranja már eldöntötte, hogy beszünteti ezt a munkahelyet, a munkálatok mégis folytatódtak, s a híd vasvázának szerelése folyamatban van, a pirosra festett konstrukció az első pilléren nyugszik, s lassan továbbkúszik, úgyhogy ma már 150 méteres hosszúságával fele útjára jutott a zentai parthoz. A Smederevska Palanka-i

<sup>17</sup> Molnár Tibor 2003, 24–25.

Goša elkészítette a vasszerkezetet, és le is szállította, úgyhogy a híd teljes vaskonstrukciója a helyszínen van. Gyors ütemben folyik a szerelés. A múlt hónapban a szerelők számát megkétszerezték. A munka megszakítás nélkül, éjjel-nappal folyik, vasár- és ünnepnapokon sem szünetel.

Beszélggettünk Josip Mirković technikussal, a szerelőmunkák vezetőjével.

– Amennyire csak lehet, igyekszünk a munkával, hogy a fagyok beállta előtt elérjük a túlsó partot. Számunkra ez nagyon fontos, mert a fagyok beállta, de különösképpen a jégzajlás nagyon megnehezíti a dolgunkat.

Amikor szerdán a híd építőhelyén jártunk, akkor kezdték meg a szegecselő munkát. Két erős kompresszor dübörög, a szegecselő pisztolyok meg fülsiketítő lármát csapnak, s az izzó szegecset pillanatok alatt szétlapítják.

Ez a hídépítés muzsikája – jegyzi meg mosolyogva Mirković technikus, amikor már harmadszor ismétlem meg kérdésem, s a lárma miatt sehogy sem tudja megérteni.

Soltész Béla mérnöktől, aki a munkákat ellenőrző szerv vezetője, megtudtuk, ha valami rendkívüli esemény meg nem gátolja a munkálatokat, akkor november 29-ére az új vashíd vasszerkezete teljesen elkészül és a zentai oldal tartópillérén köt ki.

A további munkálatok az időjárástól függnnek. Ha a december kedvez, s nem lesznek erős fagyok, akkor a beton úttest is elkészülhet az év végéig. A vasúti sínek elhelyezése nem függ az időjárástól, s a lerakását a szegecselés befejezése után meg is kezdik. Csókától



A híd nélküli zentai Tisza-part az 1950-es években  
(Történelmi Levéltár, Zenta)

a hídig már régebben lerakták a vágányokat. A zentai oldalon még kb. hétszáz méterre vannak a hídfőjárótól. Soltész mérnök szerint a sínek elhelyezésével nem lesz probléma. De nem így áll a helyzet a hídfőjáró utakkal. Ehhez még nincs biztosítva a szükséges pénz – mintegy 40 millió dinár. Ezt az összeget az útigazgatóságnak kellene biztosítania. Úgy-szintén hiányzik hétmillió a kiszélesített pillérek műkövel való bevonására. Ezt a munkát azonban később is elvégezhetik, jelenleg nem gátolja az építést. Jobb volna azonban, ha most, az alacsony vízállás ideje alatt végezhetnék el, mert olcsóbb lenne.

Habár nem kaptunk határozott választ a híd teljes elkészítésének és forgalomba bocsátásának idejéről, a munkák folyamatáról ítélve számíthatunk arra, hogy a jövő május elsejére elkészül, s akkor a zentai komp rég megérdemelt pihenőre tér.”<sup>18</sup>

1962 decemberében a *Magyar Szó* újságírója ismét meglátogatta az építkezést:

„A zentai hidépítők néhány napja már a Tisza fölött közlekednek. A konstrukció mindkét »gerendája« ugyanis elérte a zentai partot, és most már a bácskai oldal tartópillérén nyugszik.

Josip Mirković, a szerelőmunkák vezetője elmondta, hogy részükről még csak a vaszerkezet szegecselése van hátra. A szegecselésen jelenleg is öt pisztoly dolgozik. Az első nyíláson már teljesen készek a szegecseléssel. A második és harmadik nyíláson még mintegy 50.000 szegecselést kell elvégezni. Tekintettel a kedvezőtlen időjárásra, főleg a fagyokra, ennek a munkának az elvégzéséhez még legalább 65-70 nap kell.

A további munkálatok az időjárástól függnének. Ha december kedvez, s nem lesznek erős fagyok, akkor az úttest építéséhez is hozzáfognak. Az előkészületek már megtörténtek. A betonozást is a bánáti oldalról kezdik. A híd beosztásáról csupán annyit, hogy a vasutat a közúti forgalomtól egy vaskerítés választja el, s hogy a közúti forgalom céljára épülő betonút 7 méter széles lesz. A gyalogjáró a híd dél felőli külső részén lesz, azaz teljesen elzárva a vasúti és a közúti forgalomtól.

Az érdekelt felek a napokban tárgyaltak a hídra vezető utak építéséről és a többi mellék-munkáról is. A zrenjanini útigazgatóság képviselői helyszíni szemlét tartottak. Értesülésünk szerint Csóka és Zenta között új közvasutat építenek. Az út nem a régi helyén épül, hanem egy rövidebb szakaszon. A javaslat szerint az új út a csókai templomnál ágazik el a zentai híd felé. Ezzel a megoldással legalább 2-3 kilométerrel megrövidül a táv. Zentai részről is folynak az előkészületek a Beogradska utca kikövezésére. A jó idő beálltával hozzáfognak a villanytelepi malomnál tervezett vasúti felüljáró építéséhez.

A vasúti sínek elhelyezése nem függ az időjárástól. Csókától a hídig már régebben elkészültek a vágányok. A hídon, a szegecselések elvégzése után már lerakják a sínárokat. A zentai oldalon is már csak néhány száz méterre vannak a hídfőjárótól. A hídra vezető

<sup>18</sup> Fele úton, a Tisza fölött. *Magyar Szó*, Újvidék, XIX. évf. 1962. október 21. 291. (5529.) sz. 4.

vasúti töltés még a múlt év őszén elkészült. A vasúti töltés mindkét hídját újjáépítették és megerősítették.

A zentai hídfőnél épülő kisállomás tervéről még mindig vitatkoznak. Az előzőleges terv 32 millió dinárt irányzott elő a vasútállomás építésére. Az anyagi nehézségek miatt azonban úgy látszik, módosítanak a terven, csakis 20 millió dinárt költenek rá. Eszerint csak egy egyszerű váróterem épül. A Vajdasági Vasúti Közösség képviselői szerint korszerűen berendezett állomásra van szükség. Az előirányzott menetrend szerint a gyorsvonatok mellett csaknem minden órában lesz sínbusz-közlekedés is. Naponta 300-400 utasra számítanak. Végül még csak annyit, hogy az új Tisza-hidat 1963. május elsején tervezik átadni a forgalomnak, jöllehet a vasúti közlekedést valamivel előbb is engedélyezik.<sup>19</sup>

1963. március 11-én reggel 8 órakor tragikus baleset történt az építkezésen. Egy óvatlan lépés következtében Svetislav Pejković harmincegy éves mérnök a hídról a mélybe zuhant. A fiatalembert azonnal a zentai kórházba szállították, de életét már nem tudták megmenteni.

Az elkészült híd hossza 305, szélessége pedig 14,5 métert tett ki.

Az új hidat 1963. május 19-én avatták fel és adták át ünnepélyesen, amiről a *Magyar Szó* is beszámolt:



Épülőfélben az új vashíd 1963 elején  
(Történelmi Levéltár, Zenta)

„Nagy örömnép volt tegnap Zentán: felavatták az új Tisza-hidat. Sok ezer ember gyűlt egybe erre a nagy ünnepségre a városból, a tanyavilágból, a környékbeli bácskai és bánáti helységekből. Számos politikai és közéleti munkás között ott voltak a zentai, topolyai választókerület képviselőjelöltjei, továbbá Nagy József, a Szerb Végrehajtó Tanács tagja, Ilija Rajačić, a Tartományi Végrehajtó Tanács alelnöke, Arsa Budovalčev, a Szocialista Szövetség Tartományi Bizottságának titkára, a környékbeli községek népbizottságainak elnökei meg politikai és gazdasági vezetői.

A szépen feldíszített városból délelőtt 10 órára sokezres tömeg vonult fel a zentai hídfőhöz, hogy részt vegyen az új híd avatásán, hogy meghallgassa Slobodan Penezicnek, a Szerb Végrehajtó Tanács elnökének és Farkas Nándornak, a Tartományi Végrehajtó Tanács alelnökének beszédét.

A hídavatás lelkes választási nagygyűlés jellegét öltötte. S amikor Fajka Nándornak, a Községi Népbizottság elnökének köszöntőszavai után a gyűlés résztvevői elindultak a hídra, nem lett volna erő, amely fel tudta volna tartóztatni a tömeget: egy város, egy környék népe szaladt fel a hídra, s miután Penezic elvtárs megnyitotta a hidat – áthaladt rajta, hogy üdvözölje a Tisza bal partján várakozókat.



Hídavató 1963. május 19-én  
(Történelmi Levéltár, Zenta)

<sup>19</sup> Helyzetkép a zentai hídról. *Magyar Szó*, Újvidék, XIX. évf. 1962. december 5. 334. (5572.) sz. 4.

A szőke Tisza apró fodrai meg napfénytől csalogatva kacsingattak a méltóságosan nyugodt hídra, amelyen az emberek ezrei és az első vonat haladt át.

Délben az Eugen-teremben kiállítást néztek meg az ünneplők. A kiállítás a zentai hidak történetét mutatja be, amely voltaképpen egy kicsit a város története is, hiszen ez a vidék mindig összekötő kapocs volt a folyóktól messze eső vidékek között is.”<sup>20</sup>

A lap közölte a zentai származású Farkas Nándornak, a Tartományi Végrehajtó Tanács alelnökének beszédét, aki a híd jelentőségét méltatta:

„– A régi híd romjainál írta Thurzó Lajos: »A megdőlt híd csonka lábán – Köd ül és simogatja az egykor erős út roncsait.«

Ezt »az egykor erős utat« állítottuk helyre, elosztatva ezzel a sérelmeket, és az út helyreállításnak vagyunk ma szemtanúi és részesei. Ezért örömmel tölt el bennünket az a tény, hogy a régi hidat ma megújulva, megnagyobbodva és megszépülve avatjuk fel, és adjuk át a forgalomnak.

A továbbiakban elmondta, hogy a hazai és a nemzetközi vasúti és közúti forgalom szempontjából egyaránt jelentős gazdasági építménnyel helyreállt a régi kapcsolat a Tisza



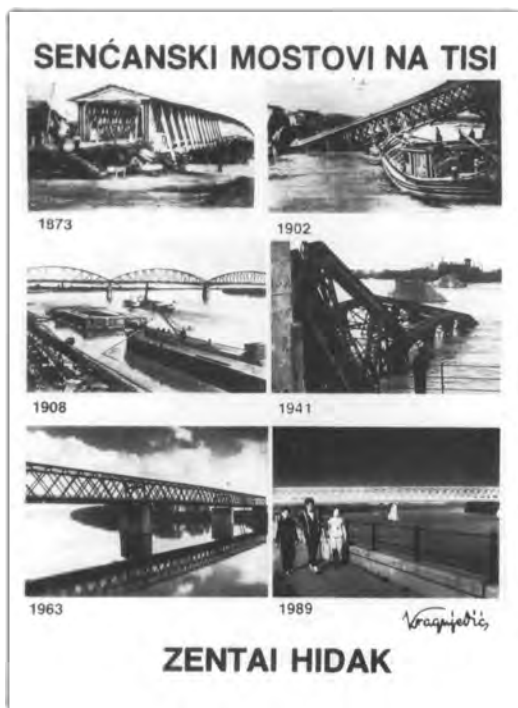
Munkálatok a zentai híd felújításán 1989-ben (Történelmi Levéltár,  
Zenta – Stevan Kragujević Štica gyűjteményéből)



mindkét partján, és a távolabb fekvő községek, városok, tájak és emberek között. Mivel az új híd a legközelebbi összeköttetés az ország nyugati részével, a rajta keresztül lebonyolított vasúti forgalom gazdasági indokoltsága rövid idő alatt meg fog mutatkozni azáltal, hogy évente hozzávetőlegesen 200 millió dinár megtakarítást hoz majd a nemzetgazdaság számára.

Az új híd gazdasági és társadalmi jelentőségéről szólva, helytálló az a tény, hogy általa felélénkül ennek a tájnak [a] gazdasági vérkeringése, javul a kommunák összeköttetése, egyszersmind elmélyül az emberek és a népek egysége, célkitűzéseik közössége, egyetértése és testvérisége.

A hidak nemcsak partokat kötnek össze – mondotta Farkas elvtárs –, hanem embereket, népeket, nemzetiségeket hoznak közelebb egymáshoz. Egy-egy híd nemcsak élet és valóság, hanem jelkép is, nemcsak a közlekedés, az áruforgalom megjavítását, nemcsak a gazdasági élet vérkeringésnek meggyorsítását jelenti nálunk, a szocialista Jugoszláviában,



A zentai hidak 1873-1989 (Történelmi  
Levéltár, Zenta – Stevan Kragujević  
Štica gyűjteményéből)

<sup>20</sup> Felavatták a zentai Tisza-hidat. A hidak nem csak partokat kötnek össze. *Magyar Szó*, Újvidék. XX. évf. 1963. május 20. 136. (5734.) sz. 1., 3.

külön pedig itt Vajdaságban, hanem egyszersmind szimbólum is: jelképezi a munka, az alkotás győzelmét a háborús rombolás fölött, jelképezi állandó törekvésünket, hogy az embereket, a népeket közelebb hozzuk egymáshoz, hogy erősítsük a testvériséget és az egységet, amely nélkül nincs élet ezen a tájon.”<sup>21</sup>

Annak ellenére, hogy azóta csupán egyetlen nagyobb felújítást végeztek rajta – 1989-ben zöldről sárgára festették át –, a zentai híd a mai napig megbízhatóan szavatolja a Tiszán való átkelést: az emberek közlekedését és kapcsolattartását, valamint az áruforgalmat.

#### IRODALOM

MOLNÁR TIBOR

2003 *Zenta és Magyarkanizsa II. világháborús hősi halottjai*. Zenta.

PEJIN ATTILA

1997 *A zentai csata olvasókönyve*. Zenta.

VALKAY ZOLTÁN

2002 *Zenta építészete*. Újvidék–Zenta.

<sup>21</sup> A hidak nem csak partokat kötnek össze. *Magyar Szó*, Újvidék. XX. évf. 1963. május 20. 136. (5734.) sz. 3.



GÁL LÁSZLÓ

FEJEZETEK A HALÁSZAT DÉL-ALFÖLDI  
TÖRTÉNETÉBŐL

A 19. század második felében kezdtek el behatóbban foglalkozni a magyar történetírók a középkori oklevelek vízrajzi adataival. Meglepően hatott, hogy az Árpád-korban 3000–4000 *piscina* (latin szó, jelentése: halastó) volt az országban. A szegedi és környékbeli halászat már az Árpád-korban nagyon jelentősnek mondható. A II. Béla által alapított dömösi prépostság alapítólevele már említette Győ, Tápé, Szer, Dorozsma falvakat, továbbá Körtevényes halastó nevét. A Sövényházáról előkerült Árpád-kori régészeti leletek közt sok hálósúlyt, halászattal kapcsolatos alkalmatosságot találtak, amiből nagy vízjárta területekre következtettek ezen a vidéken.<sup>1</sup> Már korábról, a népvándorlás időszakából is ismerünk olyan régészeti leletet a környékről, amely a halászat fontosságára utalt. A szentes-kökényzugi gepida temető feltárásakor az egyik sírban, mégpedig a közösség vezetőjének a sírjában találtak a régészek egy kétágú szigonyt.<sup>2</sup>

Figyelemre méltó, hogy az Árpád-korban a Szegedtől távol eső, sokszor éppenséggel nagyobb víz mentén elterülő kolostorok, egyházi intézmények birtokoltak Szeged környékén halastavat vagy halászóhelyet. Így többek között Ányást a Szent Ányosnak szentelt tihanyi, Mártélyt a Szent Adorján mártírról nevezett zalavári, majd a garamszentbenedeki apátság, Győt és Tápét pedig a dömösi prépostság birtokolta.<sup>3</sup> Az 1138-ban Álmos herceg által a dömösi prépostságnak adományozott, Citei nevű, a mai Tápé (Csongrád megye) határában elterült halastóról azt is közli az oklevél, hogy meghatározott időben nyitni és zárni kellett annak ki- és bejárati ágát,<sup>4</sup> ami a fokgazdálkodás egyik korai okleveles bizonyítéka. Ezt a feladatot Győ, Csákány és Tápé lakói végezték. A halastó jövedelmének harmada azonban a csongrádi várat illette meg, ezért a prépostság halászainak együtt kellett működniük a csongrádiakkal. Mivel a tó jövedelmét megosztották, nyilvánvaló, hogy azért kellett a halászó szolgáknak együttműködniük, mert a fokgazdálkodás tette lehetővé mindkét birtokos számára a gazdaságos halászatot. A fok eredetileg „azt a mesterséges, emberkéz alkotta átvágást jelenti, mellyel a folyóvíz mentét közvetlenül kísérő magasabb hátat, természetes gátat

1 Vályi Katalin 2011, 644.

2 Gallina Zsolt 2000, 51.

3 Bálint Sándor 1976, 415.

4 *Magyar néprajz II.* 2001, 111.

megnyitották, hogy a víz kijuthasson a völgy egész árterületére, illetőleg apadáskor ezen keresztül visszafolyhasson a mederbe”.<sup>5</sup> A fokok olyan épített vagy eredetileg természetes, de folyamatosan tisztított, mélyített vízfolyások, csatornák, amelyek összekötötték a folyót és az ártéri tavakat, illetve behálózták az árteret, és biztosították, hogy az évi rendszerességű áradások vize a tavakba jusson, és szétterüljön az árterületen.

Andrásfalvy Bertalan szerint, aki a téma egyik kiváló kutatója, az ártéri gazdálkodás csúcspontja a Kárpát-medencében a középkorra tehető, a komoly tervezésnek és az egész összefüggő vízrendszer gondos karbantartásának köszönhetően. A török hódoltság alatt azonban az ártéri fok- és csatornarendszer gyorsan romlásnak indult. Nemcsak a további építkezés és a fokok, csatornák kezelése, tisztítása maradt el, hanem a lakosságnak is érdekévé vált, hogy az ártér vadonná, szinte megközelíthetetlen bűvőhellyé váljék. A török hódoltság után hozzákezdtek ugyan a jelentősen leromlott állapotú fokrendszer ismételt kiépítéséhez, a középkori színvonalat azonban már meg sem közelítette a 18–19. század ártéri gazdálkodása. Ehhez kapcsolódóan meg kell jegyezni, hogy a források a középkorban, majd a hódoltság korában, végül a 19. század első felében azt mutatták, hogy az ártéri tavak halászata az ármentesítésekig sokkal nagyobb gazdasági jelentőséggel bírt, mint a folyóké. Csak azoknak a folyószakaszoknak, leggyakrabban szigetek melletti egyik folyóágnak a haszonvételi értéke



volt összemérhető a legnagyobb ártéri tavakéval, amelyek a vizák fogására bizonyultak alkalmasnak.

A hal régebben a nagyszámú böjti napok kedvelt és az egyház által engedélyezett húsételeként szolgált. Ez a körülmény már önmagában biztosította a hal és a halászat megfelelő jövedelmezőségét. Nagyon valószínű, hogy a szegedi Tisza mentén található halászhelyek értékét nemcsak a nagy halbőség adta, hanem az a kedvező körülmény is, hogy itt helyben mindjárt be lehetett sózni (az erdélyi só egy része a Maroson úszott dereglyéken Szegedig, és helyben is lehetett tárolni), ezzel szállításra, tartósításra alkalmassá tenni. A középkori Tisza halbőségét Bertrandon de la Brocquière burgundi lovag is megemlítette 1430-as évekbeli útleírásában, miközben Konstantinápolyból utazott hazafelé, s Burgundiában és Szegeden is időzött egy keveset. Ezt körülbelül egy évszázad múlva Oláh Miklós is megerősítette, amikor azt írta, hogy itt egy magyar forintért ezer, rőfnyi hosszúságú harcsát, közte potykát lehetett vásárolni.<sup>6</sup>

A szegedi halászati módszerek elterjedésének jelentős, korai mozzanata, hogy már a 16–17. század folyamán a Tisza felső folyásán és ottani mellékfolyóin sok helyen lehetett találkozni szegedi halász néven emlegetett gyalmos halászokkal (gyalom: nagyháló, kezeléséhez legalább hat–nyolc ember szükséges). Ők már jól ismerték a viza szokásait, tulajdonságait, hol találhatók ezen halak kifogására a legalkalmasabb helyek, miként kell áradás után a Tisza fokjait berekeszteni. Ők értettek legjobban nemcsak a gyalom, hanem a kecsgeháló, az úgynevezett pirityeháló használatához is. A gyalmos halászok elsősorban számos vagy köteles halat halásztak.



6 Bálint Sándor 1976, 416.

(A vizákat, miután kifogták, sokszor kötélén tartották a vízbe engedve.) A középkorban és utána is egészen az ármentesítésekig a tokfélék számítottak a magyar vizek legértékesebb, csak nagy hozzáértéssel, tapasztalattal és speciális módszerekkel kifogható halainak. A tokfélék éves rendszerességgel úsztak fel a Dunába, innen a nagyobb mellékfolyókba, ahol valamelyik csendes és sekély folyószakaszon lerakták ikrájukat, majd igyekeztek vissza a tengerbe. A legnagyobb tokfélének, a vizának nem csak nagy súlyát, ízletes voltát és ínycsengésként fogyasztott ikráját dicsérték a régiek. Bél Mátyás például hírt adott egy 1733-ban Mohácson kifogott és Bécsbe szállított, körülbelül 450 kilogramm súlyú és 430 centiméter hosszú vizáról, amelyről azt is lejegyezték, hogy körülbelül 50 kilogramm volt csak az ikrája.<sup>7</sup> A vizahalászat a középkor folyamán a Duna és a Tisza mentén bírt kiemelkedő gazdasági jelentőséggel. A forrásokban elsősorban a királyi, főnemesi és kolostori konyhákon elfogyasztott, alkalmanként több száz kilométer távolságra elszállított, darabszámra adminisztrált vizákról vannak adatok. A 18. századra már csökkent a magyar vizekből kifogható vizák mennyisége, ennek következtében a vizahalászat módszere is módosult. A 19. század első felében pedig az al-dunai halászat hatékonyságának megnövekedése, illetve a Vaskapu szabályozása miatt annyira megfogyatkoztak a vizák, hogy Danicska József mindszenti halászmester (Herman Ottó egyik adatközlője) évtizedenként már csak egy-egy példánnyal találkozott a 19. század második felében. Valamivel kisebbre növő (1–2 méter hosszú, 50–150 kilós), a történeti forrásokban toknak és söregnek nevezett tokféléket a 19. század második felében még gyakran fogtak, a 20. századra viszont elveszítették addigi gazdasági jelentőségüket, ha esetleg hálóba akadtak, példányaik lényegesen kisebbek voltak. A legkisebb tokféle, a kecsége a mai napig minőségi és meglehetősen ritka zsákmánynak számít. A két világháború között a dunai és a tiszai halászok az év egy rövid szakaszában még érdemesnek tartották a kecsége horgászatára specializálódni, helyenként pedig külön kecsegeháló szolgált e fajta kifogására. A forrásokban a tokféléket és a harcsát nevezik öreg halmak. E fajok közül kerültek ki az úgynevezett köteles vagy számos halak. A „köteles” jelzőt a vízben való kikötéssel magyarázták a halászok, ez azonban a jogi „kötelmek” feledésbe merülése utáni népetimológia. Mindkét jelző arra vonatkozik, hogy a halászokat elsősorban a darabra jegyzett, minőségi zsákmányból kötelezték az úri konyha ellátására.

A ficsér, ritkábban halficsér, másként halkupec néven emlegetett halászati vállalkozók jómódú, sokszor német származású szegedi polgárok voltak, akik a Szeged környékén levő ereket, fokokat, tavakat, sőt magának a Tiszának is egyes részeit bérbe vették, és halászokkal lehalásztatták. Akadt közöttük olyan, aki csak a kishalásztoktól fogott hal összevásárlásával és eladásával foglalkozott. Viszont ősi jogon, kisebb halfogó eszközökkel minden halász szabadon halászhatott a szegedi vizeken.

7 *Magyar néprajz II.* 2001, 116.

A szegedi halászatnak a ficsérektől kezdeményezett, már egyfajta tőkés vállalkozásnak tekinthető formája tette lehetővé, hogy Szeged városa a 18. század második felétől egy évszázadon át, egészen a folyószabályozásig Magyarország talán legfontosabb halkereskedelmi központja volt.<sup>8</sup> Több ezer mázsa szárított halat vittek csak Erdélybe, mivel a szegediek nemcsak a halfogáshoz, hanem annak feldolgozásához is jól értettek. Megfelelő szakértelemmel tudták tisztítani, hasítani, szárítani, füstölteni, gyékénybe csomagolni, ezért a szegedi szárított halat hosszú ideig el lehetett tartani. A 19. században a leghíresebb halhasító telepek a Porgány, Királica, Kistanya, Petró, Hernyák, Sárkány, Usztató, Mélysár, Gózsó, Tizó, Pórgány, Csigás, Sebős és a Sárga.<sup>9</sup> Emellett az Alsó-Tisza jobb partján is vagy húsz-harminc tanyán hasították a halat. Itt már fontos szempontnak bizonyult, hogy ezek a halhasító, -feldolgozó tanyák a lakott településrészekről messzebb helyezkedtek el, mivel iszonyatos büzzel járt ez a foglalatosság.

A korabeli felfogás egyébként csak a nagyhálós halászokat ismerte el rendes halász foglalkozásúnak. Szeged környékén csak azokat hívták halászsóknak, akik úgynevezett nagy kerítőhálóval (*gyalom*) dolgoztak egy halászmester irányításával. Ennek a halászati formának az összetettsége Szegeden is, valamint a mindszent-allyói uradalom halászóvizein is nemcsak magát a termelőüzemet jelentette, hanem még egy halhasító, halfeldolgozó tanya mindenképpen hozzátartozott a nagyhálós



8 Bálint Sándor 1976, 417.

9 Herman Ottó 1887, 74.



halászathoz.<sup>10</sup> Kishalászoknak pedig elsősorban azokat tekinti a néprajzi irodalom, akik nem a nagyhálóval, hanem egyénileg, esetleg alkalomszerű társulásokban dolgoztak. A kishalászszerszámoknak sok változatát ismerjük az eddigi kutatásokból, a jellemző eszközök és fogási módok jelentős hányada a kishalászat körébe tartozott, a tapogatótól a szigonyos halászatig, illetve a dobóhálóig. Fontos körülmény, hogy az állóvízi és a folyóvízi halászat jellegében különbözik, eltérő halászati technikát kíván mindkettő. Még lényegesebb, hogy a folyó Tisza és általában a folyók halászata az ármentesítések előtt másodlagos jelentőségűnek számított, ezért a halászat szervezésének technikai előfeltételeit a könnyebben halászható, így értékesebb állóvizekhez, árterekhez kellett alkalmazni.

A változás, a halászat jelentőségének csökkenése az ártéri gazdálkodásban a Tisza szabályozásával kezdődött. Addig a folyó adott az embereknek nádat, gyékényt, fát, szénát, halat, tojást és vadat, tehát olcsón szerezhették meg a házukhoz való építőanyagot, a téli tüzelőjüket, jószáguknak a takarmányt, a legelőt, saját maguk és családjuk ellátására a húst. Az áradások aszályos évekre megtermékenyítették az ártereket, trágyázni sem kellett, sok takarmány is megtermett az ártereken a jószágoknak.

A 19. század közepén, második felében lezajlott mocsárlecsapolások, gátépítések és mederrendezések a mezőgazdaság érdekeit szolgálták, jelentősen megnövelték a szántóföldi művelésbe, rét- és legelőgazdálkodásba bevonható területeket. Emellett elsősorban a Dunán a folyami hajózás lehetőségét is meg kellett teremteni.

A vízrendszerbe történt beavatkozások a halászat jövedelmezőségét kedvezőtlenül befolyásolták. Az állandóan vagy időszakosan vízzel borított területek csökkenésének szemléltetésére elegendő talán egyetlen adatsort idézni. Az 1820–1830-as években elkészült felmérések és a megmaradt adatok alapján arra következtettek a szakértők, hogy a Tiszának és mellékfolyóinak ősi ártere közel 2 millió hektárnyi lehetett, s ebből körülbelül 477 000 hektár volt állandóan víz alatt. A 20. század második felében viszont már mindössze 53 869 hektárt tettek ki az állóvizek és vizenyős területek a magyarországi Tisza-völgyben.<sup>11</sup> A csökkenésnek ezek az adatai sem fejezik ki azonban a változások tényleges voltát, hiszen a megmaradt árterek és vizek minősége is nagymértékben megváltozott, romlott. A gátak megépülésével elértektelenedtek a kiterjedt árterületek tavai, hiszen megszűnt az összeköttetés a tó halállománya és az évente ismétlődő áradások között. A változást jól mutatja, hogy a Tisza menti halászok *dögöknek*, *Dög-Tiszának* hívták a holtágakat. Egy 1879-ben készült jelentés szerint csak a Tiszán 111 átvágást végeztek, ez nagyjából ennyi holtágat jelentett. A legnagyobb, 18,6 kilométer hosszú, a Gyálaréti-Holt-Tisza, amely 7,6 kilométeres új meder ásásával jött létre, a nagyobbak, halászati szempontból jól hasznosíthatóak

10 Szilágyi Miklós 1975, 528.

11 *Magyar néprajz II.* 2001, 112.

közé tartozik még a Cibakházi-, Tiszaújfalusi-, Csongrádi- és az Atkai-Holt-Tisza is.<sup>12</sup> Nincs ugyan természetes kapcsolatuk a folyóval, több ilyen holtágon mégis önálló halászati társulat alakult, mivel zsilippel ellátott csatorna kapcsolta a holtágot a folyóhoz. A nagyobb holtágak, ha érdemesnek mutatkozott halászati szempontból hasznosítani, nem iszaposodtak és gazosodtak el, önállóan is bérbe adhatták, s bennük haltenyésztéssel kombinálták a halászatot. A halászati szakírók és a kormányzati szervek már az ármentesítés befejezése előtt szorgalmazták a természetes vizek hallal való betelepítését és szabályozott lehalászásukat.

Az ármentesítések következtében a nagyobb tavak, elsősorban a Balaton halászati jelentősége felértékelődött. A halászati bérlők a 19. század második felében mind nagyobb méretű kerítőhálókkal, valamint azokkal a szegedi, szentesi, Mindszenti nagyháló halászokkal halásztattak, akik a tiszai halcsökkenés miatt kényszerültek munkát vállalni a Balatonon. Sok szegedi és Tisza-vidéki halász került ekkor a Balatonra, és vitték a munkaeszközeiket, technológiájukat és szakmai tudásukat is. Jankó János gyűjtéseiből tudjuk, hogy a tiszai halászok a Balaton déli medencéjében béreltek ki halászható vizeket, és az egyik bérlő, bizonyos Vargucza (szerb származású szegedi halász) hozta az öreghálót a Balatonra.<sup>13</sup> Szigligetre 1864-ben érkeztek szegedi halászok. A balatonedericsi halászok úgy tudták, hogy a szegedi halászok 1866 és 1868 között jöttek arra a részre, és az öreghálót is ők vitték oda, először Meszesgyörök halásza tanulták el a kezelést tőlük. A szegedi halászokra a vörسيek is emlékeznek, akik a balatoni halak számának csökkenését éppen a szegedi halásztól meghonosított öreghálónak tulajdonították. Tihanyi halászok visszaemlékezései szerint a szárnyas varsát a szegediek vitték oda, azelőtt nem ismerték. A tihanyi varsa alakjával megegyezik a szigligeti, és hasonló formában ismerik Badacsonytomajban, Kilitin, Zamárdiban, Szárszón és Lellén is. Öreg balatoni halászok állítása szerint a vetőháló a tiszai halászok bejövetele előtt ismeretlennek számított. A kilitiek szerint az itt dobóháló néven emlegetett első vetőhálókat a tiszai halászok hozták be az 1860-as években.<sup>14</sup>

Reizner János közölte a Mindszent-algyői uradalom 1748-ból való jövedelem-összeírását, ahol a Gyevi-fok bérletéért 150 forintot és 4 hordó sózott potyát fizetett a halász bérlő.<sup>15</sup> Ez a bérleti díj viszonylag nagy összegnek számított abban az időben, ez azt mutatja, hogy komoly pénz lehetett az ártéri vizeken a fokgazdálkodással, halászat-keresni. A Pallavicini-uradalom a 19. század első felében már inkább csak pénzért adta bérbe egy-egy terület halászati jogát. Megfelelő tőkével rendelkező vállalkozók,

12 Uo.

13 Bálint Sándor 1976, 420.

14 Uo.

15 Reizner János 1895, 329.

esetleg halászok voltak a bérlők, akik a pénz mellett a grófi konyhára való hallal is tartoztak még az uradalomnak. A kishalászok általában kisebb értékű vizeket béreltek. Lukács János például 1832-ben 30 váltóforintért vette bérbe a Tömörkény melletti Csaj-tavat. Az ányási lakosok 1848-ban 100 forintot ígértek az ányási külső réten a fakadásokból való vizekért. Egy tőkeerős vállalkozó viszont jóval többet is fizetett a bérletért. A szegedi Götz János kereskedő 1847-ben már 3600 forintért szerezte meg a Gyevi-fok térségének halászatát; a Mindszenti Szobotka Dávid, a Mindszenti és az Ányási Tisza, valamint a Kurca-rét bérlője ugyanekkor 1250 forintot fizetett a bérelt halászati területért.<sup>16</sup> Ha egy-egy tőkeerősebb vállalkozó bérelte a vizeket, akkor nem maga halászott, hanem részben halász alkalmazottjai voltak, részben további bérletbe adta a vizeket más halászoknak. A víz tulajdonosa pénzt akart kapni, a vállalkozó a tőkebefektetés megtérülését és hasznát kereste, így ebben a rendszerben a halászok egy része már alkalmazottá vált.

Bitó János ismert szegedi halászmester és vállalkozó 1878-ban öt társával kibérelte a Pallavicini-birtok vizeinek egy részét. Ezek voltak a Péteri Fehér-tó, Csaj, Dongér, Kurca, továbbá a Tisza Csanytelek és Ányás közötti szakasza. Az évi bérleti díj 2200 forint volt, és heti 20 kilogramm a grófi konyhára való nemes hal. Ha az ögróf családja a birtokon tartózkodott, akkor annyi halat kellett beszolgáltatni, amennyit kívántak.<sup>17</sup>

A 19. század második felében a Mindszent-alygői uradalom már halastavakkal is rendelkezett, mivel jól látszott, hogy megfelelő hozzáértéssel és alkalmas területtel jó hasznot lehetett elérni a haltenyésztéssel. A Pallavicini-uradalom területére körülbelül 75 katasztrális hold terjedelmű Kis-Tisza-meder jutott, itt pontyot tenyésztettek eladásra, az uradalom számadásai szerint évenként átlagosan 9000 kilogramm halhúst termeltek ezen a területen, és katasztrális holdanként 65 forint tiszta jövedelmet értek el. A folyóból a vizet a halastóba szivattyúval emelték át, vagyis már gépesítettek akkoriban. Hasonlóan telepítettek be ponttyal még két holtágat az uradalom területén, mintegy 300 katasztrális hold terjedelemben, és azokon is elérték katasztrális holdanként az évi 8–10 korona tiszta jövedelmet, ami szintén tekintélyes bevételnek számított akkoriban.<sup>18</sup>

Közlök egy levéltári forrást, amely egy halászati haszonbérleti szerződés, a „Mindszenti Uraság” (Pallavicini Eduard) és Nagy József Mindszenti halász között kötött 1835-ben a Mindszent és Csanytelek közötti halászható vizekről. Eredeti példánya a szegedi levéltárban található a Mindszent-alygői uradalom szerződése között.<sup>19</sup>

16 Szilágyi Miklós 1975, 524.

17 Bálint Sándor 1976, 421.

18 Répássy Miklós 1903, 125.

19 CsML. Pallaviciniek Mindszent-Algyői Uradalmának iratai. Szerződések. XI. 609. 19. szerződés.

„Contractus

Melly a méltóságos Mindszenti Uraság mint árendába adó Fél, és Nagy József mint árendába vevő Fél között a következőkben kötött.

1ször: A Méltóságos Mindszenti Uraság a folyó esztendőben által engedi a Mindszenti Uradalombeli ... és Baksi, s Pusztaszeri ... között fekvő részben megmaradott vizeknek és Tóknak, úgy mint a széles és keskeny morotvának, Levelénnek, Szúnyognak, úgy a Kis-Tiszának a nagy és Kis-Csajnak és a többi akármelly névvel nevezendő ezer térbeli vizeknek szabados halászatját Mindszenti lakos Nagy Józsefnek.

2or: Ezen halászatért tartozik fizetni Nagy József a mely Földes Uraságnak 50 az az Ötven Váltó Czédulai Forintokat, melynek felét úgy mint 25 Forintokat, azon mindjárt, a másik felét pedig 25 forintokat a folyó esztendei Szeptember. Hónap 29én köteles lészen Nagy József a Mindszenti Uradalmi Pénztárba befizetni.

3ször: Ezen Contractus tart a mai naptól fogva a folyó 1835dik Esztendei December Hónap 31dik Napjáig a mikor az magától megszűnik, természetlét értetődvén az is hogy ha netalán a töltés kiszakadása vagy felnyitása által ezen kiszáritott részekbe új víz jöven

Contractus

Melly a Méltóságos Mindszenti Uraság mint Árendába adó Fél, és Nagy József mint Árendába vevő Fél között a következőkben kötött.

1ször: A Méltóságos Mindszenti Uraság a folyó Esztendőben által engedi a Mindszenti Uradalombeli Tóknak, és Baksinak, s Pusztaszeri ... között fekvő részben megmaradott vizeknek és Tóknak, úgy mint a széles és keskeny morotvának, Levelénnek, Szúnyognak, úgy a Kis-Tiszának a nagy és Kis-Csajnak és a többi akármelly névvel nevezendő ezer térbeli vizeknek szabados halászatját Mindszenti lakos Nagy Józsefnek.

2or: Ezen halászatért tartozik fizetni Nagy József a mely Földes Uraságnak 50 az az Ötven Váltó Czédulai Forintokat, melynek felét úgy mint 25 Forintokat, azon mindjárt, a másik felét pedig 25 Forintokat a folyó esztendei Szeptember Hónap 29én köteles lészen Nagy József a Mindszenti Uradalmi Pénztárba befizetni.

3ször: Ezen Contractus tart a mai naptól fogva a folyó 1835dik Esztendei December Hónap 31dik Napjáig, a mikor az magától megszűnik, természetlét értetődvén az is hogy ha netalán a töltés kiszakadása vagy felnyitása által ezen kiszáritott részekbe új víz jöven bi arrol a Halászat pedig természetlét megszűnik, akkor ezen Contractus, a mely egyedül a maga fennálló vizek halászatáról szól, érvénytelen.

Mellyről adasson ezen két egyenlő példában kétféleképpen és mind két példáról aláírott Árendalás Félél. Mindszenti Esztendő. 22-1835

Nagy József kezé X

19

Contractus

be azzal a Halászat haszna tetemesen megnövekedik, akkor ezen Contraktus a' melly egyedül a most fennálló vizek halászatáról szól elenyészik.

Mellyről adott ezen két egyenlő párban készült és mind két részről aláírott Árendálás levél.

Mindszenten Februárius 22 én, 1835 Nagy József keze X”

A szerződés viszonylag rövid, célratoró és olvasható. Jól látszik az első pontból, hogy milyen sok vízfolyás, időszakos tó, morotva terület el ezen a vidéken az ármentesítések előtt, másképpen festett a földrajzi képe ennek a vidéknek. Két részletben kellett az éves bérleti díjat kifizetni, napra pontosan megjelölték a teljesítés idejét. A bérleti díj átlagosnak mondható, kishalászoktól nagyságrendileg ekkora összegeket kértek akkoriban. A harmadik pontban található a lényeg: nevezetesen, ha „újj víz jöven” (áradás, árvíz) a bérelt területre, akkor a szerződés érvényét veszíti, mert a kifogható hal mennyisége és ezzel a jövedelem nagymértékben megnövekedhetett az adott területen. 1835-ben írták a szerződést, még az ármentesítések és a folyószabályozás előtt, ekkor még létezett az az ártéri vízi világ, amely egykor az Alföld jelentős részét borította és élte.

#### IRODALOM

BÁLINT SÁNDOR

1976 *A szegedi nemzet. A szegedi nagytáj népelete*. Első rész. A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve, 1974/75. 2. Szeged.

GALLINA ZSOLT

2000 A gepidák kora. In Kis–Rác–Labádi–Vörös szerk.: *Szentés helyismereti kézikönyve I.* Tanulmányok. Szentés, 42–56.

HERMAN OTTÓ

1887 *A magyar halászat könyve*. Budapest.

SZILÁGYI MIKLÓS

1975 Halászati üzemformák a Tisza vidékén a XVIII–XIX. században. *Ethnographia*, LXXXVI. évf. 4. sz. 521–536.

2001 Halászat. In Paládi Kovács Attila főszerk.: *Magyar néprajz*. II. Gazdálkodás. Budapest, 104–146.

REIZNER JÁNOS

1895 A Mindszent-algyői uradalom történetéből. *Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle*, II. 321–338.

RÉPÁSSY MIKLÓS

1903 *A Tisza halászata hajdan és most*. Kny. a Halászat IV. évfolyamából. Budapest.

VÁLYI KATALIN

2011 „Barátokfokja”. Szermonostor áltéri gazdálkodásának régészeti emlékei. *Móra Ferenc Múzeum Évkönyvei: Studia Archaeologica*, 12. Szeged, 641–652.



MÓD LÁSZLÓ

## EGY SZEGEDI HALÁSZDINASZTIA ÉLETPÁLYÁJA

„Alig van a szegedi népeletnek még egy másik olyan ága, amelynek világából annyi jellegzetes és folyamatos forrásanyagunk maradt volna fönt, mint a halászat.”<sup>1</sup> E mondatokkal kezdte Bálint Sándor *A szegedi nép* című munkájában a halászati viszonyokat taglaló fejezetet, amelyben kísérletet tett a vízi élet e sajátos területére vonatkozó ismeretek összegzésére. Minden bizonnyal Bitó Jánosnak a *Szegedi Új Nemzedék* hasábjain folytatásokban, majd önállóan megjelenő önéletírása<sup>2</sup> is jelentős mértékben hozzájárulhatott ahhoz, hogy a vallási néprajz európai hírvű tudósa az előzőekben idézett sorokat papírra vethesse. A szegedi halászmester neve ma már ismerősen csenghet azok számára, akik az elmúlt évtizedekben nyomon követték a magyarországi halászat múltját feltáró néprajzi vizsgálatokat, amelyek több vonatkozásban is árnyalták korábbi ismereteinket. Életútja, annak egyes mozzanatai értékes forrásanyagot szolgáltatottak a téma iránt érdeklődő kutatók számára, akiknek az önéletírást olvasva lehetőségük nyílt arra, hogy egy ellentmondásokkal teli korszak halászati viszonyairól pontosabb képet rajzolhassanak. Jelen tanulmány elsősorban arra vállalkozik, hogy a Bitó család példáján keresztül a halászati tevékenység és a halkereskedelem változását nyomon kövesse a 19. század közepétől a 20. század közepéig terjedő időszakban. Bitó János az 1910-es évek végén ugyan felhagyott a halászáttal, rokonai közül azonban többen folytatták a mesterséget mindaddig, ameddig erre az átalakuló politikai-társadalmi viszonyok közepette lehetőségük nyílt.

### HALÁSZAT, HALKERESKEDELEM, HALFOGYASZTÁS

Szeged már a középkorban szabad királyi városi ranggal rendelkezett, ezért a települést a halászati jog is megillette. A tanács közvetlenül is bekapcsolódott a halászatba, a kereskedelmi viszonyokat pedig befolyásolni tudta azáltal, hogy az értékesítésben is

<sup>1</sup> Bálint Sándor 1995, 36.

<sup>2</sup> Az önéletírás először 1930-ban a lap kiadójában látott önálló formában napvilágot, majd az 1990-es évek elején Papp György rendezte ismét sajtó alá. Forrásértékét Bálint Sándort követően Szilágyi Miklós aknázza ki leginkább, folklorisztikai szempontú elemzése azonban még nem történt meg, jóllehet ebben a műfajban az Alsó-Tisza-vidéken több hasonló alkotás született (például: Danicska József mindszei és Maszlag János csongrádi halász munkái). Bitó János 1930, 1993.



szerepet vállalt. A 19. század folyamán az Alsó-Tisza-vidéken egyre inkább jellemzővé váltak a halászati bérleti vállalkozások, amelyek a halásztársadalomban elősegítették a halkereskedők vagy *fisérek* elkülönülését, akik a nagyhálós halászat megszerzéséért versengtek egymással. Nemcsak halászóvizeket béreltek, hanem halászeszközökkel is rendelkeztek. A szegedi *fisérek*<sup>3</sup> az Alsó-Tisza-vidéken a halászatot és a halfeldolgozást már a 19. század első évtizedeiben sajátos manufaktúraszerű üzemekké szervezték, amelyeknek a működtetése a nagyhálós halfogási technikán alapult. A Szeged környéki halászat 1876 és 1883 közötti időszakban tapasztalható utolsó nagy fellendülése idején már befejezéséhez közeledett az ármentesítés, amely a halászóvizek kiterjedésének jelentős mértékű csökkenését, azaz az ágazat szerepének fokozatos térvesztését eredményezte.

Az 1888-as halászati törvény fordulópontot jelentett a magyarországi halászati viszonyok szabályozásában, mivel az állam a halászati vállalkozásokat és a mindennapi halfogási gyakorlatot szoros közigazgatási ellenőrzés alá vonta, a rendszabályok be nem tartását szigorúan szankcionálta.<sup>4</sup> Csak azok számára engedélyezték, akik vállalták a feltételek teljesítését. A tényleges hasznosítást nem a víztulajdonos egyéneknek, hanem az általuk kötelezően létrehozott halászati társulatoknak<sup>5</sup> engedte meg, amelyeknek az egyik legfontosabb feladata a halállomány védelme volt.<sup>6</sup> Az évente megtartott közgyűlés határozta meg az üzemtervet, a haltenyésztés feladatait, illetve a bérbeadás feltételeit. Az árverésen a halászati jogot elnyerő személy halászokat alkalmazott, akik rendszerint pénzben kifizetett részt kaptak a kifogott halmennyiségből. A bérlő a vizek kerítőhálóval vagy húzóhálóval halászható térségeit általában megtartotta saját kezelésében, az ún. kisszerszámos halászoknak pedig engedélyt adott arra, hogy

<sup>3</sup> Bálint Sándor szerint Szeged társadalmán belül a halkereskedők elkülönült csoportot alkottak, akik között szép számmal akadtak német származású elemek is. Különösen jellemzőnek tekinthető ez a foglalkozási réteg olyan településeken, ahol jelentősebb halpiac alakult ki, mint például Apatinban, Budán, Komáromban vagy éppen Pesten. A 19. század végére Szeged környékén a halászóvizek egyre inkább az Antalfy, a Bárkányi és a Bitó család érdekkörébe kerültek, amelyek egymást váltották, mígnem más folyószakaszok bérlésére kényszerültek. Bálint Sándor 1976, 419–429.; Szilágyi Miklós 1992, 135., Szilágyi Miklós 2008, 82.

<sup>4</sup> Megtiltotta a halállományra nézve károsnak tartott halfogási módokat, valamint meghatározta, hogy milyen szemméretű hálókcal szabad halászni, miként és mikor lehet a halak vonulási útvonalát elrekeszteni, illetve mekkora halak foghatóak ki. Az ívás idejére teljes halászati tilalmat rendelt el, s kötelezővé tette a járási szolgabírói hivatalok által illeték ellenében kiadott halászjegyeket. Szilágyi Miklós 2008, 76–78.

<sup>5</sup> Fischer Frigyes 1931, 207–208.

<sup>6</sup> A Dunán és a Tiszán nagy kiterjedésű, bérelhető vízfelületek jöttek létre, amelyeket a társulatok választott vezetősége három-öt év időtartamra adott bérbe. Megszervezésüket a Tiszán és mellékfolyóin a megyei törvényhatóságok a 19. század utolsó évtizedeiben végezték el. Szilágyi Miklós 1992, 162–168., Szilágyi Miklós 2008, 20.

egy-egy kisebb szakaszon egyénileg foghassák a halat.<sup>7</sup> A Csongrád-szegedi Tiszai Halászati Társulat 1899-ben alakult meg, fennhatósága alá összesen 3933 kat. hold kiterjedésű vízfelület tartozott. Halfogásra alkalmas vizeit három szakaszra bontva adta haszonbérbe, amelyek közül az első Csongrádtól Csanytelekig, a második Csanytelektől Tápéig, a harmadik pedig Tápétól Szegedig terjedt.<sup>8</sup>

A halászati viszonyokat Szeged térségében a két világháború közötti időszakban alapvetően meghatározta a halállomány drasztikus mértékű csökkenése, ami jelentős mértékben befolyásolta a halfogás lehetőségeit, valamint az ágazatból származó jövedelmet. A város által birtokolt halászóvizek két csoportra tagolódtak, amelyek közül a megközelítőleg 12 kilométer hosszúságú tiszai szakasz az ún. porgányi zsiliptól az államhatárig terjedt, az állóvizek a bel- és külterületen található tavakat és holtágakat foglalták magukban. Az 1920-as évek folyamán a városi tanács több alkalommal is kísérletet tett arra, hogy a halászatot házi kezelésben tartsa. Az illetékesek az akciótól a piaci árak mérséklését, a kifogott zsákmányból pedig nagyobb bevételt reméltek. A halállomány drasztikus csökkenése folytán Szegeden már az 1890-es évektől kezdődően több alkalommal felmerült olyan halastavak, halgazdaságok létesítésének a gondolata, amelyekben a helyi fogyasztói igényeket messzemenően kielégítő halmennyiség szaporítására és tenyésztésére nyílt volna lehetőség. A 20. század elején Répássy Miklós, az Országos Halászati Felügyelőség főmérnöke többször felhívta a figyelmet a város határában található Fehér-tó halgazdasággá alakításának lehetőségére, a vízhiány miatt azonban a tanács elvetette a tervet. A gazdasági válság idején került ismét napirendre az elképzelés, amikor a törvényhatósági közgyűlés a megvalósítás mellett foglalt állást. A munkálatokhoz a kormány 200 000 pengőt bocsátott a város rendelkezésére, a hiányzó részt az előljárással kölcsönökből próbálta fedezni. A földmunkákat 1931 és 1933 között végezték el, amivel időlegesen sikerült a munkanélküliséget is enyhíteni. Nemcsak halastavakat alakítottak ki, hanem 24 haltelelő táplálása céljából öt artézi kutat is fúrtak. A tógazdaságot a későbbiekben folyamatosan fejlesztették azért, hogy nagyobb halhozamokat érjenek el, ezáltal a város is nagyobb bevételhez juthasson.<sup>9</sup>

A 19–20. század fordulóján Szegeden már nemcsak tiszai, hanem Apatinból, Eszék-ről, valamint a Duna alsó szakaszairól származó halat is árultak. Kisebb pontyokat és kárászt Horgosról, illetve a Palicsi-tóból is szállítottak, nagyobb mennyiségű ponty és

<sup>7</sup> A halászati társulatok működését szabályozó törvények és rendeletek ugyan előírták, hogy a bérelemény nem adható albérletbe, a kishalászok azonban nem tartoztak ebbe a kategóriába, így lehetőségük nyílt a halfogásra. Szilágyi Miklós 2008, 109.

<sup>8</sup> Magyar Nemzeti Levéltár, Csongrád Megyei Levéltár Szentesi Levéltára. Csongrád-szegedi Tiszai Halászati Társulat IX. 220.

<sup>9</sup> 1936-ban a város a tógazdaság közelében halászcárdát épített, amely hamarosan nagy népszerűsége tett szert. Lásd részletesen: Tasnádi Róbert 1997, 54–70.

sügér került ki Pallavicini őrgróf levelényi halgazdaságából. A két világháború között a szegedi halpiacon az értékesítési lehetőségek beszűkültek, ami összefüggésbe hozható a vásárlóközönség megfogyatkozásával és az étkezési szokások megváltozásával. Az egykorú sajtóbeszámolók szerint problémát jelentett ugyanakkor az is, hogy a Tiszáról csak az egészen apró, szálkás halzsákmány jutott el olcsón a helyi piacra, a nagyobb méretű pontyok, harcsák és süllők viszont más húsfeleségekhez képest nagyon drágának számítottak.<sup>10</sup> A szegedi lakosság ellátásában a két világháború közötti időszakban egyre nagyobb szerepet töltek be a halgazdaságok, ahonnan az Antalfy<sup>11</sup> és a Bitó család tagjai is rendszeresen vásároltak.

## CSALÁDI GYÖKEREK

Az egyházi anyakönyvek módszeres elemzése a jövőben feltárhatja a Bitó familia rokoni-társadalmi kapcsolatait, valamint elkülönítheti egymástól az azonos nevű családtagokat. Amíg nem állnak rendelkezésünkre ezek az adatok, addig kénytelenek vagyunk kizárólag más forrásokra, mint például Bitó János (1859–1932)



Hálót javító halászok a szegedi Tisza-parton a két világháború között  
(a Bitó család tulajdona)

<sup>10</sup> *Délmagyarország*, 1942. november 21. 2.

<sup>11</sup> Antalfy Antal a Pétertói Tógazdaságot is bérelte, ahol a korszakban modernnek számító haltenyésztési eljárásokat gyakoroltak. Kelebiáról és Felgyőről is vásároltak halat, amelyet a szegedi halpiacon próbáltak értékesíteni. Tasnádi Róbert 1997, 36.

önéletírására hagyatkoznunk. A *Délmagyarország* napilap hasábjain 1930-ban egy olyan cikksorozat látott napvilágot, amely részletesen foglalkozott a szegedi családok múltjával. Ez tekinthető tulajdonképpen az első vállalkozásának, amelyik a família történetének összeállítására és a rokoni kapcsolatok feltárására tett kísérletet. A szerző a Bitó családot „ősregi” szegediként tartotta számon, azzal a megjegyzéssel, hogy a família tagjaiban még eleven élt az erdélyi eredet tudata. Bitó Mátyás és Bitó Miksa 1723-ban esküdt polgárként tűnik fel Felsővároson, akiktől feltehetőleg az összes Bitó nevű személy származtatható. A család „ösi fészke” Felsővároson lehetett, de felbukkannak Rókuson is, sőt az egyik ág kihúzódott a szegedi határ felsőtanyai részére. Ez utóbbiból válhattak ki a kisteleki Bitók. A napilap hasábjain az olvasó előtt valószínű családfa rajzolódik ki, amelynek megkerülhetetlen tagja az 1859-ben született Bitó János, aki halászmesterként és földbirtokosként szerepel. Nagypapa, Bitó Ferenc, akiről önéletírásában is megemlékezett, halászként tevékenykedett, emellett hajóvontatással, szappanfőzéssel, gyertyamártással és sertéshizlalással is foglalkozott. 1857-ben Hódmezővásárhelyen a *Vajfenékben* próbahalászás közben úgy megfázott, hogy megbetegedett, majd hamarosan meghalt. Az apa, Bitó Ferenc 1831. december 31-én született Szegeden, a Tabán utca 18. szám alatti házban. A halászat mellett vendéglátással is foglalkozott. 1879-ben városi képviselőként aktív szerepet vállalt az árvíz elleni védekezésben, amiért királyi elismerésben részesült. A házassági kapcsolatok vonatkozásában egyfajta foglalkozási endogámia rajzolódik ki előttünk, hiszen Bitó János lánytestvérei közül többen halászokkal, illetve vendéglősökkel kötöttek házasságot. Bitó Ágnes Csikós János halásznak, Bitó Rozália pedig Antalfy Antalnak lett a felesége, jelezve, hogy a halászmesterség leányágon is tovább „öröklődött”. 1930-ban Bitó Fáni Novák Mihály Rudolf téri kocsmáros, Bitó Ilona Tápai László budapesti vendéglős özvegyeként élte mindennapjait.

## BÉRMUNKÁSBÓL HALKERESKEDŐ

Szilágyi Miklós az 1992-ben megjelent *Halászó vizek, halásztársadalom, halászati technika* című munkájában Bitó János tevékenységére sajátos karriertörténetként tekint, amely azt példázza, hogy miképpen emelkedett halászati bérmunkásból a legvagyonosabb halkereskedők közé. Pontos nyomon követhetőek az életút egyes állomásai, amelyeknek a rögzítésére az önéletírás nagy hangsúlyt helyezett. Bitó János 1869 márciusában kapcsolódott be a halászatba „csónyikos gyereként”, akinek minden bizonnyal az egy fából kialakított vízi jármű vontatása lehetett a feladata. Gyermekként azokon a halhasító tanyákon dolgozott, amelyek, kihasználva a bőséges halfogást, nagy mennyiségű zsákmány feldolgozására rendezkedtek be. A gyevi Tiszán az ún. *Petróban* nyolc nagyhálóval dolgoztak. 1870-ben átkerült egy másik telepre, ahol már halhasító munkásként tevékenykedett. 1871-ben a nagyfai tanyán

*csónyikhúzó, halhasító* és halászinás volt egyszerre, ugyanakkor előrelépett a „ranglét-rán”. Halfelmosó lett, aki a zsákmány gondos megtisztítását végezte. 1873-ban nagy változás következett be az életében, mivel Kistimár József felfogadta halászlegénynek. 1876-ban Prágai Mihálynál dolgozott, akivel a *Marostorok*ban fogták nagyhálóval a halakat. Ebben az évben *vice-halászmesterré* lépett elő, 1878-ban pedig öten társultak, hogy bérbe vegyék a Pallavicini-uradalom vizeit. Ekkor Bitó János még nem volt önálló, mivel bátyjával együtt apja irányításával halászott. A katonaidő letöltését követően 1883-ban vette feleségül Kopasz Kis József lányát, Juliannát, aki a későbbiekben aktívan kivette a részét a halak értékesítéséből és a vendéglátásból is. Ettől az évtől kezdve már *halászgazdaként* tevékenykedett, harmadmagával együtt 2000 pengőforintért kibérelte a gyevi Tiszát. A zsákmány mennyisége ugyan évről évre csökkent, bérleti vállalkozásainak köszönhetően azonban anyagi lehetőségei egyre inkább javultak. Házat épített magának, sőt földvásárlásra is futotta. A Dunán több alkalommal megfordult, 1888-tól tizennégy éven keresztül a német császári udvarba is szállított halat. Kudarccok is érték, hiszen az 1880-as évek végén a csekély mennyiségű zsákmány miatt 15 holdas földbirtokától meg kellett válnia. Ebben az időszakban már leginkább csak halkereskedelemmel foglalkozott, két nagyhálás csapata Antalffy Antal és Prágai Mihály vezetésével halászott. Saját bevallása szerint 1895-ben elkészítette Magyarország legnagyobb, 400 métermázsa zsákmány befogadására alkalmas halászbárkáját, amellyel a Dunáról igyekezett halat szállítani a szegedi piacra. A korabeli sajtóbeszámolók szerint az 1910-es évek végén felhagyott a halfogással.

## VENDÉGLŐS, HALÁSZCSÁRDA-TULAJDONOS

Már fiatalon megismerkedhetett a vendéglátás fortélyaival, hiszen édesapja, Bitó Ferenc Felsővároson, a Kis-Tisza utcában kocsmát tartott fent. 1875-ben megvásárolta a Próféta sörcsarnokot egy Lang nevezetű vendéglőstől, akitől 400 boroshordót is átvett. Apja megbízásából Bitó János megfordult a szerémi borvidék egyik központjában, Karlócán, ahonnan hajóval hegyi borokat szállított kimérés céljából. A szegedi polgárok szerémségi szőlőbirtoklásáról ebben az időszakban már nem beszélhetünk, a kereskedelmi kapcsolatok azonban továbbra is fennmaradtak, mindaddig, ameddig a filoxéra el nem pusztította a szőlőültetvényeket. Bitó Ferenc kiváló érzékkel ismerte fel, hogy a vízi úton könnyedén megközelíthető borvidékről érdemes hegyi borokat beszerezni, szélesítve ezzel a kínálatot. Az önéletírás az 1897-es esztendőhöz kapcsolja a Kossuth Lajos sugárút 5. szám alatti halászcárda megnyitását, ahol írók, újságírók és különféle művészek rendszeresen megfordultak, akik közül említést érdemel Pósa Lajos, Mikszáth Kálmán vagy éppen Gárdonyi Géza. Az Alföld Szállodába a fővárosból is gyakran érkeztek vendégek. Bitó János különösen büszke volt a „Göre-szobára”, amelyet sajátos bútorzattal rendezett be. Tömörkény István a *Halászat* című szaklap

hasábjain megjelent tárcájában a következőképpen jellemezte a szegedi halászmester ilyen irányú tevékenységét:

„Bitó halász és vendéglős egyszemélyben. A dolgok kombinálódnak, vagy talán inkább egyszerűsödnek. Ő már például a halat nemcsak kifogja, de meg is főzi, meg is éteti. Mindenféle formában méri. Halászlé, sült hal, szalonnás csuka, ecetes hal, kocsonya, harcsás káposzta egyformán kapható abból a fajta ételből, mely oly igen köznapi s mégis csak nagyon kevesen tudják főzni úgy, hogy a valódi íze legyen.”<sup>12</sup>

Tömörkény tárcájában hangsúlyozta, hogy Bitó János halászcárdájának köszönhetően jött újra divatba a halevés Szegeden. Szilágyi Miklós meglátása szerint nem tekinthető véletlennek, hogy vendéglőjét a régi halászéletre utaló tárgyakkal, munkaeszközökkel rendezte be. Azt kívánta ezzel kifejezni, hogy a halászcárdába szorult vissza egy ősi foglalkozás, ahol megtalálható mindaz, amire a közönség vágyik, azaz a halász által készített halétel.

A szegedi újságokban rendszeresen jelentek meg hirdetései, amelyek segítséget nyújtanak ahhoz, hogy nyomon követhessük az általa üzemeltetett halászcárdák, vendéglők helyszíneinek változását. 1904-ben az Alföld Szállodából, ahol rendszeresen szervezett „halestélyeket”, „üzletét” a Stefánia kioszkba, majd 1905-ben saját házába, a Takaréktár és a Horváth Mihály utca sarkára helyezte át. Az egykorú híradások szerint az épületet Bitó János 1908-ban eladta a Szeged-csongrádi Takarékpénztárnak 127 501 koronáért.<sup>13</sup> 1909. június 22-én ismét az Alföld Szállodában hirdetett „halestélyt”, július 24-én azonban már arról értesülünk, hogy a vendéglőt Rapcsák Péter vette át. 1909-ben, ahogyan az az önéletírásban is szerepel, a Bitó házaspár felhagyott a vendéglátással. Halászcárdájuk hírneve azonban tovább élt a helyi emlékezetben, éppen ezért nem csodálkozhatunk azon, hogy az első világháborúban a keleti fronton harcoló szegedi katonák a lövészárók bizonyos szakaszát a „Bitó-vendéglő” elnevezéssel illették. Bitó János halálát követően a *Szegedi Új Nemzedék* hasábjain megjelent nekrológ azt tartotta fontosnak kiemelni, hogy a város egyik leghíresebb vendéglőse volt, aki olyan irodalmi előkelőségek barátságával dicsekedhetett, mint Mikszáth Kálmán, Gárdonyi Géza, Pósa Lajos, Kemechey Jenő, Tömörkény István vagy Móricz Pál.<sup>14</sup>

<sup>12</sup> Tömörkény István: Egy halászkorcsma. *Halászat*, 1901. december 1. 54–55.

<sup>13</sup> Fári Irén és Nagy Ádám a szegedi vendéglátóhelyeket bemutató tanulmányukban két képeslapot is közölt, amelyek a halászcárda cégéres bejáratát, illetve belsejét ábrázolják. Fári Irén – Nagy Ádám 2004, 341.

<sup>14</sup> *Szegedi Új Nemzedék*, 1932. június 12. 3.

## FÖLDBIRTOKOS

Miután Bitó János felhagyott az Alföld Szálloda üzemeltetésével, megvásárolta felesége testvéreinek örökségét, a Röszkétől 4 kilométerre, a Holt-Tisza partján fekvő földbirtokot, amelyhez szántóföld, szőlő és tanyaépületek tartoztak. A házaspár növénytermesztéssel és állattartással egyaránt foglalkozott, a feleséget pedig rendszeresen piacon igyekeztek értékesíteni. A szőlőtermésből készített vörösborral az 1904-ben Szegeden elsőként megrendezett országos borvásáron is szerepelt. Az első világháború idején a rekvirálások, valamint fiúgyermekei és cselédei besorozása nehezítette a földbirtok megművelését, annak ellenére, hogy hét orosz hadifogoly dolgozott a felügyelete alatt. Bitó János a tanyai gazdálkodást nem folytathatta tovább, mivel az új államhatárok elszakították a területet Magyarországtól.

## AZ UTOLSÓ ÉVEK

Azt követően, hogy felhagyott a halászáttal, Bitó János visszavonult Kis-Tisza utcai lakóházába, ahol 1925-ben felkereste Iván Mihály, aki a találkozás élményét a *Szegedi Új Nemzedék* hasábjain *Emlékezzünk régiekről* címmel örökítette meg.<sup>15</sup> Az írást elolvasva megtudhatjuk, hogy a halászmester a gyermekei és unokái körében töltött minden pénteki napot, amikor halpaprikást készített, amelyet saját maga adagolt ki a családtagoknak. Ugyanebben az évben, december végén a *Szegedi Új Nemzedék Emlékek a régi halászáleletről* címmel közölt vele interjút, amelyben a halászmester felidézte az olvasóknak az 1883-as királylátogatás emlékeit.<sup>16</sup> Úgy tűnik, hogy élete utolsó éveiben fokozott érdeklődést mutatott a halgazdálkodás kérdései iránt. 1927-ben a tanácshoz intézett beadványában egyebek között azt kifogásolta, hogy a hal közvetítőkön és nem a halászokon keresztül jutott el a vásárlókhoz. Arra is próbálta felhívni a figyelmet, hogy az általa tizenkét esztendőn keresztül a várossal kötött halászati szerződések sokkal előnyösebbek voltak mindkét fél számára, mint a jelenlegiek.<sup>17</sup>

1931. május 6-án, hetvenéves korában elhunyt a felesége, Kis Kopasz Julianna, aki hosszú évtizedeken keresztül társként segítette vállalkozásait. Május 8-án helyezték örök nyugalomra a Gyevi temetőben, május 9-én pedig a Felsővárosi templomban lelki üdvéért misét mondatnak. A haláláról beszámoló tudósítás szerint Szeged egyik legvendégszeretőbb és legnépszerűbb asszonya volt, akinek kitűnő halpaprikását nem kisebb személyiségek, mint Mikszáth Kálmán, Gárdonyi Géza, Pósa Lajos, Kemechey Jenő, Móricz Pál és Dankó Pista dicsérték alkotásaikban.

<sup>15</sup> *Szegedi Új Nemzedék*, 1925. február 1. 2.

<sup>16</sup> *Szegedi Új Nemzedék*, 1925. december 25. 5.

<sup>17</sup> *Szegedi Új Nemzedék*, 1927. október 23. 4.

Bitó János halálának körülményeiről a *Szegedi Új Nemzedék* hasábjain megjelent nekrológ a következőképpen számolt be:

„Fél évvel ezelőtt dőlt először ágyának. Trombozis támadta meg, ami miatt nagyon sokat szenvedett. Néhány hét előtt úgy látszott, mintha régi egészségét visszanyerte volna. Ez azonban csak látszat volt, s nem régen a belgyógyászati klinikára szállították be. Még péntek este is vidám, jókedvű volt, s környezete abban reménykedett, hogy felépül. Szombaton délelőtt azonban bélbénulás lépett fel nála, s Bitó János a leghíresebb szegedi halász, fél 12 órakor, vallásos lelkét visszaadta Teremtőjének.”<sup>18</sup>

A halásmestert 1932. június 13-án helyezték örök nyugalomra felesége mellett a Gyevi temetőben, ahol P. Bujnovszky végezte az egyházi szertartást. Bitó János alakját dr. Muntyán István idézte fel búcsúztatójában, amelyben „külső és belső énjét egyformán művészi színekkel rajzolta meg...”<sup>19</sup>

## A HALÁSZATI ÖRÖKSÉG TOVÁBBÉLÉSE

A leszármazottak közül az 1939-ben született Bitó János által szolgáltatott adatok segítségével követhetjük nyomon a család tagjainak halászati tevékenységét az 1920-as évek utáni időszakban, amihez hasznos adalékokat nyújtanak a szegedi újságok hasábjain megjelent híradások, tudósítások is. Édesapja, id. Bitó János Bitó Ferenc<sup>20</sup> tizenharmadik gyermekeként látta meg a napvilágot 1910-ben. Nagybátyja, Bitó Antal 1896-ban született, akinek az életpályája a családi irattárban őrzött önéletrajzának felhasználásával rekonstruálható. Akkor állította össze, amikor az 1950-es években, az államosításokat követően munkát keresett magának. Ebben fontosnak tartotta kiemelni, hogy apja és nagyapja nemcsak halászattal, hanem halkereskedelemmel is foglalkozott. Édesapja, Bitó Ferenc 1912-ben meghalt, emiatt tizenhat évesen édesanyjával együtt be kellett kapcsolódniuk a halfogásba és a halértékesítésbe egyaránt. 1915-ben besorozták katonának, az első világháborúban a hídépítő zászlóalj kötelékében Kremsben, illetve az olasz harctéren teljesített szolgálatot. 1918-ban került haza, halászati felszerelésük azonban teljes mértékben használhatatlanná vált, ezért újra kellett kezdeniük az életüket. Az 1920-as évek második felében Szeged térségében a Bitó és az Antalfy család tagjai versengtek a halászat megszerzéséért.

<sup>18</sup> *Szegedi Új Nemzedék*, 1932. június 12. 3.

<sup>19</sup> *Szegedi Új Nemzedék*, 1932. június 14. 4.

<sup>20</sup> Az 1858-ban született Bitó Ferenc minden bizonnyal Bitó János (1859–1932) bátyja lehetett, akivel bizonyos időszakokban együtt dolgoztak. A *Délmagyarország* hasábjain megjelent családtörténet szerint 1921-ben hunyt el, fia, Bitó Antal önéletrajzában azonban az 1912-es esztendő szerepel.



Bitó Antal 1926-ban elnyerte a tiszai és az állóvízi halfogás jogát három évre 40 százalékos haszonrészesedés mellett. 1928-ban egy másik halászati bérlet kapcsán a versengésből ismét ő került ki győztesen, annak ellenére, hogy Antalffy Antal és társai megfellebbezték a városi tanács határozatát. A rivalizálás több alkalommal bírósági perekhez vezetett. Az Antalffy Antal és Társa Halászati Rt. az 1920-as évek végén például feljelentette Bitó Antal édesanyját, illetve Török Istvánnét azért, mert a halpiacon azt állították, hogy csak ők kínálnak tiszai halat, Antalffyték árúja ezzel szemben pocsoyaizú és romlott. Az 1940-es évek közepén Tizzasas és Magyarkanizsa között a folyót Antalffy György és Bitó Antal bérelte, akiknek az alkalmazásában sok halászember tevékenykedett.

Bitó Antal a Rudolf tér 11. szám alatti épületben halcsarnokot tartott fenn, ahol az alkalmazottai által kifogott halat kínálta eladásra. 1943-ban vizsgát tett, ami lehetővé tette számára, hogy motormeghajtású ladikkal járhassa a Tiszát Óécske és Zenta között. A halászatból és a halkereskedelemből származó hasznot Bitó Antal a második világháború idején földvásárlásokba fektette, amivel igyekezett követni felmenői példáját. Arra törekedett, hogy a sokszor bizonytalan kimenetelű halfogás és értékesítési lehetőségek ellenére legyen valami biztos támpont az életében. 1942-ben Nyári Istvántól vett egy 12 kat. hold kiterjedésű birtokot, amelyhez Szatymazon ötszobás villa tartozott, szőlővel, valamint a szőlőtermesztés és a borkészítés eszközeivel, kellékeivel együtt. 1944-ben Szőregen vásárolt magának 11 kat. hold szántóföldet.

A Tiszán, a közúti híd közvetlen közelében egy 20 méter hosszúságú bárkát üzemeltetett, amelyben az értékesítést megelőzően a halzsákmányt tárolta.<sup>21</sup> Az állóvízben kifogott halakat két-három hétig a folyóban tartotta, hogy kitisztuljanak, és elveszíték kellemetlen ízüket.<sup>22</sup> 1944. július 3-án a szerkezet bombaradása következtében megsemmisült, a halkereskedő azonban részletes kimutatást készített a károkról.

<sup>21</sup> A 20. század közepén a folyó menti településeken (például Budapest, Paks, Tolna, Baja stb.) a halkereskedők, halértékesítő vállalatok állóbárkái elérhették a 18 méteres hosszúságot is, emiatt akár 200 mázsányi, hat-nyolc csoportban elkülönített haltömeg befogadására is alkalmasnak bizonyultak. A szerkezetek formai szempontból leginkább az áruszállító fahajókra hasonlítottak. A padozat alatt, több rekeszben, minőségileg osztályozva tartották a halakat, amelyeket az értékesítést megelőzően szákkal fogtak ki. A közvetlen eladással vagy a piacra szállítással foglalkozó bárkakezelő számára lakófülke is épült. A 19–20. század fordulóján a Duna és a Tisza menti nagyobb városok halpiacainak ellátásában a halbárkáknak az áru szállításában még juthatott némi szerep, jöllehet az 1860-as évektől a vasút vált egyre inkább meghatározó jelentőségűvé ezen a területen. 1924 nyarán Banner János dokumentálta az utolsó szegedi halászbárka készítésének munkafolyamatait. Banner János 1925, 75–94.; Szilágyi Miklós 2003, 330–331., Szilágyi Miklós 2008, 17–18.

<sup>22</sup> Bálint Sándor is említést tett az állóvizekben kifogott halak Tiszában történő fürdetésének sajátos gyakorlatáról. A halzsákmány néhány hét alatt piacképpé vált, mivel elveszítette kellemetlen pocsoyaizét. Bálint Sándor 1957 I., 111., 750.

A bejelentési ívről, illetve a hozzá csatolt mellékletből megtudhatjuk, hogy a bárka nyolc rekeszre tagolódott, nádfedeles felépítménye 52 négyzetméterre terjedt ki, orr- és fartőkéje pedig tölgyfából készült.<sup>23</sup> A bombázás következtében három halászladik, kilenc evező, egy kis méretű haltartó bárka, egy rudas mázsa, három merítőszak, négy lakat is megsemmisült, 629 kilogramm vegyes hal ugyanakkor elpusztult. 1944 telén Antalffy Györggyel társulva újraindították a halkereskedelmet.

Bitó Antal nem sokáig gazdálkodhatott, mivel az 1945 után kibontakozó politikai változások és a kiépülő kommunista hatalmi rendszer arra kényszerítette, hogy lemondjon birtokairól. 1949-ben a kiskundorozsmai és a szatymazi birtoktestet mindenféle kártérítés nélkül felajánlotta a Szatymazi Földműves-szövetkezet számára, a szőregi szántóföldet pedig 1951-ben a Vörös Rózsa termelőcsoport vette bérbe meghatározatlan időre. Unokaöccse, Bitó János elmondása szerint a Kis-Tisza utca 7. szám alatti ingatlan maradt meg a tulajdonában.

A „halüzletet” 1949. december 24-én a budapesti székhelyű Halértékesítő Nemzeti Vállalat vette át, ugyanis Bitó Antal 1950. január elsejével felhagyott önálló halkereskedői tevékenységével, iparigazolványát pedig az illetékes hatóságoknak

SZEMÉLYI ADATOK:	
Születési helye és éve	Szeged 1896
Allampolgársága	magyar
Családi állapota	nőtlen
Vallása	sem. kat.
Állandó lakhelye	Szeged Kötőutca 7.
SZEMÉLYLEÍRÁS:	
Termete:	Közép
Arca, alakja és annak különösebb ismertető jelei:	hosszúka
Hajának színe:	barna
Szakálla alakja és színe:	borított
Bajusza alakja és színe:	barna
Szeme színe és esetleges hibája:	nyírótt
Szája alakja:	rendes
Különös ismertető jelei:	bal lábára sokant
Milyen nyelveken beszél?	magyar.
Az üzemszakasz bérlőjének igazolása:	Szeged 1949. Okt. 10. Bitó Antal
Állás (pecsét):	halász
A kiállító hatóság igazolása: (magyar részről)	
Láttamazó hatóság igazolása: (német részről)	
P. H.	

Bitó Antal halászati igazolványa (a Bitó család tulajdona)

<sup>23</sup> A második világháborút követően Bitó Antal saját maga egy új bárkát épített, amely később a Kossuth halászati termelőszövetkezet tulajdonába került.

visszaszolgáltatta.<sup>24</sup> A halcsarnokot befogadó épületet 1961-ben kisajátították, majd lebontották. Bitó Antal a vagyonától megfosztva kényszerült új életet kezdeni, immáron a Halértékesítő Nemzeti Vállalat alkalmazottjaként tevékenykedett Szolnokon, majd Kecskeméten, ahol halboltokat vezetett.<sup>25</sup> Csak a nyugdíjazását követően tért vissza Szegedre, ahol 1996-ban bekövetkezett haláláig az ősi családi fészekben, a Kis-Tisza utca 7. szám alatti lakóházban élte mindennapjait. A halászattal való kapcsolata nem szakadt meg teljesen, mivel a téli időszakban megfelelő díjazás fejében gyakran javította a halászati szövetkezet hálóját, halászszerzőségeit.



Harcsa közszemlén a Bitó halcsarnok előtt (a Bitó család tulajdona)

<sup>24</sup> 1948 és 1950 között az államosítás jelentős mértékben beszűkítette a magánkereskedelmi lehetőségeit, emiatt a foglalkozást gyakorló társadalmi csoport létszáma is drasztikus visszaesést mutatott. 1947-ben Szegeden még 3074 magánkereskedőt, köztük 7 halkereskedőt tartottak nyilván, míg 1953-ban mindösszesen 153 fő szerepel a kimutatásokban. A kiskereskedők esetén a különböző módszerekkel (például fokozott adó- és árellenőrzés, ár- és berrögzítő intézkedések stb.) történő ellehetetlenítés mellett a közvetlen államosítás is érvényesülhetett. Farsang Lászlóné 2010, 661.; Béládi Olívia 2013, 63–101.

<sup>25</sup> Bitó Antal példája nem tekinthető egyedinek, hiszen ebben az időszakban sok kiskereskedő kényszerült arra, hogy engedélyének visszaadását követően állami alkalmazottként lépjen szolgálatba. Majtényi György – Szatucsek Zoltán 2004, 22.

Bitó Jánossal és más családtagokkal szemben vendéglátóhelyet, azaz halászcserdát vagy kocsmát nem működtetett, de a különféle halételek nagy mennyiségben történő készítését rendszeresen vállalta.

## ÖSSZEGZÉS

A Bitó család életpályája azt példázza, hogy az „ősi foglalkozást” gyakorló, egymást követő generációk képviselői miképpen tudtak alkalmazkodni a változó gazdasági-társadalmi és ökológiai viszonyokhoz. Az első nagy átalakulást az ármentesítési munkálatok eredményezték, hiszen a halállomány drasztikusan visszaesett, a szegedi halpiac azonban továbbra is kedvező értékesítési lehetőséget kínált. Bitó János ezt a konjunktúrát kihasználva kapcsolódott be a halkereskedelembe, akinek az önéletírása bepillantást nyújt a szegedi halásztársadalom mindennapjaiba. A család tagjai következetesen próbálták követni és alkalmazni a „több lábon állás” stratégiáját, ami lehetőséget teremtett arra, hogy sikeresen átvészeljék a nehéz időszakokat, és újrászervezhessék életüket. Megvolt bennük a törekvés arra, hogy földbirtokot vásárolva biztos létalapot teremtsenek saját maguk, illetve családjuk számára, a 20. század történelmi eseményei azonban keresztülhúzták számításaikat. Az első világháború után Bitó János horgosi földterületei az új délszláv állam fennhatósága alá kerültek, a második világegést követően pedig Bitó Antal kényszerült birtokainak elhagyására.

Bitó Antal a szegedi *fisérek* egyik utolsó képviselője volt, aki kiterjedt halászati bérleteire alapozva tudta sikeresen működtetni halcsarnokát, ahonnan nagy mennyiségű hallal láthatta el a város lakosságát. Halászati bérletei az 1940-es évek első felében teljesedtek ki, amikor egymással párhuzamosan gyakorolta a halászati jogot a Maros és a Tisza bizonyos szakaszain. Az 1930-as évek végétől ingatlanok és földbirtokok vásárlásába próbálta befektetni a halkereskedelemből származó hasznot. Bitó Jánossal ellentétben egyidejűleg működtette halászati bérletein alapuló halkereskedését, irányította földbirtokai művelését, amelyekhez alkalmanként a vendéglátói tevékenység társult. A halkereskedelem számított a legfontosabb jövedelemforrásnak mindaddig, ameddig a második világháborút követően a halászat lehetőségei Bitó Antal számára fokozatosan beszűkültek. Az 1940-es évek végén a társadalmi-politikai változások már nem tették lehetővé a halászati bérlő, halkereskedő számára, hogy tovább folytassa a halászatra és a kifogott zsákmány értékesítésére alapozó üzleti vállalkozásaikat, a család tagjai ezért az 1950-es évektől teljesen más foglalkozást választottak maguknak.

## IRODALOM

BÁLINT SÁNDOR

1957 *Szegedi szótár I–II.* Budapest.

1976 A szögedi nemzet. A szegedi nagytáj népélete 1. *A Móra Ferenc Múzeum Évkönyvei,* 1974/75. 2.

1995 *A szegedi nép.* (2. kiad.) Budapest.

BANNER JÁNOS

1925 A szegedi halászbárka. In *Dolgozatok a M. Kir. Ferencz József Tudományegyetem Archaeológiai Intézetéből I.* 75–91.

BÉLÁDI OLÍVIA

2013 A kisipar és kiskereskedelem államosítása Pesterzsébeten. *Múltunk,* 4. 63–101.

BITÓ JÁNOS

1993 *Az én kiskirályságom. Egy tiszai halász élete.* Szeged.

FÁRI IRÉN – NAGY ÁDÁM

2004 Szegedi vendéglátóhelyek képeslapokon 1900–1920. *A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve. Studia Historica* 7. 325–388.

FARSANG LÁSZLÓNÉ

2010 Kereskedelem, kereskedelmi hálózat, idegenforgalom. In Blazovich László szerk.: *Szeged története* 5. 1945–1990. Szeged, 657–694.

FISCHER FRIGYES

1931 *A magyar halászat összefoglaló ismertetése, szerepe és jövője a mezőgazdasági termelésben és a vízgazdálkodásban.* Budapest.

MAJTÉNYI GYÖRGY – SZATUCSEK ZOLTÁN

2004 A kiskereskedelem és a kisipar államosítása. *História,* 4. 21–26.

SZILÁGYI MIKLÓS

1992 *Halászó vizek – Halásztársadalom – Halászati technika. A tiszai halászat történeti-néprajzi elemzése.* Debrecen.

2003 Haltárolás – halszállítás. *Népi Kultúra – Népi Társadalom,* XXI. 317–339.

2008 *A népies halászat, vadászat és gyűjtögetés lexikona.* Debrecen.

TASNÁDI RÓBERT

1997 *A Szegedi Fehértó halgazdasága.* Szeged.

MÓD LÁSZLÓ  
ÁRTÉRI GYÜMÖLCSÉSZET  
AZ ALSÓ-TISZA MENTÉN<sup>1</sup>

A Kárpát-medencében két térség rajzolódik ki markánsabban, ahol az évszázadok folyamán jelentős szerepet töltött be a gyümölcsstermesztés. Az egyik a hegyek lábainál húzódó dombvidéki övezet, a másik pedig a folyókat kísérő árterek, ahol a művelési ágazat a középkortól a folyószabályozásokig virágzott. Ebben a vonatkozásban az ártéri erdők, illetve a belőlük kialakított vagy irtott kertek azért játszhattak meghatározó szerepet, mivel a fák számára az árterek nedves talaja, mozgó talajvíze és a mikroklíma kedvező feltételeket teremtett.<sup>2</sup> A vízrendezések alapvető változásokat eredményeztek, mert a belterjesebb földművelést előtérbe helyező folyó menti közösségek egyre kevesebb gondot fordítottak a sok esetben nehezen megközelíthető gyümölcsösökre, a termés szedése pedig gyakran esett egybe a legsürgetőbb nyári mezőgazdasági munkákkal.<sup>3</sup> A gazdálkodás szerkezeti módosulása mellett a régi fajták iránt is jelentősen megcsappant a kereslet, az új, külföldről behozott gyümölcsök munkaigénye ugyanakkor megnövekedett a velük behurcolt kártevők miatt.<sup>4</sup>

Az ártéri gyümölcsstermesztéssel a két világháború közötti időszakban többször is foglalkozott a pomológiai szakirodalom, amire példaként szolgálhatnak a *Kertészet* című folyóirat hasábjain napvilágot látott szakcikkek. Az 1928. december 15-ei számban rövid lélegzetű írás jelent meg, amely a hullámterek hasznosítását fontos gazdasági érdeknek minősítette. A szerző kiemelte, hogy legjobban az alma és a körte fejlődik, de az időszakos vízborítást a szilvafélék és a szilvára oltott kajszibarack is elviseli. A folyóirat 1929. április 15-ei számában Gergely István reflektált, aminek különös értéke, hogy számba veszi mindazon területeket, településeket, ahol az ártéri gyümölcsstermesztés jelentős szerepet játszott. A mártélyi hullámteret valóságos „gyümölcscsodródóként” emlegette, amelyet az „eszményi” jelzővel illetett. Talaját kitűnőnek minősítette, ugyanakkor a folyómederhez viszonyított magassága is megfelelőnek bizonyult. Fő gyümölcse az alma volt. Kiterjedését 200 holdra becsülte, melyen 400 birtokos osztozott. Gergely István kívánatosnak tartotta tehát az árterek

<sup>1</sup> A témáról lásd részletesen: Mód László 2016.

<sup>2</sup> Andrásfalvy Bertalan 2001, 493.

<sup>3</sup> Bellon Tibor 2003, 113–114.

<sup>4</sup> Andrásfalvy Bertalan 2001, 250.

tervszerű betelepítését, amelyet egységes elvek alapján lehetett megvalósítani. A laza, levegős, vízáteresztő talajokat ítélte alkalmasnak, ahol az ültetés megfelelő magasság esetén sikerrel járhat. Kiemelte, hogy a zajló jég kártétele ellen fűz-, illetve nyárfákkal érdemes védekezni, amelyek elterelhetik vagy megakaszthatják a jégtáblákat.<sup>5</sup>

## AZ ÁRTÉRI GYÜMÖLCSÖSÖK KIALAKULÁSA

Az I. világháborúig az Alsó-Tisza vidékére is eljutott a folyó felső szakaszán<sup>6</sup> termesztett gyümölcs, amelynek értékesítési útvonalait<sup>7</sup> Barna Gábor és Bellon Tibor kutatásai nyomán jól ismerjük.<sup>8</sup> A termésfelesleget tutajokon hatalmas méretű vesszőkosarakban szállították, melyek akár egy mázsa almát is befogadhattak. Hellenbranth János 1822-ben a *Tudományos Gyűjtemény* hasábjain arról tudósított, hogy a tiszahátiak *pogácsa*, *kormos* és *Masántzki almát* vitték a Tiszán Csongrádig, ahonnan a Körösön Szarvasig hordták tovább a gyümölcsöt.<sup>9</sup> A tutajokon szállított termést pénzért kínálták, vagy búzáért cserélték. A Felső-Tisza-vidékről származó gyümölcs Szentesen sem számított ismeretlennek, hiszen a 19. század folyamán a városba is eljutott a *láros alma*.<sup>10</sup>

Blazovich László a Hódmezővásárhely határában található *Körtvélyes*<sup>11</sup> földrajzi nevet a galériaerdőkből kialakult gyümölcsösökkel hozza összefüggésbe.<sup>12</sup> A *Körös-Tisza-Maros-köz települései a középkorban* című kötetben a *Körtvélyes* szócikknél azt olvashatjuk, hogy a helynév a régi magyar *körtvély* „körte” növénynév -s mel-

<sup>5</sup> Gergely István 1929, 81–83.

<sup>6</sup> Több, Erdélyben kialakult fajta bekerült a távolsági kereskedelembe, amelyek jól bírták a szállítást. Az áru főként a téli, eltartható gyümölcsök terén mutatkozó hiányt enyhítette, amely a Tiszántúlon és a Duna-Tisza közén jelentkezett. A kereskedelem akkor szorult háttérbe, amikor az alföldi kertkultúra fejlődése révén a helyi szükségleteket sikerült kielégíteni. Csoma Zsigmond 2008, 239.

<sup>7</sup> Nem csupán az eltérő adottságok, a gyümölcstermesztő körzetek kialakulása indukálhattott termékcsere, hanem az is, hogy a tájakat eltérő fajtaállomány jellemezte. Viga Gyula 1986, 176.

<sup>8</sup> Barna Gábor 1988, 201–202.; Bellon Tibor 2003, 111–113.

<sup>9</sup> Hellenbranth János 1822, 19.

<sup>10</sup> Több fajtát is illethettek ezzel a jelzővel, amely a szállítás módját fejezte ki. Nyíri Antal 1948, 83.

<sup>11</sup> Nagy-Tóth Ferenc megállapítása szerint a „*Körtvélyes*” típusú földrajzi nevek visszaszorulásának okai a feltűnő, határjelző hagyásfák pusztulásával, földrajzi elterjedésük csökkenésével, valamint a vadkörte táplálkozásban betöltött szerepének háttérbe kerülésével magyarázható. Bellon Tibor a Tiszáról készített térképek tanulmányozása során számos olyan helynevet talált, amelyek a gyümölcskultúra széles körű elterjedésére utalnak. A „*Körtvélyes*” földrajzi név a folyó mentén többfelé előfordult, mint például Feketeardó, Tiszabercel, Vári, Tiszaladány, Martfű, Tiszasas és Kisköre határában. Bellon Tibor 2003, 115–120.; Nagy-Tóth Ferenc 2006, 36.

<sup>12</sup> Blazovich László 1985, 25.

léknévképzős származéka. Olyan területet jelölhetett, ahol vadkörtefák tenyésztek. Anonymus krónikájában a Salán vezér feletti diadal után a magyarok addig a mocsárig mentek, amelyet *Körtvély-tónak* neveztek.<sup>13</sup> Szegvár határában ugyancsak felbukkan a körtvély szót magában foglaló földrajzi név, *Körtvélyes sziget*, *Körtvéles hát*, *Körtéj hát*, *Körte hát* és *Körtvény hát* alakban található meg a térképeken.<sup>14</sup>

A Károlyi árvák vagyonáról 1808-ban és 1814-ben készített összeírások a hódmezővásárhelyi birtoktest számbavétele során tesznek említést arról a Mártély és *Körtvélyes* között elterülő, 1140 négyszögöl kiterjedésű kertről, ahol 297 darab termő, illetve „nevendék” fát (meggy, alma, körtvély, barack, szilva, birsalma, dió, tölgy) vettek számba.<sup>15</sup> Sajnálatos módon nem tudunk semmit a gyümölcsös kialakításáról és az ott alkalmazott művelési eljárásokról. Feltételezhető, hogy egyedi esettel állunk szemben, amely a Károlyi-uradalom tevékenységéhez kapcsolódott szorosan, a helyi lakosság gazdálkodásában azonban ekkor még nem találjuk nyomát. Hasonló a helyzet Mindszent, Szegvár és Szentés kapcsán is, ahol az ártéri gyümölcsészetre vonatkozó forrásokat a 19–20. század fordulóját megelőzően nem sikerült feltárni. Úgy tűnik, hogy a vizsgált településeken a gyümölcsstermesztés a filoxeravész megelőzően elsősorban az ármentes határrészekén elterülő szőlőhegyekhez/szőlőskertekhez kapcsolódott, ahol a fák jórészt a szőlőtőkék között tenyésztek. Miután a Tisza egykori árteréből leszűkített hullámterek felértékelődtek, akkor jelentek meg nagyobb számban a gyümölcsfák a területen.

Hódmezővásárhelyen Hézsó Pál<sup>16</sup> 1910-ben a törvényhatósági bizottság tagjaként azzal a tervvel fordult a tanácshoz, hogy a város a körtvélyesi birtokon 5–8 hold kiterjedésű gyümölcsöst létesítsen, ahova szilvafákat ültetnének.<sup>17</sup> Az elképzelés ugyan nem valósult meg, alakja azonban elválaszthatatlanul összeforrt az ártéri gyümölcsstermesztéssel, mivel a helyi sajtó szerint ő telepített először gyümölcsöst a Tisza partján:

„Az ő példáján tanulták meg, hogy mit lehet elérni itt, a földön, melyet minden évben televénnyel öntöz a magyar folyam. Remek gyümölcsöse, melyben közel kétszáz szilvafa

<sup>13</sup> Béres Mária – Hévvizi Sándor – Vályi Katalin 1996, 181.

<sup>14</sup> Bozóki Margit, Sz. 2000, 488.

<sup>15</sup> Magyar Nemzeti Levéltár Csongrád Megyei Levéltár Szentési Levéltára (a továbbiakban: MNL CsML SzL) IV. A. 4. 11. Csongrád Vármegye Árvaszékének iratai. A Károlyi árvák vagyonának összeírása 1814, 450.

<sup>16</sup> 1853-ban született Hódmezővásárhelyen, ahol a kisbirtokos-szövetség és a közigazgatási bank egyik megalapítója volt. 1880-ban kezdett önállóan gazdálkodni, majd Mártélyon a 103 kat. holdas birtokán mintagazdaságot alakított ki. 1887-től presbiterként, illetve városi képviselőként tevékenykedett. Fejérváry József 1929, 230–231.

<sup>17</sup> Magyar Nemzeti Levéltár Csongrád Megyei Levéltár Hódmezővásárhelyi Levéltára (MNL CsML HL) IV. 1405. b. Hódmezővásárhely Város Tanácsának iratai. Tanácsülési iratok 1910, 5575.



van, most is roskadozik a termés súlya alatt s olyan értéket képvisel, mely kamatban az idén is meghoz ezer pengőt bőven, de talán ezerötszázat is.”<sup>18</sup>

1894-ben létesítette a Tisza partján szilvaültetvényét, amelyet az 1895. évi árvíz ugyan megtizedelt, de az életben maradt fák fejlődésnek indultak. Ezen felbuzdulva 1897-ben újabb területet ültetett be, 1200 négyszögöl kiterjedésűre növelve a gyümölcsöskertjét, ahova szilva mellett körtét, illetve birsalmát is telepített. Hézsó Pál egyértelműen leszögezte, hogy Hódmezővásárhely határában a szilva termesztésére legalkalmasabbnak a Tisza környéke tűnik, ahol a talaj nedves. Sajat kezdeményezéséről a következőképpen számolt be:

„Szilvásom nem mondható mintaszerűnek, mert előttem nem volt példa és uttörő, kitől tanulhattam volna, de az ennek daczára is elért szép eredmény kell, hogy másokat is a szilwatermelésre ösztönözzön, mert mint a fentebbi adatok igazolják, termés minden évben van, vevők pedig tömegesen és már előre jelentkeznek, mert tudják, hogy a tiszaparti szilva szebb és jobb, mint az idegenből szállított. Azért, aki csak teheti telepítsen szilvát a Tisza partján, mert a csekély befektetés igen szépjövedelmet biztosít és más mezei munkától nem vonja el az embert.”<sup>19</sup>

1936-ban Hódmezővásárhelyen a helyi gyümölcsstermelők egyesülete azzal a kéréssel fordult a városhoz, hogy az atkai ártérben engedjen át számára húsz év időtartamra méltányos haszonbér mellett 50 kat. hold területet, amelyet a tagok között felosztának, majd szőlővel és gyümölcsfákkal ültetnének be.<sup>20</sup> Januárban megtörtént a birtok átadása, a megegyezés értelmében a szőlő- és a gyümölcsstelep a haszonbérlet letelte után a város öröktulajdonába kerülne. A területet eleinte tizenkét tag kívánta betelepíteni szőlővel, szilva-, alma- és körtéfákkal. Ifj. Gregus Máté 17 holdat óhajtott *nemes magvaváló szilvával* beültetni, hogy a jövőben az aszalt szilva importja csökkenjen. Végül is huszonnégy személy fogott hozzá a munkálatokhoz, akik közül ifj. Gregus Máté és Kovács Ferenc 3-3 holdat vállalt.<sup>21</sup>

Az 1940-es évek végén Hódmezővásárhelyen százhetvenegy olyan személyt vettek számba, akik a Tisza és az árvízvédelmi töltések közötti térségen szőlővel, illetve gyümölcsfákkal betelepített parcellákkal rendelkeztek. Nyolcvannyolc birtokos kisebb kiterjedésű, 1–500 négyszögöles területet bírt, nagyobb, 1 kat. hold feletti birtoktosten tizenötven gazdálkodtak, akik közül említést érdemelnek a következő

<sup>18</sup> *Vásárhelyi Reggeli Újság*, 1929. szeptember 1. 2.

<sup>19</sup> Hézsó Pál 1908, 2.

<sup>20</sup> *Vásárhelyi Reggeli Újság*, 1936. január 29. 2.

<sup>21</sup> *Vásárhelyi Reggeli Újság*, 1936. február 1. 1.

személyek: dr. Ábrahám Imréné (1 kat. hold 1200 négyszögöl), dr. Beretvás Béla (2200 négyszögöl), dr. Szörffy Sándor (4 kat. hold 800 négyszögöl), Gyovai Ferenc (3 kat. hold 300 négyszögöl), Sebestyén Endre (1 kat. hold 689 négyszögöl), Rácz Lajos József (2 kat. hold 106 négyszögöl), Vidonyi István (3 kat. hold 700 négyszögöl). Közülük többen alapvető szerepet játszottak a földtulajdonosokat tömörítő szervezetek létrehozásában és működtetésében is, mivel a társulásokban különböző tisztségeket vállaltak és töltöttek be. Jó részük a helyi értelmiségi réteghez tartozott, akik élen jártak az új szőlő- és gyümölcsfajták, illetve korszerű termesztési eljárások meghonosításában.<sup>22</sup>

Az 1920-as évek második felében és az 1930-as évek elején a *Mindszenti Hírlap* és a *Szentesi Hírlap* hasábjain több írás is próbálta az olvasóközönséget ártéri gyümölcsösök, elsősorban almások létesítésére ösztönözni, mivel az árvizek ritkították a kártevők állományát, a talaj trágyázásával pedig a termékeny hordalék miatt nem igazán kellett foglalkozni. 1932-ben a szentesi sajtó arról számolt be, hogy az ártéri birtokosok a magasabb térségeken 15–20 hold kiterjedésű almáskert telepítését tervezték, amiben a Zsoldos Rt., Ecséri Lajos és Szentes városa is szerepet vállalt.<sup>23</sup> A település előjárósága 1933-ban a rakodópart és a tiszai híd között 235 darab *jonatán* és *húsvéti rozmaring* almafát ültetett, hogy az ártéri gyümölcsösök létesítését előremozdítsa.<sup>24</sup>

Szegváron az ártéri parcellákat adatközlőink egybehangzó állítása szerint az 1930-as évek elején osztották ki a helyi legeltetési társulat tagjai között, akik 500 négyszögöles földterületekhez jutottak hozzá, amelyeket néhány év elteltével 900 négyszögöllel egészítettek ki. 1949-ben hét olyan személyt írtak össze, akik az ártéren kisebb-nagyobb szőlőterülettel vagy gyümölcsössel rendelkeztek. Közülük hárman külterületen, tanyán, hárman a faluban laktak, egy fő pedig Szentesről járt át. A 300–500 négyszögöles parcellák mellett két nagyobb kiterjedésű birtokkal is számolhatunk, amelyek Négyesi János (1 kat. hold 200 négyszögöl), illetve Pusztai Pál (2,7 kat. hold) tulajdonát képezték.<sup>25</sup> Utóbbi területeinek a felét gyümölcsfákkal, főként szilvával telepítette be, a másik részét kukorica-, illetve hereföldként hasznosította.

A tápéi kotrótelepen a folyammérnökség létesített Szirányi Béla miniszteri tanácsos tervei alapján szőlőtelepet, amelyet a *Gyümölcskultúra* című szaklap az 1930-as évek közepén a következő módon jellemezett:

<sup>22</sup> MNL CsML HL 501. Hódmezővásárhelyi hegyközség iratai. Lajstrom.

<sup>23</sup> *Szentesi Hírlap*, 1932. február 4. 4.

<sup>24</sup> *Szentesi Hírlap*, 1933. március 14. 4.

<sup>25</sup> MNL CsML SZL IX. 209. 1. A Szegvári Hegyközség iratai. Összeírás.

„A hepehupás ártéri terep elegyengetésével addig semmire sem használt területből ügyes elgondolással valóságos csodaligetet varázsoltak, ahol a legjobb szőlőfajok vannak beállítva és ez az a nilusi jellegű termékeny iszaptalaj, a kétéves oltványokon 30–40 szőlőfürtöt lök ki magából szinte eruptív erővel. Az idei oltványokon termett 2–3 fürt első és 10–12 fürt másodtermés, mely most, szeptember második felében már teljesen beért. De terem ott 60 dekás erdei vajonc körte és az almák, barackok csodálatos példányai.”<sup>26</sup>

Az ártéri szőlős- és gyümölcskertek kialakulásának egyik fontos előfeltétele volt, hogy a szóban forgó területek magántulajdonba kerüljenek, vagy haszonbérlet formájában nyújtsanak lehetőséget a vállalkozó szellemű helyi lakosok számára a telepítésre. E sajátos gazdálkodási forma meghonosításában olyan egyének játszhattak alapvető szerepet, akik példájukkal próbálták ösztönözni birtokostársaikat arra, hogy parcelláikon szőlőtőkékét és gyümölcsfákat ültessenek.

## AZ ÁRTÉRI GYÜMÖLCSÖSÖK ELHELYEZKEDÉSE

A gyümölcsfákat az ártéri földbirtokosok a Tisza és a töltések által határolt térség magasabban fekvő részeire telepítették, ahonnan az áradások viszonylag gyorsan visszavonultak, és nem borították be huzamosabb ideig az adott területet. Kétszintes művelést gyakoroltak, azaz a szőlő- és a gyümölcsstermesztés szorosan összekapcsolódott egymással, bizonyos értelemben egymás kiegészítőivé váltak. Északról dél felé haladva Csongrád, Szentes, Szegvár, Mindszent, Mártély, Hódmezővásárhely, Tápé, Martonos, Magyarkanizsa és Zenta határában foglalkozott, illetve foglalkozik jelenleg is a helyi lakosság ezzel a sajátos gazdálkodási ágazattal, attól függően, hogy mekkora volt a telepítésre kedvező feltételeket kínáló térségek kiterjedése, illetve a 20. század második felében bekövetkező gazdasági-társadalmi változások miképpen befolyásolták, milyen hatást gyakoroltak a szőlő- és gyümölcsstermesztésre. Vannak olyan települések (Magyarkanizsa, Szentes), ahol a telepítések a folyó egykori szigetein bontakoztak ki, míg másutt a kanyarulatok átvágása során keletkezett szélesebb hullámtér kínált ehhez megfelelő feltételeket.

## GYÜMÖLCSFAJTÁK

Szentesen az ártéri szőlőskertekben a 20. század első felében az alma, a körte és a szilva számított a legelterjedtebbnek, mindamelllett, hogy a gazdák barack, biszke, cseresznye, dió, meggy és naspolya termesztésével is foglalkoztak. Meglehetősen gazdag

<sup>26</sup> *Gyümölcskultúra*, 1934. október. 5–6.

fajtaválaszték<sup>27</sup> alakult ki, ami jelzi az igényt arra vonatkozóan, hogy a megtermelt gyümölcsöt sokoldalúan hasznosítsák. Szentesen a szilvák közül az ártéren napjainkban a *besztercei*, *olasz*, *lőszemű*, *kék* és a *vörös* fajta terem. Ismertnek számít a *batul*, *masánszki*, *london pepin*, *kormos*, *nyári édes*, *törökbálint*, *vér-*, *lánycsöcsű*, *cirmos* és a *budai fontos* alma, az 1940-es évektől többen újabb fajták (*delicesz*, *jonatán*) telepítésével is próbálkoztak. Az 1950-es, 1960-as években a körték közül a *füge*, *császárr*, *esperes*, *zöldmagdolna*, a *búzával*, *árpával*, illetve az *orozva érő* számított a legelterjedtebbnek.

Az 1970-es évek előtt Mártélyon a gyümölcsösöket főként különböző almafajták alkották, amelyek közül említést érdemel a *fontos*, *nyári asztragan* (asztrahán), *húsvéti rozmaring*, *sóvári*, *vaj* vagy *vásárhelyi édös*, *arany pármin*, *london pepin*, *sikulai*, *móc páratlan*, *lánycsöcsű* és a *jonatán*. Számontartották még a *cukor*, *pótyó*, *kormos*, *császárr*, *árpával érő* és a *kiefer* körtét. Szilva- (*bajnár*, *vörös*, *magvaváló*) és diófák is tenyésztettek az ártérben, az ún. *Tarek kertben* pedig naspolyát is termesztettek.

Szegváron a szilvák közül a *tüskös magvaváló*, a *besztercei* és a *vörös* fordult elő, az almák állományát főként a *húsvéti rozmaring* és a *fontos* alkotta. A *kiefer körte* mellett kajszii- és őszibarackot is telepítettek.



Gyümölcsfák az ártéren (Szentes, 2016, Mód László)

<sup>27</sup> Az ártéri gyümölcsösöket alkotó fajták közül jó néhány megtalálható a vizsgált települések belterületén is, mivel a birtokosok egy része a művelés felhagyása után a lakóházakat övező kertekben nemesített az ártérből származó oltóágakkal vadalanynokat. Ennek háttérben rendszerint az a törekvés húzódott meg, hogy a család által kedvelt gyümölcsfát megmentés, a termést pedig továbbra is fel tudják használni.

Mindszinten az almák közül a *fontos*, a *jonatán* és különböző korai nyári fajták terjedtek el. Számontartják mind a mai napig a *barna héjú*, a *magvaváló*, a *duráncai* és egy sárga színű, nagy kerek termésű szilvát. Az ártérbe az 1960-as években sárgabarackot (*kajszi*, *rózsa* és *kecskeméti* fajták) is telepítettek, ám az 1970-es árvíz kipusztította a fákat.

Zentán a *Bátkában* a szilvák közül a *besztercei*, *boldogasszony*, *boszniai* és a *ringló* fordul elő, a körték állományát a *klapp*, *vilmos*, *árpaérésű*, *náci*, *kásás*, *nyakas* és a *cukor* nevű alkotja. A felsoroltakon kívül különböző alma-, cseresznye-, dió- és meggyfajtákkal is találkozhatunk a parcellákon.

Az Alsó-Tisza mentén elhelyezkedő ártéri szőlőskertek gyümölcsállományát áttekintve azt láthatjuk, hogy a napjainkban már ismeretlennek számító, jórészt csak fajtagyűjteményekben megtalálható gyümölcsök az 1930-as és az 1940-es években még elterjedtnek számítottak, amelyek közül jó párat a pomológiai szakirodalom még természetésre is ajánlott. Az 1940-es évektől ugyanakkor már megjelentek a jórészt Észak-Amerikából, illetve Nyugat-Európából származó fajták, amelyeket a városi értelmiségi vagy újító szellemű paraszti birtokosok honosíthattak meg. A gyümölcsállomány összetétele arról árulkodik, hogy a termést a nyersen történő fogyasztáson kívül igen sokoldalúan igyekeztek hasznosítani a háztartásokban.

## SZAPORÍTÁSI MÓDOK

Szentesen az ártéri szőlőskertekben a fák szaporításának kétféle technikáját, az oltást, valamint a szemzést alkalmazták. Szamosközi István előbbihez alanyként birsalmát használt, mivel jól bírta a vízborítást. A Gólya család tagjai a szentesi *Kis-Tiszaszigeten* a vadon tenyésző, magról kelt alma-, körte- és szilvacsemetéket az ártéri erdőből szereztek be, ahol kiválasztották az oltásra, szemzésre legalkalmasabbakat. A tanyájuk mellett elhelyezkedő gyümölcsösbe ültették át az alanyokat, amelyeknek a gyökere mélyen hatolt a talajba, ezért ellenálltak az áradásoknak.<sup>28</sup> Szentesen az oltóágot két-három héttel a művelet végrehajtását megelőzően vágták le a kiválasztott fáról, majd vizes ruhába csomagolták. Hűvös helyen tárolták mindaddig, ameddig az alany nedvkeringése meg nem indult. Az ék alakúra kihegyezett gallyat az alanyon vágott hasítékba helyezték, s rafiával kötötték össze. A szemzés során a kérget T alakban metszették be, majd ebbe illesztették a szemet. Az oltást általában tavasszal végezték, míg a szemzésre rendszerint augusztus végén, szeptember elején került sor. A gazdák napjainkban is számontartanak olyan fajtákat, amelyeket nem kellett nemesíteni, mert megőrizték eredeti jellegüket. A fiatal sarjakat meghagyták, majd ha szükség mutatkozott rájuk, akkor kiásták, s a kívánt helyre ültették.

<sup>28</sup> Szűcs Judit 2007, 73.

Mindszerten barackot vadszilvára oltottak, valamint birset is használtak alanyként. A birtokosok a faiskolában is vásároltak facsemetéket. Mártélyon az oltást akkor alkalmazták, amikor egy-egy gyümölcsfa nem termelt elegendőt, vagy a gondozása túl sok munkát igényelt. Bizonyos esetekben egy fára három-négy különböző fajtát is ráoltottak, amelyek más-más termést hoztak. Akadtak gazdák, akik a párosításos technikát alkalmazták. Az alanyt és a nemes vesszőt ferdén elvágták, az összeillesztést ezt követően sással tekerték körbe, végül pedig faggyúval kenték be, hogy ne érhesse víz. A szemzés során a nemes ágon vagy vesszőn T alakú bemetszést ejtettek, majd a héjtól elválasztották. Ezt követően a szemet beillesztették az alanyaiba, sással körbetekerték, majd faggyúval borították be.

## MŰVELÉSI ELJÁRÁSOK, TERMESZTÉSI TECHNIKÁK

Szentesen a gazdák a fákat csak addig metszik, amíg a lombkoronájuk ki nem alakul. Tavasszal a törzset *kaparóval* tisztítják meg az elöregedett kéregdaraboktól, melyek alatt a tél folyamán különböző állati kártevők bújhatnak meg. Mártélyon tavasszal a vízajtásokat kivágták, a száraz ágakat, gallyakat pedig lefűrészelték, s hazaszállították tüzelőnek. A szilvafákat hosszú nyélre erősített olló segítségével tisztították meg a hernyók által ellepett ágaktól. A törzset tavasszal drótkéfével kaparták le, hogy az elszáradt kéreg alatt megbúvó kártevők elpusztuljanak. A szilvafákat egy, az almákat több alkalommal permetezték *mészkenővel*.<sup>29</sup> Védekezésésként *bordói levét* is használtak, amelyet 0,5, esetleg 1 százalékos erősségűre kevertek be. Időnként *nikotinnal*<sup>30</sup> is permeteztek, amennyiben a pajzstetű támadta meg a gyümölcsfákat. A vegyszer használatához engedélyt kellett kérni, mivel mérgező hatása. Mártélyon az ún. *lemosó permetezéshez* üstökben főzték a permetszert, amely olyan erős volt, hogy a pajzstetveket is kiirtotta.

A hódmezővásárhelyi és a szentesi sajtó a két világháború közötti időszakban gyakran beszámolt az ártéri gyümölcsösökben elszaporodó kártevőkről, betegségekről, amelyek kellő védekezés hiányában akár az egész évi termést is tönkretelthették. 1925-ben a *poloskadarázs* az enyhe telet átvészelve a szilva nagy részét teljesen elpusztította:

„Amennyi szilvafa van a hullámtéren, az mind el van intézve. A szilvatermésnek az oldalát furja meg ez a veszedelem és a kis szilvaszem elpusztul, lehull. Van olyan fa amelyik valamikor kétszáz kilogrammos termést adott ama már nem látni rajta egyetlen egy szemet.”<sup>31</sup>

<sup>29</sup> Kalcium-poliszulfidok vizes oldata, amely különféle betegségek ellen használatos. Neumüller, Otto-Albrecht 1983, 191.

<sup>30</sup> Egyike a legrégebben ismert növényvédő szereknek, mivel a 17. században már használták a körtefa-hálótetű ellen. Neumüller, Otto-Albrecht 1983, 405.

<sup>31</sup> *Vásárhelyi Reggeli Újság*, 1925. június 13. 2.

A szilva után a kártevő a körtefákon mutatkozó termést is tönkretette, a pusztítás mértékét 80 százalékosra becsülték. Ebben az esztendőben nemcsak a *poloskadarázs*, hanem a köd, a *monília* és a jégverés is jelentős károkat okozott. 1934-ben Mártélyon az almafák termését a lódarazsak tették tönkre, amelyek tömegestül lepték el a gyümölcsösöket. A birtokosok a hatóságokhoz akartak fordulni, hogy tegyék kötelezővé a kártevő irtását, mert a petéik lerakását követő időszakban egyáltalán nem lehet terméssel számolni.<sup>32</sup> Az *Alföldi Újság* 1934. augusztus 26-án tudósított arról, hogy Szentesen a *Kis-Tisza-szigeten* betegség támadta meg a fákat. A város utasította a földtulajdonosokat arra, hogy tartsák be az előírásokat, mert büntetésben fognak részesülni azok, akik elmulasztják a teendők elvégzését. A kártevő a *kaliforniai pajzstetű* lehetett, amelynek azonosítására igyekeztek felhívni az érdekeltek figyelmét:

„...ahol kaliforniai tetű van, a fa törzse, ágrészei hamvasszürke színűek. A fa héja nem mutat egészséges, fényes külsőt. Ha jobban megfigyeljük a fa testét, azon karminpiros kiütéseket láthatunk és a piros folt közepén megtalálhatjuk magát a sötétszürke pajzstetüt.”<sup>33</sup>

Zentán a *Bátkában* egyes gazdák a gyümölcsfák törzsét rendszeresen bekenik oltott mésszel, amely távol tartja a különféle kártevőket. Ha a fákon sok termés mutatkozik, akkor az ágakat karókkal támasztják alá, hogy a gyümölcs súlya alatt le ne törjenek. A szentesi *Kis-Tisza-szigeten* egyes birtokosok a téli hónapokra a fák törzsét műanyag hálóval tekerik be, hogy a vadak ne tegyenek kárt a kéregben.<sup>34</sup>

## AZ ÁRVIZEK HATÁSA A GAZDÁLKODÁSRA

Az ártéri földtulajdonosok számára a júniusban, illetve a júliusban bekövetkező áradások okozták a legnagyobb károkat, amelyek nemcsak a szántóföldi növénykultúrákat, hanem a szőlőket és a gyümölcsösöket is negatív módon érintették. A kisebb árhullámok ellen kisebb töltésekkel próbáltak meg védekezni, amelyeknek a megépítése sok esetben komoly vitákat válthatott ki. Az áradások után visszamaradó vizek levezetése csatornák és zsilipek működtetésével történt.

Magyarkanizsán 1907-ben a szilva- és az erdei facsemetéket károsította a Tisza áradása, ezért az erdész felhívta az elöljáróság figyelmét arra, hogy a kipusztulni látszó

<sup>32</sup> *Vásárhelyi Reggeli Újság*, 1934. augusztus 15. 3.

<sup>33</sup> *Alföldi Újság*, 1934. szeptember 30. 3.

<sup>34</sup> K. Györffy Jenő a *Növényvédelem* című folyóirat hasábjain az újonnan telepített gyümölcsösökben a nyulak kártétele ellen a kéreg papírral, szalmával és náddal történő borítását ajánlotta, amelyek közül az első anyagféleség számított a leginkább alkalmasnak, mivel a mezei pockok és az egerek nem tudtak a kötésbe beköltözni. K. Györffy Jenő 1935, 207–208.

fákat vágják vissza. Ha ez a módszer nem járna sikerrel, akkor újakat kell ültetni.<sup>35</sup> Ugyanebben az évben újabb veszély is leselkedett a gyümölcsfákra, mivel a víz elől menekülő rovarok ellepték az ágakat, és a fakadó rügyeket kezdték pusztítani. A város a fák megtisztítása mellett döntött, ami újabb kiadásokkal járt.<sup>36</sup>

Hódmezővásárhelyen 1940. június elejére a Tisza ismét kilépett a medréből, a víz szintje két nap alatt egy métert emelkedett. A *Barci-rétet* teljesen elöntötte az áradás, a facseteték kidőltek, az idősebb fák levelei pedig elkezdtek sárgulni. A gyümölcs egy része a vízbe hullott.<sup>37</sup> A *Vásárhelyi Reggeli Újság* július 5-ei számában arról olvashatunk, hogy a harmadik árvíz hatására a szilvafák levelei elkezdtek sárgulni.<sup>38</sup> Július 28-án a helyi sajtó arról számolt be, hogy a hullámtéren a gyümölcsösök 50 százalékos kárt szenvedtek.<sup>39</sup> 1941. március 30-án a helyi lap arról tudósított, hogy a *Barci-rét* új telepítéseiben az áradás hatására a facseteték kidőltek. Hiába próbálkoz-



A gyümölcsfák törzsének megóvása vadkár ellen  
(Szentés, 2009, Mód László)

<sup>35</sup> Történelmi Levéltár, Zenta. Magyarokanizsa Rendezett Tanácsú Város iratai. Képviselő-testületi jegyzőkönyvek (a továbbiakban: TLZ MRT Kjgyk.) F 004. 1907, 521.

<sup>36</sup> TLZ MRT Kjgyk. F 004. 1907, 222.

<sup>37</sup> *Vásárhelyi Reggeli Újság*, 1940. június 3. 3.

<sup>38</sup> *Vásárhelyi Reggeli Újság*, 1940. július 5. 4.

<sup>39</sup> *Vásárhelyi Reggeli Újság*, 1940. július 28. 3.



tak az ültetéssel, a birtokosok vagy a bérlők lemondtak a további próbálkozásokról. Mártélyon is csak az idősebb fák vészelték át a megpróbáltatásokat, de azok is jelentős mértékben megsínylették a vízborítást.<sup>40</sup> Június 29-én arról számolt be a helyi lap, hogy a gyümölcsfák zöme kipusztult. Az idősebb fák átvészelték ugyan a megpróbáltatásokat, de az ágaikon emberi beavatkozás hiányában annyira elszaporodtak a kártevők, hogy a leveleket teljesen elfogyasztották. A cikk írója az egyik birtokosra hivatkozva azt is fontosnak tartotta kiemelni, hogy akadt olyan személy, aki 300 pengőt árult az ún. *kormos almából*, az árvíz azonban kipusztította a fát, amely ezután csak tüzelőként hasznosítható.<sup>41</sup> 1942-ben az áradásokat átvészelő idősebb gyümölcsfák virágba borultak. A birtokosok egy része a fák tisztogatását és a permetezést *ladikok* segítségével végezte el.<sup>42</sup>

Az 1970-es esztendő első felében kialakult árhullámok sorozata nemcsak rendkívüli tetőzéseket okozott, hanem az árvizek tartósságát eredményezte.<sup>43</sup> Az áradás igazából azért okozott nagy károkat, mivel igen hosszú ideig, hónapokig borította a szőlőket és a gyümölcsösöket. A parcellákat csak augusztusban lehetett megközelíteni, a víz alatt a rügek befulladtak és elpusztultak.

Szegváron mind a mai napig számontartanak olyan esztendőt, amikor a Tisza annyi hordalékkal borította be a gyümölcsösöket, hogy a fákat szinte úgy kellett kiasni. A szentesi *Zsúp-szigetben* a Kanász Nagy család az 1940-es évek elején gyümölcsfákat telepített, amelyekre az ismétlődő áradások 60–70 centiméter magas homokot raktak.

## A GYÜMÖLCSTERMÉS BETAKARÍTÁSA ÉS HASZNOSÍTÁSA

A gyümölcs érésekor Mártélyon a termést kézzel, létrák segítségével vagy nyélre erősített kis méretű zsákkal felszerelt eszközzel szedték. Ennek legegyszerűbb változata úgy készült, hogy egy karó végét négyfelé hasították, majd kiékeltek. Sok esetben e szedőalkalmatosság használata előnyösebbnek bizonyult, mivel az érett gyümölcs a leszakítást követően nem sérült meg. A termést az ártérről Mártélyra kerékpárra erősített *garabolyok*ban szállították, amelyek 20–25 kilogramm gyümölcsöt is befogadhattak.

Zentán a *Bátkában* a földre hullott gyümölcsöt napjainkban is rendszeresen összegyűjtik, és kisebb ürtartalmú edényekben kierjesztik. Vannak, akik nem várják meg, hogy az összes lehulljon, hanem botokkal verik le az ágakról. A munka elvégzéséhez rendszeresen igénybe veszik rokonok, barátok segítségét, és előfordulhat, hogy napszámot is fogadnak. A fák alá nagy méretű nejlonfóliát terítenek, amelyről könnyebb összeszedni a lehulló termést.

<sup>40</sup> *Vásárhelyi Reggeli Újság*, 1941. március 30. 2.

<sup>41</sup> *Vásárhelyi Reggeli Újság*, 1941. június 29. 2.

<sup>42</sup> *Vásárhelyi Reggeli Újság*, 1942. május 9. 3.

<sup>43</sup> Vágás István 1982, 113–121.

Az ártéri gyümölcsstermesztés meghaladhatta az önellátás szintjét, ezért a termés értékesítéséről a birtokosoknak valamilyen módon gondoskodniuk kellett, ha bevételre kívántak szert tenni.<sup>44</sup> Hézső Pál 1908-ban az ártéri gyümölcsstermesztés előmozdítása céljából részletes kimutatást készített a birtokáról származó jövedelmekről, amivel példát kívánt mutatni a város lakosságának. 1905-ben 520, 1906-ban pedig a pusztító, ködös időjárás ellenére 372 korona értékű árut és 50 liter pálinkát adott el. 1907-ben a bevétel 720 koronára emelkedett, amit 60 liter pálinka egészített ki.<sup>45</sup>

A magyarkanizsai előjáróság a *Sziget*ben termett gyümölcsöt rendszeresen értékesítette. 1907-ben 875 kilogramm szilvát és 30 kilogramm almát adtak el nyilvános árverésen, amiből 206 korona 10 fillér származott.<sup>46</sup> 1908-ban a *Sziget*ben termett szilvából 15 métermázsát a helyi szegényházba szállítottak, a fennmaradó 614,56 métermázsát és a lehullott, cefrének való gyümölcsöt szeptember 10-én, 11-én, 12-én, 15-én, 17-én, 19-én, 22-én, 24-én, 26-án, 28-án, október 1-jén és 3-án a helyszínen megtartott nyilvános szóbeli árverésen 5777 korona és 55 fillérért értékesítették.<sup>47</sup> Ugyanebben az évben bőséges almatermással számolhatott az előjáróság, a fák alja terítve volt a hullott gyümölcscsel. Az árverést követően kevés bevételre tett szert a város, ezért több kereskedőt is felkeresett, akik közül az egyik hajlandónak mutatkozott a *fontos alma* kilóját 10 fillérért átvenni.<sup>48</sup> 1912. július 13-án a szilvából és az almából 8 korona 60 fillér, július 14-én pedig 14 korona 80 fillér származott. Ebben az évben a gyümölcs 4498 korona 60 fillér bevételt jelentett.<sup>49</sup> 1914-ben az almát a július 19-étől szeptember 30-áig megtartott nyilvános árveréseken 91 korona 30 fillérért, a szilvát pedig október 1-jén 28 koronáért értékesítették.<sup>50</sup> Az almát 1915. augusztus 5-én, 8-án, 15-én, 26-án, 29-én, szeptember 2-án, 5-én, 8-án, 9-én, 10-én és 19-én, a szilvát augusztus 29-én, szeptember 2-án, 5-én, 8-án, 16-án, 19-én és 20-án 1229 korona 40 fillérért, illetve 4321 korona 12 fillérért adták el.<sup>51</sup> 1916-ban 29 mázsa és 25 kg szilva 1435 korona 95 fillérért kelt el.<sup>52</sup> 1916-ban a *Szigeten* álló eperfák termését is értékesítették, amiből 219 korona folyt be.<sup>53</sup>

<sup>44</sup> A gyümölcskereskedelem egyik legfontosabb kérdése a szállítás módja, illetve annak lehetősége, mivel a gyümölcsfajták jelentős hányada nehezen tűri a mozgatást. Ebből következik, hogy a termés értékét a szállíthatóság nagymértékben meghatározta. Viga Gyula 1986, 181.

<sup>45</sup> Hézső Pál 1908, 2.

<sup>46</sup> TLZ MRT Kjgyk. F 004. 1907, 668.

<sup>47</sup> TLZ MRT Kjgyk. F 004. 1908, 542.

<sup>48</sup> TLZ MRT Kjgyk. F 004. 1908, 370.

<sup>49</sup> TLZ MRT Kjgyk. F 004. 1912, 399.

<sup>50</sup> TLZ MRT Kjgyk. F 004. 1914, 376.

<sup>51</sup> TLZ MRT Kjgyk. F 004. 1915, 476., 477.

<sup>52</sup> TLZ MRT Kjgyk. F 004. 1916, 276.

<sup>53</sup> TLZ MRT Kjgyk. F 004. 1916, 221.

Az 1970-es évek előtt az eladásra szánt termést Mártélyon kamrákban tárolták, ahol egymásra helyezett faládákban kapott helyet a gyümölcs. Az árut a piacra szállítást megelőző napon még egyszer átválogatták, a hibás, sérült szemeket elkülönítették az egészségesektől. Ujjal a termés rothadt részét kivájták, a maradékot pedig alacsonyabb áron ugyan, de eladták. Ha az áru nem kelt el, akkor disznókkal etették meg. A Mártélyon termesztett gyümölcs legfontosabb értékesítési színhelye Hódmezővásárhely volt, ahova kedden, pénteken és vasárnap kerékpárokra erősített *garabolyok*ban és szatyrokban szállították a gyümölcsöt. Szentesen a Gólya család a Kis-Tisza-szigeten mesterségesen kialakított halmon 50 centiméter mély vermet készített, ahol az almát tavaszig tárolták. A termés kürtőkön keresztül levegőzött.

A gyümölcsöt a nyersen történő fogyasztás mellett különféle módon hasznosították, hasznosítják. Mártélyon a *fontos almából* levest főztek, lereszelve különböző tésztafélék ízesítésére is alkalmasnak bizonyult. A körtéből befőtt, illetve kompót készült. A júliusban érő *fontos almát* Szentesen napjainkban is tésztafélékhez használják fel, az *esperes körte* pedig befőttnek alapanyagául szolgál. A *boldogasszony szilvából* elsősorban pálinkát és befőttet lehet készíteni, mivel lédúsága miatt a lekvárfőzésre nem alkalmas. Ezzel szemben a *besztercei* már jó alapanyagot nyújt hozzá.



Ártéri gyümölcsösből származó cefre lepárlása (Szentes, 2005, Mód László)

A gyümölcsöt különféle módszerekkel őrizték meg a későbbi fogyasztás számára. Általánosan elterjedt gyakorlatnak számított az aszalás, amely többféle technikával történhetett. Mind a téli, mind a böjti táplálkozásban a szárított termésnek kitüntetett szerep jutott: nyersen fogyasztották, vagy különféle ételeket készítettek belőle.<sup>54</sup> A gyümölcsöt a feldarabolást követően vesszőből vagy gyékényből készített *párszáritóra*<sup>55</sup> helyezték, majd a kemencében vagy a napon szárították. Amikor Szegváron a szilvának alacsony volt az ára, akkor aszalással igyekeztek tartósítani. Az 1930-as években Pusztai Pál épített téglából aszalót, amelyben a gyümölcs farácsokon száradt. Mielőtt az építményt megtöltötték volna, a termést a napon szikkasztották. Az aszalványt a szegvári piacon értékesítették, ám néhány év elteltével Pusztai Pál felhagyott a tevékenységgel, mert nem mutatkozott kereslet az áru iránt.

A gyümölcs tartósítását az 1970-es évek előtt Mártélyon a napon történő szárítással kezdték, majd a termést a kihűlő kemencébe helyezték. Előfordulhatott, hogy rakott tűzhelyben tepsikben aszalnak. A műveletet körültekintően kellett végezni, mivel a kellőképpen meg nem szárított gyümölcs könnyen megpenészedhetett. Az aszalványt ritka szövésű zsákokba töltötték, felvitték a padlásra, és a kémény mellett tárolták mindaddig, amíg fel nem használták. A tartósított terméskből rendszerint böjti időszakban, különösen nagypénteken *cibörét* főztek.

1939-ben a szentesi *Kis-Tisza-sziget* birtokosai egy két-három üreges aszalószerkezet felállítását kérték az illetékes hatóságoktól, ám a hegyközségnek egyelőre nem állt rendelkezésére megfelelő anyagi háttér a szerkezet felépítéséhez.<sup>56</sup>

Mártélyon a permetszer összeállítására szolgáló, gyümölcsérés előtt forró vízzel kitisztított fahordókba gyűjtötték a termést, ott erjesztették a cefrét. Főként a szilva szolgáltatta az alapanyagot, az almapálinka csak az 1950-es évektől terjedt el.<sup>57</sup> A faluban az 1950-es évek elején épült pálinkafőzde, emiatt korábban Hódmezővásárhelyen főzettek. A zentai *Bátkában* egyes birtokosok a cefrét hazaszállítják, s nagyobb méretű kádakban erjesztik ki, majd saját tulajdonú készüléken párolják le. Mások helyben, saját birtokukon főzik a pálinkát.

<sup>54</sup> Bellon Tibor 2003, 131.

<sup>55</sup> Vesszőből készített eszköz, amelyet alapvetően a *párellesztő* szárításánál alkalmaztak. Juhász Antal 1991, 468.

<sup>56</sup> *Alföldi Újság*, 1939. augusztus 9. 2.

<sup>57</sup> A császár a második világháború előtt egy pakli dohányért beengedte az ártérre azokat a helybelieket, akik a férges gyümölcsöt is összeszedték, amiből pálinkát főztek. Tárkány Szücs Ernő 1944, 120.

## ÖSSZEGZÉS

Az ártéri gyümölcsészet főleg a Felső-Tisza-vidéken számított fontos gazdálkodási ágazatnak, ugyanakkor a folyó alsó szakaszain is létesültek gyümölcsöskertek, amelyeknek a kiterjedése messze elmaradt az északi térségek összefüggő, valóságos erdőket alkotó gyümölcsöseitől. Egyetlen 19. század eleji említést leszámítva kialakulásuk a 19–20. század fordulójára datálható, amikor a folyó töltések által jelentősen leszűkített árterében szőlőtelepítések kezdtek kibontakozni, mivel az időszakosan jelentkező árvizek a korszak rettegett szőlőbetegségével, a filoxérával szemben védelmet nyújtottak. A hullámterek magasabb, intenzívebben feltöltődő térségei felértékelődtek, ahol az ártéri birtokosok szőlős- és gyümölcsöskerteket alakítottak ki, amelyeknek egy részét napjainkban is gondozzák, művelik. A gyümölcsfák a szőlőtőkék között tenyésznek, termésük pedig sokoldalúan hasznosul. A gazdag fajtaállomány lehetővé tette, hogy nyártól késő őszig mindig kerüljön friss gyümölcs az asztalra. Ami nem fogyott el, azt különféle módszerekkel dolgozták fel és tartósították. A nagyobb mennyiségű termésemből eladásra is bőven jutott. Annak ellenére, hogy a nagyobb árvizek jelentős pusztításokat vihettek végbe, az ártéri birtokosok nem hagytak fel a szőlős- és gyümölcsöskertek művelésével.

A 20. század második felében egy részük a mezőgazdaság szocialista típusú átalakításának esett áldozatául, a termelészövetkezetek ugyanis nem vállalták tovább a fenntartásukat (például Mártély). Máshol, jellemzően a Szerbiához tartozó folyószakaszon az 1970-es árvizet követő vízvédelmi rendszer átalakításának köszönhetően teljes mértékben mentesítetté válhattak, azaz az áradások már nem borítják be a parcellákat. Vannak arra is példák, hogy az 1970-es, 1980-as évektől fokozatosan üdülőövezetké alakultak át, s területükön sorra épültek a rekreációs célokat szolgáló nyaralók. Ezek a változások sok esetben azt vonták maguk után, hogy a szőlő- és gyümölcsstermesztés háttérbe szorult vagy teljes mértékben el is tűnt a tájhasznosítási formák közül.

A Kiskunsági Nemzeti Park a 2000-es években egy pályázat keretei között Mártélyon a hullámtérben létesített gyümölcsöskertet, a fák többségét azonban az árvizek elpusztították. Horváth Dénes 2008-ban egy hódmezővásárhelyi faiskolával együttműködve kezdte szaporítani a terepbejárásai során a Tisza árterében fellelt fajtákat, amelyek közül elsősorban az extenzív gyümölcsféléket részesítette előnyben. Felismerte, hogy egy-egy fajta példányai mellett a fákat gondozó ember tudása is nélkülözhetetlen, ezért Mártélyon széles körű kutatómunkába kezdett. Öt évig foglalkozott a régi alma- és körtefélék szaporításával. A fajták egy részét az ártéri szórványgyümölcsösökben találta meg, más részük a falusi kertekben tenyészett, ahova a hullámtéri parcellák tulajdonosai hozták magukkal az oltóágakat, amikor a mezőgazdaság szocialista átszervezése miatt az ártéri gyümölcsstermesztés ellehetetlenült.

Meggyőződésünk, hogy megfelelő fajták kiválasztásával és termesztési technológia alkalmazásával napjainkban is lehet létjogosultsága az ártéren gyümölcsfák telepítésének és gondozásának, amelyek egy-egy háztartás évi friss fogyasztásának a biztosítása mellett a feldolgozás különféle módozataira alapozva gyümölcslevek, lekvárok és aszalványok készítését is lehetővé tehetik a családok számára. Fontos feladat lenne a még meglévő fajtaállomány felmérése és olyan szakmai útmutatók készítése, amelyeknek a segítségével az ártéri birtokosok, nyaralótulajdonosok sikeresen meghonosíthatják ismét az ártéri tájhasznosítás ezen nagy múltú formáját.

#### IRODALOM

ANDRÁSFALVY BERTALAN

2001 Gyümölcskultúra. In Paládi-Kovács Attila főszerk.: *Magyar néprajz II. Gazdálkodás*. Budapest, 493–526.

BARNA GÁBOR

1988 A tutajozás kulturális jelentősége a Közép-Tisza és a Hármas-Körös mentén. *Ethnographia*, IC. 189–212.

BELLON TIBOR

2003 *A Tisza néprajza. Ártéri gazdálkodás a tiszai Alföldön*. Budapest.

BÉRES MÁRIA – HÉVVIZI SÁNDOR – VÁLYI KATALIN

1996 Körtvélyes. In Blazovich László szerk.: *A Körös–Tisza–Maros-köz települései a középkorban*. Szeged, 181–182.

BLAZOVICH LÁSZLÓ

1985 *A Körös–Tisza–Maros-köz középkori településrendje*. Békéscsaba–Szeged.

BOZÓKI MARGIT, SZ.

2000 Szegvár bel- és külterületének földrajzi nevei. In Farkas Gyula szerk.: *Szegvár. Tanulmányok a település történetéből*. Szegvár, 487–510.

CSOMA ZSIGMOND

2008 Erdélyi gyümölcs az Alföldön. In Novák László Ferenc szerk.: *Tradicionális kereskedelem és migráció az Alföldön*. Nagykörös, 215–246.

FEJÉRVÁRY JÓZSEF

1929 *Vásárhely története családok tükrében*. Hódmezővásárhely.

GERGELY ISTVÁN

1929 Hullámterek és árterületek hasznosítása gyümölcsstermesztéssel. *Kertészet*, III. 81–83.

GYÖRFFY JENŐ, K.

1935 Gyümölcsfák védelme a nyulak ellen. *Növényvédelem*, XI. 207–208.

HELLENBRANTH JÁNOS

1822 Szarvas városáról, százados ünnepe alkalmatosságával. *Tudományos Gyűjtemény*, 19–20.

HÉZSÓ PÁL

1908 Jövedelmező gazdasági foglalkozás. A szilvatermesztés meghonosítása. *Vásárhely és Vidéke*, február 22. 2.

JUHÁSZ ANTAL

1991 A vessző, gyékény, szalma és más növényi nyersanyagok. In Domonkos Ottó főszerk.: *Magyar néprajz III. Kézművesség*. Budapest, 464–481.

MÓD LÁSZLÓ

2016 *Ártéri szőlőskertek az Alsó-Tisza mentén*. Budapest.

NAGY-TÓTH FERENC

2006 *Régi erdélyi körték és más gyümölcsök*. Kolozsvár.

NEUMÜLLER, OTTO ALBRECHT

1983 *Römpp vegyészeti lexikon*. III. köt. Budapest.

NYÍRI ANTAL

1948 *A kiháló szentesi víziélet néprajzi és népryelvi maradványai*. Szeged.

SZÜCS JUDIT

2007 „Rafia meg éles kés...” Oltás és szemzés Csongrádon. *Múzeumi Kutatások Csongrád Megyében 2006*. Szeged, 73–86.

VÁGÁS ISTVÁN

1982 *A Tisza árvizei*. Budapest.

VIGA GYULA

1986 A gyümölcs a népi árucserében. In Szabadfalvi József – Viga Gyula szerk.: *Árucseré és migráció*. Miskolc, 175–195.

SIMON ANDRÁS  
„VÍZENJÁRÓK”  
*Adatok az Alsó-Tisza menti vízi élet néprajzi kutatásához  
a 20. században*  
*Kutatástörténet, szemelvények, bibliográfia*

*Bálint Sándor (1904–1980)*

*Bellon Tibor (1941–2002)*

*Juhász Antal (1935–2020)*

*Szilágyi Miklós (1939–2019)*

*néprajzkutatók emlékének*

A természetes folyóvizek és tavak mentén húzódó települések népe mindig szükségszerűen szoros kapcsolatban állt a vízzel, a hozzá kapcsolódó haszonvételekkel, tevékenységi formákkal.

Evidenciának mondható – tudománytörténeti áttekintést téve –, hogy a víz menti településeken munkálkodó néprajzkutatók, néprajzi gyűjtők számára egyszerűen kikerülhetetlen e téma vizsgálata, történeti és recens adatainak feltárása és közreadása. Jelen írásunkban az Alsó-Tisza mente vízi életének néprajzi kutatástörténetét tekintjük át, illetve abból hozunk adalékokat a teljesség igénye nélkül, kiemelve a téma 20. századi legjelesebb kutatóinak írásait, munkásságát, mindebből szövegszerűen is idézve, szemelvényeket közzétéve. Tanulmányunk irodalomjegyzéke egyben a korábbi kutatási eredmények válogatott bibliográfiájaként is szolgálhat. Célunk, hogy az e témakörben különböző helyeken, fórumokon megjelent tudományos és ismeretterjesztő szövegek valamiféle válogatott szintézisét kapja az olvasó, megismervén belőle a vízhez kapcsolódó tevékenységi formák jellegét, célját és hatásait.

Bellon Tibor a Tisza néprajzát bemutató, monografikus igényű, sajnos már posztumusz megjelent kötetében plasztikusan összegzi víz és az ember sokrétű kapcsolatát.

„A vízjárta táj sohasem volt ellensége az embernek, együtt élt vele, mint életet adó testvérrel. Vízét itta, halászta; jószágait, magát, ruháit benne tisztította; hátán ladikkal, csónakkal, hajóval, komppal, dereglyével, tutajjal hosszában és keresztben közlekedett, átjárókat, hidakat épített a partok között, hogy megkönnyítse az átjutást, nádját, gyékényét, vesszejét aratta, gyógyító növényeit gyűjtötte, erdeinek sokféle fáját a maga hasznára fordította [...], rétes pusztáin gulyákat nevelt, folyói hátán fenyőszálakból összerótt, sótömbökkel,



malomkövel, építőanyaggal terhelt lápok, lábókat, tutajokat kormányzott, terűjét éró gyümölcszel teli kosarakkal rakta körül, az Alföld áldott gabonáját tombácós hajókon vitte messzi tájakra, egyszóval kenyeret és munkát adott az itt élő népeknek”<sup>1</sup>

Hasonlóképpen ír Szeged viszonylatában a „legszőgedibb szőgediként” tisztelt Bálint Sándor néprajzkutató, egyetemi tanár, hangsúlyozva a víz szerepének fontosságát az itt élők kultúrájának számos területén:

„Szeged népélete a Tisza világától elválaszthatatlan. Beleszólt a Város települési formáiba, meghatározta a munka szegedi módját és lehetőségeit, szüntelenül ihleti a hagyományrendet és népköltészetet, alakítja az emberi magatartást. A folyószabályozás előtti Tisza és vízvidéke szeszélyes áradásaival ugyan rettegésben tartotta a népet, de adott neki nádat, gyékényt, fát, szénát, halat, madarat, tojást, így biztosította a primitív népi önellátást, a helybenlakás legnélkülözhetlenebb föltételeit. Sokszor megvéde az ellenséges támadástól, és így lehetővé válhatott a táj magyar népéletének a török hódoltságot is túlélő folytonossága. Lehetővé tette azonban a nagy kitekintéseket is: idegen tájak, népek, kultúrák ismeretét, befogadását, magunkéba ötvözését. Szeged urbánus fejlődésének föltételeit már ősidóktól fogva hosszú évszázadokra a Maroson ideszállított, majd innen a Tiszán szerte az országba továbbított erdélyi só teremtette meg.”<sup>2</sup>

A város és határa történetéről írott korábbi munkákra támaszkodva és azokat értékelve, valamint tetemes saját történeti és recens vizsgálatait szintetizálva írta meg Bálint Sándor a szegedi nagytáj népéletét feldolgozó monográfiáját három kötetben. E műben a víz szerepe több fejezetben, több témakör kapcsán is, a kultúra és az életmód számos területét érintve, adatgazdagon, átfogó és értelmező tudományos szemlélettel jelenik meg. Bő száz oldalon olvashatunk a vízi életről:<sup>3</sup> a Tisza, a Maros és a kisvizek világáról, ezen belül a Tiszával kapcsolatos szólásokról, szokásokról, hagyományokról, a folyó vízének emberi italként való fogyasztásáról és főzésre történő használatáról, melyhez a víznyerési alkalom a „Tisza-járás” volt, amely egyben a lányok ismerkedésének és a hírek kicserélésének alkalmaként is szolgált, amikor a *merigető* helyen a korsókat telitöltötték.<sup>4</sup> Dugonics Andrásnak a szegedi nép nyelvén (ö-ző nyelvjárásban) a 18. század alkonyán megírt Etelkájában is feltűnik a Tisza vízének ivása mint az ember magyarságának szimbóluma: „...magát valóságos tiszta Magyarnek senki se tarthatná addig, még a Tisza vízének folyójából nem iszik, fő-képpen pedig azon a

<sup>1</sup> Bellon Tibor 2003, 14–15.

<sup>2</sup> Bálint Sándor 1976, 339.

<sup>3</sup> Uo. 339–442.

<sup>4</sup> Uo. 340.

helyen, a hol a Maros vizének össze-folyásával leg-üdvösségesebbnek tartatik.”<sup>5</sup> Sok minden más mellett ír még Bálint Sándor a Tisza áradásairól, a kubikosoknak a Tisza szabályozásához kapcsolódó munkájáról, az 1879. évi nagy árvízről és az azt követő újjáépítésről. Szól a Maros, a Maty-ér és a Fehér-tó szerepéről. A fejezet témái még: a pákászat, madarászat, galambászat, gyékényszövés és nádvágas, homokhordás és természetesen a halászat.

Hasonló részletességgel mutatja be Bálint Sándor a vízi közlekedés és áruszállítás eszközeit és módjait, ennek a só-, bor- és gabonakereskedelemben való országos jelentőségét, a tutajozást, valamint a hidak szerepét.<sup>6</sup>

A közlekedési iparágak körében ír a *superokról*, vagyis a hajóácsokról (régiesen: *hajóköttő*), a fahajók és a vízimalmok (hajómalmok) készítéséről és a hajófajtákról;<sup>7</sup> az ételmezési és háztartási iparágak bemutatásakor pedig a Tisza hátán dolgozó vízimalmokban gabonát és paprikát őrlő vízimolnárok tevékenységét jellemzi.<sup>8</sup>

„A múlt század utolsó évtizedeiben az alsóvárosi vízimalmok paprika őrlésével is foglalkoztak. Ennek jellegzetes sajátága volt, hogy a kőről lefolyó paprika apraját, porát kiszitálták. Csak azt öntötték újra föl, ami még további őrlésre szorult. Ez szükség szerint négyszer is megismétlődött. [...] A kiszitált paprikapornak láng, lángpaprika volt a neve, amely azonban nagy fokú csípőssége, maró íze miatt nem örvendett széles körű keresletnek. Ellenben az apróra, de nem porrá őrölt csörmő, csörmőpaprika finomabb íze, dúsabb olajtartalma és élénk piros színe miatt igen kapós volt.”<sup>9</sup>

A táplálkozáskultúra, vagyis a szegedi konyha jellemzésének pedig természetesen része a halfogyasztás, a halételek tárgyalása.

„A vízi élet évszázadokon át egészen a folyószabályozásig jelentős mértékben járult hozzá a szegedi táj ételkultúrájához, és az idők folyamán a szegedi konyhának változatosságot, sajátos ízeket, különleges készítési módokat biztosított. [...] Szeged népe világlátásban halevő volt. A Város társadalmának asztalára a hal vagy ismerős kishalászok, azaz a maguk kezére dolgozó halászok révén jutott, vagy inkább a fisérek feleségeitől, esetleg halkufa néven emlegetett viszonteladó asszonyoktól vásárolták. Ez utóbbiakat a kishalászok látták el friss hallal.”<sup>10</sup>

<sup>5</sup> Uo. 340. (Dugonics András *Etelka* című regényéből idézve.)

<sup>6</sup> Bálint Sándor 1977, 5–23.

<sup>7</sup> Uo. 29–48.

<sup>8</sup> Uo. 203–213.

<sup>9</sup> Uo. 211.

<sup>10</sup> Uo. 156–160.

Terjedelmes és a témakutatás módszertana szempontjából is példaértékű munka a szegedi egyetem egykori nyelvészprofesszorának, Bálint Sándor kortársának, Nyíri Antalnak (1907–2000) az írása a kihalt szentesi vízi életről. A téma alapos és részletes áttekintését adja szójegyzékkel, rajzokkal; e kérdéskörrel foglalkozó néprajzkutatók számára a későbbiekben is gyakran hivatkozott mű ez. A következőkben a nyelvtudomány és a néprajz kapcsolatára vonatkozó gondolatát idézzük, mely a tanulmányban mindvégig példászerűen érvényesül:

„Arra törekedtem, hogy munkámnak hasznát lássa a néprajz is, meg a nyelvtudomány is. Voltaképpen minden néprajzi munkának olyannak kellene lennie, hogy használhassa azt a nyelvtudomány is, és viszont, mert mind a két tudománynak közősek a problémái: a néprajz a nép életének tárgyi és szellemi megnyilatkozásait vizsgálja, a nyelvtudomány ennek az életnek a nyelvi jelenségeivel foglalkozik.”<sup>11</sup>

Nyíri számba veszi Szentes vizeit, az áradásokat, a halászat és horgászat eszközeit és módjait, a halfeldolgozás (halhasítás) gyakorlatát, a halászételek készítését, szól a vízi közlekedésről és szállításról, valamint a vízimalmokról, mindezt a korábbi irodalom, levéltári adatok és visszaemlékezők elmondása alapján teszi.

\*

Írásunk címadó kifejezése, a „vízenjárók” Tömörkény István (1866–1917) író, szegedi könyvtár- és múzeumigazgató tollából ismert.<sup>12</sup> Juhász Antal muzeológus és egyetemi tanár már pályája legelején felfigyelt a Tömörkény szépirodalmi munkáiban, elsősorban novelláiban érvényesülő hiteles, mondhatni, néprajzi forrásértékű ábrázolásmódra a különféle társadalmi rétegek, foglalkozási csoportok jellegzetes alakjainak, típusainak vonatkozásában. Bálint Sándor ugyancsak számos helyütt hivatkozik már említett munkáiban Tömörkény írásaira.

„Tömörkény, a »szögedi nemzet«, a »célszerű szögény embörök« nagy ismerője vitte be az irodalomba ezt az ízes népi kifejezést, és azóta »vízenjárók«-nak nevezzük a foglalkozásuknál fogva vízhez kötött embereket. A vízenjárók és vízből élők a múlt században még tekintélyes részét alkották Szeged társadalmának. Szeged-Felsőváros lakói túlnyomórészt hajósok, hajóépítők, vízimolnárok és halászok voltak. A hajóépítésnél dolgoztak még az ittlakó cigányok is: ők voltak az »iszkábaverők«, régen ugyanis szinte mindnyájan értettek a kovácmesterséghez. A szegedi superok a múlt század elejétől fogva főleg

<sup>11</sup> Nyíri Antal 1948, 194.

<sup>12</sup> Tömörkény István 1902.

szegedi kereskedők megrendelésére dolgoztak, akiknek monopóliumhelyzetük volt a délvidéki gabonakereskedelemben. Szegedi bögöshajók szállították az alföldi búzát az ország minden részébe, sőt eljutottak a Fekete-tengerre is. Így hát a szegedi vízenjárók szűkebb hazájukban »világlátott« embereknek számítottak: bejárták nemcsak a Tiszát, hanem a Dunát is Németországtól a tengerig, sőt jártak a Dráván és a Száván is.”

E sorok lényegre törő summázatát adják Juhász Antaltól 1958-ból, első írásainak egyikéből a szegedi vízi világ jeles alakjai megidézésének.<sup>13</sup>

A szegedi egyetem magyar–történelem szakán (1953–1957) tanári oklevelet szerzett fiatal kutató 1957-ben a szegedi Móra Ferenc Múzeum muzeológusaként kezdte pályáját. Legkorábbi írásainak többsége, melyek a *Délmagyarország* napilap hasábjain *Régi szegedi foglalkozások nyomában* sorozatcímmel megjelent ismeretterjesztő cikkek (*Superok; Vízenjárók; Vizimolnárók; Halászok, halbasítók, fisérok*), a tiszai vízi élet témájához kapcsolódnak.<sup>14</sup> Juhász Antal egyetemi doktori fokozatát Bálint



Cigánykovácsok / fúrójavító cigányok a Tisza partján, Szeged, 1908.

A Móra Ferenc Múzeum fotógyűjteményéből (Lelt. sz.: mfm\_n00215)

<sup>13</sup> Juhász Antal 1958b.

<sup>14</sup> Juhász Antal 1958a, 1958b, 1958c, 1958d. E „portrék” egyebekkel kiegészítve és átdolgozva a *Délmagyarország* későbbi évfolyamaiban (az 1990-es évekig) többször is helyet kaptak.

Sándornál 1961-ben szerezte meg *Régi vízi élet és kihalt szegedi faiparágak* című dolgozatával. Több mint hat évtizedes néprajzkutatói munkásságát végigkísérte – sok más téma kutatása mellett – a tiszai vízi világ vizsgálata. Munkásságának kezdetétől láthatjuk, ahogy utaltunk is rá, s mint azt a fentebbi idézet is tanúsítja, hogy a Tömörkény István novelláiban megidéződő, a szegedi táj népét hűen bemutató leírások inspirálóan hatottak néprajzi témakutatásaira.

Első, már nem ismeretterjesztő, hanem tudományos tanulmányát a szegedi vízimolnárságról publikálta. Munkája hiánypótlónak mondható. Az írás példás forrásközlés, forrásértelmezés, korábban nem közölt kútfőkre, a témát érintő szakirodalomra és egy vízimolnár szóbeli visszaemlékezésére támaszkodva.

„A szegedi vízimalmokról és egyáltalán a vízimolnárságról nagyobb tanulmány eddig még nem jelent meg. Így csupán a helyi, a XVIII. és XIX. század elejére vonatkozó levéltári kutatás alapján egészíthetjük ki bőséges adatokkal a szegedi vízimalmokról való eddigi elszórt ismereteinket, sőt a vízimolnárság néprajzához is hasznos adalékokat tudunk nyújtani. A tiszai vízimalmoknak igen jelentős szerepük volt a régi Szeged gazdasági életében. Nélkülözhetetlenek voltak a város lakosságának és az itt állomásozó katonaságnak mindennapi élelmezése szempontjából. A jelentőségüket mutató sok más – később felsorolt – tényező közül most csak egyre kívánunk rámutatni: a vízimalmok helyének kijelölését maga a városi tanács tartotta kezében. Amikor vízimalom-elhelyezésről volt szó, a tanács külön bizottságot küldött ki a helyszínre, és a malmok felügyeletére két állandó malombírárt nevezett ki: egyet Alsóvárosra és egyet Felsővárosra. Az első adat az említett malomvizsgáló bizottság működéséről 1792-ből való. [...] A vízimalom-tulajdonosok gyakran intéztek beadványt a városi tanácshoz malomhelyük kijelölése érdekében. A tanács ilyen esetben rendszerint kéttagú bizottságot küldött ki, amely a helyszíni szemlén más malmos gazdák és molnárok véleményének meghallgatása után tett javaslatot a kérvényezők kérésének teljesítésére vagy elutasítására. A malmos gazdák persze ravaszok voltak: a kiküldött bizottságot legtöbbször kész helyzet elé állították, azaz vízimalmuk már ott horgonyzott a kérdéses helyen. A szomszédos malomgazdák és molnárok ilyenkor már nem tettek kifogást az elhelyezés ellen, így a tanács szerepe igen sokszor csak a meglévő helyzet törvényesítésére szorítkozott.”<sup>15</sup>

Munkahelye, vagyis a szegedi Móra Ferenc Múzeum évkönyvében terjedelmes tanulmányt közöl Juhász Antal – ugyancsak elsősorban történeti adatokra támaszkodva – a szegedi vízimalmokról, hajómalmokról.

<sup>15</sup> Juhász Antal 1959, 271–272.

„Szeged történeti fejlődésében döntő jelentőségű, hogy a város folyó mellett települt. Az itt letelepült lakosság elsősorban olyan foglalkozásokat választott magának, amelyeket a kedvező földrajzi helyzet lehetővé tett. A halászat mellett már az Árpád-házi királyok korában jelentős méreteket öltött a hajózás és ezzel összefüggően valószínűleg a hajóépítés is. Miután 1222-ben II. András Szegedet országos sótárrá tette, az erdélyi só szállítása révén megnövekedett Szeged vízi forgalma. A hajózást élénkítette a gazdag szegedi polgárok szerémségi borainak szállítása is. A munkamegosztás kialakulása után, amikor már nem maga a termelő őrlötte meg kezdetleges kis őrlőkőven a megtermelt gabonát, hanem a gabonaörlés külön mesterséggé vált, e mesterség munkaeszközeit a folyóvíz energiájának felhasználására építették. Szegeden a ló erejét hasznosító szárazmalmokon kívül a Tisza vízirejének kihasználása volt a legcélszerűbb eljárás, amit évszázadokkal ezelőtt, az akkori őrlési technika mellett alkalmazhattak. A Tiszán és a Maroson sok fát is szállítottak az erdélyi és máramarosi tölgy- és fenyőerdőkből, ami kiváló nyersanyag volt a vízimalom-építéshez. Így válhatott a vízimalom-építés Szeged népének egyik hagyományos iparává.”<sup>16</sup>

A tiszai (és marosi) hajómalmok történetének és működésének részletes ismertetése után, amely a lisztörlés mellett Szegeden a paprika örlésének fontosságát hangsúlyozza, az alábbi szavakkal összefoglalja a szerző a történeti folyamatokat:

„Összefoglalásul megállapíthatjuk, hogy a vízimalom-építés és a vízimolnárság igen jelentős szerepet töltött be a régi Szeged gazdasági életében. Az Árpád-kortól kezdve évszázadokon át megvolt, a török kiűzése után, a XVIII–XIX. században pedig döntő, országos jelentőségűvé vált Szegeden ez a két népi iparág. Több évszázados fennállása alatt olyan gazdag szakmai hagyományok fejlődtek ki, különösen a vízimolnárságban, amelyeket a fejlettebb technikával dolgozó gőzmalmok is átvettek. A XX. századba átnövő molnárnemzedék tehát szakmai tudásának hasznát vette a tőkés malomipar uralkodóvá válásakor, sőt több újítás kezdeményezője lett. A technikai eszközök fejlődése következtében szükségszerű volt a vízimalmok eltűnése. Egy vízügyi szakmunka az alföldi vízimalmok eltűnésének egy másik szükségszerű okáról emlékezik meg. A vízügyi szakértők tapasztalatai szerint a múlt században a folyókon levő vízimalmok elposványosították a folyót, mert az ún. vízduzzasztó malomgátak felfogták az iszapot. Ezért a folyószabályozási munkálatok során a mérnökök feladatuknak tekintették a vízimalmok megszüntetését is. Ehhez annyit kívánunk hozzáfűzni, hogy Szegednél ez nem lehetett döntő oka a vízimalmok csökkenésének, hiszen a Tisza-szabályozás már az 1840–50-es években megindult, s a vízimalmok száma ekkor még szaporodott. A szegedi vízimalmok különben sem ún. gátas malmok voltak, mint a kisebb, nyáron csaknem kiapadó alföldi folyókon őrlő malmok. Itt a malmok nagy apadás idején – hogy a hajózást sem veszélyeztessék – a közeli Marosban őrlöttek. Mindezekből

<sup>16</sup> Juhász Antal 1960, 127.

kiderül, hogy a szegedi vízimalmok eltűnése nem egyetlen, de első és legfontosabb okának a termelőeszközök fejlődését, a gőzmalmok mindent elsősprő versenyét kell tartanunk.”<sup>17</sup>

Juhász Antalnak kiérlelt tanulmánya *A tiszai tutajozás és a szegedi supermesterség*, amely ugyancsak a múzeumi évkönyvben jelent meg. Történeti adatokkal alátámasztva szól az írás a faúsztatás és a hajóépítés múltjáról.

„Szeged városi fejlődését, délvidéki központtá válását elsősorban kedvező földrajzi helyzetének köszönhetette. 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 még inkább a település városias fejlődésében, gazdasági erősödésében. Szeged a XII. századtól a sószállítás révén a vízi kereskedelem 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 szállítóeszközök iránt jelentős szükségleteket támasztott. A legkezdetlegesebb szállítóeszköz a szálfákból összerótt tutaj vagy lúp 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



Hajómalom a Tiszán, Szeged (Benedek László felvétele, 1913).  
A Móra Ferenc Múzeum fotógyűjteményéből (Lelt. sz.: mfm\_t14794)

<sup>17</sup> Uo. 140–141.

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. Országos hírnév volt a hajó- és vízimalom-építő 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, tutajerjesztésről, 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 szerezhattunk 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.<sup>18</sup>

Fontos megjegyezni, hogy a témában nem csupán tudományos publikációi jelentek meg Juhász Antalnak, hanem – mint azt korábban is láttuk – a nagyközönségnek szánt népszerűsítő írásaiban is törekedett a „rég” szegedi, tiszai vízi világ bemutatására. *Egy hónap a Tiszán* című írása (*Délmagyarország*) a tutajosok életét idézi meg hitelesen, saját néprajzi gyűjtései, megfigyelései alapján, szépirodalmi hangvétellel. Az 1960-as évek elején még érkezett fa tutajként Szegedre, s a feldolgozása is megtörtént a felső-Tisza-parti fatelepeken.

„Szegedi felső Tisza-part. Borongós, kora őszi délelőtt. A Tisza lomhán hömpölygeti fénytelen, szürkés habjait, és a Sárgán fölül, a Maros-torkolat felé föltűnnek a régóta várt felső tiszai tutajszállítmány körvonalai. Még fél óra, és itt úszik előttünk, a felsővárosi vízitelepnél a hatalmas, 70 méter hosszú tutaj, a »lomha gálya«. Rajta emberek mozognak. Elején három férfi tempósan meríti vízbe a hosszú »kormányvedzőket«. Közelednek a parthoz, itt a kikötés ideje. [...] Kíváncsian érdeklődöm, milyen a tutajos élete egy ilyen

<sup>18</sup> Juhász Antal 1962a 117. A szegedi hajóépítésről lásd korábbról: Banner János 1925.



több hétig tartó vízi úton, hogyan teltek napjaik. A bajuszos Demjén Péter bácsi válaszol, aki a legidősebb közülük, ötvenhárom éves. – Bizony, nem könnyű a tutajos sora. Ha jó idő van, ha esik, jönni kell. Nem kötöttünk ki, csak éjszakára, meg amikor kifújta a szél a partra. Úgy estefelé, mikor már »sürvedett« (így mondják feléjük, hogy alkonyodott), egy kiugrott a partra a büszkével, és kifogta a tutajt. Láttá, hogyan megy... Aztán sátorban aludtunk, matracokon... – Régen is így volt? – Á, dehogy – rándul mosolyra borostás arca. – Akkor deszkából »gulibát«, olyan féltetejű gunyhót csináltak, az alá húzódtak egy kis szalmára. – Az eleség? – Hoztunk magunkkal krumplit, babot, tésztát, szalonnát, főztünk a bográcsban lebbencslevest, babot, krumplipaprikást, meg halászelevet, mikor vettünk halat. Én voltam a szakács! – Mi volt a legnagyobb élményük? – Egy helyen »bekapott bennünköt a limány« – vágja rá a cigányos barna Sütő Bálint, aki fiatal a »szakmá«-ban, még csak 26 éves. Értetlenül csodálkozom. Mi az? – Tudja, az a »limány« olyan – magyarázza Demjén bácsi –, hogy visszaviszi a tutajt a vízben. Nagy, hirtelen kanyaroknál van ilyen »limány«, mint a szűnyogosi »ré«-nél. Ilyenkor hárman a tutaj elején evezünk, de nagyon. Ahol az eleje elmegy, ott elmegy utána a hátulja is... – így mondták a régi öregek. Bábolna és Tiszafüred között egy szigetnél meg olyan sekély volt a víz, hogy elől mindig mérni kellett. Egyszer zátonyra is futottunk, nem jelezte a bója. Majd egy napig tartott, míg lekecmeregtünk róla, nézze, még most is sebes a vállam – mutatja. Megkérdezem



Superok a hajón kapoccsal dolgoznak, Szeged, 1908.  
A Móra Ferenc Múzeum fotógyűjteményéből (Lelt. sz.: mfm\_n00120)

még, hányadik útjuk volt ez az úsztatás. Demjén bácsi meg se tudná számolni, már 1945 előtt is tutajozott a rutén tutajeresztőkkel. Az 50 éves Kovács András 1951-ben tutajozott először, azóta többször járt Szolnokon és Szegeden is. A két fiatalabbnak, Sütő Bálintnak és Debrei Lászlónak ez volt az első útja tutajjal a Tiszán.<sup>19</sup>

A tutajozás, tutajeresztés, amelynek elsődleges célja a szálfák úsztatással történő eljuttatása volt a fában gazdag felföldi és erdélyi területekről a fában szűkölködő Alföldre, Szeged város mint „fogadó” és feldolgozó központ életében – mint az idézett munkák is alátámasztják – hangsúlyos szerepet töltött be. A 20. század második felére azonban ez inkább már helyi, rövidebb távú, szórványos jelentőségű tevékenységgé vált. Bellon Tibornak például Mártély alatt még 1986-ban is volt lehetősége tutajkészítést, tutajt fotózni.<sup>20</sup>

Barna Gábor a tutajozás kulturális jelentőségét a Közép-Tisza-vidék vonatkozásában vizsgálva fogalmazza meg az alábbi gondolatokat, amelyek meglátásunk szerint általános tanulságként is érvényesek:



Halászbárka építése, Szeged (Banner János felvétele, 1924).

A Móra Ferenc Múzeum fotógyűjteményéből (Lelt. sz.: mfm\_n01315)

<sup>19</sup> Juhász Antal 1962b.

<sup>20</sup> Bellon Tibor 2003, 150.

„...a tutajozás sokrétű és fontos szerepet játszott mind a Tisza, mind a Körösök mentén fekvő települések életében. A századforduló tájáig nagyjából ezen az úton jutott az alföldi nép épületfához, a gazdaságban és a háztartásban szükséges faeszközeinek nagyobb részét így szerezte be, a módosabbak pedig a tűzifát is. Ugyancsak a folyók közvetítésével kapták a gyümölcsben szegényebb alföldi területek a Tisza és a Körösök felső folyása mentén termelt gyümölcsfélét. Addig pedig, amíg a közvetlen terménycsere is szokásos gyakorlat volt, a hegyvidékről tutajt úszatók nagy része ennek révén tett szert búzára, kukoricára, mindarra a szükséges terményre, amely hegyvidéki lakóhelyén nem termelt meg. A tutajozás tehát egymástól gazdaságilag eltérő területeket kapcsolt össze, amelyek egymást egyúttal ki is egészítették. Különösen érvényes volt ez a fejlett pénzgazdálkodást nélkülöző időszakokban.”<sup>21</sup>

A tutaj nem állandó, többszöri alkalommal használható szállítási és közlekedési eszköz volt, hiszen rendeltetési helyére megérkezvén, „rakományát” lepakolva szétbontották, hogy a rönkfák további feldolgozásra kerülhessenek.



A dereglye orrának fölajtása, Mahart – Tápé (Juhász Antal felvétele, 1971). A Móra Ferenc Múzeum fotógyűjteményéből (Lelt. sz.: mfm\_n18210)

<sup>21</sup> Barna Gábor 1988, 203.

Az áruszállításnak, a javak cseréjének állandó eszközei voltak a hajók, amelyek ugyancsak sokféle terményt és terméket szállítottak. A víz sodrása által folyásirányban közlekedő vízi járművek voltak a fahajók. Hogy mi mindent szállítottak, erről gazdag „listát” szolgáltat számunkra a 19. század derekáról egy igen értékes forrásanyag, amelynek jelentőségére – éppen Szeged kapcsán – Gráfik Imre hívta fel a figyelmet:

„A vízi úton szállított áruk milyenségére és mennyiségére vonatkozóan szinte felbecsülhetetlen értékűek azok a Szeged városi hídkinyitási jegyzőkönyvek, melyek 1843-tól 1852-ig tartalmaznak feljegyzéseket a Szegeden áthaladó, valamint a Szegedre, ill. Szegedről irányuló tiszai szállításra. Első helyen a gabonaszállítás áll (búza, árpa, zab, rozs, kétszeres búza). Második helyen a faszállítás, még akkor is, ha leszámítjuk az ún. kötésben, lápokban szállított mennyiséget. Az erdei fák közül a tölgy-, cser-, kőrös-, nyár-, bükk- és szilfáról tesznek említést a feljegyzések. A félig feldolgozott, ill. teljesen feldolgozott is gazdag változatokkal és mennyiségekkel szerepel: malomfa, hajófa, bognárfafa, vasúti fa, ölfafa, deszka, lécz, szőlőkaró, bókony, hordó, házhoz tartozó asztalosmunka, házi bútorok. Ezt követően igen nagy a szállított mezőgazdasági termények, ill. termékek aránya: dohány, repce, kukorica, gyékény (haszura), köles, liszt, bor, továbbá a gyümölcsök közül: alma, dió. Természetesen ezekben az években is nagymértékű a só és a szikló folyami szállítása Szegeden keresztül. Jelentős a kőszén folyami szállítása is. A feljegyzések szerint sok más, egyéb áru, termék adta még a fahajók rakományát: nád, mészkő, mész, homok, flaszter kő, téglák, cser (tímároknak), hal, »fazekasnak való föld«, »vásári portéka«.”<sup>22</sup>

Tömörkény István nemcsak szépirodalmi munkáiban, hanem szaktanulmány formájában is értekezett a szegedi vízenjárókról. Írásában (1906) a vízi élet és a vízenjárók munkájának időközön át tartó változatlanágáról szól, illetve arról, hogy ezen állandóságot a jelenben a világ változása bizony befolyásolja:

„A vízen sokáig megmarad a régi ember régi szokása. A folyó szóval suhan medrében évezredek óta lefelé: mindig mozog s mégis mindig ugyanaz, mai habja, vagy ezer esztendő előtti habja között mi különbség sincsen. A parti ember sem nagyon változik, maga-magától ugyan aligha, hacsak a körülötte változó világ befolyása ki nem forgatja a valóságából. Hiszen kiforog azért az ősi szokásból ő is apránként, a töltések, a gőzhajó, a vashajó a régi vízi edények között bizonyára kavarást okoztak és a vízen járóknak másforma életmódokat diktálnak. De talán mégis lassabban megy az itt, mint a pusztán. Ott egyik őstermelés hajta a másikat s a hol egyszer megjelenik az ekevas, hogy a róna alá szántson, onnan riadtan menekül beljebb a mezőségbe a pásztorélet, mignem, több oldalról is haladván feléje az ekék sora, egyszer csak elfogy lábai alól a puszták, megdől az

<sup>22</sup> Gráfik Imre 1983, 56–57. Szeged vonatkozásában lásd még tőle: Gráfik Imre 1993a, 1993b.

utolsó karám s elkorhad az utolsó enyhelyet adó szárnyék. Ámbár hiszen ugyan messze van ez még, de a folyamat azért látható, nem tagadható.

A vízi élet maradíbb. Nem oly könnyen változik sem az edények formája, sem a rajtuk való élet. Szerszámban és eszközben kerülköznek ugyan új dolgok, a viseletben is, de a hajósélet mégis lehetősen zárkózott s az újnak csak lassan enged. Azt lehet mondani, hogy ha pusztul, inkább egészében pusztul, mint részletekben. A bögőshajó nem változik át sleppformára, átmenet nem készül belőle: inkább semmi sem készül. Ami azonban megmarad, abban sok az eredeti ősi forma. Ma is jár a révész egyfából faragott ladikja a Tisza két partja között, a kompon sem igen van más változás, mint hogy némelyiknél a görgőcsiga, meg a galambfa már drótkötelet ismer. Egészen régi még a tutajosélet, a tutajt ugyan gyermekkoromban itt még lápnak neveztük. Egy gúny szó ma is lepénynek mondja, talán azért, mert olyan lapos, mint a tepsi, amiben a lepényt sűtik. A tutajon ma sincs más vas, csak az oláh bicskája, fejszéje, meg olykor meg van vasalva a háncskötőrúd hegye is. Így ereszkedik le a fákkal a hegyek közül a rumuny évszázadokon át anélkül, hogy a kormánylapátján vagy a lapátjármon akár csak egy fejszehasításnyit is módosított volna. Krumpliját a fára földből rakott tűzhelyén csak úgy főzi, csattos nagy tűszője már az öregapját is szolgálta, tót tutajeresztő társától sem tanulta meg, hogy a lápnak az oldalára is lehetne evezőt rakni, hátha gyorsabban haladna – talán. Jó nekik úgy lassan haladni is, a hogy a víz sodra viszi a tutajt, a sebesebb haladás csak abban mutatkozik,



Tutajeresztők, Szeged, Felső-Tisza-part (Juhász Antal felvétele, 1964).  
A Móra Ferenc Múzeum fotógyűjteményéből (Lelt. sz.: mfm\_n15249)

hogy mostanában már nem a folyóparton fölfelé ballagva mennek haza, hanem olykor vasúton. A tutaj, amely az ő lábuk alól kifogyott, itt marad a parton. Néha százával hever, míg a gyárak fűrészgépei föl nem emésztik. Addig az oláh kezéből őrizet alá magyar kézre kerül: ez a facsász hivatala.”<sup>23</sup>

Értékes tárcát közöl Móra Ferenc (1879–1934) író, hivatkozandó cikkének megírásakor Tömörkény István halála után frissen kinevezett múzeumigazgató a szegedi hajózásról. Tömörkény egyik novellájának címét (*Föl se hajózunk, le se hajózunk*<sup>24</sup>) tűzi ezen írása élére, melyet 1917 nyarán tett közzé a *Pesti Napló*ban. A hajózás alkonyáról tudósít, s a bögőshajót mint szegedi sajátosságot is bemutatja, melynek – illetve általában a fahajóknak – a visszaszorulását, fokozatos eltűnését a gőzhajók megjelenésével, térhódításával magyarázza.

„Száz esztendővel ezelőtt még ezeken fölül való bögős-hajó volt Szegeden (csak hajóépítő super vagy nyolcszáz élt itten), negyven évvel ezelőtt már nem volt belőlük csak huszonöt. A mai fürtelem napokra maradt még belőlük nyolc s ezeket ezen a héten adta el Tóth Fercsi, az utolsó szegedi hajósgazda a Ferenc-csatorna vállalatnak. Az árukból ötezer koronát be is fizetett már a város kasszájába, alapítvány gyanánt, amelynek kamatait elesett öreg



Tutajeresztők a lentákkal, Szeged, Felső-Tisza-part (Juhász Antal felvétele, 1964).  
A Móra Ferenc Múzeum fotógyűjteményéből (Lelt. sz.: mfm\_n15250)

<sup>23</sup> Tömörkény István 1906, 193–194.

<sup>24</sup> Tömörkény István 1902, 45–49.

vizen-járók kapják segedelműl. [...] Csakugyan nem igen hihető, hogy valaki felújítsa még ezen iparágat – azért illendő egy kis mélabúval lobogtatni meg a kendőt a nyolc vízi ház után, akikre ráérő vasárnap reggelenként nem felejtkezünk rá a kőpartról. Hiszen maradt még itt fából való hajó, itt vannak a sleppek, a bárkák, a dereglyék, a tőkés-hajók, a lomha luntrák, a könnyű járású marosi burcellák, de alrendű nép már ez mind, engedelmes cselédje a vashajónak. Hangos, kényes, nemes úr csak a bögös-hajó volt köztük, akiről egyébként, legalábbis végtisztességtételkor, illik tudni, hogy korántsem bögött olyan parvenü durvasággal, mint a gőzhajó, nem a hangjáról kapta a nevét, hanem az orráról, hajós nevé az orrtőkéről, ami a nagybögő fogójához hasonlított. Itt úgy mondják, hogy szegedi találmány volt s az ilyen hittel nem jó ellenkezni, de meg nincs is miért.”<sup>25</sup>

A víz folyása adta természetes hajtóerővel közlekedő fahajókat a sodrásiránnyal szemben vontatni kellett. A hajóvontatás módjáról, e folyamatban az emberi és állati erő alkalmazásáról Gráfi Imre már hivatkozott monográfiájában, valamint Juhász Antal tanulmányában olvashatunk. E munkára a deszki szerb népesség egy része szakosodott. A téma kutatását a források és módszerek számbavételével és az időkeret kijelölésével a szerző ekképp indokolja:



Lehajtás a kompnál, Algyő (Szabó Mátyás felvétele, 1956).

A Móra Ferenc Múzeum fotógyűjteményéből

(Lelt. sz.: mfm\_n04428)

<sup>25</sup> Móra Ferenc 1917, 5.

„A vízi közlekedésnek még a múlt század végén, a vasúthálózat kiépülése után is hatalmas jelentősége volt gazdasági életünkben. A vasútvonalak megépítése előtt pedig a nagyobb távolságokra történő teherszállításnál a vízi közlekedésnek legalább olyan szerepe volt, mint a szárazföldi közlekedésnek. Folyó menti települések között kétségtelenül a vízi útnak volt nagyobb jelentősége. [...]

A gabonaszállítás bűzashajókon történt, hajón szállították az egyes országrészek, vármegyék között a bort, dohányt, fát, a Tiszán és a Maroson a sót. Szegedre a tiszai hajókon mézskövet, a Felső-Tiszáról malomköveket hordtak. A tápéiak a Tisza menti gyékényes réteken levágták a gyékényt sokszor hajón szállították haza. A vízi útnak jelentős szerepe volt az egyes folyó menti helységek közötti piacra, vásárra járásban is, ezt a forgalmat ún. kofahajók bonyolították le. Építkezéseknél falazóhomoknak és betonba különböző finomságú folyami hordalékot használnak. Ezt hosszú évtizedeken át országszerte homokshajókon szállították a kitermelési helyről az építkezéshez. A vízi fuvarozásnak ez a legutóbbi fajtája mutatkozott a legtartósabbnak, hiszen a homokszállítás ma is hajókon történik – de már nem a régi módon. [...]

A fahajók vontatása vízfolyás ellenében emberi vagy állati erővel történt – akár teherrel haladt a hajó, akár üresen. A nagyobb hajózási központok közelében számottevő hajóvontató réteg alakult ki. Voltak a vontatással csak időszakosan, alkalmilag foglalkozó emberek, de általában jelentősebb a vontatást rendszeresen, vállalkozásszerűen űző fuvarosok száma. Megemlítjük, hogy a jobbágyfelszabadítás előtt a hajóvontatás a földesúri robotszolgáltatások között is szerepelt. [...]

Vizsgálati tárgyunk lényegét, a hajóvontatás munkáját közvetlen megfigyeléssel már nem tanulmányozhattuk, hiszen a Tiszán a lóval történő vontatás 24-25 éve megszűnt. A még élő vontatók és a velük együtt dolgozó fahajósok közlései alapján azonban talán kis hibalehetőséggel sikerült rekonstruálni magát a vontatás munkafolyamatát is. [...]

Vizsgálatunk időben az 1880–90-es évektől 1940 tájáig, a hagyományos hajóvontatási módok teljes megszűnéséig terjed. Ebben az időszakban – főleg az 1910-es évektől – a vízi kereskedelmet már gőzhajóval, utóbb motorosokkal bonyolították le, de az országban néhány helyen – köztük Szeged környékén – ezek mellett a hagyományos vontatás is viszonylag sokáig fennmaradt. [...]

Évszázados hagyomány, hogy a szegedi és környékbeli hajókat deszki szerbek vontatták. Az adatközlők szerint a múlt században szőregi szerbek is vontattak, de kevesebben, mint a deszkiek és kb. a századforduló óta nem űzik ezt a foglalkozást. A több lóval, fogattal rendelkező szőregi szerbek inkább gabonafuvarozást vállaltak.<sup>26</sup>

*Áruk a vizek hátán* – e fejezetcím alatt tárgyalja Bellon Tibor a Tisza néprajzáról írott monográfiájában a vízi közlekedés és áruszállítás eszközeit és módjait. Térképek,

<sup>26</sup> Juhász Antal 1966, 93–95. A tanulmány átdolgozott változatát lásd: Juhász Antal 1984.



írott források és a szerző több évtizedes recens terepmunkájának adatai alapján rajzolódik meg az a gazdag és árnyalt kép, amely a Tisza mentén az eltérő természetföldrajzi adottságokkal és ebből adódóan eltérő termelési viszonyokkal rendelkező tájak között a javak közvetítését, cseréjét mutatja. A hajón és tutajon szállított legfontosabb áruféleségek voltak: só, gabona, bor, gyümölcs, tűzifa, zsindey, kutak fái, építőanyagok, malomkő.<sup>27</sup> Bellon Tibor kötete alapos és részletgazdag foglalata a víz és az ember századokon át nyomon követhető kapcsolatrendszerének, az ártéri haszonvételek sokféleségének. A már említett témakör mellett foglalkozik a folyószabályozással és az ármentesítési munkálatokkal az Alföldön, a halászzattal, a méhészkedéssel, az apróbb haszonvételekkel, az ártéri erdők, gyümölcsösök hasznáival és az állattartással. Az ártéri gazdálkodást számos, egymással összefüggésben lévő elemből álló sajátos rendszerként értelmezi. Fontosnak tartjuk itt azt is megjegyezni, hogy Bellon Tibor néprajzi szakértője volt a Lengyel Gyula szerkesztő és Orbán Ágnes rendező által készített *Tisza* című ismeretterjesztő dokumentumfilm-sorozatnak. Az 1980-as években forgatott, kétrészesre tervezett, végül tizenkét, egyenként 35 perces epizódban elkészült film a víz és az ember kapcsolatának egyes témáit alapul véve szól a Tisza menti népeletről, számos, az Alsó-Tisza vidékét is jellemző adattal: itt társszakértőként Juhász Antal, Bárkányi Ildikó, Fodor Ferenc és Szűcs Judit is közreműködött.

A természetes vizek mentén húzódó települések népességének életében, gazdasági tevékenységében nagy szerep jutott a halászatnak, halkereskedelemnek. Jelen kötet-



Halpiacos hajó érkezik, Szeged, 1908. A Móra Ferenc Múzeum fotógyűjteményéből  
(Lelt. sz.: mfm\_n00068)

<sup>27</sup> Bellon Tibor 2003, 139–170.

ben két írás is – Mód Lászlóé és Gál Lászlóé – foglalkozik a témával esettanulmány formájában. Fentebb utaltunk arra is, hogy Bálint Sándor monografikus munkájának *Viziélet* fejezetében gazdag történeti és recens anyagot közöl a halászatról.

A tiszai halászat első önálló kötetben történt feldolgozása Szilágyi Miklós kismonográfiája. „Egy évszázada folyamatosan születnek néprajzi tanulmányok és apróbb-nagyobb adatközlések a tiszai halászatról, elérkezett tehát az ideje az ezekben foglalt, eléggé vegyes tartalmú és színvonalú ismeretanyag módszeres összefoglalásának, egyszersmind az egymással soha nem szembesített, pedig igencsak ellentmondásos információk forráskritikai értékelésének” – olvashatjuk a munka bevezetőjében.<sup>28</sup> Szilágyi Miklós etnográfusi életművének talán legmarkánsabb vonulata a halászat eszközeinek, módjainak, munkaszervezetének, gazdasági, társadalmi és kulturális jelentőségének néprajzi vizsgálata. Jól mutatja ezt az az impozáns és felbecsülhetetlen tudományos értékkel bíró, csaknem hatszáz oldalas tanulmánykötet, melynek anyagát – a halászat témájához kapcsolódó írásait – maga a szerző állította össze, megjelenését viszont sajnos már nem érthette meg.<sup>29</sup> Természetesen e munkában is helyet kapnak azon tanulmányai, amelyek kimondottan az Alsó-Tisza menti kutatásokból születtek.

Juhász Antal mint témaspecialistát Szilágyi Miklóst kérte föl a Tápé történetét és népeletét feldolgozó, monografikus igényű tanulmánykötetben a halászat témájának megírására. Alapos szakirodalmi kutatással, levéltári adatfeltárással és helyszíni terepmunka nyomán Szilágyi arra kereste a választ, hogy az Alsó-Tiszát Csongrádtól Magyarkanizsáig uraló „szegedi halászok” tevékenységétől van-e elkülöníthető jellegzetessége a tápai halászatnak. Az adatait értelmező, kritikai igénnyel bemutató, rajzokkal és fotókkal gazdagon illusztrált tanulmányban – mely képet ad a tápai halászat történetéről, munkaszervezeti viszonyairól, a halászati technikáról – a szerző ezt Tápén az élő Tisza halászata mellett az állóvízi halászat elsődlegességében látta.<sup>30</sup>

A másik Szeged-közeli település, ahol nem szűkebben a halászat, hanem a Tisza és az ember együttélésének, azaz a tágabban értelmezett vízi életnek a vizsgálatára kapott megbízást Szilágyi Miklós, Algyő volt. Gondos adatgyűjtéssel és értelmezéssel az algyőiek és a folyó egykori kapcsolatának *sokrétűségét* mutatja be, a forrásadottságoknak köszönhetően legrészletesebben a halászatról szól.<sup>31</sup>

Szilágyi Miklós történeti-néprajzi érdeklődése számos forrástípus elemzése és közlése kapcsán megmutatkozott. Jelen áttekintésünk témájához illeszkedően egy mindszenti halász, Danicska József 19. század végén keletkezett emlékiratának a

<sup>28</sup> Szilágyi Miklós 1995, 7.

<sup>29</sup> Szilágyi Miklós 2019.

<sup>30</sup> Szilágyi Miklós 1971. A kötetben külön tanulmány foglalkozik a gyűjtőgetéssel és a vízi élettel: Juhász Antal – Molnár Imre 1971.

<sup>31</sup> Szilágyi Miklós 1987.

bemutatását és a terjedelmes anyagból szemelvények közlését tartalmazó írására kell feltétlenül utalnunk.<sup>32</sup> Végezetül egy Szeged környéki halászszerző, az ún. *százma* nevű vetőháló – melynek említése egyedi adatként Nyíri Antal fentebb már említett tanulmányában szerepel<sup>33</sup> – történetéről és táji kapcsolatairól szóló írását jegyezzük, melyet pályatársa, Juhász Antal köszöntőkötetében tett közzé. Szilágyi Miklós itt a hazai és nemzetközi párhuzamokat felsorakoztatva határozza meg típusát, sorolja be a halászeszközt.

Tovább szemlélve a dél-alföldi Tisza menti települések történetét és népiéletét feldolgozó tanulmányköteteket, illetve egyéb kiadványokat, több, témánk szempontjából releváns írással találkozhatunk.<sup>34</sup>

Tudománytörténeti áttekintésünkben kanyarodjunk vissza még két példa tekintetében Juhász Antal munkásságához. Mindkettő gyakorlati muzeológusi tevékenységéhez kötődik. Az egyik fontos dolog, hogy vizsgált témánk kutatásának eredményeit nemcsak írott formában adta közre: első állandó néprajzi kiállításában, amelyet 1964-ben rendezett *Szeged környéki népiélet* címmel a szegedi múzeumban, hangsúlyosan megjelent a halászat és a vízi élet tárgyi anyagának megjelenítése. A másik pedig a



„Szeged Tiszarészlet a közúti hiddal” – Levelezőlap, 1930. Monostory György kiadása, Bp. (A Dennert-gyűjteményből fotózta Dömötör Mihály, 1997).  
A Móra Ferenc Múzeum fotógyűjteményéből (Lelt. sz.: mfm\_t25497)

<sup>32</sup> Szilágyi Miklós 2019, 347–364. Egy mindszei halász a Tisza 19. századi halászatáról. (A szerző két korábban – 1983/1987 – megjelent tanulmánya alapján.)

<sup>33</sup> Nyíri Antal 1948, 250–251.

<sup>34</sup> A teljesség igénye nélkül: Bárkányi Ildikó 1996, Mód László 2005, Szűcs Judit 2005, 2008.

*Keszeg* nevű „bögös” orrtőkéjű haltartó bárka múzeumba kerülésének ügye, melyről a *Délmagyarország* hasábjain maga tudósít,<sup>35</sup> s melynek kiemelését a vízből fényképekkel is dokumentálta. A valószínűsíthetően fél évszázados eszköz a Duna mellett készülhetett, Szegeden hat-hét évet szolgált, amikor is – javítását már nem tartották gazdaságosnak – a Halértékesítő Vállalat kiselejtezte, ám szerencsére sikerült a múzeum gyűjteménye számára megmenteni.

„Ilyen bárkájuk csak a halászgazdáknak vagy fiséreknek volt. Ezek rendszerint állandó helyen horgonyoztak és bennük tárolták eladásig a halásztanyákon fogott halat. Hogy mennyi hal fért el a *Keszeg* »gyomrában«, arra vonatkozólag Nagy Gyula bácsitól, az utolsó öreg bárkaórtól kaptam felvilágosítást. – Nyolc rekesze van a *Keszeg*nek. Ezeken nyáron 40-50 mázsa halat tároltunk, de ősszel, hideg időben 80-100, néha 120 mázsa is volt benne. Sok jó potykát, törphearcsát mög kecségét kimertünk a szákkal belőle.”<sup>36</sup>

A Tisza menti vízi élet, ártéri gazdálkodás történeti és recens vizsgálata egykori professzoraink személyes „hatásának”, szemléletük átadásának köszönhetően, egyben



A *Keszeg* haltartó bárka kiemelése és múzeumba szállítása, Szeged,  
Felső-Tisza-part (Juhász Antal felvétele, 1965. dec. 10.)  
A Móra Ferenc Múzeum fotógyűjteményéből (Lelt. sz.: mfm\_n15071)

<sup>35</sup> Juhász Antal 1965.

<sup>36</sup> Uo.

építve írásban megjelent munkáikra, ma is jelen lévő téma a néprajz szegedi műhelyében.<sup>37</sup> Ezt igyekszik jelen kötet anyaga is gyarapítani.

Mint arra többször utaltunk, áttekintésünk nem lehetett – már csak terjedelmi okokból sem – teljes, de szándékunk volt, hogy az olvasó képet kaphasson e téma kutatásáról, a szemléletmódokról, a munkásságuk tekintetében is megkerülhetetlen szerzőkről és fontosabb írásaikról. Ez talán elegendő ahhoz, hogy lássuk azt a gazdag szakmai háttérrel, múltat, amely a vízi élet néprajzi vizsgálatához kötődik vidékünkön, hogy minden érdeklődő megtalálja a téma adott részkérdéséhez kötődő irodalmat, s hogy a szakma számára a kutatás és közzététel terén a feladatokat is felvillantssa.

## IRODALOM

BÁLINT SÁNDOR

1976 A szegedi nemzet. A szegedi nagytáj népelete. Első rész. *A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve*, 1974/75. 2. Szeged.

1977 A szegedi nemzet. A szegedi nagytáj népelete. Második rész. *A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve*, 1976/77. 2. Szeged.

BANNER JÁNOS

1925 *A szegedi halászbárka. Dolgozatok a Magyar Királyi Ferencz József Tudományegyetem Archaeologiai Intézetéből 1.* Szeged, 75–91.

BÁRKÁNYI ILDIKÓ

1996 A Tisza szerepe a falu életében. In Juhász Antal szerk.: *Mindszent története és népelete.* Mindszent, 453–481.

BARNA GÁBOR

1988 A tutajozás kulturális jelentősége a Közép-Tisza és a Hármaskörös mentén. *Ethnographia*, XCIX. évf. 2. sz. 189–212.

BELLON TIBOR

2003 *A Tisza néprajza. Artéri gazdálkodás a tiszai Alföldön.* Budapest.

GRÁFIK IMRE

1983 A magyarországi fahajózás. *Néprajzi Közlemények*, XXVI. Budapest.

<sup>37</sup> Elsősorban – a publikációk teljes felsorolásától eltekintve – Mód László témakutatásaiban: Mód László 2005, 2010, 2016, 2017, 2021a, 2021b és Mód László – Simon András 2009, illetve a Mód László által szerkesztett, nemzetközi kitekintést, párhuzamokat is hozó kötet: Mód László szerk. 2015.

- 1993a Szegedi vállalkozók a népi hajózásban a 19. század közepén. In Békési Imre – Jankovics József – Kósa László – Nyerges Judit szerk.: *Régi és új peregrináció. Magyarok külföldön, külföldiek Magyarországon III.* Budapest–Szeged, 1724–1733.
- 1993b Regionális áru- és terményforgalom a reformkori szegedi hajóhid-kinyitási naplók alapján. *Agrártörténeti Szemle*, XXXV. évf. 1–4. sz. 39–90.

#### JUHÁSZ ANTAL

- 1958a Régi szegedi foglalkozások nyomában. I. Superok. *Délmagyarország*, XIV. évf. 1958. nov. 26. 279. sz. 4.
- 1958b Régi szegedi foglalkozások nyomában. II. Vizenjárók. *Délmagyarország*, XIV. évf. 1958. dec. 2. 284. sz. 5.
- 1958c Régi szegedi foglalkozások nyomában. III. Vízimolnárok. *Délmagyarország*, XIV. évf. 1958. dec. 9. 290. sz. 5.
- 1958d Régi szegedi foglalkozások nyomában. IV. Halászkok, halhasítók, fisérök. *Délmagyarország*, XIV. évf. 1958. dec. 18. 298. sz. 4.
- 1959 Történeti adatok a szegedi vízimolnársághoz. *Néprajzi Közlemények*, IV. évf. 4. sz. 271–284.
- 1960 Vizimalmok a szegedi Tiszán. *A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve*, 1958–1959. 127–141.
- 1962a A tiszai tutajozás és a szegedi supermesterség. *A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve*, 1960–1962. 117–146.
- 1962b Egy hónap a Tiszán. *Délmagyarország*, 52. évf. 1962. okt. 21. 247. sz. 7.
- 1965 A Keszeg múzeumba kerül. *Délmagyarország*, 55. évf. 1965. dec. 21. 300. sz. 4.
- 1966 A deszki hajóvontatók. *A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve*, 1964–65. 1. 93–114.
- 1984 A deszki hajóvontatók. In Hegyi András szerk.: *Deszk története és néprajza. Tanulmányok.* Szeged–Deszk, 783–816.

#### JUHÁSZ ANTAL – MOLNÁR IMRE

- 1971 Gyűjtögetés, víziélet. In Juhász Antal szerk.: *Tápé története és néprajza.* Tápé, 257–269.

#### MÓD LÁSZLÓ

- 2005 Adalékok a szegedi hajózás néprajzához. In Bárkányi Ildikó – Fodor Ferenc szerk.: *Határjáró. Tanulmányok Juhász Antal köszöntésére.* Szeged, 119–125.
- 2010 Alkalmazkodási stratégiák az ártéri gazdálkodásban a folyószabályozások után Hódmezővásárhelyen. In Bartha Elek – Keményfi Róbert – Lajos Veronika szerk.: *A víz kultúrája.* Debrecen, 50–63.
- 2016 *Ártéri szőlőskertek az Alsó-Tisza mentén.* Budapest.
- 2017 „Tisza partján van egy hajó kikötve...” Egy szegedi halkereskedő a 20. század első felében. *Ethnographia*, 128. évf. 2. sz. 239–258.

- 2021a A rekesztő halászat építményei a Tisza–Maros-közben. *Ethnographia*, 132. évf. 2. sz. 247–265.
- 2021b A munkások strandjától a „Sárga” üdülőtelepig. Adalékok a tiszai fürdőkultúra változásához. *Korall*, 84. sz. 81–103.

MÓD LÁSZLÓ szerk.

- 2015 *Folyók és városok. Rivers and Towns*. Szeged.

MÓD LÁSZLÓ – SIMON ANDRÁS

- 2009 Az ártéri szőlő- és gyümölcsstermesztés a magyarkanizsai Szigeten a 19–20. század fordulóján. *Bácsország*, 113–115.

MÓRA FERENC

- 1917 Föl se hajózunk, le se hajózunk. Szegedi korkép. *Pesti Napló*, 68. évf. 1917. júli. 7. 170. sz. 5–8.

NYÍRI ANTAL

- 1948 A kiháló szentesi víziület néprajzi és néprajzi maradványai. *Az Alföldi Tudományos Intézet Évkönyve*, II. 194–301.

SZILÁGYI MIKLÓS

- 1971 Halászat. In Juhász Antal szerk.: *Tápé története és néprajza*. Tápé, 271–295.
- 1987 Vízi élet, halászat. In Hegyi András szerk.: *Algyő és népe*. Szeged, 345–375.
- 1995 *A tiszai halászat. Az eszközök és fogási módok történeti változásai*. Budapest.
- 2005 Egy Szeged környéki halászszerszám történetéhez és táji kapcsolataihoz. In Bárkányi Ildikó – Fodor Ferenc szerk.: *Határjáró. Tanulmányok Juhász Antal köszöntésére*. Szeged, 127–137.
- 2019 *Halászó vizeken. Néprajzi tanulmányok és közlemények a népi halászatról*. Budapest.

SZÜCS JUDIT

- 2005 Átkelés a Tiszán Csongrád és a Nagyrét között. In Bárkányi Ildikó – Fodor Ferenc szerk.: *Határjáró. Tanulmányok Juhász Antal köszöntésére*. Szeged, 139–146.
- 2008 Ártéri és hullámtéri haszonvételek, gazdálkodás Csongrád határában. *Móra Ferenc Múzeum Évkönyve – Studia Ethnographica*, 6. Szeged, 83–106.

TÖMÖRKÉNY ISTVÁN

- 1902 *Vizenjárók és kétkezi munkások*. Szeged.
- 1906 Szegedi vizenjárók. *Néprajzi Értesítő*, VII. évf. 193–202.

SIMON ANDRÁS

## ADATOK VEDRES ISTVÁN GYAKORLATI ÉS SZAKÍRÓI MUNKÁSSÁGÁHOZ A VÍZRENDEZÉS TERÉN

A „Szeged Széchenyije” névvel is illetett Vedres István (1765–1830) sokoldalú szellemi és gyakorlati munkásságával a reformkor eszmevilágába illeszkedően minden téren a nemzeti haladás előmozdítását hivatott szolgálni. Földmérői-mérnöki, tervezői, gazdasági, szakírói, valamint nyelvi-szépirodalmi tevékenysége egyszerre volt példaadásban országos hírű, megvalósulásában pedig helyi érdemű. Szerepét és jelentőségét már kortársai is méltatták, életútját, „művét” s emlékezetét a halálától eltelt egy évszázaddal kezdődően napjainkig számosan értékelték.<sup>1</sup>

Apja, Vedres György, horvát származású volt, a családnevet ebben a formában csak az 1790-es évektől használta, azt megelőzően Szeged város egykorú ügyirataiban körülbelül tízféle változatban (Vedrits, Vedrics, Vödrös stb.) fordult elő. A városba költözve a szegedi polgárjogot 1764-ben szerezte meg, s ekkortájt vette nőül a helybéli Sári Rózát. A házasságból két gyermek született: István (1765) és Pál (1769). Vedres István elemi iskolai tanulmányait (már ötéves korától) a piarista atyáknál végezte, középszintű iskoláját is Szegeden folytatta. Tizenhat-tizenhét évesen Pesten főiskolai szintű bölcséleti és mérnöki tanulmányokat folytatott. Az 1780-as évek derekán Pestet elhagyva főként a Dunántúlon járt tapasztalatszerzés céljából, például gróf Apponyi hűgyészi uradalmában praktizált, és csodálattal szemlélte e vidék ármentesítési munkálatait. 1786-ban Pesten mérnöki oklevelet szerzett. Még ebben az esztendőben elnyerte Szegeden a megüresedett földmérői hivatalt, majd városi főmérnökévé nevezték ki.<sup>2</sup>

„És most megindul tevékenységének és ügyköreinek végeláthatatlan és kimeríthetetlen láncolata. Hidakat épít és töltéseket csinál, malmokat vizsgál és épületeket tervez, parcelláz és szabályoz, száz és száz birtokperben szakértő, jelentéseket ír gondos gyöngybetűkkel

<sup>1</sup> A kortársak közül Romy Károly (1780–1847), a keszthelyi Georgikon gazdasági tanintézet tanárának magyar és német nyelvű közlései: Romy Károly [Karl Romy] 1823, 1825, 1836a, 1836b. További adatokat lásd: Rully János 1965, 11–22. Az 1930-as évektől a teljesség igénye nélkül: Farkas László 1930a, 1930b, 1934, 1937; Matusovits Péter 1933; Váczy Elemér 1934; Nagy Zoltán 1956; Bendefy László 1966, 1977; Bálint Sándor 1976, 27–29.; Péter László 1986, 153–156.; 250 éve született és 185 éve halt meg Vedres István. Írások életéről, pályájáról, munkásságáról. *Szeged: A Város folyóirata*, 27. évf. 2015. szeptember, 9. sz.; Simon András 2018, 2019.

<sup>2</sup> Farkas László 1930b 90–91.



és terveket rajzol mérnöki precizitással. És amikor hivatalos küldetésben járja a határt és a sarat dagasztja, éles szeme a napi munka robotján tovább lát és kialakul lelkében a »fásítás, ármentesítés és csatornázás« nagy háromsága, amely azóta is és ma is foglalkoztatja és gondolkodóba ejti legjobbaink fejét.”<sup>3</sup>

\*

„Hogy magyar hazánkban sok száz ezer holdföldet gyakran elöntenek az áradó folyó vizek, és azokat nemcsak haszonvehetetlenekké teszik, hanem az azokon biztató reménységéből tett költséges munkáit az iparkodó mezeigazdáknak sokszor el is pusztítják – az nyilvánosabb, minthogy megmutogatni szükségesnek látszassék. [...] Való ugyan: felszámolhatatlan nagy hasznára szolgálna az az országnak, ha hogy az illetően vízárköntések meggátoltathatnának, ’s ez által a haszon nélkül heverő temérdek földek rendes művelés alá fordíthatnának; – mert így: nemcsak az átsorgó vizek egészségtelen kigőzölgéseitől a’ Levegő megtisztulna; hanem a’ népesség is szaporodnék, és az Országnak mind jövedelme, mind tehetsége gyarapodnék! – de ezt, egyedül – hogy a folyó vizek ágyainak töltésekkel való bezárása által eszközölni lehessen, arra: sok költség; alig képzelhető nagy munka; – és bizonyosan ki nem számolható idő kívántatik! [...] A’ töltéseket nem kell tsináltatni abbúl a’ tzélbúl, hogy: a’ folyó vizek árjai, soha se önthessenek ki, mert ezt nehéz, vagy talám – lehetetlen is eszközölni; – hanem abból tsak, hogy: az azok kiöntései ellen, földünket védelmezhessek még lehet!”<sup>4</sup>

Vedres Istvánnak halála esztendejében közreadott, utolsó munkájában olvashatjuk e gondolatokat, melyek – tanulmányozva gyakorlati tevékenységét és műveinek szövegét – foglalatái lehetnek egész életművének, munkálkodása célkitűzésének. Ezért tett és dolgozott mindvégig, és ért el jelentős sikereket munkájában, de jól érezte, hogy mindez csak egy út kezdete, sok még a megvalósításra váró feladat. Tudjuk, hogy a Tisza szabályozása is már halála után vette kezdetét.

A következőkben Vedres István e téren végzett gyakorlati munkáját és írásaiban megjelenő javaslatait tekintjük át vázlatosan. A szövegek alapos elemzésére itt nincs módunk, ez – figyelembe véve életrajzíróinak és méltatóinak korábbi írásait – egy terjedelmesebb tanulmány anyagát adó jövőbeli vizsgálat eredménye lehet.

Mikor és milyen közvetlen tapasztalatok sarkallták Vedrest a gondolat és a tett terén? Első biográfusa ezt így foglalja össze:

<sup>3</sup> Farkas László 1930a 5.

<sup>4</sup> Vedres István 1930, 4–6.

„A 90-es években kibontakozik a fiatal mérnök egyénisége. 27 éves, amikor megdöbbenve látja az árvíz rémét és a veszedelmesen hömpölygő Tiszát, pár évvel később ínséges esztendő sújtja a várost, az élelem megfizethetetlenül drága és » az emberek nádgyökérből készült pogácsát és néhány szem gabonával összekevert ártalmas fűmagvakból készült kenyeret esznek«. 1789-ben Kisteleken már ablakmagasságig behordta a házakat a homok és az egész községet a pusztulás fenyegette. Ilyen tapasztalatokon keresztül érlelődik meg lelkében a két legfontosabb teendő: az ármentesítés fontossága és a fásítás szükségessége, szerinte a » sivány megkötése«, amely már-már egészen elborítja a szegedi határt. Ezért két fontos javaslatot nyújt be: egyiket a töltések építéséről, hogy a szőregi uradalom megmeneküljön a tavaszi vizektől, a másikat a fásításról, amelyben részletesen elmondja és megokolja a tennivalókat.”<sup>5</sup>

A Tisza bal partja árvízvédelmének kérdése tehát már az 1790-es évektől foglalkoztatta az Alföld hasznosításáért aktívan munkálkodó Vedres Istvánt. 1796-ban, amikor városi főmérnöki tisztségében megerősítették, terveit a város vezetősége elé tárta, ám azok komoly visszhangra ekkor nem találtak – a terület (újszeged-szőregi uradalom) kamarától való bérletének „közeledő”, 1806-ban esedékes lejáratá miatt. Tizenkét esztendő múltán, 1808-ban, a bérleti viszonyok újbóli rendezését követően megint előállt tervével, s négy év „bürokratikus útvesztő” után, 1812-ben megkötötte a szerződést a várossal. Vedres mint a Gyála, Térvár, Szent Iván, Szőreg és Újszeged közt lévő közel 4000 holdnyi vízjárta föld bérlője tizenkét év alatt saját költségén vállalta a terület ármentesítését, valamint ugyanezen időszakra évi 1000 forint árenda megfizetését a városnak.<sup>6</sup>

Nyomban nekifogott a munkának: az árvízvédelmet töltések emelésével biztosította, a területhasznosítás egyik fő pillére a fásítás lett, a művelésre alkalmas földön pedig a gabona mellett új növénykultúrákat honosított meg. Mindehhez telepes népességet hozott birtokára, megalapítva Vedresházát. Munkájával serkentette az újvilági növények meghonosítását, terjesztését a szegedi határban, így a kukoricáét és a dohányét. Igazi újdonságként Vedres a selyem- és a pamuttermesztésért lelkesedett: több ezer eperfát ültetett a selyemhernyók tenyésztése céljából, valamint földet biztosított és magot igényelt a gyapottal foglalkozók számára. Mindkét kultúra területén szép sikereket ért el.<sup>7</sup> Élen járt a szőlőfajták gyűjtésében, termesztésük kipróbálásában is. A szaporítóanyagot közvetlenül Görög Demetertől, a Béccsel határos grinzingi szőlőfajtagyűjtemény létrehozójától, az első magyar nyelvű részletes szőlőlajstrom

<sup>5</sup> Farkas László 1930b 92.

<sup>6</sup> Farkas László 1934, 6–13.

<sup>7</sup> Uo. 13–20.

közreadójától igényelte és kapta.<sup>8</sup> Városi hivatalából saját kérésére 1821-ben nyugdíjazták, ettől kezdve munkálkodásának legfőbb tere és tárgya Vedresháza lett.<sup>9</sup>

Vedres István mezőgazdasági tevékenységének talán legalaposabb figyelemmel kíséréje, munkájának és eredményeinek lelkiismeretes közreadója Rumy Károly, a mezőgazdaság megújítását szorgalmazó és példázó keszthelyi Georgikon tanára volt. A két, egyazon célokért küzdő szakember 1818 és 1830 között számos levelet váltott.<sup>10</sup> Vedres már az első levélben személyes látogatásra invitálta birtokára Rumyt, de úgy tűnik, találkozásuk csak 1824-ben vált valóra, s nem Vedresházán, hanem Pozsonyban vagy Bécsben.<sup>11</sup> A már barátoknak tekinthető kortárs fontosnak tartotta, hogy a szegedi mintagazdaság híre minél szélesebb körben ismertté váljon, ennek bizonyítékeként 1825-ből egy viszonylag részletes leírást olvashatunk tollából, mégpedig Vedres hozzá írt leveléből szó szerint merítve:

„A' Vedresházi Pusztának a' víz kiáradása ellen való védelmezése már megkészült, és annak kimívelése is tökéletesítéséhez közel van. A' töltések, mellyek közel 3000 ölnyi hosszúk, egy, két, három ölnyi magosságúak, 5–10 öl szélességűek, s' a' víz felől a lejtős oldalak már majd mind készek a' legnagyobb árvizek elfogadására. A' töltéseknek a' haboktól, szelektől, s' jegektől, mellyek téli áradáskor a' Tiszából szokatak kijönni, védelmezésére az idén száz ezer fűzfa fiatalok ültetettek, és ez előtt már két száz ezernél több neveltetett! Az a' föld, amelly ez előtt 15–20 esztendőkkel csupa víz állás, posvány, nád, káka s' t szántó s' kaszáló, részszertint szőlőkké, erdőkké, s' legelőkké változtatott. Csudálkozik minden ember, hogy azon hely, melly ez előtt a' viznek, halaknak, madaraknak s' békáknak állandó tulajdona volt, miként változhatott által olly kies tájékká, mellyen most juhok falkái, barom és ménes legel, – szép kert, erdők és több ezer holdból álló szőlők virítanak, – 40 holdból álló luczerna (francia lóhere, burgundiai széna, *medicago sativa*) van, és 120 holdból álló dohány kertészség készül. Az idén mintegy negyvenféle fajta fa-magvakat vettetett Vedres barátom, és a' már nála lévő külömbféle fa fajtákból mintegy 20 ezer oltó ágot (Stupfer

<sup>8</sup> Erről, valamint a telepítés eredményeiről Vedres 1829 májusában és novemberében kelt leveleiben ír Rumy Károlynak. Közli: Rumy Károly 1836a, 232–234. Figyelemre méltó adat, hogy Vedres munkásságát Görög Demeter is számontartotta. Lajstromában utal példaadó törekvésére. Görög Demeter 1829, 91.; Részletes forrásközléssel és értelmezéssel lásd még: Simon András 2017, 169–173.

<sup>9</sup> Farkas László 1934, 23.

<sup>10</sup> A Magyar Tudományos Akadémia kéziratárában Rumy Károly hagyatékában maradt fenn 36 db Vedres István által írt. levél. Ezek egyenkénti rövid ismertetését, kivonatát Bendefy László (1977) adta közre. Vedres halála után hat esztendővel maga Rumy adott közre részleteket a hozzá írt levelekből (Rumy Károly 1836a). Ugyanezt az anyagot német nyelven is publikálta ugyanebben az esztendőben (Rumy, Karl 1836b).

<sup>11</sup> Bendefy László 1977, 64–65. 1., 6. és 8. levél.

ültetett el; öt ezer körösfű fiatalot ültetett egy erdőbe; másikba mintegy 1500 akácfűt, – és számtalan gyümölcsfűt. [...] A' lélek száma Vedresházán (a' hol Tek. Vedres Úr is lakik) ezen esztendőben már 150-re megy, és mivel a' kertészek által szaporodni fog esztendőnként, egy szép kápolna is készül.”<sup>12</sup>

Mindemellett már két esztendővel korábban német nyelven is beszámolt Rummy Vedres munkásságáról és a vedresházi birtokról,<sup>13</sup> amit Vedres szerényen, ugyanakkor érdeklődéssel meg is köszönt neki.<sup>14</sup>

A hatalmas terület termővé tételének folyamata önmagában tetemes erőt, munkát, elszántságot, emberi céltudatosságot és kitartást kívánt. A természeti erők romboló hatása többször ismétlődve fenyegette Vedresházát. Az árvíz már 1813-ban, még nagyobb erővel pedig 1816-ban jelentős pusztítást végzett.<sup>15</sup> Néhány év után szinte előlről kellett kezdenie Vedresnek a táj mezőgazdasági birtokbavételét. Bálint Sándor egészen idáig vezeti vissza Vedresháza hanyatlását:

„A csapás meg az emberek irigy közönye elvette Vedres kedvét az újjáépítéstől. A falu népe Padé, Hodics, Jázova, Száján és Tiszaszentmiklós szegedi kirajzású új dohánykertészseibe olvadt bele.”<sup>16</sup>

A korabeli vagy közélről visszatekintő tudósítások viszont még Vedresnek a megújítás sikerébe vetett hitét hangsúlyozzák:

„E' pillanatban Vedres megmutatta lelki nagyságát; bebizonyítja, hogy a' sors csapásait erős szívvel szokta fogadni az olly férjfiu, ki a' köz jót tartja minden munkálataiban legfőbb célpontjául.”<sup>17</sup>

„...hazafiu lelkes vállalatában el nem csüggedett, sőt kettőztetett iparral kevés idő alatt mindent helyreállítván, gazdaságát a' virágzásnak nagyobb fokára emelte...”<sup>18</sup>

<sup>12</sup> Rummy Károly 1825, 117–118., vö. Rummy Károly 1836a, 230–231.

<sup>13</sup> Rummy, Karl 1823, 518–519.

<sup>14</sup> Az 1824. május 26-án kelt levél lelegején írja Vedres: „Hogy írhatott kedvesség Vedresházáról? holott arról még talám senki se szolt semmit is! – Én csendességben akartam ezt elvégezni, és akkor tudósítani a' publikumot; midőn már kész. Valóban szeretném olvasni azt az Ökonomische Neuigkeiten und Verhandlungen nevezetű folyóirat, mellybe kedvesség' előterjesztése találtatik.” Rummy Károly 1836a, 230.

<sup>15</sup> Vö. Vedres István 1830, 3–49.

<sup>16</sup> Bálint Sándor 1976, 206.

<sup>17</sup> Miskolczy István 1834, 662.

<sup>18</sup> Fényes Elek 1839, 404.

Hitét és állhatatosságát saját szavai is alátámasztják:

„Istennek hála! a ki azon bátor gondolatot belém öntötte, annyi erőt, ’s segedelmet is adott, hogy nem tsak ki állhattam a veszedelmeket, és eltűrhettem a sok! – viszontagságokat; hanem közel is juttatott fogadásom tellyesítéséhez.”<sup>19</sup>

1822-ből a *Hazai ’s Külföldi Tudósítások* hasábjain megjelent, szerző nélküli rövid híradás pusztító jégverésről számol be Vedresházát és a környékbeli településeket érintően. A kártétel mértékét jelzik a szerző alábbi megjegyzései: „...a ’ szöllőket, és gabona vetéseket nagyobb részént úgy elverte, hogy a földeket újra fel kellessék szántani, ’s más valamivel bevetni.” Vedres István birtokán a dió nagyságú jég „számtalan más gyenge gyümölcstfákat szétt tördelt, és úgy össze-rontsolt, hogy a ’ gondos plántáló-nak azon szép szándékát, hogy az alföldön a ’ különösebb fák nemeit elterjeszthetné, sok időkre semmivé tette.”<sup>20</sup> 1823-ban és 1830-ban újabb árvízveszély fenyegetett.<sup>21</sup>

Vedres kitartóan és példásan működtette a gazdaságot, amely – mint idézett forrásaink láttatják – országosan is ismert, elismert, példát adó birtok volt. Az újító és haladó szellemű hazafi 1830. november 4-én hunyta le örökre szemét. A gazdaság további sorsáról hitelt érdemlő adatot keveset ismerünk. Két év múltán özvegye sajtóhirdetésben adta közre a „Pusztá Árendálás”-t, melynek szövegében saját helyzetére és a bérbeadás okára e szavakkal utal: „...Férjem, későbbben Fiam is meg haláloztak, özvegyi sorsom, ’s gyenge egészségem a ’ gazdaság folytatására elégtelen...” Ezután tételesen sorra veszi, bemutatja a bérlet tárgyát képező birtok művelési ágait, gazdasági felszereléseit, takarmánykészletét, állat- és épületállományát.<sup>22</sup>

Életműve szellemi, írásba öntött részének – a „sívány” homok hasznosításának problematikája mellett<sup>23</sup> – fő témaköre a csatornázás kérdése volt. Első erre vonatkozó munkáját 1805-ben vetette papírra.<sup>24</sup> Egy, a Dunát és a Tiszát Szeged és Soroksár között összekötő mesterséges vízi út tervét dolgozta ki pontos számításokkal. Ennek szerepe az lenne, hogy a kereskedelmi célú áruszállítás gyorsaságát biztosítsa az Alföldről Pest irányába, a sokszor csaknem járhatatlan utakon zajló lassú szárazföldi közlekedés helyett és a természetes vízi utak (Tisza, Maros, Körösök) túlterheltségével szemben.<sup>25</sup> Elgondolása szerint:

<sup>19</sup> Vedres István 1825, 9.

<sup>20</sup> *Hazai ’s Külföldi Tudósítások – Nemzeti Újság*, 1822. évi 46. szám (június 8.) 361–362.

<sup>21</sup> Uo.; Farkas László 1934, 23.

<sup>22</sup> *Hazai ’s Külföldi Tudósítások – Nemzeti Újság*, 1832. 24. és 25. szám (zeptember 22. és 26.) Hirdetések.

<sup>23</sup> Vedres István 1825.

<sup>24</sup> Vedres István 1805.

<sup>25</sup> Vö.: Farkas László 1930b, 95–96.; Váczy Elemér 1934.

„Nagy javára volna a kereskedésnek, hajókázásnak és még ezen szegedi csatornának is az, ha Szeged városán alul mintegy 2000 ölnyire lévő Maty nevezetű ér, mely Dorozsma nevű helységet is megkerüli és amely érnek szélessége a szegedi határban többnyire 100 ölnyi, egy rekesztő által úgy elkészítettődne, hogy az minden kereskedő s szállító hajóknak alkalmas telelő helyet szolgáltatson; elférne abba több ezer hajónál! meg lehetne annak partjait is úgy igazítani, hogy azok legjobb hajóműhelyekké, faldozóhelyekké váljanak és pedig úgy, hogy akár egész hadihajósseregnek kikészítésére is helyet adjanak. Annál inkább hasznos volna pedig ez, mivel az egész Ausztriai-birodalomban, kivéven a tenger partjait, sehol jobb hajógyártók, vagy hajócsinálók nem találtassanak, mint a szegediek.”<sup>26</sup>

E tervek megvalósításához, melyek a csatornaépítésen túl kereskedőházak és áruraktárak építését is feltételezik, Vedres javaslata szerint egy „nemzeti jószág”, vagyis egy jövedelmező beruházásokra fordítandó állami pénzalap megteremtése is szükséges volna.<sup>27</sup>

Mindezen feltételek teljesülésében látta a gazdasági fellendülés zálogát. Figyelemre méltó adat, hogy a szegedi paprikát is – melynek termelése a jobbágyfelszabadítás utáni kapitalista viszonyok között vált igazán árutermelő jellegűvé – fontos kereskedelmi árucikként említi:

„Ha Magyarországra készek lesznek az Országútak, és Hajókázható Tsatornák; sok féle Jószág, a mellynek hasznárúl még most nemis álmodozunk, a kereskedésnek nevezetes tárgyává fog lenni, mint p. o. a vad Sáfrány, és a vörös Paprika, mellyek ez előtt eggyenyéhány esztendőkkel szembe se tűntek arra a végre, hogy valaha a kereskedésnek valamelly zikkellyét tsinállják...”<sup>28</sup>

Életének utolsó munkájában Vedres István – a témáról írt korábbi művét negyedszáddal követően – újra a csatornaépítésről gondolkodik, bár ezúttal más útvonalat jelöl ki. A csatorna Tiszaújlaknál, Tokajnál vagy Tiszafürednél kezdődne, és a következő vizeket érintené: Túr, Szamos, Kraszna, Ér, Berettyó, Kőrösök, Maros, Béga, Temes, Berzava és Alibunáron át a Karas érintésével Palánkánál szakadna a Dunába.<sup>29</sup>

Egy élet tapasztalatával és sok munkával maga mögött írja:

„...s maga a víz olly tulajdonsággal bir, hogy az, az ellene állított védszerekben ejtett legkisebb hibát is részére tudja fordítani, és minden munkálkodásainkból tsúfot üzven,

<sup>26</sup> Vedres István 1805, 76–77.

<sup>27</sup> Vedres István 1807.

<sup>28</sup> Uo. 23.

<sup>29</sup> Vedres István 1830, vö.: Farkas László 1930b, 96.

könyörületlen erejével, gyakran ott is sírást okoz holnap, a' hol ma, a' jó lét kebelében mulatoztunk!”<sup>30</sup>

Írásában visszaidézi az elmúlt évtizedek – általa is tapasztalt és elszenvedett – kiöntéseit, árvizeit. Írásában ennek elkerülésére fogalmazza meg javaslatait, a várható eredményeket pedig így látja:

„Az árvizeik nagygyát békességessen minden kártétel, és pusztítás nélkül keresztül vezetvén határiakon [...] szántó, és kaszáló földeink kiterjednek; termésünk sokasodnak; marháink, barmaink eltenyésznek, környülállásunk jobbúl; kereskedésünk gyarapodik; tehetőségünk növekedik; egészségesebb lesz levegőnk; nemzetünk kiterjedhet; [...] földeinket iszapoltathatjuk; mezei gazdaságunkat tökéletes állapotra vihetjük; s ha ezen csatorna egyszermind hajókázható, és teherszállító is lesz, úgy felső Magyarországgal, és Szerviával is hasznosan öszve köttetődhetünk: vizünk, halunk állandóan annyi lehet, a mennyit akarunk! még riskását is, mint Bánátba, a Böge, és Berzova csatornája mellett, szép előmenetellel mi is, és pedig annyit természetünk, hogy avval egész éjszaki Európát eltarthatjuk! [...] ...a szárazság idejében akkor lotsoltathatván meg földeinket, a' mikor akarnánk; egy szóval ezen túl a tiszai kerület; ez a mostanában az árvizek terhe alatt sinlődő része édes Hazánknak egy olly termékeny, és gyönyörű tartománnyá változna által, miellynek valóban se szépségére, se jóságára, se talán haszonvételére nézve is a művelt Európában akkora helyen egy testbe! – nem igen volna párja!”<sup>31</sup>

Vedres István munkássága magyar és európai viszonylatban is messzemenően példás, saját korában is elismert, ugyanakkor – a haladást szolgálva – nem példa nélküli. A tanulmányban is emlegetett Rummy Károly, Görög Demeter, valamint az itt nem említett Pethe Ferenc és még sok kiváló, gyakorlati és elméleti síkon is a modernizációt szolgáló elme jellemzi e korszakot. Életrajzírója tömören így összegzi jelentőségét:

„Vedres is egyik volt az úttörők között, ki nem a bürokrata nehézkességével, hanem a közgazdász praktikus érzékével tapintotta meg a legégetőbb magyar problémát, a hatalmas róna ugarát, amelyet a török hagyott itt szomorú emlékek és nemzeti feladatnak. Vedres volt az első, aki nemcsak észrevette a »siványt« és az »áradmányt«, hanem »csecsemő fákkal« és »hajókázható csatornákkal« segíteni is akart a bajokon és az Alföldet és vele együtt az egész országot a jólét és polgárosodás magasabb fokára akarta emelni.”<sup>32</sup>

<sup>30</sup> Vedres István 1830, 4.

<sup>31</sup> Uo. 48–49.

<sup>32</sup> Farkas László 1930a, 4.

## IRODALOM

BÁLINT SÁNDOR

- 1976 A szögedi nemzet. A szegedi nagytáj népelete. Első rész. *A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve*, 1974/75–2. Szeged

BENDEFY LÁSZLÓ, dr.

- 1966 Megemlékezés Vedres Istvánról, születésének 200 éves fordulója alkalmából. (1765–1830). *Hidrológiai Tájékoztató*, 1966. június, 5–6.
- 1977 Vedres István levelei Rummy Károlyhoz a Magyar Tudományos Akadémia kéziratárában. *Vizgazdálkodás*, 1977. 1. sz. 10–12.; 2. sz. 64–70.

FARKAS LÁSZLÓ, dr.

- 1930a *Vedres István emléke és értékelése*. Szeged.
- 1930b Vedres István élete és közgazdasági jelentősége 1765–1830. In *Budapest Székesfővárosi VIII. ker. Községi Gróf Széchenyi István Felső-Kereskedelmi Fiúiskola Értesítője az 1929/1930. iskolai évről*. Budapest, 89–101.
- 1934 Vedres István uradalma a Tisza-balparton 100 évvel ezelőtt. Különlenyomat a *Városkultúra* 1934. június 25. és július 26. számaiból. Szeged.
- 1937 *Vedres István mérnök élete és működése*. Szeged.

FÉNYES ELEK

- 1839 *Magyar országnak 's a' hozzá kapcsolt tartományoknak mostani állapotja statisztikai és geographiai tekintetben*. IV. Pesten.

GÖRÖG DEMETER

- 1829 *Azon sokféle Szőlő-fajoknak Lajstroma...* Bétsben.

MATUSOVITS PÉTER

- 1933 Emlékezés Vedres Istvánról. *Városkultúra*, VI. évf. 1933. szept. 25. 17–18. sz. 305–307.

MISKOLTZY ISTVÁN

- 1834 Néhai idősb Vedres István élet-rajza. *Regélő*, 1834. október 12. 662.

NAGY ZOLTÁN

- 1956 *Vedres István művészi munkássága 1765–1830*. Budapest

PÉTER LÁSZLÓ

- 1986 Szeged Széchenyije. Vedres István emlékezete. In Péter László: *A szerette város. Írások Szegedről*. Budapest, 153–156.



RULLY JÁNOS (összeáll.)

1965 *Nemcsak magunknak születünk. Válogatás Vedres István írásaiból.* [Sajtó alá rend. Kiss László] Szeged.

RUMY KÁROLY GYÖRGY [Georg Karl]

1823 Rühmliches Beispiel ökonomischer Vertriebsamkeit des Hrn. Stephan von Vedres zu Szegedin in Ungarn. *Oekonomische Neuigkeiten und Verhandlungen*, No. 65. 518–519.

1825 Vedresházi új Pusztának Szeged Városa mellett eltökéltetéséről. *Tudományos Gyűjtemény*, Kilencedik esztendei Folyamat, III. kötet, 116–119.

1836a Vedresházának (Csongrád Vármegyében) rövid leírása. *Felső Magyar-Országi Minerva*, Tizedik évi Folyamat, Harmadik kötet, 232–234.

1836b Beitrag zu einer landwirtschaftlichen Beschreibung der Pussta Vedresháza bei Szegedin im Csongrader Comitete in Ungarn. *Oekonomische Neuigkeiten und Verhandlungen*, No. 74., 591–592.

SIMON ANDRÁS

2017 Adatok Szeged környéke és Csongrád mezőváros szőlészetéhez a 19. század első feléből. In Fodor Péter – Gyöngyössi Orsolya szerk.: *Sodrásban. Tanulmányok dr. Szűcs Judit köszöntésére.* Csongrád, 158–173.

2018 „Vedresháza pártfogójának tiszteletére...” *Szeged. A Város folyóirata*, 2018. szeptember, 21–26.

2019 Szakralitás a tájban – a vallás megnyilvánulása egy mintagazdaság életében a 19. század első harmadában. In Tánchos Vilmos – Peti Lehel szerk.: *Mágia, ima, misztika. Tanulmányok a népi vallásosságról.* Kolozsvár, 208–214.

VÁ CZ ELEMÉR

1934 Vedres István munkássága és a Duna–Tisza csatorna. *A Gróf Klebelsberg Kuno Magyar Történetkutató Intézet évkönyve*, 4. évf., 379–391.

VEDRES ISTVÁN

1805 [1932]

*A Tiszát a Dunával összevegyező új hajókázható csatorna...* (Magyar Irodalmi Ritkaságok XIV. szám – Farkas László bevezetőjével) Szegeden.

1807 *Egy nemzeti jószág...* Szegeden.

1825 *A sívány homokság használhatása.* Szegeden.

1930 A' túl a' Tiszai nagyobb Árvizek eltéríthetőségéről egy két szó. *Tudományos Gyűjtemény*, Tizenegyedik esztendei Folyamat, VI. kötet, Pesten, 3–49.

BAKOS RÉKA

## TISZA – A FOLYÓ, AMELY ÖSSZEKÖT BENNÜNKET

### BEVEZETŐ

Szeged Magyarország és Szerbia között egyfajta összekötő kapocs, ezért nagyon örültem, hogy a szegedi hajóépítésről és halászatról találtam a legtöbb cikket és adatot.

A valamikori hal- és rákfogás a ma élő ember számára már csak mese. Ki hinné ma, amiről régi halász- és vadászszakkönyvek, útleírások, regények szólnak, hogy hajdanán az emberek az ivóvizet folyókból merítették, és főztek a Balaton vizével. A tiszai halászatnak komoly hagyományai vannak. Hajdanában a mesterség apáról fiúra szállt. A gyerekek már kiskorukban megismerkedtek a halászat mesterségével, halászinasnak, halhasítónak szegődtek, és hajnaltól naplementéig dolgoztak.

A tiszai halászberek élete nem nevezhető könnyűnek. Kora tavasztól késő őszig járták a vizet, hidegtől-melegtől egyaránt szenvedtek. A telet háló varrásával, evezők és a *szapoly* készítésével töltötték. (A *szapoly* Szeged vidékén a hajósok mély öblü lapátja, mellyel a hajóba szivárgott vizet merték ki.)

Szeged törzsökös (eredeti/ősi) népe a letelepülése óta a két városrész területén – az Alsó- és a Felsővárosban – ösfoglalkozást folytatott: az alsóvárosi nép földműveléssel és állattenyésztéssel, a felsővárosi pedig vadászattal, halászáttal és hajózással foglalkozott.

### HALÁSZAT

A halászat Szeged törzslakossága egy részének a legrégebbi idők óta közismert foglalkozása, kereseti ága, amely azonban napjainkban hanyatlóban, pusztulóban van. Mivel Szeged lakosságának nagy része foglalkozott halászáttal, már Nagy Lajos korában emlegették Szeged híres halászeit, éppúgy a Dózsa-lázadás korában is a város háromezer halásza állt őrt, hogy megvédje a lakosságot.

A halászok sosem éltek együtt a város többi lakosával. Régebben a Tisza partján és szigeteken vert nád-kunyhókban (halásztanyákon) éltek. Amint tavaszodni kezdett, a Tisza partját nyomban ellepték a sátrakat verő, halászkunyhókat építő, hajót javító halászok. A kunyhókat mindig a halászok építették fel, mint ahogy halászeszközeiket is maguk készítették. A 19. század első felében a kisebb halászeszközöket használó halászok teljesen szabadon halászhattak a város vizeiben.

„A Tisza tömérdek halat ont, sehol az országban nem lehet látni oly hosszú és vastag halakat, mint Szegeden. Hol ezer darab rőfös hosszúságú harcsát, vegyesen potykával lehetett venni egy arany forinton” – fogalmazott Bertrandon de la Broquière, a Zsigmond császár és király korában Szegeden járt francia utazó.

### A halásztanya felépítése

A halászmester és a tanya éllelmiszerei külön kunyhót kaptak, akárcsak a halhasítással foglalkozó asszonyok és lányok is, míg a halászlegények a szárazhal-bálozó nagy kunyhókban laktak. A halászsókunyhóktól jobbra ágasokra épített nagy nyitott épület emelkedett, amely alatt a nagy áztatókádak voltak felállítva, bennük a besózott halakkal. A Tisza partján kapott helyet az „állás”, ahol a nagy kerítőhálók száradtak kiterítve. A legszellősebb helyen húzódott a hosszú póznasor, azokon végighúzva a hálóból font, kisujjni vastagságú kötél, rajtuk kitergetve száradtak a halak, amelyek olyan nagy búzt árasztottak, hogy egész Szeged vidékén halszag terjengett.

A partosabb részen volt egy földből készített verem (pince), mivel a szegedi halászok régóta tudták, hogy „átkozott a hal a harmadik vízben” (az első víz az, amiben úszik, a második, amiben főzik, és a harmadikat isszák rá – a bort).

Az országos hírvé halászáros emlékére a Csuka, Bárka, Kecsege és a Háló utca elnevezése örzi.

### Beszélgetés egy halással

A bácsföldvári születésű Tóth Zsolt a mai napig foglalkozik a tiszai halászzal, a család haligényét is onnan fedezi.

– **Kik halászhattak?**

– Csak azok az emberek halászhattak, akik erre hatósági engedélyt kaptak.

– **Mivel halásztak akkoriban az emberek?**

– Többfajta eszközzel halásztak:

*Varsával* a folyó sekélyebb részeiben halásztak. A varsa egy háló, olyan, mint egy csapda, amit két karóhoz kötöttek le a folyó sekélyebb részén. Ezt a halászeszközt vesszőkarikákból csinálták, és a karikákra halászzsinórból készült hálót tettek, némelyiket teljes egészében vesszőből fonták. A varsa egyik vége zárt volt, a másik végén a bejárat a vége befelé szűkül, és előtte volt egy 70–80 centiméter magas terelő, amely akár 5 méter hosszú is lehetett. A terelő magassága a karikák méretétől függött.

*Fenekhálóval* vagy *vontatott hálóval* is halásztak, amely leért a folyó fenekéig. Ezek a hálók vastagabb anyagból készültek, mert ezekkel nagyobb halakat halásztak. A hálót csónakkal húzták be a vízbe, O betűt formáló mozdulattal a halakat bezárták a körbe, és kiszedték őket. Mostanában halastavakban használják.

A *nyagzóháló*ok finomabb anyagból készültek. Amikor a hal átment rajta, az befogta a kopolytúját, és benne maradt. Ez a háló a víz tetejéig felér. A 19. században ezeket is két karóra kötötték ki. Alul és felül is volt egy feszes zsinór. A hálók mind madzagból és halász zsinórból készültek, természetes anyagokból. A 20. században már a felső zsinórra hungarocellból készült nehezéket raktak, alulra meg ólomzsinórt. Némelyik háló fenn maradt a víz tetején, némelyik lejjebb úszott, mert a nehezebb ólomzsinór miatt lesüllyedt a folyó fenekére.

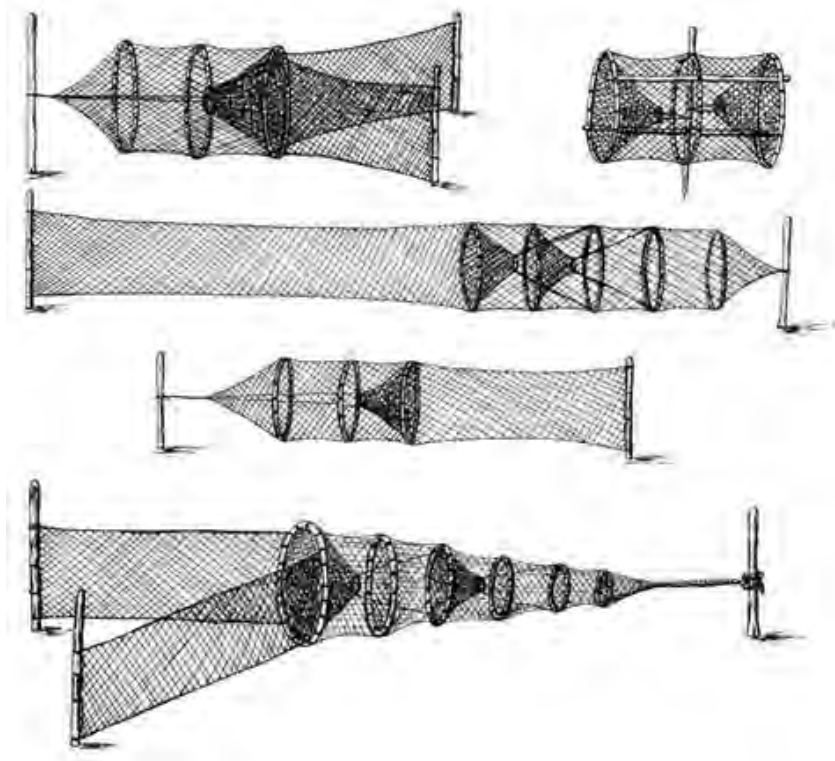
– **Különbözik-e a tiszai és a dunai halászat?**

– A folyókon nem különbözik a halászat. Az állóvizekben a halászat máshogy történik. A folyóba a hálót csak a folyó irányában lehet rakni.

– **Melyik halat milyen hálóval lehet fogni?**

– A harcsát erősebb és vastagabb nyagzóhálóval is, de inkább varsával fogták.

A ragadozó halakat *véghorog*gal fogták. A véghorog olyan eszköz, aminél a főzsinórra (erősebb halász zsinórra) több horog van rákötve, és mindegyik horogra más csalit raktak. A zsinórt a parthoz kötötték (egy fához), hogy a hal ne bírja elhúzni.

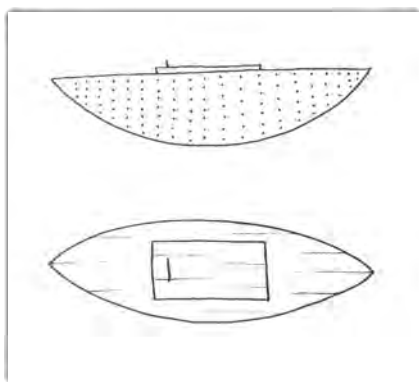


Varsával a folyó sekélyebb részeiben halásztak

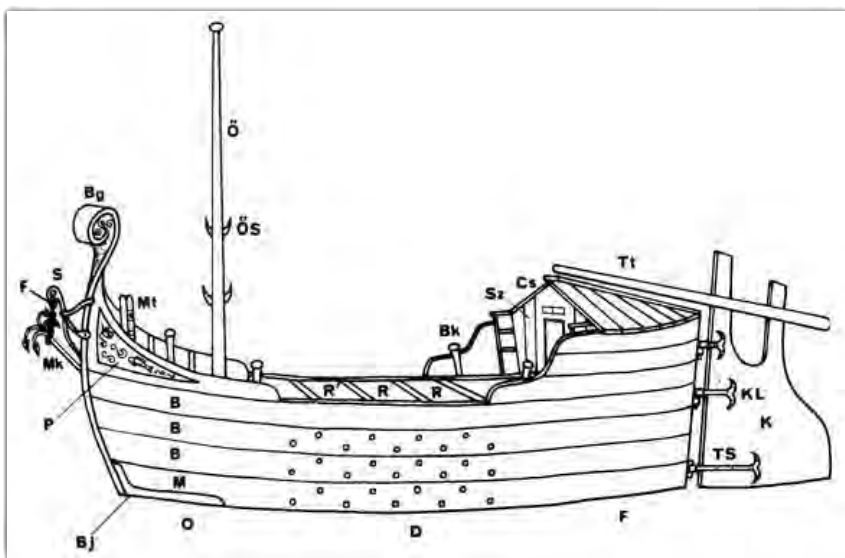
*Csapóhorog*gal is halásztak. A fára kötöttek egy zsinórt, a végén egy horoggal, rajta egy csalival. Ez a horog a vízfelszín közelében volt, körülbelül 30 centiméter mélyen, így a harcsa könnyen „lelőhette a csalit”.

– **Hol tárolták a kifogott halakat?**

– Régen a halakat *bárkák*ban tárolták. A bárka fából készült csónakra hasonlított, a végei spiccesek, és az egész tiszta lyukacsos volt. Tetővel is ellátták, hogy a ragadozók (vidrák) ne tudják kiszedni belőle a halakat.



A bárka Tóth Zsolt elmondása szerint



A Néprajzi lexikon szerint

– Ugyanúgy halásztak télen is az emberek, mint nyáron?

– Nem, mivel nem mindegy, hol van a hal. Télen a halak összeverődtek úgynevezett *telelők*be vagy *vermelők*be a folyók mélyebb részein. Nem ugyanaz a helyszín és a módszer sem. Télen nem raktak varsát, hanem fenékhálóval halásztak. Bekerítették a telelőhelyet, és kihúzták a halakat.

Tóth Zsolt elmondása szerint több fajta hal élt a vízben: „A nagy méretű, 200 kilogrammos tokfélékből is több volt a Tiszában.”

## HAJÓZÁS ÉS HAJÓÉPÍTÉS

Míg egyes iparágak a 19. század hatodik-hetedik évtizedéig virágoztak, az utolsó évtizedekben a népélet és a foglalkozások megváltozása mellett megcsappant a takácsok, szürszabók, gombkötők, szitakötők, hajó- és malomkészítők száma.

A *hajózás* – mint a kereskedelem legkiválóbb tényezője – Szeged népének egyik ősi foglalkozását képezte a hajóépítéssel együtt. A hajóépítés helyes irányú fejlődése Szegedről indult ki. A legelső hajózási forma Magyarországon a hadiszállítás volt, ezt követte a sószállítás, majd az épületfák, kövek, bor, gabona, kender, dohány és a többi termény szállítása, melyek aztán felélénkítették a vízi járművek fejlődését is.

A 19. század elején nagyobb lendületet vett a hajózás. A Maroson mintegy ötszáz hajó csaknem 300 000 mázsa sót szállított. A Tiszán pedig vagy kétszer annyi hajó és tutaj több mint 500 000 mázsát szállított. A nagyobb hajók szállították le Szerbia felé, a Száva menti városokba a gabonát, dohánnyt, gyapjút, száraz halat, bort, szappant és a többi terményt.

Rác és görög kereskedők egymás után építették a szállítóhajókat, s ez arra ösztönözte Vedres István földmérőt, hogy elkezdjen komolyan foglalkozni a „Tiszát a Dunával vagy inkább Szegedet Pesttel egybekapcsoló hajókázható csatorna” létesítésével, amit külön füzetben tett közzé. A füzetben a szegedieknek a hajóépítésben való ügyességéről is megemlékezik:

„Az egész Ausztria birodalomban – ki vévén a tenger partjait – sehol jobb Hajógyártók vagy Hajótsinálók nem taláttassanak, mint a Szegediek... Ezt magok a kereskedők és Hajóbirtokosok mondják...”

Működött ugyan az ország más pontján is hajóépítő telep, Komáromban és Győrben is épültek különböző nagyságú és formájú hajók, ennek ellenére a komáromi, győri, mosonyi, szlavóniai és a horvátországi kereskedők mind Szegeden csináltatták hajóikat.



Hajóépítők a Tisza partján

A Tisza partját a 18. század végétől a 19. század hetvenes éveig szinte elborították az épülő és javítás alatt álló hajók, akárcsak magát a Tiszát a Boszorkány-szigettől, föl egész a Maros torkolatáig, mindkét oldalon, a kisebb-nagyobb hajók, vízimalmok és úszó járművek. A nagyobb hajók csak az Alsó-Tiszára és a Dunára, a kisebbek a Felső-Tiszára és a Marosra készültek.

A 19. század második, sőt első évtizedében is már a bögöshajóhoz hasonló nagyságú és alakú hajókat készítettek. Ezt igazolja a városi rajziskolában lévő hajórajz is, amely hét tusrajzban tünteti fel a szegedi *bögöshajó* vázlatát a következő felirattal: „A szegediek hajókészítés módja A. Illyés 1834.”

### A bögöshajó

A bögöshajó tölgyfából készült folyami áruszállító hajó, amely a 19. században élte fénykorát. Ekkoriban több ezer ilyen jármű járta hazánk folyóit. Mivel a hajótest majdnem teljesen fedett, gyakran nevezték *tetejes hajónak* vagy az általuk szállított legfontosabb magyarországi áru után *búzáshajónak*.

Egyes feltételezések szerint nevét az orrtőkén lévő, nagybögő fejéhez hasonlító, csiga alakú részről kapta, mások szerint pedig a fedélzetről gyakran felhangzó tülkökvagy dudabögésről. Ez a hangjelzés az irányítást, a vontatást és a kikötést segítette.



Bögőshajó makettje a Duna Múzeum gyűjteményéből

Sok part menti városban éltek tetejeshajó-tulajdonosok, sőt némely földesúr is építtetett magának efféle vízialkalmatosságot. Egy-egy tetejes hajó építése a 19. század közepén elég drágának bizonyult, egy 60 méter hosszú hajó belekerült akár 60–80 hold jó minőségű föld árába. Ennek ellenére egy-egy hajósgazda több tetejes hajót is birtokolt, némelyek tekintélyes vagyont gyűjtöttek össze vele.

A hajók elől-hátul csúcsba hajló, fedett hajótesttel épültek, hogy a rakomány ne ázzon el. A raktározásra szolgáló részt zsindelemmel fedték. Ez a típusú hajó a 18–19. században nyerte el végső, az áruszállításnak leginkább megfelelő alakját.

A bögőshajók kiemelkedően fontos áruszállító eszköznek bizonyultak hazánkban, amiről már a 16. századból rendelkezünk adatokkal.

### Hajók egy 16. századi feljegyzés szerint

A hajókat fenyőfából készítették úgy, hogy azok alacsony merülésűek, igen laposak legyenek. A hajó építői faszegeket használtak, mert a só könnyen szétmarta a fémeket. Ezek a járművek nem bizonyultak hosszú életűnek, egy útra szánták őket. Leúsztak velük a nagy folyami kikötőkig, például Szegedig, esetleg a török kézen lévő Szendrőig, ahol szétszedték őket, faanyagukat eladták. A következő év februárjában újakat építettek a bányák közelében. A környező erdőkben bőven rendelkezésre állt a fa, de például Désre időnként igen messziről, Radna vidékéről úsztatták le a hajóépítéshez szükséges faanyagot.



A királyi kamarák megrendelésére készültek a legnagyobb *dereglyék*. A 16. század közepéről származó híradásból az is kiderül, hogy a Tordán, Désen vagy Máramaroson ácsolt hajók különböztek egymástól. A Tordán készült hajó mintegy 10 méter hosszú, ehhez képest igen széles, 5 méteres lehetett. 50–60 tonnányi rakomány fért rá. Ugyan a vízi járművet Tordán ácsolták, ám a város melletti folyó, az Aranyos ekkora terhet nem bírt volna el, így leúszatták a torkolatig, és a Maros partján lévő Décsén rakták össze. Désen a hajó kétszer olyan széles és négyszer olyan hosszú volt, mint tordai társa, és hegyes orrot készítettek neki. Majd 100 tonna rakomány fért rá. A máramarosi hajók kisebbek voltak, mint az erdélyiek, s ezeket Máramarosszigeten ácsolták. Mintegy 40 tonnányi rakományt bírtak el. (Hans Dernschwam)

Ekkor alakult ki az a különálló mesterség, melyet supermesterséggént említenek. Ez az elnevezés a német schoppen, azaz „tömní” szóból ered, és a hajóépítés egyik legfontosabb fázisára utal, amikor a super, vagyis a hajóács a deszkák közti réseket mohával tömi be. Főként a szegedi és a szolnoki superek tettek szert nagy ismeretségre, hiszen Szeged a Délvidék fontos csomópontjának számított, ahol rendszeresen nagy mennyiségű dohányt és gabonát szállítottak. A szegedi supereket a kívül mutatós, ugyanakkor erős, jó merülésű hajóik tették híressé. A legnagyobb tiszai bögőshajót is egy szegedi mester, Tóth Ferenc építette.

A bögőshajók fénykorának végül a technikai fejlődés vetett véget. Az 1920-as években még használatban volt néhány bögőshajó, de már nem búzát szállítottak velük, hanem betonba való homokot és sódert. Az egyik utolsó darabot, a Szabadság nevű homokszállító hajót 1960-ban verték szét.

### Két bögőshajó maradványai a Tisza partján

„Az MTI felvételén az látszik, amint az elsüllyedt bögőshajó vízből kilátszó részét dokumentálja Kozma Károly fotós és Kertész Róbert régész, a Damjanich János Múzeum munkatársa a Tisza partján, Szolnokon 2015. szeptember 28-án. Két bögőshajó, más néven tetejes hajó maradványait hozta felszínre az alacsony tiszai vízállás. A fahajók a XIX. század második felében épültek, és a XX. század elején süllyedhettek el.”<sup>1</sup>

A 19. század harmincas éveiben már a rendkívül nagy hajózási forgalomnak megfelelően tömérdek hajó lepte el a Tiszát. Ekkortájt, 1833-ban jelent meg Szegeden az első gőzhajó és azon gróf Széchenyi István, aki maga mutogatta meg a szegedi híres hajózó és hajóépítő népnek az egész gőzhajó szerkezetét.

<sup>1</sup> [https://nepszava.hu/1071408\\_xix-szazadi-bogos-hajok-maradvanyai-kerultek-elo-a-tiszan](https://nepszava.hu/1071408_xix-szazadi-bogos-hajok-maradvanyai-kerultek-elo-a-tiszan) (Letöltés: 2022. augusztus.)

A második világháborúban a hajók jelentős része megsemmisült vagy hadizsákmánnyá vált. A háború után a hajógyárak újjáépítése is elsődleges feladatnak számított, habár ekkor már csökkenő számban készültek a gőzhajók, de átépítések és felújítások még sokáig zajlottak. A gőzösök nem tűntek el egy csapásra, sőt nem egy veterán hajó az 1980-as évekig használatban maradt. Legismertebb közülük a Szőke Tisza II., amely 1917-ben épült IV. Károly néven. 1958-tól turistahajóként szolgált egészen 1976-ig. Ezután került Szegedre állóhajónak, majd 1979-től diszkóként üzemelt. 2012-ben félig elsüllyedt, és még ebben az évben védett műszaki értéknek nyilvánították néhány részét, a maradékot pedig eladták fémhulladéknak.

A Szőke Tisza I.-et 1918-tól 1928-ig építették. 1960-as selejtezése után Szegedre került, és szállodahajóvá alakították, majd 1978-ban elbontották.

## TUTAJOZÁS

A vízi közlekedés és szállítás egyik legősibb fajtája az úsztatás. A tutajozás elsőrendű funkciója a magashegyi erdőségek szálfáinak nagy távolságokra való eljuttatása és a fában szegény vidékek épületfával való ellátása.

„A tutajozás a Tiszán a hegyvidéktől torkolatáig tart...”<sup>2</sup>

A Kárpát-medencében a hegyekből a síkföld, az alföldek felé tartó folyók szinte mindegyike rövidebb-hosszabb szakaszon alkalmasnak mutatkozott tutajeresztésre. A tutajozás fénykora a 19. század közepére tehető.

A tutajokat a folyók felső szakaszán levő úgynevezett *kötőhelyekről* indították. A tutajeresztés a folyók alsó szakaszán kiépült fogadóállomásokig tartott.

A tutajok összeállítása több fázisból állt. Az előző év tavaszán favágók által a magasabb hegyekben kivágott szálfákat a tél folyamán fuvarosok szánokon szállították le a folyók kötőhelyeire. A tutajkötő helyeken a különböző hosszúságú szálfákat megközelítőleg egyforma hosszú darabokra vágták, és a vízparton egymáshoz kötözték úgy, hogy a vékonyabb végük a tutaj elejét alkossa. Az így kialakított trapéz alakú tutajt az úsztatás során könnyebben tudták kormányozni. A tutajt háromféle kötéssel rögzítették: mozgó, félig feszes és egészen feszes. A kötések eltérő módon készültek.

A *mozgókötés*nél a felül laposra faragott rönkök peremét átlukasztották, és a lyukakon keresztül lazán kötözték össze a szálfákat. A mozgókötés szűkebb medrű, gyors hegyi patakoknál bizonyult előnyösnek.

<sup>2</sup> Tolnai új világlexikona. XVII. köt. Táv-vég. 1930.

A *félíg feszes kötés*nél a szálfák vékonyabb végénél egy keresztgerenda átdugásához szükséges méretű bemetszést vágta, s ebbe eresztették a hevedert (széles, kender-szálból szőtt, erős szalagot). A szálfákat és a hevedert faszegekkel átfúrva erősítették egymáshoz. A tutaj farát pedig hosszú gúzzsal (vízzel hajlékonyá tett, vesszőből vagy szalmából csavart kötéllel) csak a két szélső szálfán rögzítették, amely így a közbeeső szálfákat is összefogta, de maga a tutaj mozgékony maradt.

Az *egészen feszes kötés*nél a tutaj mindkét végét hevederek fogták össze, így a tutaj merev maradt úsztatás közben. Ezt a kötési módot leginkább a folyamok középső és alsó szakaszán alkalmazták.

Az összeállított tutajok vízre eresztését követően történt azok felszerelése. Ekkor kerültek rájuk a fejszék, gúzsok, szegek, kötelek, tartalék evezők, illetve kormányok.

A tutajeresztést rudakkal, illetve kormányvezőkkel, kormánylapáttal, úgynevezett lintákkal oldották meg. Minden tutajt két tutajos legény vezetett le a folyó egy pontjára, ahol kereskedők vették át, s a tutajok továbbúsztatására újabb legényeket fogadtak. A célállomásra érkeve, kikötéskor az egyik végén vasalt, hegyes rúddal (*bickével*, *biszkével*) fékeztek le és kötötték ki a tutajokat. A továbbszállítás és felhasználás előtt a parthoz rögzített tutajokat fapasztorok vagy tutajgazdák őrizték.

A tutajkikötőkből a szálfákat többnyire lovakkal vagy ökrökkel vontatták partra, majd tovább a fatelepre, a fűrészmalomhoz vagy a *superplaccra*. Rövidebb szakaszon előfordult az is, hogy a tutajokat emberi erővel vontatták.

A tutajozás – leszámítva a leghidegebb téli hónapokat – egész évben folyt. A 19. század közepéről származó szegedi adatok szerint a tutajeresztés március második felétől dinamikusan növekedett, májusban és júniusban mutatkozott a legélénkebbnek, a nyári hónapokban visszaesett, szeptemberben megint kissé megélénkült, majd a téli hónapokban újra visszaesett.

A tutajozás valójában kettős célt szolgált. Az egyik legfontosabb az erdélyi sónak az ország belső területeire való eljuttatása, úgy, hogy a sószállító tutajok a Tisza menti városok sótáraiba, sóházaiba vitték a sótübököt. A sóforgalom mennyiségéről számol be 1861-ből a *Vasárnapi Újság* Szolnokról, megemlítve, hogy a Tisza-parti város az egyik fő célpontja a máramarosi sószállításnak.

A jelentős tutajfogadó folyó menti városokban, mint például a Tiszán Szolnokon és Szegeden, a kikötők helyet adtak fatelepeknek, fűrésztelepeknek és fafeldolgozó üzemeknek. Többek között ez a magyarázata annak, hogy éppen ezekben a városokban alakult ki jelentős faipar és hajóépítő ipar.

A tutajozás a vízi közlekedés és szállítás megváltozása miatt a 20. század első évtizedeiben megszűnt.

## HAJÓVONTATÓK A TISZÁN

A 18. század végéig az esetek többségében fegyencek végezték ezt a könnyűnek egyáltalán nem mondható feladatot. A reformkorban és az utána következő évtizedekben már leginkább lovas fogatokkal végezték a hajóvontatást. Öszvérfogatot ritkán, szamarat sohasem alkalmaztak hajóvontatásra, az ökörfogat a lassúsága miatt nem bizonyult kifizetődőnek.

### Hajóvontatás lovakkal (19. század második fele)

A Tiszán a szállítóhajók egyik fajtája közlekedett, amelyet hivatalosan dereglyének neveztek, de a köznyelv csak bögőshajóként emlegeti.

A hajóvontatás elengedhetetlen feltételét képezte a jól karbantartott part menti sáv: a „vontatóút”. A folyó partján végighúzódnó fáktól, bokroktól megtisztított földdarabot nevezték így. Az ilyen utak karbantartását törvények, jogszabályok írták elő a parti birtokosok számára. Ez a feladat a 19–20. század fordulóján már az egyes folyammérnöki hivatalokhoz tartozott.

A sodrás változása, esetleg más természeti akadályok miatt a hajók mozgatói partváltásra kényszerültek, amely a vontatás egyik legveszélyesebb részét jelentette, hiszen az irányításban és a hajtásban egyaránt nehéz feladat elé állította a hajósokat és a vontatókat. A vezényszó után ostorcsapásokkal és kiáltásokkal ösztökélték az állatokat, és a felgyorsult hajót a kormányos a másik partnak irányította, majd hirtelen leoldották a hajót a kötélről, s azt lehorgonyozták („lemacskázták”), vagy evezőkkel segítették tovább. A hajósok a vontatókötelet ladikkal a másik partra tették, amíg a vontatók a lovakat átúszatták, vagy *lovas dereglyével* vitték át őket a szemközti oldalra.

A *dereglye* speciális jármű: lóval vontatott, általában 15–20 méter hosszú és 2–2,5 méter széles, lapos fenekű csónakféle, mérete a vontatott hajó nagyságától függött, s annyi ló fért bele, amennyi a hajó vontatásához magas vízálláskor szükséges volt. A lovas dereglyén költöztették át a túlsó partra a vontatólovakat és a kocsisokat. A fartőkéje azért állt vízszintesen, hogy a komp kiköthessen a lapos parton, és a lovak ki- és beszállhassanak. A lovakat keresztben állva helyezték el a lovas dereglyében, amelyet *lintákkal* (kormánylapáttal) hajtottak át a vízen, rendszerint két hajós evezett, egy pedig kormányzott.

A második világháború után már nem mutatkozott szükség bögőshajókra, így vontatóhajókra sem, a fejlődő vasúti és közúti áruszállítás miatt.

## JÉGTÖRÉS ÉS JÉGTÖRŐ HAJÓK

A zajló és olykor feltorlódozó jég állandó veszélyt jelentett a parti építményekre és a vízi járművekre. A védekezés a jég ellen csak a 19. században indult meg, eleinte csupán sarkantyúk építésével. (Amerikában, Alaszkában és Kanadában már 1872–73-tól használtak tengeri és folyami jégtörőket.) Magyarországon az első kísérletek szintén a 19. században indultak, de más elrendezéssel: ennél a jégtörő orra elé és alá előrenyúló éket építettek be, amely alulról nyomta fel a jeget. Ez a rendszer viszont nem vált be, mert csak vékonyabb jég esetén lehetett használni, és mert nem álltak rendelkezésre megerősített építésű hajók hozzá, így a jégtörés a jégre csak kicsivel bizonyult veszélyesebbnek, mint magára a hajóra.

Az első kanálorrú hajót a Delmár Emil, Walter és Tivadar Dunakotrási és Duna-hajózási Vállalat vásárolta meg, viszont a hajót nem lehetett használni még vontatóhajóként sem.

A külföldi tapasztalatok és az 1956-os márciusi jeges árvíz tanulságai nyomán az 1950-es évek végén határozta el az akkori árvízvédelem a jégtörő hajók építését. A gyártással a Magyar Hajó- és Darugyár Balatonfüredi Gyáregységét bízták meg. Elsőnek a Jégtörő I.-es készült el, amely kitűnően bevált.

A jeget természetesen nemcsak a Dunán, hanem a Tiszán is törni kellett, a Tiszán azonban a mederszervezetek miatt jóval kisebb hajókat használtak. Ezek nyáron kikötőrendezésre szolgáltak.

A jégtörő hajók még manapság is használatban vannak.

### Tiszai jégtörő vontatók

Jégvirág III.: HM–2156 típusú kikötői rendező, jégtörő. Óbudán épült 1969-ben, a Tiszára szánták. Tulajdonosa az Észak-magyarországi Vízügyi Igazgatóság.

Jégvirág V.: HM–2156 típus, Balatonfüreden gyártotta az MHD Balatonfüredi Gyáregysége. Tulajdonosa az Alsó-Tisza-vidéki Vízügyi Igazgatóság, Szeged.

## A HALÁSZAT A NÉPKÖLTÉSZETBEN

A halászat állandó ihletője a hagyományvilágnak és a népköltészetnek.

### Halászdalok

A halászdalok száma elenyésző, hacsak nem sorolunk közéjük olyan szövegeket, amelyek a Tiszát említik. Így összesen nyolcvanegy olyan dalt ismerünk, amely a ha-

lászatról szól. A halászat a 19. század közepétől, a folyószabályozástól visszafejlődött, így egyetlen tiszai dalt sem halásztól jegyeztek le, mert az igazság az, hogy hivatásos halász nincs többé, és a régiék közül is alig van élő ember.

Egy Kodály által gyűjtött Csongrád megyei dal első versszaka:

*Hej, halászok, halászok  
Merre mén a hajótok?  
Törökkanizsa felé  
Viszi a víz lefelé.<sup>3</sup>*

Dalok az *Ezer esztendő* millenniumi daloskönyvből:

*Általmennék én a Tiszán ladikon,  
ladikon, de ladikon.  
Ott lakik a, ott lakik a galambom,  
ott lakik a galambom.  
Ott lakik a városban,  
a harmadik utcában,  
piros rózsza, kék nefelejcs, ibolya  
virít az ablakában.*

*Általmennék én a Tiszán,  
nem merek, nem merek, de nem merek.  
Attól félek, hogy a Tiszába esek,  
hogy a Tiszába esek.*

*Lovam hátán, sejehaj,  
félrefordult a nyereg,  
A Tiszának habjai közt elveszek,  
a babámé nem leszek.  
(Általmennék)*

*Tisza partján jegenyefa virágzik,  
jegenyéje vízbe hullott, elázik.*

<sup>3</sup> Tripolszky Géza: A Tiszai halászat folklórja. *Új Symposion*, 1982/7–8. sz. 1–2. [https://www.vamadia.rs/sites/default/files/periodika-szam/digitalizalt/symposion\\_319-320.pdf](https://www.vamadia.rs/sites/default/files/periodika-szam/digitalizalt/symposion_319-320.pdf) (Letöltés: 2022. augusztus.)

*Terem még a jegenyefa jegenyét,  
Nagyszalontán nevelik a szép legényt.*

*Tisza partján mandulafa virágzik,  
mandulája a Tiszába elázik.  
Terem még a mandulafa mandulát,  
Nagyszalontán nevelik a szép leányt.  
(Tisza partján)*

*Ki a Tisza vizét issza,  
vágyik annak szíve vissza.  
Lám, én is ittam belőle,  
megfájdult a szívem tőle.*

*Zavaros a Tisza vize,  
barna kislány fürdik benne.  
Én is megfürödtem benne,  
rám is ragadt a szerelme.*

*Tisza partján elaludtam,  
jaj, be szomorút álmodtam!  
Megálmodtam azt az egyet,  
hogy a rózsám már mást szeret.  
(Ki a Tisza vizét)*

## HIEDELMEK

Általános hiedelem, hogy a hálót holdtöltekor kell kötni, mert akkor telik meg hallal. Munkába induláskor marokba vagy a hálóba kell köpni.

Vízre menet nem jó asszonnal találkozni (de előtte nem árt más asszonyával hálni).

A férfival, de különösen cigánnyal vagy kéményseprővel való találkozás jó jel.

Az első hal kifogásakor ezt szokták mondani: „Apád, anyád idejőjön!”

## IRODALOM

- PALÁDI-KOVÁCS ATTILA főszerk.: *Magyar néprajz II. Gazdálkodás*. Budapest. <http://mek.niif.hu/02100/02152/html/02/438.html> (Letöltés: 2022. augusztus.)
- Tolnai új világlexikona*. Budapest, 1930.
- TRIPOLSZKY GÉZA: A Tiszai halászat folklórja. *Új Symposion*, 1982/7–8. sz. 1–2. [https://www.vamadia.rs/sites/default/files/periodika-szam/digitalizalt/symposion\\_319-320.pdf](https://www.vamadia.rs/sites/default/files/periodika-szam/digitalizalt/symposion_319-320.pdf) (Letöltés: 2022. augusztus.)
- <https://www.algyoihalaszcsarda.hu/gasztronomia/17-tiza.html> (Letöltés: 2022. augusztus.)
- [https://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/telepulesek\\_ertekei/szeged/szeged\\_es\\_nepe/pages/023\\_foglalkozasok.htm](https://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/telepulesek_ertekei/szeged/szeged_es_nepe/pages/023_foglalkozasok.htm) (Letöltés: 2022. augusztus.)
- [https://vizmerce.blog.hu/2019/05/02/bog-e\\_a\\_bogoshajo?fbclid=IwAR2bsftBlkr4bDyJXFrSSPq0GjxVicJnOjXn8HKXf5BQlfhlMtZGIDSFm\\_8](https://vizmerce.blog.hu/2019/05/02/bog-e_a_bogoshajo?fbclid=IwAR2bsftBlkr4bDyJXFrSSPq0GjxVicJnOjXn8HKXf5BQlfhlMtZGIDSFm_8) (Letöltés: 2022. augusztus.)
- <https://tti.abtk.hu/lendulet/kozepekori-gazdasagtortenet/havi-szines/3603-tutajok-es-hajok.html?> (Letöltés: 2022. augusztus.)
- [https://nepszava.hu/1071408\\_xix-szazadi-bogos-hajok-maradvanyai-kerultek-elo-a-tiszan/](https://nepszava.hu/1071408_xix-szazadi-bogos-hajok-maradvanyai-kerultek-elo-a-tiszan/) (Letöltés: 2022. augusztus.)
- <https://karpatalja.ma/kultura/kulturalis-hirek/karpatalja-anno-fausztatas-a-tiszan/> (Letöltés: 2022. augusztus.)
- [http://www.ilovetisza.hu/magazin/hajovontatok-a-tiszan?fbclid=IwAR0Ev\\_by8ZnpuDv5mDgmhHP1JbafyxHsPbROJGhmjrwAk6F8AU\\_AWGGkVg](http://www.ilovetisza.hu/magazin/hajovontatok-a-tiszan?fbclid=IwAR0Ev_by8ZnpuDv5mDgmhHP1JbafyxHsPbROJGhmjrwAk6F8AU_AWGGkVg) (Letöltés: 2022. augusztus.)
- [https://mnl.gov.hu/mnl/ol/hirek/jegtores\\_es\\_jegtoro\\_hajok?fbclid=IwAR1jeghCGVd5l6kMfANdhNzebROeCbHjrQXfUYDwLDEG4pXLgLcHnO0r3Ak](https://mnl.gov.hu/mnl/ol/hirek/jegtores_es_jegtoro_hajok?fbclid=IwAR1jeghCGVd5l6kMfANdhNzebROeCbHjrQXfUYDwLDEG4pXLgLcHnO0r3Ak) (Letöltés: 2022. augusztus.)



## NAPOMENA/ JOGI NYILATKOZAT

Ova publikacija je izrađena uz finansijsku podršku Evropske unije. Sadržaj ove publikacije je isključivo odgovornost Istorijskog arhiva u Senti i ne odražava zvanično mišljenje Evropske unije i/ili Upravljačkog tela.

Ez a kiadvány az Európai Unió pénzügyi támogatásával valósult meg. A kiadvány tartalmáért teljes mértékben a zentai Történelmi Levéltár vállalja a felelősséget, és az semmilyen körülmények között nem tekinthető az Európai Unió és/vagy az Irányító Hatóság állásfoglalását tükröző tartalomnak.

CIP – Каталогизација у публикацији  
Библиотека Матице српске, Нови Сад

556.5(282.24 Tisa)(082)

TISA, reka koja nas spaja = Tisza – a folyó, amely összeköt bennünket / [prevodilac, fordító Predrag Popović]. – Senta : Istorijski arhiv ; Opustaser : Nacionalni istorijski spomen-park, 2022 (Subotica : Grafoprodukt). – 247 str. : ilustr. ; 24 cm

Radovi uporedo na srp. i mađ. jeziku. – Tiraž 800. – Napomene i bibliografske reference uz tekst. – Bibliografija uz svaki rad.

ISBN 978-86-89039-21-4

a) Тиса – Зборници

COBISS.SR-ID 76831753



ISBN 978-86-89039-21-4



9 788689 039214