

PALÁDI-KOVÁCS Attila

SZÁLLÍTÁS CSÓNAKON A MAGYAR DUNATÁJON BÖDÖNHAJÓ, CSÓNAK, LADIK, DEREGLYE

A folyószabályozások, a sárrétek, lápok lecsapolása előtti századokban a magyarság jelentős hányada vizek között élt, maga is „vízen járó” volt. A vízi közlekedő eszközök formáit, típusait természetesen a halászok és a hajósok, révészek foglalkozását, életmódját kutató etnográfusok vizsgálták elsősorban. Legelőbb Herman Ottó, Jankó János és Solymos Ede halászati tárgyú műveihez fordulunk, amikor a magyar nép vízi járműveiről kívánunk mélyebb ismereteket szerezni.¹ Azonban az átkelés a folyón, az utazás és szállítás a vízen életszükséglete volt a folyók, tavak mellékén élő egész népességnek. Erre a halászok, a hajósok, a révészek járműveit, tevékenységét és életmódját bemutató munkák is sok utalást tesznek. Csermák Géza, Betkowski Jenő, Gráfik Imre műveiben a hagyományos hajózás, hajóvontatás történeti néprajzát feltáró munkáiban szó esik a helyi érdekű vízi közlekedés eszközeiről, módozatairól is.² Még több adalékot találunk a víz menti tájak régi népiéletét, történetét bemutató néprajzi szakirodalomban. E tekintetben a Duna menti, a kisalföldi vízjárta tájak és a Tisza vízvidékéhez tartozó rétségek, lápvidékek falvai között nem sok eltérést találunk.

A Tolna megyei Sárközről Andrásfalvy Bertalan közölte, hogy a lakosok az 1880-as évekig a szőlőjükbe is csónakon, ladikon jártak. Az asszonyok, noha nem szerettek ladikon járni, de nekik is járniuk kellett a szőlőt munkálni. Decsről az asszonyok a kis libákat ladikon vitték ki *Városhele*re legeltetni. Csónakon jártak a szállásokon tartott jószágot etetni és csónakon vitték haza a napi fejest is, amikor magas volt a vízállás. A férfiak tavasszal ladikról vágják a zsenge nádat állataik takarmányozására. Előfordult, hogy csónakról sarlóval aratták a búzát, vágják le a vízből kiálló kalászsokat. Csónakon jártak ki az ártéri gyümölcsösökbe, a káposztás- és *hajmáskertbe*; a bátaiak a Szulakba, Nagyszigetbe, a nyékiek Pörbölybe, a mohácsiak, szekcsőiek a Szigetben lévő veteményeskertjeikbe.³

Hasonló helyzetet írt le Kiss Lajos a Rétközben fekvő Beszterecről szóló cikkében, majd a *Régi Rétköz* címen kiadott forráskiadványban. Csónakja ott is majd minden gazdának volt. „Nagy vizek idején a lakodalmas menet is csónakon húzódott egyik faluból a másikba; így vitték a keresztelendőket a templomba, sőt a halottakat is a nyugóhelyükre.”⁴ A szomszédos Bodrogköz népének emlékezetében még az 1960-as években is élénken élt az árvíz-mentesítés előtti állapot képe. A lápok között meghúzódó falvakban a csónak volt a fő közlekedő eszköz, a hajók a vízig húzódó telkek aljában álltak kikötve. A legények csónakon keresték fel időnként a szomszéd

1 HERMAN Ottó 1887., JANKÓ János 1902., SOLYMOS Ede 1965.; 1996.

2 CSERMÁK Géza 1956.; BETKOWSKI Jenő 1955.; GRÁFIK Imre 1971.; 1993.; 2001.; 2004. Egyetlen község. Foktó vízi életét, minden vízi járművét bemutató monográfia: KUCZY Károly 1976.

3 ANDRÁSFALVY Bertalan 1975. 224.

4 KISS Lajos 1922.; 1961. 25. Megjegyzí, hogy a rétköziek csillogó víziú ereken, vízi utakon közlekedtek, csónakon jártak mind a határukba, mind a szomszédos községekbe.

falvak lányait. Utolsó útjukat is csónakon, hajón tették meg; több falu temetőjét az év nagyobb részében nem is lehetett másképp megközelíteni.⁵ Györffy István az egykori Nagykunsgát természeti képét jellemzi egy 1699-ben készült határleírás nyomán. Megállapítja, hogy náddal, gyékénnyel felvert rétség volt az egész táj, s a német leíró szerint: „A lakosok csak csolnakkal tudnak egyik helyről a másikra járni.” Ehhez hozzáfűzi a szóhagyományt és saját emlékeit a karcagi vízi világról: „Apámtól hallottam, hogy Karczagról Füzesgyarmatra – pedig jó 36 kilométer távolság – a vásárra hajón járt. Sőt gyermekkoromban több városszéli udvaron magam is láttam *hajót* [...] csak afféle lélekvesztők voltak, de ha a rétes emberek kezükbe vették a *csákyát*, az *ereken*, *fokokon*, *tisztákon*, *rónákon*, *hajó csapásokon* olyan hirtelen átlökték a hajót oda, ahová kellett...”⁶ A kunsági városok jobbára hajón közlekedtek egymással és a bihari településekkel. A nádudvariak hajóra szállva két éren át érték el Püspökladány szélét és egy harmadikon a falu közepéig eljuthattak. Földes lakosai a Kálló éren és a Derékréten hajóztak le a Nagysárrétre. A Karcagra menő ladányiak – amikor a Tisza kiöntött – csónakon eljutottak a Morgó csárdáig, ott volt a „legalkalmasabb karcagi kikötő. A csárda körül volt cövekelve csolnakkal.”⁷

A Nagy-Sárrétben fekvő Komádít Györffy István valóságos „kis Velence”-ként jellemzi. A falu határát a lecsapolás előtt mintegy 15 ezer hold nádas borította, a faluból csak két helyen lehetett szárazföldön kijutni. „Még a halottakat és csónakon hordták a temetőbe. Valóban nagyszerű volt látni 40–50 csónakot egy temetésen, amely csónakraj előbb a templom mellett kötött ki, hová szintén többnyire csónakon jártak.”⁸ A tiszántúli sárrétek jellegzetes foglalkozása volt a vízi fuvarosság, amire a „nádbakony” sűrű rengetegét és a vízi utakat jól ismerő „pákászféle emberek” vállalkoztak. Szűcs Sándor a régi Bihar vármegye levéltárában tanulmányozott egy kéziratos térképet, mely a XIX. század elején készült és jelzi a hajócsapásokat is. Feltünteti a Berettyóba torkolló „[Füzes-]Gyarmati Hajó Út”-at és jelzi a „Szerepi Hajó Ut”-at is. Ezek a vízi utakon jutottak el a mocsárvilág bihari oldaláról a Nagykunsgába (Karcag, Túrkeve, Mezőtúr) és a sárrétek nagyobb községeibe (Szeghalom, Körösladány, Dévaványa).⁹

A Kisalföld központi tájainak lakossága, különösen a Szigetköz, Tóköz, Rábaköz, a Hanság és a Csallóköz, Csilizköz népe századokon át ki volt szolgáltatva az árvizeknek. Vizekkel szabdalta határának gazdasági hasznosítása kis víz idején is megkövetelte a vízi járművek alkalmazását. Ezért az érintett földműveseknek is volt valamilyen eszköze, kinek ladikja, hajója, kinek dereglyéje. A szigeteken tartott lovak, marhák csapatait átúsztatták a Dunán, amikor árvíz közelített, maguk ladikon követték a jószágot. Az ún. „libaszigetekre” ladikon vitték ki a kitollasodott libákat és kacsákat, ahol azok késő őszig megéltek. Nem őrizte őket senki. A szigetet a vízi szárnyasok nem hagyták el, éjszakára a csavargásra hajlamos lúdcsapatok is visszatértek. Vízen vagy vízparton háltak. Rossz időben behúzódtak a bokrok, fák alá. Az egy *banyához* (anyalúdhöz) tartozó libák összetartottak. Vasárnaponként a gazdasszonyok ladikon

5 BALASSA Iván 1975. 70.

6 GYÖRFFY István 1941. 5., 18.

7 SZÚCS Sándor 1942. 103–104.; 1977. 17.

8 GYÖRFFY István 1941. 30.

9 SZÚCS Sándor 1942. 105.; 1977. 17.

látogatták meg lúdjaikat egy kis hazai eleséggel, szemes takarmánnyal. Hangos kiáltásaikra lúdjaik „kiváltak a többi közül és hangos gágogással repültek feléjük.”¹⁰ Ez a „félszilaj baromfitartás” Cikolasziget, Kisbodak, Ásványráló szigetein és vizein a XX. század derekáig megmaradt.

Timaffy László a Szigetközben találta meg a „vízből aratás” élő emlékeit. Amikor a Duna nyári árvize előntötte az aratásra érett búzát, gabonát, de a kalászt nem érte el a víz, csak ladikról „tudtak *takarúni*” (aratni). Sarlóval vágják le a kalászt, mentették, ami lehetett. A szigeteken kaszával aratott búzát, az ott termelt takarmányt is csak ladikon tudták elszállítani. „Ugyanúgy felrakták a ladikra a petrencerevendeket, mint a kocsikra, s így egyszerre át tudtak szállítani egy kocsirakományt.”¹¹ A széna vízi szállítását két módon oldották meg, egyetlen ladik vagy dereglye megrakásával, illetve két ladik összekapcsolásával. Érdeemes a munkamenetet pontosan követni: „A ladik *bókonnyá*hoz felkötik a vendégoldal karfákkal együtt. Kikötnek a szigeten és a partra hordott boglyát vagy a petrencét berakják a ladikba. Ezt a munkát ketten végzik, az egyik az adogató, a másik a rakodó. Először a ladik fenekét töltik ki, aztán lépényesen a vendégoldal szélességében felmagasítják. A ladik nagyságától függően egyharmad boglyát, 3–4 petrencét, kb. 3 mázsa szénát tudnak így elszállítani. Kötéllel kötik le és nagyon kell ügyelni, hogy a súly egyenletesen legyen elosztva, nehogy felbillenjen a ladik. (1. kép) Másik módja az, hogy két ladikot kapcsolnak össze a karfás vendégoddallal, megrakják mindkettőnek a fenekét, aztán a közét is, és így sokkal többet, félboglyányit, öt-hat mázsát tudnak egyszerre áthordani a partra. Itt a ladikból a parthoz állt kocsikra rakják át, és így szállítják haza.”¹² Ez a munka igen körülményes volt, mert előfordult, hogy két-három alkalommal is át kellett rakodni a kocsiról a ladikra, majd a ladikról a kocsira.

A széna vízi szállítását ismeretes a Csallóközben is. Felsőbáron (Horny Bar) 1963-ban fényképen is megörökítették a szénaszállító csónak kirakodását.¹³ (2. kép) Ladikon szállították a szénát 1945-ig Doborgaz és Tejfalu parasztjai is. A tejfalusiak kb. 10 méter hosszú, 150 cm széles ladikot használtak és azon egyszerre 20 q szénát (három boglyát) tudtak elszállítani, ha három ember evezett. Az Öreg-Dunán nem is volt olyan veszélyes az evezés, mint az ág-vizeken. Emellett evezős *dereglé*ket is használtak. Tavasszal dereglyéken vitték át a szarvasmarhát szigetközi legelőbirtokaikra, szigeteikre. Egy dereglyén 14–15 marhát szállítottak egyszerre. Ősszel a szarvasmarhát úsztatták. A dereglyén 6–7 nagy kocsira való szénát vittek haza egyszerre a Dunán.¹⁴

A bősiek hajón vagy ladikon szállították a szénát. Hajóra 3–4 kocsi szénát raktak fel, majd 4 ember evezett vagy kötéllel vontatta a partról árral szembe, egy pedig a hajón maradt és kormányozta. Többnyire hajón szokták átvinni a Dunán (Öreg Duna, Ág-Duna, Bakai Duna) az ölfát és a vidéken *pósnak* nevezett, kévékbe kötött rőzsét is.

10 TIMAFFY László 1980. 44.

11 TIMAFFY László 1980. 110–111.

12 TIMAFFY László 1980. 124. Idézi GRÁFIK Imre 2001. 983–984.

13 HORVÁTHOVÁ, Emília – URBANCOVÁ, Viera (Hg.) 1972. Abb. 54.

14 PALÁDI-KOVÁCS Attila 1979. 366. A Szerző gyűjtése 1972-ben. MTA Néprajzi Intézet Adattára, lsz. 562. A *deregle* szónak a Csallóközben 'takarmányhordásra szolgáló saraglyás eszköz' jelentését is feljegyezték. SZINNYEI József 1893. I. 394.

Egyszerre 11–15 öl fát tudtak hajóra rakva átvinni a Dunán. Egy nagy ladikon csak 3–4 öl fát tudtak szállítani egy-egy alkalommal. (3. kép) Ladikon szénát is hordtak haza a szigetekből. 10-emberes ladikon kb. 4–5 q szénát lehetett szállítani. Három ember kellett hozzá, kettő a ladik orránál ülve *evezett*, egy ember a ladik faránál kormányozta a járművet. „Nagy ladikra egy kocsi szénát szoktak felrakni. Két dorongot (*keresztfa*) keresztülfektettek a ladikon, hogy mindkét végük túlérjen a peremén, a *habdeszkán*. Ezután egy-egy vendégoldalt fektettek a ladikkal párhuzamosan a keresztfák kiálló végeire, de a peremen kívül. Aztán elkezdték a rakodást. Közben a jármű orrában és farában levő pad előtt helyet hagytak az evezősök és a kormányos részére. Utóbbi hátul ült, a ladik farában, elől két ember evezett *lapickával* (evező). A vendégoldalra ugyanúgy rakodtak, mintha szekeret raknának. A sarkokon *fületek*et hajtottak, aztán *vögyelték* a rakományt. Általában három sor *fület*et raktak. Végül a vendégoldal végeire erősített kötéllel és nyomórúddal az egész leszorították. A szigetről *petrencefán* hordták ki a szénát a partra, esetenként ökörrrel-lóval húzták oda a *petrencét*, *kalangyát*, a partról pedig villával adogatták a ladikra.”¹⁵ [Három *fülnél* többet nem hajtottak, magasabbra nem rakodtak, mert azzal a borulást kockáztatták volna.]

A széna, a kévés gabona, a káposzta, a tűzifa vízi szállítása a Mátyusföldön, a Vág folyó által kettészelt határral rendelkező települések életében is mindennapos jelenség volt. Szénát, kévés gabonát, rőzsét, tűzifát, káposztát a XX. század közepéig rendszeresen szállítottak ladikon és hajón. Vága lakosai 1942-ig, a komp felállításáig ladikon szállították haza a túlpárti rétek szénáját. Egy kis kocsira való rakományt tudtak egyszerre átvinni. Ladikjuk 450–500 cm hosszú volt, hátsó végénél (a *pad*) 150 cm széles. Két emberrel folyt a rakodás és az átkelés. „Néha úgy megrakták a csónakot, hogy a lábuk számára nem maradt benne hely. Ilyenkor a *padon* álltak és nem eveztek, hanem csáklyáztak. A *csáklya* egy kb. 4 m hosszú rúd volt, fenyőből, akácból, melynek a vízben járó végére egy köpüs felerősítésű *vasnyelv* került. A rőzsét kévékhez hasonló *csomókba* kötötték vessző gúzzsal, minden csomóba két *nyalábot* tettek.” Állítólag a szénát is hasonló módon *veretelték* és kötötték be, csomózták a ladikos szállításhoz. Keresztfát, vendégoldalt nem tettek, viszont a kötegeket úgy fektették keresztbe a ladikon, hogy majdnem felerészben a falán túl, a víz fölé érjenek. Így két sorban rakodhattak, a csónak mindkét oldalára került egy-egy sor szénaköteget, és a kévék befelé eső felét a ladik hosszával párhuzamosan rakott „vögyelő” csomókkal szorították le. Összesen négy sor magasán rakták meg a ladikot. Addig terhelték, amíg a ladik oldalából egy tenyérnyi kilátszott a vízből. A szénát lekötötték, a vesszőt, rőzsét le sem kötötték, úgy szállították át a Vágon.¹⁶

Negyeden és több mátyusföldi településen a határnak a Vág túlpártján épült *akók* körüli részén halmozták fel a takarmányt, ott teleltették az állatokat.¹⁷ A komp rendszeresítése előtt a negyedik *cserés ladikon* és *hajón* vitték át a szénát a folyón. A községben 1904–1906 tájáig 74 hajó volt paraszti tulajdonban. Nagyobb gazdák maguk, a kisebbek pedig közösen tartottak hajókat. Rendszerint négyen társultak.

15 PALÁDI-KOVÁCS Attila 1979. 366. MTA Néprajzi Intézet Adattára, lsz. 567.

16 A szerző helyszíni feljegyzése 1972-ben. MTA Néprajzi Intézet Adattára, lsz. 563.; PALÁDI-KOVÁCS Attila 1979. 368.

17 Vágfarkasd, Szimó, Kamocsa is hasonló megoldást követett. Lásd HOFER Tamás 1960. 335–340.

A negyediek fahajókon szállították a káposztát Pestre, Vácra, Esztergomba, de a gútaiak, keszegfalviak szénát is vittek a távoli piacokra. A vágsellyei, negyedi, vágfarkasdi parasztok *dereglé*ken szállították a káposztát, a gútaiak, keszegfalviak pedig a szénát. Egyetlen nagy szénás *dereglé*be 50–60 q szénát raktak be és vittek Komárom, Esztergom, Vác és Pest piacaira. Visszafelé üresen vontatták árral szemben a hajóikat. A gőzhajók korában már azok végeztek bérvontatást a számukra, nem a lovas fogatok, mint annak előtte.¹⁸

A rábaközi, *hanyi* ember sem sokra ment volna száraz lábbal, mivel vizek állták el az útját bárhova igyekezett. Életének jelentős részét ladikján töltötte. Azon járt halászni, nádat és *kákót* vágni, sokszor a lápszigetekről is csónakkal hordta haza a szénáját. A XIX–XX. század fordulóján még a Rábcán szállították a *hanyi* (hansági) *Éger* puha égerfáit tüzelőnek Győrbe. A Rábcán bonyolították le a Rábaközben termelt cukorrépa szállítását a mosonszentmiklósi cukorgyárba. Ennek a vízi útnak fontos szerepe volt a Rábaköz életében a XIX. század elején, minthogy az uradalmak is a Rábcán bonyolították le Győr felé irányuló forgalmuk nagy részét. A teherszállító *dereglyé*ket a parton haladó férfiak vontatták. A hajózás jogáért, a hajóvontatási engedélyért a „bősárkányi hajóstársaság” 1814-ben 225 forint éves díjat fizetett Esterházy hercegnek, a földesúrnak. A gyalogvontatók száma rendszeren 6–8 fő volt, rossz időben, nagy rakomány esetén ez a szám megduplázódott.¹⁹

Visszatérve a Duna tolna-baranyai szakaszára, azt találjuk, hogy a csónak sok településen a lakosok nélkülözhetetlen eszköze volt. Andrásfalvy Bertalan írja, hogy Gerjen, Bogyiszló, Ócsény, Decs, Pilis, Alsónyék népe magas vízállás esetén csak csónakon juthatott ki szigetszerű falujából. Bata, Szekcső, Mohács határának nagy része szintén csupán vízi járművön volt megközelíthető. Ezekben a helységekből a XIX. század végén „szinte minden családnak volt csónakja.” Gerjenről és Bogyiszlóról jegyzi meg, hogy „halottait is csónakon vitte ki a temetőbe”. Nagy árvíz idején, Bogyiszlón a falun belül, egyik háztól a másikig, csak csónakon járhattak.²⁰ A már említett kisalföldi gyakorlathoz hasonlóan Bátán és környékén is ladikon szállították ki a szénát a szigetekből, sőt a Nagy-Dunán túlról is. Nagy *molnár ladikot*, *malom ladikot* használtak erre a célra, de nem egyesével, hanem kettőt kötöttek össze. Ennek az volt az előnye, hogy a megrakott csónak kevésbé billegett a hullámszás és a szél következtében és nem borult fel. Az oldalukkal egymás mellett elhelyezett ladikokon elől és hátul is egy-egy *csatlás*nak nevezett rudat fektettek át, az orrukat pedig láncsal összekötözték.²¹ A kereszt-rudak végeire egy-egy vendégoldalt fektettek és az előbb már leírt módon rakodtak. Egy kocsi szénát raktak fel egyszerre a két ladikra. Két ember dolgozott együtt, egyikük a *tatnál* levő *kormányvezető*vel irányította a járművet, a másik pedig elől, ún. *gúzsvezető*vel evezett. Hasonló módon szállítottak szénát ladikon Dunaszekcső gazdálkodói is. Ezek a falvak az 1950-es évekig még Bajára, a piacra is vittek szénát csónakon. Kisapostag, Baracs környékén ugyancsak

18 A szerző helyszíni feljegyzése 1972-ben. MTA Néprajzi Intézet Adattára, lsz. 571, 572. ; PALÁDI-KOVÁCS Attila 1979. 368–369.

19 TIMAFFY László 1991. 91–93.

20 ANDRÁSFALVY Bertalan 1975. 223. A ladik készítésének munkamenetéhez: KUCZY Károly 1976. 38–49.

21 PALÁDI-KOVÁCS Attila 1979. 366., 368.; Idézi: GRÁFIK Imre 2001. 984.

szokásban volt, hogy ladikon vitték át a szénát a Dunán. Az uszódiaiak az 1960-as évekig *dereglével* szállították a szénát a Duna hátán. Decs lakosai egy 1820-as években keletkezett panaszlevél szerint két csónakot összekötve vitték át a vízen még a szekereket is. „Ha vízáradás van rajtunk, mely gyakran megtörténik, szekérrel másképet ki nem mehetünk, hanem úsztatva, életünk veszedelmével és szekereinket csónakon költöztetjük ki.”²²

A Drávaköz és az Ormánság, a Dráva és a Mura menti falvakból szórványos adatok ismeretesek a széna vízi szállításáról. Tagán Galimdsán Kopácson készült fényképe megörökítette a szénaszállításához *csatlásokkal* és vendégoldallal felszerelt kettős-csónak rakodását. (8. kép) Az Ormánságban a vadvizes, áradásos helyekről a szénát gyakran csónakkal hordták haza. Két csónakot egymás mellé állítottak, majd keresztudakkal összekapcsoltak, úgy rakták meg szénával. Muraszemenye szigetéből az 1932-es szabályozás előtt szintén csónakon hordták ki a szénát a Murán át. Volt az egykori „úrbéreseknél” egy nagy közös csónakjuk, amelyre egyszerre 2,5–3 q szénát lehetett rakni.²³ A Drávaközben *csikli* néven ismert ladik nemcsak a halászok eszköze volt. Azon hordták haza a rétről a tűzifát, a szénát, sőt az eladásra szánt különböző termékeiket is azon szállították a közeli városokba, az eszéki vagy az apatini piacra.²⁴

Az említett kisebb vízi járművek többségéről ma még nem rendelkezünk kellő mélységű monográfiával, a járművek készítését, készítőit, szerszámait, munkamódjait is bemutató tanulmánnyal. Legalább olyan részletességű áttekintések szükségesek, mint Gráfi Imre *Bödönhajók, fatörzsből vájt csónakok* címen közölt dolgozata, melyben a szerző számba vette a tárgy típusú múzeumokban őrzött darabjait és a néprajzi, régészeti irodalom érdemi információinak zömét.²⁵ Kecskés László a *Komáromi mesterségek* című kötetének hajóácsokról szóló fejezetében tárgyrajzokkal illusztrálva mutatta be a kisebb vízi járművek, így a lapos fenekű ladik formáját (4–5. kép), építésmódját és a *superok* szerszámait is.²⁶ A faragóbárd mellett láthatjuk a Komáromban *kapacs*nak nevezett szalut, amit a Balaton-melléken *szalu*, nagyobb változatát *tagyvágó*, Gömörben, Borsodban *kapocska*, a Drávaszögben *csónakásó kapa* néven ismernek.²⁷

Érdemes egy pillantást vetni a fatörzsből kivájt hajók, *csónyikok* használatának, visszaszorulásának területi különbségeire is. A hazai Felső-Dunán az 1950–60-as évekre már nagyon elhalványult az emléke. A Szigetközben, a Rábaközben csupán elvétve akadnak olyanok, akiknek hallomása volt róla, de a tárgyat saját szemükkel soha nem látták.²⁸ A Velencei-tavon a *hajónak* nevezett halászcsonak régebbi típusa – melyet az 1950-es években már csak a pákozdiak használtak – valójában fenyődeszkából készült csónak volt.²⁹ Itt kell megjegyezni, hogy bárdolt deszkából készült hajót már a XIII–XIV. századi magyarok is használtak. Visegrád térségében

22 ANDRÁSFALVY Bertalan 1975. 224.

23 PALÁDI-KOVÁCS Attila 1979. 368. Az ormánsági adathoz lásd Gunda Béla 1956. 27.

24 LÁBADI Károly 1987. 32–33.

25 GRÁFIK Imre 1993.

26 KECSKÉS László 1978. 168–172., 176–177.

27 JANKÓ János 1902. 352.; LÁBADI Károly 1987. 30.; 1996. 95.

28 SOLYMOS Ede 1965. 66., TIMAFFY László 1980.; 1991. 91.

29 SOLYMOS Ede 1996. 24.

a XIII. századra datált deszkából készült halászhajókat ástak ki a régészek. Több ásatáson megtalálták a „csónakos temetkezés” emlékeit, hazánkban ritka leleteit.³⁰ A deszkából ácsolt középkori csónak első képi ábrázolása megtalálható az 1370 körül készült bécsi Képes Krónika egyik miniatúráján. A Pozsonynál betörő német sereg hajóit elsüllyesztő Zotmund (Búvár Kund) hajója, mint a képen látható, nyilvánvalóan bárdolt deszkából készült. Bordázata, néhány *bókonya* a képen világosan kivehető. Az említett régészeti és ikonográfiai adatokat megerősíti a szótörténet, amennyiben a szlávból kölcsönzött és az írásbeliségben először 1357-ben felbukkanó *csónak* szó³¹ eredetileg a deszkából készült, kisebb vízi járművek megnevezésére szolgált. (Nem tekinthető felesleges szóátvételnek.)

Visszatérve a fatörzsből vágott hajóhoz, elmondható, hogy használata a Balaton-mellékén az 1860-as évekig általánosnak tekinthető. Az 1890-es években egyes kishalászkok még használták, de akkor már a balatoni halászkok többsége Komáromban készült deszkahajókat, nagy ladikokat használt. A nemzetközi szakirodalomban *Einbaum* vagy *Monoxylon* néven emlegetett hajótípus neve a Balaton déli partján *bodonhajó*, az északi parton *bödönhajó*, de Vörsön, a Kis-Balaton mellett *tölgyfacsónak*. Érdemes megjegyezni, hogy Vörsön még 1897-ben is készítettek belőle kettőt, keszthelyi megrendelők számára.³² A Balaton mellett a hazai alsó Duna szakaszon jegyezték fel a *bödönhajó* legtöbb emlékét, onnan került a tárgy legtöbb példánya a múzeumi gyűjteményekbe. A fatörzsből *ájotthajó* neve a Duna tolna-baranyai szakaszán, s még a bács-bodrogi és szlavóniai magyar nyelvterületeken is általában *csónyik*.³³ Ezen az alsó folyamszakaszon itt-ott egészen az 1930-as évekig használták ezt az ősi vízi járművet. Utolsó példányai csak az 1950–60-as években kerültek be a múzeumi gyűjteményekbe.

Az egyetlen fatörzsből vágott úszó jármű emléke az 1960-as években még viszonylag elevenen élt a Szentendre-szigeten élő halászkok között is. Ott az idősebb halászkok a jármű neveként a *csónak* szót ismerték, de Bogyiszlón (Tolna m.) az 1950-es évek elején *csikli* néven tartották számon az eresz alatt felakasztva őrzött bodonhajót.³⁴ Ezzel szemben Decsen, a tolnai Sárközben a kisebb, egyszemélyes ladik neve volt a *csiklik*. 'Kis halászladik, könnyű csónak' jelentésben ismeri ezt a tárgynevet az Új Magyar Tájszótár is.³⁵ Kopácson (Drávaszög) a *csikli* jelentése 'négy szál deszkából épített csónak' legfeljebb három személy számára. Valójában ladikra emlékeztető jármű, mivel lapos a fenéke, hossza pedig elérheti a 4–5 métert is.³⁶

30 KOVALOVSKZI Júlia 1994. 212–214., 216. A csónakos temetkezés récents dokumentumait, analógiáit az obi-ugor népektől közli.

31 TESz I. 1967. 552–553.

32 HERMAN Ottó 1887. 202–204.; JANKÓ János 1902. 202., 350–354.; GRÁFIK Imre 1993. 381.

33 SOLYMOS Ede 1965. 66–67.; CSILLÉRY Klára 1961. 172.; ANDRÁSFALVY Bertalan 1975. 224.; LÁBADI Károly 1987. 30. Az 1941. évi dunai árvíz idején Foktón „újra elővették” a bodonhajót, bár *nehezen mén és dőlős*. KUCZY Károly 1976. 35.

34 GRÁFIK Imre 1971. 81.; SOLYMOS Ede 1965. 66.

35 ANDRÁSFALVY Bertalan 1975. 224.; ÚMTSz, I. 1979. 828–829.

36 LÁBADI Károly 1987. 30, 32.; 1996. 91–93.

A Tiszán és mellékfolyóin az egyetlen fatörzsből vajt hajónak kevesebb emléke maradt ránk. A régi Nagysárrét öregjei szerint „csolnakot, ladikot sárréti mesterek is csináltak. Hajót azonban a Körös felső vidékéről hozattak. A tölgyfából vajt bodonhajók hossza 4–5 méter, szélessége kb. 90 cm lehetett.³⁷ Lónyán (Bereg m.) helyben készült a *bödöncsónak*. Egyetlen vastag tölgyfa törzsből vajták ki, még a *balkonyfák* (bordák) és az *ülőség* is abból a darabból volt kifaragva. Aljának hengeres volta miatt könnyen felborult. A XX. században bödöncsónakot Lónyán már nem használtak. Az 1950-es években gyűjtő Babus Jolán feljegyzése szerint, nincs már senki, „aki embere lenne a bödöncsónak-készítésnek”. Nincsenek már olyan százados tölgyek sem az erdőn, amiből azok a régi hajók készültek. (Beljebb Beregben *hajónak* hívták ezt a közlekedő eszközt.)³⁸

Végezetül szólni kell a parasztság kezén található nagyobb *edényről*, a *dereglyéről* is. A *dereglye* 'egy fajta vízi jármű' jelentésben 1792 óta mutatható ki a magyar írásbeliségben. Dugonics András 1798-ban a 'hajótska' szóval értelmezi. A szerb-horvátban szintén 'kisebb fajta vízi jármű' neveként ismeretes. Alighanem az oszmán *direkli* 'árbócos hajó' szóra vezethető vissza.³⁹ A *deregle* a szigetközi és a csallóközi népnyelvben a nagyméretű csónak, ladik neve. 1833 óta adatolható a magyarban a szó 'komp, révhajó' jelentése is. A *dereglyék* és a *kompek* a *superok* (hajóácsok) munkái voltak. (6–7. kép) Nagyobb részük könnyű és jól úszó vörösfenyőből készült.⁴⁰ A Rábán, Répcén, Rábcán és a hanyi tavakon a XIX. században nemcsak ladikkal, hanem *dereglyékkel* is közlekedtek és szállítottak. Az uradalmi szerződések kikötötték, hogy a *dereglyéket* csak emberek vontathatják, nehogy a part menti kaszáló rétek fűvét a vontató ökrök és lovak letapossák.⁴¹ 1870 táján a Szentendrei-sziget falvait „révjáró *dereglyék*” kapcsolták össze a túlsó parttal. Tótfaluban 2, Pócsmegyeren 2, Kisorosziban 1 révjáró *dereglye* volt forgalomban. A kocsit farral tölték be a *dereglyébe*, mivel csak egy bejárata volt. Úgy irányították a parthoz, hogy a *dereglye* bejárata a part felé nézzen.⁴²

A Csallóközt és a Szigetközt elválasztó Öreg-Dunán még a két világháború között is közlekedtek *dereglyékkel*. Tejfaluból (Mliečno) május elején *dereglyében* vitték át a marhát a szigetközi vizes legelőre, a falu ottani határába. Egy-egy *dereglyébe* 14–15 lábasjószág fért be, lehetek köztük csikók, tinók, ökrök. A közbirtokossági legelőre mindenki tulajdonhányada szerint vihetett jószágot. 10 súly (legelőjog) esetén egy számosállatot hajthattak a legelőre. Két *nevendék* (pl. tinó vagy csikó) tett ki egy számosállatot. Az adatközlő gazda 72 súly alapján 7 állat legeltetésére volt jogosult. Október 28–30-án vitték haza a jószágot, de a vissza úton már úsztatva. Az 1920–30-as években magyar és cseh fináncok, állatorvosok felügyelték az átkelést és az állatok egészségét.⁴³ A tolnai Sárköz gazdálkodói a learatott nádat szállították *dereglyéken*

37 SZÜCS Sándor é.n. [1942] 103.; 1977. 16.

38 BABUS Jolán 1959. 36.

39 TESz I. 1967. 617. A TESz ezt a lehetőséget elveti, mert nem ismeri a komáromi lapos fenekű ladik *örfának* nevezett árbocát. Vö. Kecskés László 1978. 176.

40 TIMAFFY László 1980. 241.; GRÁFIK Imre 1971. 83.

41 TIMAFFY László 191. 91.

42 GRÁFIK Imre 1971. 83.

43 PALÁDI-KOVÁCS Attila gyűjtése. Tejfalú 1972. MTA Néprajzi Kutatóintézet archívuma, lsz. 562.

Simontornyáig és azon túl is a Mezőföld településeire. A rév Dunaszekcsón a földesúr, Mohácson a város tulajdonában volt. Széna és kalászos gabona hazaszállítására a gazdák gyakran béreltek dereglyéket. A bátaiak rendszerint dereglyén jártak a bajai vásárra.⁴⁴ Szeremlén a ladikot elsősorban személyszállításra használták. Az ugyancsak deszkából készült, embervontatta *dereglyék* teherfuvarozásra, főleg az ártéren kitermelt fa elszállítására szolgáltak.⁴⁵ Foktőn a fából készült dereglyéknek két típusa volt, a hegyes orrú és a tompa orrú. Kormányzásuk *lénta*, majd *timony* nevezetű kormánylapáttal történt.⁴⁶

Ünnepi alkalom volt a szeremlei ifjúság pünkösdi ladikázása, ami a szokás virágzása idején az egész falut lázban tartotta. Leányok számára Szeremlén készült, díszesen faragott és a szokványosnál kisebb méretű *pünkösddievedzű*, *lejánevedzű* az ünnepi ladikázás fényét emelte. A magyar népterületen unikális tárgy. Hasonló szokás élt Bátán *májusi kalinkózás* néven, amit Gönyey Sándor 1937-ben fényképen is megörökített.⁴⁷ (9. kép) A szórakozás céljából való vízre szállás szokása valószínűleg más tájakon sem volt ismeretlen. A Felső-Tisza mentén, mint azt Lónyáról feljegyezték, különbséget tettek a szórakozás céljából és a munkavégzéshez kapcsolódó vízen járás között. Előbbit nevezték *csónakázásnak* vagy *csónikázásnak*, de „akinek határozott célja van, az nem csónikázik, hanem átalmegy csónakon, áthajti a ladikot.”⁴⁸

44 ANDRÁSFALVY Bertalan 1975. 223.

45 CSILLÉRY Klára 1961. 175.

46 KUCZY Károly 1976. 51.

47 CSILLÉRY Klára 1961. 175., 178. Gönyey Sándor fényképe Néprajzi Múzeum F 75.711 ltsz.

48 BABUS Jolán 1959. 36.

IRODALOM

- ANDRÁSFALVY Bertalan**
1975 Duna mente népének ártéri gazdálkodása Tolna és Baranya megyében az ármentesítés befejezéséig
K. Balogh Lajos (szerk.): Tanulmányok Tolna megye történetéből VII. Szekszárd
- BABUS Jolán**
1959 A lónyai vizek néprajza
Néprajzi Közlemények IV. 1–118. Budapest
- BALASSA Iván**
1975 Lápok, falvak, emberek. Bodroghöz.
Gondolat Könyvkiadó, Budapest
- BETKOWSKI Jenő**
1954 Adatok a szolnoki hajósok életéből
Ethnographia LXV. 88–120. Budapest
1955 Fahajók a Tiszán. A szolnoki fahajózás. (Jászkunsági füzetek 2.)
Szolnok
- CSERMÁK Géza**
1956 A magyar hajózás múltjából
Magyar Nemzeti Múzeum, Budapest
- CSILLÉRY Klára, K.**
1961 Pütkösdí leányvezető Szeremléről
Néprajzi Értesítő XLIII. 171–179. Budapest
- GRÁFIK Imre**
1971 Szállítás és közlekedés Szentendre-szigeten
Néprajzi Közlemények XV. 1–188. Budapest
1993 Bődönhajók, fatörzsből vájt csónakok
Ethnographia 104. 373–391. Budapest
2001 Vízi közlekedés és szállítás
In: Paládi-Kovács Attila (főszerk.): Magyar néprajz II. Gazdálkodás. 974–1020.
Akadémiai Kiadó, Budapest
2004 Hajózás és gabonakereskedelem. „Gabonakonjunktúra vízen.”
Pro Pannónia Kiadói Alapítvány, Pécs
- GUNDA Béla**
1956 Néprajzi gyűjtőúton
Alföldi Magvető, Debrecen
- GYÖRFFY István**
1941 Nagykunsági krónika
Turul, Budapest
- HERMAN Ottó**
1887 A magyar halászat könyve I–II.
K. M. Természettudományi Társulat, Budapest

- HOFER Tamás
 1960 A magyar kertés települések elterjedésének és típusainak kérdéséhez. Műveltség és Hagyomány I–II. 331–350. KLTE, Debrecen
- HORVÁTHOVÁ, Emília – URBANCOVÁ, Viera (Hg.)
 1972 Die slowakische Volkskultur. Die materielle und Ggeistige Kultur. Verlag der Slowakischen Akademie der Wissenschaften, Bratislava
- JANKÓ János
 1902 A Balaton-melléki lakosság néprajza. Kilián Frigyes, Budapest
- KECSKÉS László
 1978 Komáromi mesterségek. Madách Könyv- és Lapkiadó, Bratislava
- KISS Lajos
 1922 Beszterec (Egy lápi kisközség leírása) Föld és Ember II. 209–228. Budapest
 1961 Régi Rétköz. Akadémiai Kiadó, Budapest
- KOVALOVSZKI Júlia
 1994 Csónakos temetkezés az Árpád-korban. In: Kovács László (szerk.): Honfoglalás és régészet. 207–216. Balassi Kiadó, Budapest
- KUCZY Károly
 1976 Vízi élet, népi hajózás Foktón Bács-Kiskun megyei Tanács Járási Hivatala, Kalocsa
- LÁBADI Károly
 1987 Kopácsi vízi élet. Forum Könyvkiadó, Újvidék
 1996 Drávaszög ábécé. Néprajzi és folklór tájlexikon. HunCro Sajtó- és Nyomdaipari Kft., Eszék–Budapest
- PALÁDI-KOVÁCS Attila
 1979 A magyar parasztság rétgazdálkodása. Akadémiai Kiadó, Budapest
- SOLYMOS Ede
 1965 Dunai halászat. Népi halászat a magyar Dunán. Akadémiai Kiadó, Budapest
 1996 A Velencei-tó halászata. Akadémiai Kiadó, Budapest
- SZINNYEI József
 1893–1896 Magyar tájszótár I–II. Hornyánszky Viktor kiadása, Budapest
- SZŰCS Sándor
 [1942] A régi Sárrét világa. Bolyai Akadémia, Budapest
 1977 Régi magyar vízivilág. Magvető Könyvkiadó, Budapest
- TIMAFFY László
 1980 Szigetköz. Gondolat Könyvkiadó, Budapest
 1991 Rábaköz és a Hanság. Novadat Bt., Győr
- TESz
 1967–1976 A magyar nyelv történeti-etimológiai szótára I–III. Főszerk.: Benkő Loránd. Budapest
- ÚMTSz
 1979–2010 Új magyar tájszótár I–V. Főszerk.: Lőrinczy Éva–Hosszú Ferenc. Akadémiai Kiadó, Budapest

Attila Paládi-Kovács
Transport mit Booten auf den ungarischen Gewässern

Die ungarische ethnographische Fachliteratur berichtet von zahlreichen Bootstypen und von deren Verwendung. In der ungarischen Terminologie ist der Ausdruck *csónak* (Boot, Kahn) als meistverbreitet anzusehen; den volkskundlichen Analogien zufolge handelt es sich hierbei immer um ein Wasserfahrzeug. Der aus einem einzigen Baumstamm ausgehöhlte Kahn, der sogenannte Einbaum (Monoxylon, ung. *bödönhajó*) ist ein archaischer Typ der Verkehrs- und Transportmittel.

Die Beschreibungen, vor allem in Verbindung mit Verkehrs- und Arbeitsmittel der Fischer, erwähnen bis in das 19. Jahrhundert Einbäume abgerundeten Forms, später unterschiedliche Bootstypen, und schließlich wird – anstatt all dieser Varianten – der Gebrauch der Zille (ung. *ladik*) überwiegend. Die volkstümliche Fischerei an der ungarischen Strecke der Donau bediente sich verschiedener Arten von Wasserfahrzeugen. Der aus einem Baumstamm ausgehauene Kahn wurde Ende des 19. Jahrhunderts durch das aus Brettern nach österreichischer oder Apatiner Art gebaute Boot abgelöst. Dies wurde nach dem ersten Weltkrieg durch andere, lokalspezifische Fortbewegungsmittel ersetzt.

Auch im Verkehr zwischen Wiese und Siedlung, bzw. zwischen Siedlungen spielte Wassertransport eine wichtige Rolle. Auf den Flüssen Donau, Drau, Waag und Theiss wurde ein nicht unbedeutender Heutransport abgewickelt (*Bild 1 und 2*). Meistens wurde das Heu mit Hilfe der Kähne nur zwischen Ladestege an den beiden Ufern transportiert (z. B. von den Donauinseln), aber auch städtische Märkte wurden über dem Wasserweg mit Futter beliefert.

Die Gemeinde Szeremle liegt unmittelbar an einem Nebenarm der Donau, wo man durchaus auf Wasserfahrzeuge angewiesen war. Diese wurden nicht nur beim Fischen sondern auch als Verkehrsmittel benutzt, besonders, um Weingärten oder Wälder zu erreichen, die entlang der Donaulagen. Einmal im Jahr kam den Kähne eine festliche Funktion zu, indem die Dorfburschen am Nachmittag des zweiten Pfingstages die Mädchen auf eine Spazierfahrt mitzubringen pflegten (*Bild 9*).

[Vom Autor übersetzt]



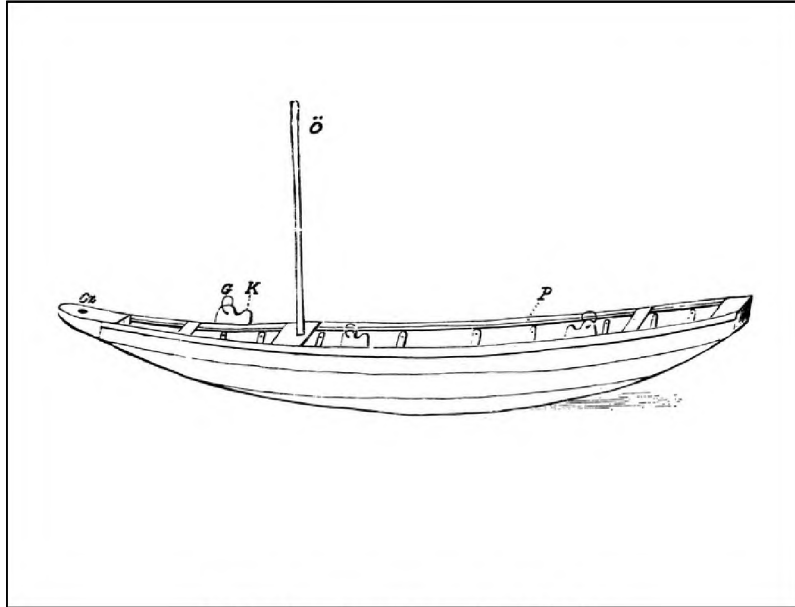
1. kép. Szénával megrakott ladik.
(Ásványráró, 1940 tájékán. Timaffy László felvétele.
TIMAFFY László 1980. képmelléklet nyomán)



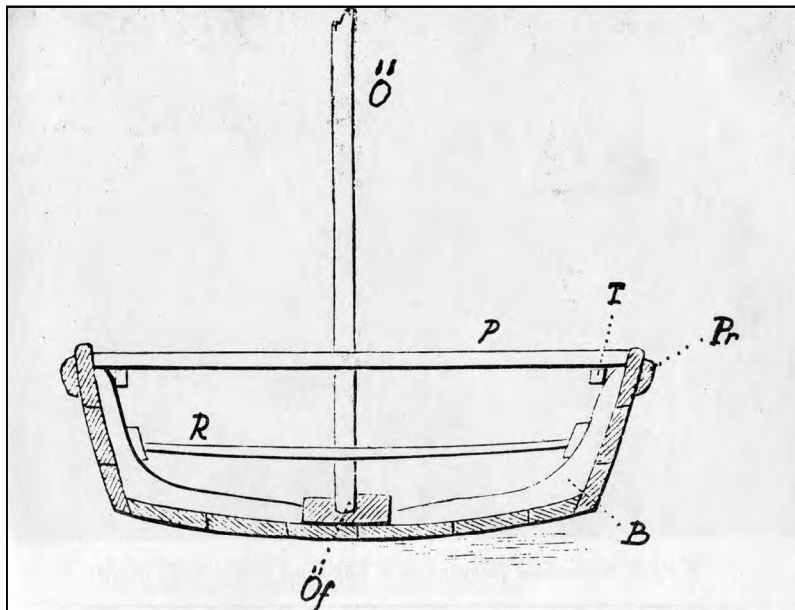
2. kép. Szénarakodás ladikra. (Felsőbár [Horný Bar]
1963.; Plicková, Ester felvétele. HORVÁTHOVÁ,
Emília – URBANCOVÁ, Viera (Hg.): 1972. Abb. 54.



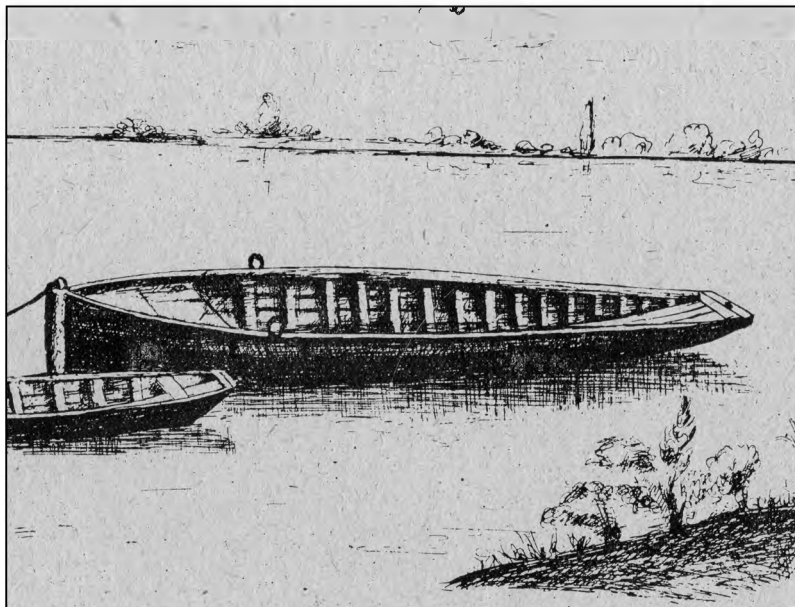
3. kép. Ólfa rakodása ladikra.
(Szigetköz, 1940 tájékán. Timaffy László felvétele.
TIMAFFY László 1980. képmelléklete nyomán)



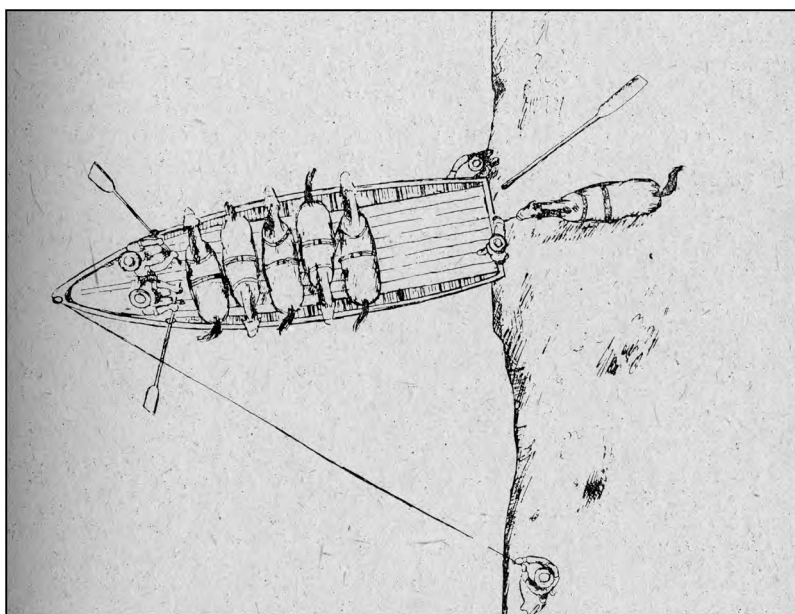
4. kép. Komáromi lapos fenekű ladik.
(KECSKÉS László 1978. 176. nyomán.)



5. kép. A komáromi ladik keresztmetszete.
(KECSKÉS László 1978. 177. nyomán.)



6. kép. Lovadereglye a Tiszán (15–20 m).
(BETKOWSKI Jenő 1954. 10. nyomán.)



7. kép. Vontatólovak szállítása lovas dereglyén (szaldom a folyón).
(BETKOWSKI Jenő 1954. 103. nyomán.)



8. kép. Szénaszállításához felszerelt kettős-csónak a Drávaszögben. (Néprajzi Múzeum Fotótára 88 541.; Kopács [Kopačevo] 1941. Tagán Galimdsán felvétele.)



9. kép. Májusi *kalinkózás* a Dunán. (Néprajzi Múzeum Fotótára 75 711.; Bába, 1937. Gönyey Sándor felvétele.)