

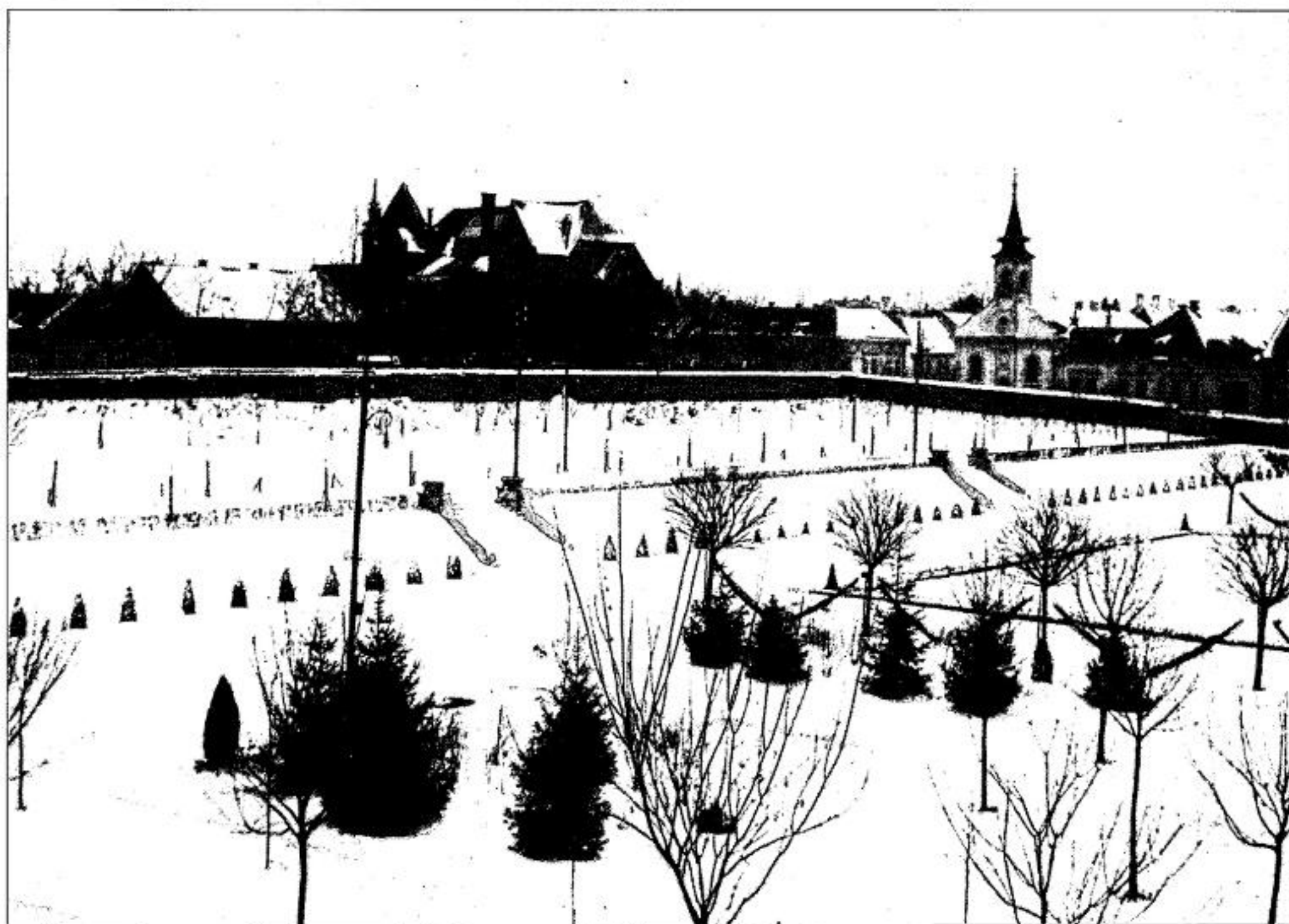
BAJAI HONPOLGÁR

Várostarténeti és Környezetvédő lap

2003. február

XIV. évfolyam 2. (148.) szám

Ára: 200 Ft



A Déri-kert 1932 februárjában

Szelepcsényi József felvétele

EGY TISZTES BÁCISKAI MATRÓNA ÉS VILÁGHÍRŰ NAGYBÁTYJA

Az elmúlt idők bácskai személyiségeinek köréből kevés szóval felidézem Brunner Dávidné, Gruby Laura – Gruby Izsák és Herczog Debora – leányának alakját. Hetvenöt évvel ezelőtt, 1928. ja-

nuár 30-án, este 1/4 7 órakor hunyta le örökre szemét a 96. évébe lépett, koránál fogva is tiszteletet érdemlő özvegy a Türr István utca 5. számú házban. Február 2-án temették el. A művészeti klasz-

szicizmusban jártas, gazdag ismeretekkel rendelkező, fejlett ízlésű úrasszony személyesen ismerte Kossuth Lajost, akivel 16 éves korában egy ideig egy házban lakott, ezáltal több intimitást tu-

dott róla és családjáról mesélni. Ismerettség köré tartozott Baththyány Lajos 48-as miniszterelnök is.

Vajdaságban, a Bácska déli részén fekvő Kiskőrös községben született, mely település abban az időben Bács-Bodrog vármegyéhez tartozott. Végigélte az 1848-1849-es szabadságharc és forradalom idején a Ferenc-csatorna mellett a Szenttamás mezővárosban lezajlott véres csaták történéseit is. Végleg városunkban telepedett le, itt élt nátlank. A matróznát özv. Spitzner Simonné, Polgár Gyula és kiterjedt rokonsága gyógyozta.

Nagybátyja volt a világhíri, magyar származású francia orvos, *Gruby Dávid*, aki ugyancsak Kiskőrösön született 1810. augusztus 20-án, és Párizsban hunyt el 1898. november 14-én. A szegény zsidó szülőktől származó ifjú 14 éves korában néhány garassal a zsebében Pestre ment és középiskolai tanulmányait a fekete reverendájú piarista tanítótrend egyik intézetében végezte. Az orvosgyógyászat hallgatója is Pesten lett. Közben meghalt édesanyja, ezért apja hazahívta fiát, hogy segítségére legyen. Az ifjú azonban mindenképpen orvos akart lenni, szökeve távozott az atyai háztól, hogy Pesten folytathassa tanulmányait. Később Bécsbe ment, ott szerzett orvosi diplomát 1839-ben. Az egyetem kórházi tanfői állást ajánlott fel számára, ha kikereshetkedik – az akkori törvények szerint izneltala vallású személy nem lehetett műtőorvos –, de erre nem volt hajlandó. Elhagyta Bécsot, Párizsba ment. Londonban és más európai egyetemeken bővítette ismereteit.

Párizsban 1843-ban telepedett le végleg, ahol bécsi ismerősei révén több előkelő családdal ismerkedett meg, keresett orvosa lett a francia fővárosnak, magyagyon szerzett. Tehetségét Párizsban bontakoztatta ki igazán, ahol néhány orvostudományi felfedezést is tett, sokoldalú tudományos munkásságot fejtett ki és haladékosan megalkalmakban is részt vett. Cikkei, tanulmányai magyar fordításban is megjelentek, 1858-ban a pesti királyi orvosegylet levelező tagjává választotta.

Sokoldalú tudományos munkásságáról nem ejtek szót, inkább arról teszek említést, hogy a sok tekintetben külön életet élő orvosok és művészek részére ala-

ptíványt tett, melynek kamataiból rendezték a híres Gruby-féle ebédeket. Hetenként egyszer ingyen rendelt. Párizs ostroma idején csillagvizsgálójában betegházat – melleleg az égi mechanika törvényeit is tanulmányozta –, lakásán pedig egy 40 ágyas kórházat létesített, ahol irányította a sebesültek gyógyítását. Emiatt később börtönbe került, betegneinek közbenjárása tette lehetővé, hogy szabadon engedték. Az 1870-1871. évi francia-porosz háború idején bizonyosságot szerzett arról, hogy a francia térképeknek hiányosságai vannak, ezért saját pénzén



Dr. Gruby Dávid

minden megye térképét újra elkészíttette, és a kijavított újakat a hadsereg számára szétosztatta.

1848-ban hazajött, részt vett a magyar szabadságharcban.

Párizsban a „jó orvos” néven ismert Gruby doktornak híres frók, zenészek és közéleti személyiségek is páciensei voltak. Többek között idősebb és ifjabb Alexander Dumas, Honoré de Balzac, Frédéric Chopin, Alphonse és Léon Daudet, Léon Gambetta, Heinrich Heine, Viktor Hugó, Luis Lamartine vagy George Sand.

A francia vöröskereszt alapítójáról, a humanistáról, a haladás bajnokának praktizálásáról halála után megbízható francia forrásokból eredően több érdekes anekdotikusnak tetsző, igaz történet terjedt el, ezeket megírták külföldi és hazai lapokban.

Chopin például nagyon csodálkozott, amikor álmatlansága ellen azt ajánlotta neki, hogy mindennap meghatározott időben hallgassa a robogó vonatok kerekének csattogását. Hallgatott Chopin a jó szóra, és megszűnt álmatlansága.

Alexander Dumas is elmondta panaszát: nagyon elgyengült, alig tud kimerülni az utcára. Gruby doktor válasza így szólt:

– Holnap reggel hatkor keljen fel, menjen az utca sarkán lévő fizetőbe és vegyen három almát. Az egyik almát egye meg a Diadalívnel, a másikat az Orsay-hídnál, a harmadikat a Medaialine téren. Az egész utat gyalog tegye meg. Ismétlje ezt a műveletet két héten át mindennap, s utána jöjjön ismét hozzám.

Dr. Gruby kezelte a beteg német költőt, Heinét is, akit nagyon szeretett. Mindezek mellett 1851-ben egy kis célzással alacsony testalkatáról ezt írta róla Heine: „Minden baj közül a legkisebbet kell választani, az én orvosom oly kicsi, hogy egyáltalán mincsem orvosom.” Egy alkalommal a vizsgálat után a doktor megkérdezte Heinét, a nagy német költőt, tudja-e hol készítik a tükröt.

– Nem tudom – felelte csodálkozva a költő. Ha nem, akkor okvetlenül meg kell tudnia. Tessék itt van egy tükrökészítőnek a címe. Két héten át minden nap látogasson el műhelyébe. Ez az egyetlen gyógyszer, amely segíthet magán. Heinének nagyon nehezére esett a mozgás, de fájdalomtá lelküdvé, botra támaszkodva naponként eljár a tükrökészítőhöz. Két hét múltán megszűntek szélhűdéses rohama, keze sem remegett többé, és írhatta tovább csodálatos verseit.

Varizslatnak tűnt fel ez akkoriban, Gruby azonban egyáltalán nem tisztelte a boszorkányokat, a varizslókat és a kuzuzslókat. Úgy gondolta, hogyha Heine rendszeresen légzőkurát vesz higany-gőzből, más vegyületekkel együtt, amelyek akkor a tükrökészítéshez használtak, az megkönnyebbítheti betegségének lefolyását.

Heine heccelte kis természetért Grubyt, mégis hűséggel ragaszkodott bácskai származású orvosához, akit tudása tett naggyá.



Terics placc (Szeremlé, 1950)

Fotó: Solymos Edé

Halászszövetkezetek születése

A levéltári adatok szerint a halászszövetkezetek megalakulása nehéz döntések, politikai csatározások, személyes érdekek, ellentétek sorozata volt, s nem olyan egyszerű, természetes esemény, mint ahogy a jubileumi megemlékezésekben emlegették. Ennek illusztrálására a Paks – Mohács közti Dunaszakaszsóvízterület szövetkezetek születését szeretném vázlatosan bemutatni, anélkül, hogy a szövetkezetek jelentőségét kisebbíteném. Az események megértéséhez az előzményeket is át kell tekintünk.

Az évszázadok alatt kialakult gyakorlatot az 1888-as halászati törvény szentesítette, kimondva, hogy a halászati jog a parti bírtok elválaszthatatlan tartozéka. Csak-hogy az uradalomnak 40–50 km hosszú partja is lehetett, míg a nádrágszívföld birtokosának esetleg 10–20 méter. A nagybirtokos hatalmas vízterületet adhatott bérbé

nagyhalászoknak, míg a másik csak néhány varsa helyet. Ennek később volt szomorú következménye. A törvény szerint ahol a terület nagysága miatt okoszerűen nem lehetett halászni, ott társulatot kellett alakítani. Így jött létre a 19. sz. végén a Dunaföldvár-báti Halászati Társulat is. A területet hét üzemszakaszra osztották, s azokat árverésen adták bérbé, a tagok területik nagysága szerint részesülhettek a bevételből. De míg korábban a bérlők halászmesterek voltak, akik esetleg hatan–nyolcan társultak, a 20. sz.-ban egyre inkább a tőkés vállalkozók jelentek meg, akik fogadott halászosokkal dolgoztak, vagy további albérlétre adták a területet.

A szerb megszállás alatt lévő Baján 1919-ben a halászmunkások, mivel a bérlők nem teljesítették bérkövetelésüket,

előbb sztrájkba léptek, majd szövetkezetet alakítottak. Vezetőjük a szociáldemokrata Horváth Mihály cipész volt. Néhány újságítken kívül csak visszaemlékezésekből tudunk az első halászszövetkezetéről, mely a szerbek kivonulásával meg is szűnt. De ez nem volt igazi szövetkezet, alapszabállyal, vezetőséggel stb. hanem spontán alakult szervezet.

Jugoszláviában a halászó vizek állami tulajdonban voltak, amikor a Délvidék visszatért, 26 halászszövetkezet alakult, s azoknak adták bérbé a halászatot. 1944. július 9-én Pálócifürdőn nagygyűlést tartottak, s az ott hozott határozatban követelték a nyílt vizek államosítását, a bérléteknek a hivatásos kishalászosokból alakult szövetkezetek részére való juttatását; ugyanakkor kimondták, hogy a halászati szövet-

kezetek érdekeinek védelmére és a szervezés országos irányítására Halászati Szövetkezetek Országos Központja néven szervezetet létesítsenek, de erre már nem volt idő.

Alig vonult el Baja felett a front, s indult meg az élet, 1944. dec. 16-án a hajdani Halászmunkás Szövetkezet meg élő tagjai, 14 bajai és környékbeli halász, Horváth Mihály vezetésével a Hetes Bizottságnak bejelentette szövetkezet alakítási szándékát. A bizottság, az akkori kialakulatlan helyzet miatt érdemleges választ nem tudott adni, de a halászok munkához láttak, s részben a Vörös Hadserg, részben a lakosság számára fogták a halat.

A következő év tavaszán, – 1945-ben – megkezdődött a földosztás. Tolna megye földosztó kormánybiztosa a Győrffy Kolégium igazgatója, az alig 25 éves Kardos László lett. Nem sokkal halála előtt elmondta magatofonba ennek történetét. 1945. márc. 23-án érkezett Szekszárdra, és kezdte meg a munkát. Egyik nap egy Lencsés nevezetű veterán jelenkezett nála, hogy ő a halászati ügyek megbízottja, s ha a parasztoznak földet adnak, akkor csak azon vizet a halászoknak is. Egyik hajnalon Tolnában ladikba szálltak, vizigénylő bizottságot alakítottak, összerakták az igénylőket, családjuk nagyságát, s ennek megfelelő méretű vizet mértek ki, kinek-kinek lehetőleg azt a területet, ahol korábban is halászott. „Ettől a nagy főtől a köhányságig”. Délutánig 40 család jutott vízhez. Másnap találkozott azzal a csoporttal, amely délről halast felelt, ők Bátánál kezdtek. Akkor megalkotották a halászsövetkezetet, hisz ilyen kis darab vizen egybeként sem lehetett volna halászni. 1969-ben összehívték a hajdani vizigénylőket, és egy újságírók kedvéért eljásztatták a hajdani vízosztást, a riport sajnos nem jelent meg, és egykorú írásos nyomát sem találtuk az eseménynek sem a levéltárban, sem a korabeli újságokban, de a szövetkezetek alakulásakor sem hívatkoznak erre a belépő tagok.

Mivel a 600/1945 sz. rendelet csak a földosztásról szól, de a birtokhoz tartozó halászati jogáról nem, Tolna megye főispánja április 27-én a megye területén lévő vizet kezelésével megbízta a Szekszárdi Halászati Szövetkezetet azzal, hogy bővítsék ki sorait a megye területén lakó hivatásos nyitvók kishalászokkal, a korábbi bérleti szerződések megszűnését követően. A nyílt vizeken, illetve a bérletterületeken bárhol felhalászható halászati eszközök és felszerelések a kishalászoknak átadandók.

Egy hét sem telt bele, és megjelent az FM rendelete, mely a Halászati Társulatok működését szabályozta. Augusztusban végül napvilágot látott az a 6700-as rendelet is, amely állami tulajdonba vette a halászsövetkezet, és elrendelte a szövetkezetek alakítását.

Szeptember 11-én alakult meg a Baja és Vidéke Halászati Szövetkezet, 32 taggal, ugyanennyi üzletrészt jegyeztek. Elnökönek Berger Györgyöt, egy hajdani bérlőt és halkereskedőt választották meg. – Használó utat követtek a többi szövetkezetek is, talán azért, mert ezeket az embereket mindenki ismerte, és valamilyen értékkel a hivatalos ügyekhez. A tagok saját szerződésekkel halásztak, a fogást eleinte maguk értékesítették, és 30%-ot adtak le a szövetkezetnek. Ez volt a bérlő szövetkezet. 1946 januárjában tartott rendkívüli közgyűlése már 82 üzletrészt képviselőben 62 tag jelent meg. Az elnök pimaszkodó, hogy a kezdeti lelkesedés után sokan elhanyagolják a munkát. A 6700. rendelet 6 § értelmében elrendeli a tagok igazoltatását, a bizottság 12 tagot zárt, ki mert nem volt 3 évig önálló halász. Ebből később még sok vita, személyeskedés lett.

Felosztották a területet is: I. rezeti csoport, II. csereti csoport, III. szemleli, IV. bási, V. dunaszekesi, VI. dunai csoportra, végül szakszervezetet alakítottak. A korra jellemző, hogy a DÉFOSZ – dolgozó parasztok és földmunkások szervezete – fel van háborodva, hogy a Vajdas halászati jogát nem ők kapták meg, sőt levelekre nem válaszoltak, mikor, az álmalom már a dolgozók kezében van”, valakinek ezért felelnie kell.

Az októberi közgyűlésen már 134 tagja van a szövetkezetnek, Baján 26, Bátán 36, Csánadán 10, Bátmonostoron 2, Dunaszekesön 25, Szeremlén 18, Dávodon 1, Vaskúton 2, Deesen 11, Nagybaracsán 1.

Panaszkodnak, hogy a „felszabadító hadserg” egyes tagjai részéről tértobbantók” veszedélyessé teszik a halászatot.

A szövetkezeti halászok mellett a sok ún. területi engedményes volt. 1950-ben panaszos levelet írtak, hogy sokalják az évi bért: dobóhaló 300, feneőrdorog 300, milling 250 Ft, amit azonnal ki kell fizetni, a halat fél áron kell leadni a szövetkezetnek. „Horvát elvtárs és társai havai 800 forint fizetést kapnak, és így azt hiszik, hogy minden terület halásznak ilyen könnyen hullik fizetés dolgot nélkül a zsebébe telenyáron, ha esik, ha fúj. Mit szólna ahhoz a vezetőég, ha próbaképp a mi sorsunkat átcserelelnék pár napra, mi kapnánk a fizetést, nekik pedig a tervük szerint kellene

halászni, ők biztosan az évig ugrálnának ez ellen.” – írják a „szegénysorsú dolgozók”.

1950. VII. 1-jén a MDP elvi hozzájárulását adja a SZÖVOSZ által kidolgozott tagvezetési, elítároltandók: 46 halász és a három legjobban termelő halász átlag keresetének 50%-át nem éri el, aki megélhetését másutt biztosítja, s a halászat csak kiegészítés, és aki fizetési kötelezettségének nem tesz eleget.

Míg Baján zajlott az élet, Tolnában több problémával kellett megküzdeni. 1945. nov. 13-án megalakult a Tolna és Vidéke Halászati Szövetkezet, 46 halász és a Szekszárdi Sportbörzsök Egyesülete megbízottja jelent meg. Az Országos Halászati Felügyelet (OHF) képviselőiben Antos Zoltán és Riegler Rudolf halászati felügyelő, a Halász Szakszervezet részéről Buzássy István vettek részt.

Csakhogy Faragó Sándor – a szövetkezeti gondolat megzajlotta – ideiglenes halászati felügyelő kezdeményezésére még június 14-én megalakult a Középdunai Halászati Szövetkezet 245 (!) taggal („a kishalászok a régi ényomó bérlőnek halászni nem hajlandók többé”), de a túl nagy terület (16271 k.hold), és a helytelen irányítás, a rossz szervezés miatt a bomlás olyan volt, hogy rendet kellett teremteni. Az OHF okt. 18-ra Kalocsára összehívta az összes halászati felügyelőt és érdekeltekt halászokat, hogy az időközben végleges formában összeállított alapszabályok és tapasztalatok alapján megfelelő területi beosztást készítsenek. Csak 23 halász jelent meg, így alakuló közgyűlést nem lehetett tartani. (Az OHF autó defekt miatt késte le az ülést.)

Először a Középdunai Halászati Szövetkezet aláírás nélküli körlevelét küldött ki, melyben az OHF ülést „reakciós kísérletnek” minősíti, melynek célja, hogy a „vizületlet érdemtelenség spekulációk kezébe jutassák”. Felszólítja a halászokat, hogy ugyanazonnap ne Kalocsára, hanem Szekszárdra jöjjenek. Több halász – (pl. Heinz József állami vízimester, Berger György bajai szöv. elnök, Vojnovich Antal, Topál Antal, Bahes János.) – szerint Faragó Sándor h.f. többek előtt kijelentette, hogy ne menjenek Kalocsára, mert ott érdekekkel ellentétes munka folyik. Szalai József decsi halász előtt is kijelentette, hogy ne menjenek Kalocsára, mert helyteleníti a kisebb szövetkezetekre való osztást, és kifűz az ellen, hogy az új alapszabályokban megengedhető 20%-ban a régi rend-

szert akarják becsempészni. Tehát Faragó nyíltan szembehelyezkedett az OHF utasításával, s olyan helyzetet teremtett, mely szerint a halászok bérfizetését hallani sem akarták, a szövetkezet boldog-boldogtalanak területi engedélyt adott, egyes helyeken 10%-os halbeszolgáltatást írt elő, bérfizetéssel egyáltalán nem törődött, az élvonalban lévő víz hullámlómánya elszegényedett – szerepel egy jelentésben a halászati felügyelő véleménye is az, hogy túl nagy szövetkezetet nem lehet kézben tartani, mikor „a halászaink legtöbbször a szövetkezeti eszmével nincs tisztába.”

Sok buzuavona után a két szövetkezet Tolna és Vidéke Halászati szövetkezet néven egyesült, és székhely maradt Tolna. A jegyzőkönyvek szerint utalásalapokdás, anyizás, kirokkodás. Az Országos Halászszakszervezet főtitkára ilyeneket mond: „a szövetkezet sokszor nem ismerete el a szakszervezet. Naplópók kapták a vizeket, akik nem dolgoznak. Az a csavargó sváb Rigler beszemtelemedett a FM-be, Kontart és tásait már kiszórtam, ezt a csirkefogó svábot is ki fogom dobni Nekünk erre módunk és jogunk van... sváb diktatúrát nem akarunk.”

Szomorú része a történetnek, hogy a szövetkezet nem akarta felvenni, vagy kizárta azokat a halászokat, akik korábban bériztek, vagy tulajdonosok voltak. Ezeket kizárkányolókának, kulákoknak kiabolták ki. Pedig esetleg csak egy szoba nagyságú vize volt, vagy egy kis vízfolyást bérelt. 1946 augusztusában többen adják be panaszukat. Tolnán szokásban volt, hogy az özvegy tovább vitte – akár évtizedekig – férje bérletét, maga helyett fogadott halással dolgoztattott, ő az üzletet intézte. Egyikük így ír: férje tanult halász volt, 1913-ban meghalt, több kiskorú gyermekről kellett gondoskodnia, a halászatot megszakítás nélkül 1945 novemberéig gyakorolta, a tolnai halászati jog egy részének 1906-ban történt megszerzése és kifizetése évtizedek keresves halászati munkájának és minden igényről való takarékos lemondásának volt eredménye. Minden szerzőszámmal rendelkezik, 75 éves, beteg, munkaképtelen, keresete nincs. Hasonló a 80 éves férj és a 75 éves feleség beadványa. Kéri felvételüket, remélve, hogy némi keresethez jutnak. Kérésüket elutasítják.

Az 1945. nov. 14-én alakult paksi szövetkezet élete sem volt sima. A hiányos iratokból úgy látszik, hogy vízterületüket szakaszokra osztva bérbe adták kisebb halászcsoporthoz, köztük volt bérlőknek is, akiknek megfelelő hálók voltak. Ezek aztán vagy nem fizették a bérletet, vagy egymással veszekedtek.

id. Isgum Ferenc 1946-ban írja: 79 éves kitanult halász, a paksi víz halászati joga az övé volt, abban bízott, hogy öregsgére ez biztosítja a mindennapi betevő fíantot. Most az államra szállott át „itt állok kol-dusszegényen, ha nem akarok szegényházal megismerkedni, valamelyik gyerme- kem talán neki is kis darab kenyéret meg- ossza velem”. Kéri kártalanítását, „hogy ne kelljen panaszos kenyéret ennem.”

Mohács-on 1945. szept. 26.-án Faragó Sándor közreműködésével megalakult a Déldunai Halászati Szövetkezet. Jobb híján a Középdunai szövetkezet alapszá- lyait vették át: tag csak 3 éves gyakorlati rendelkező, főfoglalkozási halász lehet, és egy munkaképes családra eső megfí- velésre alkalmas földterületük 6 holdnál nem lehet nagyobb. Így 17 dunaszekesi, és 20 mohácsi tag lett. Közben megjelent az OHF útmutatója, mely sokban eltér- től, ezért újra alakultak, a szekesdiék Ba- jához csatlakoztak.

Akiket eredetileg nem vettek fel, mert nagyobb földjük volt, vagy nem tartották halásznak őket, azok decemberben me- galakították a Mohács és Vidéke halászati szövetkezetet. A Minisztérium utasítja a halászati felügyelőt, hogy a területet ossza ketté, és kössön bérleti szerződést mind- kettővel. Március 10-én közös értekezletet tartottak, ahol végül megegyeztek, hogy egyesülnek, és két független munkacso- portban dolgoznak.

Az 1945-46-os állapotokat így jelle- mezte az Alsódunai halászati felügyelő: „1945 volt az orvhalászok aranykora. El- lepték a vizeket a férfiak és némberek, éj-

jel-nappal szűrték, fenékszírórok ezrével keresztül-kasul hálózták be a medreket, varsók hegyén-hátján álltak, dobó és pöndörhálók merültek le. 1946-ban a halá- szok száma ijestőzően megemelkedett. So- sem volt ennyi „hivatásos” halász. A szö- vetkezetbe tömörült halászok legnagyobb része sosem volt halász, vagy ifjú koriban segített apjának hálót húzni. Korábban a dunamenti férfiak nagy része beszegődött hajónak – jól fizetett – most, hogy a hajó- zás megbémult, beálltak halásznak. Bámú- latus fuvarfanggal próbálják a 6700-os ren- deletet kijátszani. Egymást igazolják, a község azt mondja, az iratok megsemmi- sülték.” „A régi orvhalászok legnagyobb része a szövetkezetben mint vezető műkö- dik, a bérletet fizetni nem kell, hisz min- den az államé, s az állam pedig mi va- gyunk.” – Bizonyára sok a túlzás e megá- lapításban, de lehetett alapja.

Évek teltek el, mire minden a helyére került. 1952-ben a bérlőszövetkezetek te- melőszövetkezeté alakultak, új élet kezdődött, a halászok élete a szövetkezetek- ben gyökeresen megváltozott, könnyebb lett a munka, jól kerestek, tanultak, már nyugdíjra és betegbiztosításra is jogosult- tak. A HTS-ek nagy gazdaságokká váltak annak minden jó és rossz tulajdonságával, ívató tavak, halcsarnokok, csűrők, mel- léküzemlégek, székházak és felduzzadt ad- ministráció jelezte ezt. De ez már egy új fejezet. 1992-ben többségük kft-vé alakult.

Solyos Ede

Elhangzott a Magyar Tudomány Napján, 2002. nov. 5-én Baján, a Városházán.

Ilyen egyszerű ez, avagy szegény halász és a piackutató

A halász hazatér fatörzsből vajt csónak- jával, és találkozik egy külföldi piackuta- tóval, aki ebben a fejlődő országban dol- gozik. A piackutató megkérdi a szegény halásztól, hogy miért jött haza ilyen korán. A halász azt feleli, hogy tovább is marad- hatott volna, de elég halat fogott ahhoz, hogy gondoskodjon a családjáról.

- Mivel tiltj az idejét? – kérdi a szakem-

ber. – Hát halászgatok, játszom a gyerekek- kkel, amikor nagy a forróság, lepihe- nünk. Este együtt vacsorázik a család, fész- szejővünk a barátainkkal, és zenégetünk egy kicsit – feleli a halász. A piackutató közbe- vág: - Nézze, nekem egyetemi dip- lomám van, és tanultam ezekről a dolgok-

(folytatás a 6. oldalon)

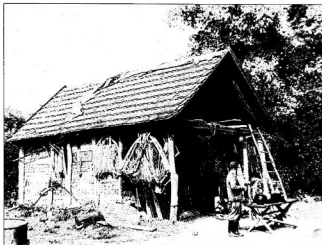
ról, segíteni szeretnék magán. Hosszabb ideig kellene halásznia, akkor több pénz keresne, és hamarosan egy nagyobb csónakot tudna venni ennél a kis kívájt fatüszénél. Nagyobb csónakkal pedig még több pénzt kereshetne. Nem kellene sok idő, máris szeret tudna tenni egy több csónakból álló vonóbálós flottára. – És aztán? – kérdi a halász. – Aztán ahelyett, hogy vízszinteladón keresztül árulná a halat, közvetlenül a gyárnak tudná eladni amit fogott, vagy beindíthatna egy saját halfeldolgozó üzemet. Akkor el tudna menni ebből a porfészekből akár Párizsba vagy New Yorkba, és onnan irányíthatná a vállalkozást.

– Még azt is fontolóra vehetné, hogy bevezesse a fűszőrt az üzletet, és akkor már milliókat kereshetne.

– Mennyi idő alatt tudnám ezt elérni? – érdeklődik a halász.

– Úgy 15–20 év alatt – válaszolja a piacutató. – És aztán? – Ekkor kezd érdekesé válni az élet – magyarázza a szakember.

– Nyugdíjba vonulhatna, otthagyná a városi rohamó életformát, a büdös nagyvárost, és egy távoli eső kis faluba költözhetne, – És aztán mi lenne? – kérdi a halász.



Hálós brigád tanyája (Decs, 1953)

Fotó: Sojmos Ede

– Akkor volna ideje halászgatni, játszani a gyerekeivel, a nagy forróság idején lepihenni, együtt vacsorázni a családdal, össze-

jönni a barátokkal, zenélni egy kicsit.

Internetről lejegyezte: Sojmos Ede

EMLÉKEIMBŐL

A Bajaiszőlők tanyai iskolája

Hatvan éve, hogy utóljára jártam itt. Az időnek látható a nyoma, megváltozott a táj. A vasútállomás és az iskola közötti rétet beönte az akácórdó. Eltűnt a környék sok tanyája, eltűntek a vasúti sínlek és a dőlőút között hátukat a dombnak támasztó kis házikók. Üres lett a táj, mint ahogy üres lett az iskola is.

Nem szól már az iskolacsengő hívó szava, s nem gyűlekeznek reggelenként a tanulásért hosszú utat megtévő gyerekek. Mégsem lehangelő a kép. Az épületnek van gazdája, aki csinos kis gazdaságot rendezett be régi iskolájában. Kovács Béla találkozóra hívtam, és vendégül látta a tanyai iskola valamennyi egykori tanulóját és tanítóját. Emlékeznünk jöttünk össze. Öröm látni, hogy sokan vagyunk.

Két kulturális miniszter volt, aki az elmaradottságból iskolák építésével

akarta kiemelni és kellő tudáshoz juttatni az ország népét. Az egyik báró Eötvös József, a másik gróf Klebelsberg Kunó. Eötvös programja nyomán létesült az első világháború előtt a szőlőki iskola, Klebelsberg munkájának, törekvéseinek nyomán létesült a második világháború előtt a szomszéd tanyavilágban a csávolyi úti tanyai iskola. Szeretném kiemelni, hogy nem „tanyasi”, hanem értéket adó „tanyai” iskolák voltak. Hogy ez mennyire igaz, bizonyossága az itt megjelentek szép száma és nem utolsósorban az előszobában lerakott sáros csizmák helyett a dőlőúton sorakozó autók sokasága.

Amikor az 50-es évek elején számba kellett vennem a város iskoláit, írásos emléket nem találtam, a telexkönyvi adatokban találtam feljegyzést Vöröské-

rezt téri iskoláról, mely szerint az építési éve 1910–1911. Míután ugyanezen stílusban és anyagból létesült a kiscávolyai, a szentjánosi és a szőlőki iskola is, feltételezhető, hogy ez az épület is akkor készült. Elismerés illeti Kovácsékát, hogy nem hagyták rommá dőlni ezt a most már kulturális emléket.

Abban az időben se villany, se telefon, se rádió, se TV nem volt. Az iskola felszerelése is hátt mondjuk szegényes... Egy asztal, egy forgatható tábla, gyoltyós számológép és egy felfiggesztett petróleumlámpa. Az iskola igazi lámpásai a tanítók voltak. Külön tanulmány volna a régi naplókából összegyűjteni a neveket. Az 1939 utáni időktől Bárdos Ferenc, a későbbi városi könyvtáros, a háború után Ditzendi Arisztid később a bajai posztógyár ener-

getikus, Solymos Péter, később a gyeped. Iskola nevelője, majd meghatározó személyiségek, akikre a legtöbben emlékeznek a Kovács-Róka tanító házaspár. Akkor még két tanítóra volt szűksége a ma már árva iskolának.

És most néhány szót a környék lakóiról, azok jelleméről. 1940-ben népszámlálás volt az országban. Összeíróként én kaptam a megbízást ennek a tanyakerületnek a számbavételére, a személyi adatok felvételére. 1940. Január 2. Verőfényes nap. Szikrázik a hópáncél a sugarkötől. A hőmérő mérlyen a 0 alatt. Szélcsend, de csip a hideg. Bélelt kabát, gumicsizma, meleg kesztyű. Minden lépés után térdig beszakad a hópáncél. Táskában viszem az összeíró íveket. Szívesen fogadnak, és csodálkoznak. Ők még a kutyájukat sem zavarrák ki ilyen dermesztő időben. Hazatérve otthonomba és munkahelyemre, a csávolyi úti tanyai iskolába, melegedés közben meglepetve veszem észre, hogy hiányzik a karika-gyűrűm. Nagyon bántott a tény, hiszen egy éve voltunk házasok. Keresés mindenhol, ahol csak otthon megfordultam. Még a fűkosarat is kiforgattuk. Sehol semmi. Döntés: másnap újra felkeresem az összeírt helyeket, hátha a kesztyűvel lehúztam a gyűrűt, s esetleg közben leestek. Másnap mindenhol szívesen fogadnak. Sejnálkozva biztatnak, hogy épp nagytakarításhoz készülnek, de legyen nyugodt, ha véletlenül itt esett volna le, a gyűrű megiesz. Jöjnek másnap vissza, mert megértük, hogy az eset fájdalmasan érintett. Végigjárva a tegnapi lakásokat, mindenhol azzal fogadnak, hogy éppen takarításhoz készülnek, jöjjenek holnap vissza. Ha itt vesztettem volna el, feltétlenül visszaadják. Ilyen várakozás után indultam másnap az ígéretek helyére. Lelkendezve fogad az első helyen az idős néni: „Jöjjön hamar, megvan a gyűrű!” Hamar lelohad az öröm, mert ez nem az én gyűrűm. Előbb bizonygatja, hogy ott találtá, ahol én ültem, a divány mellett... de ha már nem az enyém, akkor fogadjam el az enyém helyett. Szabadkozásomra elővesz a szekrényből egy kis kosárkát és élém borítja az asztalra... Válogassak benne, hátha találok olyan gyűrűt, ami megfelelne az elveszett gyűrűm helyett. Készülve a jó szándékkal, üres kézzel indultam a következő házhoz. Itt is azzal az örömmel fogadnak, hogy megtalálták a gyűrűt éppen ott, ahol ültem. Amikor sajnálattal állapítottam meg, hogy ez

nem a keresett gyűrű, felajánlották az elveszett helyett. Mivel nem tudtam elfogadni, előkerült az élém borított kosárka a benne őrzött emlékekkel, hátha találok az enyémhez hasonlóan. Csodálatos, hogy a többi helyen is megtalálták takarítás közben a gyűrűmet, és ugyanígy előkerültek a szekrényből a kis kosarak, dobozok az őrzött emlékekkel, de sajnálatukra nem tudtam elfogadni az öszintén felajánlott segítségüket...

Hát ilyen emberek éltek ezen a környéken. Májig őrzöm emléket, és örülök, hogy most itt a régi időkre emlékezők előtt mindezeket elmondhattam. Nem tudom, hogy él-e még valaki közülük, ha nem, az Isten áldja meg őket még haló porukban is!

Egy másik emlékem erről az időkről és az ottani emberekről. 1939-től engem bíztak meg a tanyai körzet levevete-oktatásával. A levevete-gyakorlótér a kis vasúti állomás és szőlőki iskola között elterülő – mint korábban említettem, akáccal benőtt – füves terület volt.

Első alkalommal a már említett réten, de környéke sem volt egy árva lélek sem. Jó másfél órai várakozás után a látbatáron megjelenik három alak. Két csendősré kísér egy legénykét. Egyenesen felém tartanak, majd az egyik megkérdezi: -Maga a leveveteoktató? Igénél válaszomra jelentik, hogy előállítottak egy csavargót. Majd megkérdezik, hogy a következő alkalomra kiket állítsanak elő. Megköszönve kigélatekat, közöltem, hogy további előállítást nem kérek, ezt a csavargót pedig hagyják itt. A csendősrék tisztelegve távoztak, a legénykével pedig leülünk beszélgetni. Az eredmény: egy hónap múlva 120 levevete önként volt jelen. A gazdák pedig feljelentettek, mert elvonom a munkaesőt a gazdaságtól.

Megbeszéltem a fiatalokkal, hogy nem sok a követelmény. Ha ezt két óra alatt teljesítik, két óráig tart a foglalkozási idő, a többi marad célőlésre, labdjátékokra. Azt hiszem, nem volt még a hadseregben olyan örömkatona, aki különben teljesített volna, mint a szőlőki leveveteim. Természetesen a hivatalos idő után is többen még tovább rúgták a labdát. Végre egy kis időre szabadultak az istállókból az állatondozásból, és egy kicsit igazán fiatalok lehettek.

A késő őszi, téli foglalkozásokat munkahelyemen, a csávolyi úti tanyai isko-

lában tartottam. A tanteremben gyűlünk össze. Ezek elméleti megbeszélések voltak, részben kötelező, részben a részköről felvetődött témáról. Belelevedük a témákba elhangzott, hogy jó lenne így sürűben is beszélgetni, de a munka ezt nem teszi lehetővé. Egy alkalommal megemlítettem, hogy szívesen fogadnám őket munka után, ha szabad-d tudják tenni magukat, és el is tudnak jönni. Meglepő volt számomra is, mert jöttek többször is egy léten. A témát maguk hozták, meg a napi események. Az első beszélgetések között a levélírás, a levél tartalma, a levelek, lapok címzése, az ajánlott, az express levelek, nyomtatványok, adóívek, számolások, takarmánykeverékek gazdaságosságának számítása, műtrágyák... aztán jött a háború, a bevonulások.

Hadifogságból történt hazatértem után egy alkalommal a városházra mentem egy kirakat előtt hátulról hírtelen át-karol valaki, és lelkendezve a fülemből mondja: „Tanító bácsi, emlékszik még azokra a téli esti beszélgetésekre az iskolában? Annak köszönhetem, hogy megszabadultam a doni pokolból”. Knapig János volt. Zászlóaljomok lettem, gépkocsival mozogtunk, így könnyebben szabadultam.

Azután még többször össze-össze-futottunk. A posztgyárban dolgoztam nem is csak „fogd meg emberként”. Pár év múlva egy találkozásom névjegyet mutatott, rajta Knapig – elnézést ha nem jól emlékszem – Rózsa dr. orvos. Ragyogó, de könnyes szemmel csak ennyit tudott mondani: „A lányom!” Meghatódottan, szós nélkül, keményen megszorítottuk egymás kezét.

Hát ilyen emberek éltek itt a Bajai-szőlőkben, és ilyen embereket szőrt szét innen a háborút követő néhány évized. Akik most itt emlékeznek, büszkék lehetnek tanyai elődeikre.

Biczók Sándor



Több évtizedes, nem akármilyen barátság fűz B. Miklós Ferenc festőművészhez, a bajai képzőművészek doyenjéhez. Kár lenne titkolnom, hogy a kettőnk közötti hosszszas kapcsolatot jónak minősítem, árde barátságunkba elegendett néha-néha egy kis igaznak tűnő vagy értelmetlen összezörülés is, ami a népi szólás szerint is olyan jó, mint az ételben a bors. Az is a valóságot tükrözi, hogy kapcsolatom a bajai képzőművészek rangidős tagjával nem volt átlagosan szürke, egyhangúan monoton, inkább érdekes – színes, változatosan bohém és élvezetes, mint borús.

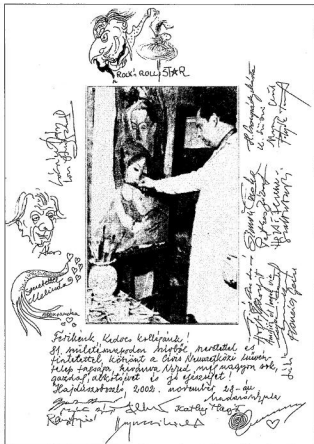
Nem vagyunk már gyerekek, tisztos kort megértünk, enyhítő körülménynek számít, hogy kapcsolatunk ritkulnak, feledékenységnél nő. Előadódott az is, hogy emiatt névnapjainkon, születésnapjainkon késlekedve köszöntöttük egymást, vagy el is felejtettük a felkészítőteéseket. Úgy adódott, hogy megfeledeztem arról, hogy művész barátom 2002. november 25. és december 6. között a Hajdúszoboszlón rendezett 6. évi „Civis Nemzetközi Művésztelepen” vett részt, ahová minden évben hívják és el is megy. Így pasztlán bajai üzenettrógiájára mondhattam el jókívánságaimat november 28-án, nyolcvanegyedik születésnapján.

A régi barátoknak, a művészeknek, Baja város díszpolgárának színt késedelmes szerencsekívánataimat ezúton is megismétlem. Úgy érzem, lapunk szerkesztőjeként és a város eléggé ismert polgáraként megtehetem ezt a város művészetet szerető közönsége nevében is: Isten éltessen sokáig, az emberi életkor legvégső határáig!

Már valamit el kell mondom róla – amit szerényen tudott velem –, hogy Hajdúszoboszlón, a Hotel Délibáb Szállóban a nemzetközi művésztelep tagjai külön programként is megünnepelték születésnapját, melyről a résztvevők – egy tőle elcsent régebbi fotográfijának felhasználásával – egy mosolyt keltően, rokonszenves emléklapot is készítettek. (Mellékelten bemutatam az olvasóknak.)

Az sem mellékes – hírbevét is öregbíti, hogy a hajdúszoboszlói művésztelep 2002. évi, 6. évi kurzusán emberil megállta a sarat. Kiemelkedő művészi teljesítményéért öt jutalmazták nívódíjjal, ami nemcsak személyének örvendetes elismertségét növelte, hanem szülővárosának Bajának jó hírét is gazdagította, melyhez gratulációkat ezúton fejezzük ki.

Bánáti Tibor



KÉSEDELMES GRATULÁCIÓ



Stipan Grigić Krunoslav a bácskai bunyevác horvátok elfelejtett költője

A XIX. század derekán, Ivan Antunović püspök írói, költői és gyakorlati munkásságának köszönhetően, bunyevác írók, költők sora jelentkezik olyan irodalmi művekkel, amelyek az anyanyelv megőrzését és ápolását, a hagyományok gyakorlását, a hovatartozás erősítését és a bunyevácsg fennmaradását szorgalmazták.

A Nagy Bunyevác Újjászületés néven ismert mozgalom egyik feltétlen híve volt a bajszentistváni születésű Stipan Grigić Krunoslav is, aki 1836-ban látta meg a napvilágot „Vincagu“-án, ahogy a települést a szentistváni bunyevácok ma is hívják. Itt járt iskolába, itt tanult meg mind két nyelven írni, olvasni, ám kegyerét, őseihez hasonlóan földműveléssel kereste meg.

A tehetséges, autodidakta Grigić hamar megismerkedett Antunović püspök eszméivel, hitvallásával, s hatására maga is írni kezdett. Természetesen anyanyelven, bunyevác tájszólással. A hosszú téli estéken közönsége is akadt, hiszen a „prélókoni“ (főnök) gyülekező falubéliek szívesen hallgatták a közbüök való költő verseit. Mert azok róluk szóltak, a paraszti sors nehezégeiről, a természet szépségeiről, az élet örömeiről és az elmúlásról. Antunovićhoz hasonlóan műveit igaz lokálpatriotizmus, a bunyevác népcsoport iránt érzett őszinte szeretet, a kihálás miatti aggodalom és félelem jellemzi. Egyszerű nyelvezete, népies stílusa, a világosan leírt sorok és a csendő rímek hitet és reményt adtak a sebzett szíveknek és a beteg lelkeknek, így nem csoda, hogy honfitársai némely versét meg is zenésítették.

Alkotásaira a Szabackán működő értelmiségű kör hamar felfigyelt. Ennek köszönhetően versei rendszeresen megjelentek a bunyevác nyelvű újságokban, a „Bunjevačka vila“ (Bunyevác tündér) és a „Bunjevačko šokačke novine“-ben (Bunyevác sokák újság).

A mélyen vallásos Grigić verseinek gyakori motívuma a hitélethez és a kereszténységhez fűződő ünnepek, jeles napok üdvözölése, dicsőítése.

A bunyevác anyanyelven írt „Živa ružica“ (Élő róza) címet viselő ima és daloskönyvét, 1865-ben nyomtatták ki először Szabackán. Könyv stílusa, olvashatósága

miatt az imakönyv ma is használható a vallási szertartások során.

Grigić novellákat és meséket is írt. Romantikus főhősei, a népesekhez hasonlóan, a kemény munka, a kintartás, az akadályok leküzdése után, sokszor természet feletti hatalmasságok segítségével mindenkor elnyerik méltó jutalmukat. „Az élet küzdelem, s az ember azért született, hogy ezeket a küzdelmeket megnyerje“-vallja egyik prózai művében.

Gyertek a préložba!

*Tartóvám, hugim gyertek
Prélók rátok vár,
Hol bunyevác kedvet kerget,
S vidám kólót jár.*

*Íffu s vjenje együtt lévén,
Örömet lel.
Édes érzéstől áttétvén
Keblekkel tel.*

Krunoslav Grigićet hosszú élettel ajándékozta meg az Úr. 1914-ben halt meg, emberi maradványai a szentistváni temetőben pihennek.

Egyes verseit a hercegszántói származású horvát költő Dékity Márk magyarra fordította. Egy ezek közül:

Ostrogonač József

*Rokonlelkű valamennyi,
Ki megjelent itt.
Népbuszosságukért lenni-
Szemükben hevni.*

*Arra várva, szólaljon már
Tamburica hírja,
Mindenkít a lendület vár
Öfögásra ijra.*

*Hadd forgassa körbe-körbe,
Vidáman és gyorsan,
Kólót járva, gyönyörködve,
Víg, bunyevácosan.*

Előfizetési felhívás

Bajai illetőségű honpolgárok számára nélkülözhetetlen a havonta megjelenő Bajai Honpolgár, immár 14. évfolyamát megkezdő, város történeti és környezetvédő lap. Nem lehet meg nélküle senki, akit lokálpatriotizmus hevít, aki szereti szűkebb hazáját, lakóhelyét, Baját. Húsz oldala leginkább Bajáról szól bajaiaknak.

Egyes számai megvásárolhatók 200 Ft egyegyrón.

A Bajai Honpolgár előfizetési díja
2003-ra:
helyben: 2400 Ft
vidéken: 3200 Ft
külföldön: 6500 Ft

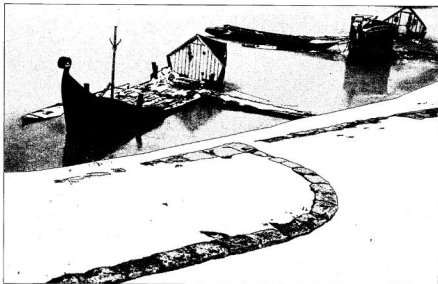
Várjuk megfizető megrendelésüket

Befizethető belföldi postautalványon, Honpolgár Alapítvány 6500 Baja, Oltványi u. 14. megjelöléssel átutalható az OTP Rt. Bajai Fiókja 11732033-20030119 sz. egyzámlára.

Csekk átvehető Újvárosi ÁMK. 6500 Baja, Oltványi u. 14. Csoantosné Koosi Szilvia. Tel.: 79/325-599



Kósa Imre: Korcsolyázók



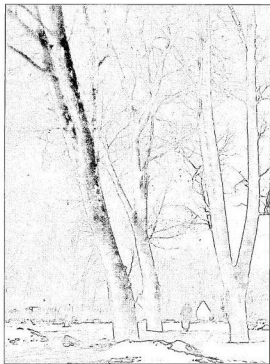
Kovács Béla: Tél



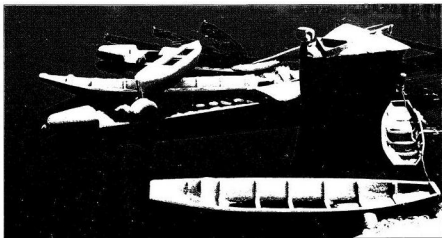
Dr. Bruszt Pál: Tél reggel

*Régi telek
képei*

Duna Fotóklub



Czeplédi Nagy József: Tél hangulat



Dr. Pung József: Első hó

A DUNA MEGHÓDÍTÁSA

V.

A bajai csónaképítés mesterei

Az emberiségnek vannak szerencsés példái, amikor az alkotó elme egyetlen lendülettel felvált olyan problémák szakadéka felett, melyek falát a számítógató értelelem csak százados fáradsággal mászná meg. Ilyen ihletett pillanataiban álmodta meg valamelyik viking hajóás a karcsú formájú, remek ívelésű, kis vízellenállási sárkányhajó építésének gondolatát. Nyilván tucatnyi mester adta bele eszét, tudását és tapasztalatát a konstrukció tökéletesítésébe, míg kialakult a drakónak az a végleges kifinomult mintája, melyet az első Bigdoy félsziget múzeumban kiállított példányokon csodálhatunk meg. Nem kívánunk arányt és mértéket tévesztetni, amikor a középkori skandináv alkotóerő e remekét a Dunavölgy csónaképítőinek teljesítményével összehasonlítjuk. Vitathatatlan azonban, hogy igen lényeges különbség figyelhető meg azok között az evezőhajtotta ladikók között, melyek a magyar Duna-szakasz kikötőit benépesítik. Besorolnám még a vizsgált körbe a Tiszán használt csónaktípusokat is. Nem kívánjuk megbántani a két nagy folyó mentén működő ladik-fabrikálók szakmai érzékenységét, a hozzáértő szem azonban látja, hogy járműveik inkább hasonlítanak vasalóhoz vagy koporsófedélhez, mint a hidrodinamika törvényeit követő közlekedési eszközökhöz.

Azt megállapítani, hogy Baján a csikli néven ismert csónaktipus öspéldányát ki és mikor építette meg, ma már lehetetlen. Az általam megkérdezettek csak a kialakult csónaktipusra vonatkozó adatokat tudták szolgáltatni. Siroki Ferenc – a Bácska Bútoripari Vállalat volt termelési osztályvezetője – az általa épített csiklik méreteit a következőképpen adta meg: hossza 4,5-5 m, szélessége 0,9-1,1 m, oldalmagassága 0,5 m.

Bár nyilvánvaló túlzás lenne a mi kissé nebékes vízi alkotmányunkat a remek gerinegonalú sárkányhajóhoz hasonlítani, kétségtelen, hogy a csikli egy gyakorlatias célú vízközlekedési rendkívül ügyesen tökéletesített eszköze. Az orrát és farát lendületesen magasba emelő jószág megőrzi a vonalában valami ősi kecsességét

régmúlt kultúrák hamvas bájából. Előérzését a mester kötelek kemény gúzsával tűmpe harsorra vonta össze. Fara szűn szűkült valamelyest.

A csikli eredetileg evezős csónak. Kiváló áramvonalozottsága következtében könnyű volt mozgásban tartani. Akár egyetlen evezős is meghajthatta. Remekül kormányozható, irányt tartó típus. Terhelhető, jó menetulajdonosságát súlyos rakomány sem csökkenti számottevően.

Természetes jelenség, hogy a bajai vízimotor építés első termékét, a 125 cm³-es seprűst erre a nagyméretűben elterjedt csónaktípusra szereltek fel. Az viszont már a véletlen kegye, hogy a Csepel és a csikli párosítása rendkívül szerencsés társításnak bizonyul. Bár 10-12 km/óra sebességgel a madarat azért nem előzheti le, a tempós kanalgaztatóhoz viszonyítva a csikli szárnnyakat kapott. Egy-két órási útnal elegendővé váltak olyan horgászhelyek, melyek kívül estek az egy nap alatt evezéssel bejáható szakmányolási területen. Másrészt a seprűs csikli kedvelt járműve lett a hévígi családi kirándulások szervezőinek. Emellett jó terhelhetőségét a motoros változat is megőrizte. Menetsebessége négy utassal és felszereléssel terhelve sem csökken lényegesen. Kiválóan alkalmas volt a sekély vízben való hajózásra, kövezések feletti manőverezésre. A holtigákat becserekész horgászatokon megadással és jelentősebb külsőelem nélkül viselte el durva faágak vagy alattomos kövek inzultusait. A motorral felszerelt halászcsonak vált a bajai kihajóállomány legáltalánosabb elterjedt típusává.

Az eleve motorhajtásra épült csikli valamelyest különbözött az eredeti modelthől. Farát kevésbé húzták össze, és csökkentették a hátsó fenékdészkák magasba ívelését is. A módosított konstrukció alkalmassá vált mind seprűs, mind kisebb farmotor felszerelésre. Mint említettem, az eredetileg evezősnek épített ladikók meghajthatóak voltak motorral is, amennyiben a fardeszákra felszerelték a gép rögzítéséhez szükséges fémhüvelyt. Az átalakított csik-

li épp oly készségesen engedelmekedett az evezősnek, mint az alaptípus. Ezzel a tulajdonságával messze felülmúlta a pupucsokat és a kiles modelleket. Azokat egy lapáttal csak kinos-keservesen lehetett irányt tartva mozgatni, és evezőpártól hajtva sem tudtak lépést tartani a magányosan kanalgaztató csiklissel.

A misztikus homályba vesző múltú és ismertetése után térjünk rá az egyeb, Baján előállított típusok seregszemléjére.

Nyilvánvalóan látszott, hogy az evezőscsónakból motorossá alakított ladik nem alkalmas nagyobb teljesítményű, súlyosabb motorok hordozására. A fejlődés új, merőben más motorosnak testek tervezését kívánja meg. A vízjárók szlogenje „papucs”-nak keresztelt el a lapos felépítésű, nagy vízfelfekvésű, kis oldalmagasságú testeket. Borházat erős és sűrű, fardeszákjuk keményfából, rendszerint „duplungolva” készült. Mivel a vízzel érintkező felület nagy és a hajtóerő is fokozott, e csónakok siklásuk közben nem tisztelik Aruhimédész törvényét. Másféppen fogalmazva: menet közben kiemelkednek, vízkiszorításuk csökken a nyugalmi állapothoz viszonyítva. A jelenséget a csónakfenékre ható hidrodinamikai felhajtóerő idézi elő. A lecsökken vizellenállás miatt azután lényegesen nő a haladási sebesség.

Városunkban megalkotott csónaktípusok oly nagy változatosságot mutatnak, hogy tárgyalkus rendezővel meg kell változtatnom. Név szerint sorolom fel a csónaképítőket, és tevékenységükhöz kapcsolódva taglalom az egyes konstrukciók jellegzetességét.

Meglepő módon a bajai motoroscsónak-építés úttörői között találunk egy olyan meghatározó személyiséget, akinek eredeti foglalkozása szerint a motor és a fapárhoz vajmi kevés köze lehetne. Am az alkotóerő megnyilatkozási hajlama átéli a szakmák közötti lókatot.



Elek Jenő
(1919-1999)

1939-ben, a Tlér kereskedelmi iskolában érettségizik. A vizek világát már diákkorából ismeri: jó eredményeket elérve versenyez a kajak és a kétpár-evezős szkiif műfajában. Banktisztviselői pályakezdését megszakítja a háború. 1954 táján a bajai Halászati Termelészövetkezet könyvelője. Ám leánya (dr. Elek Ilona, a győngyösi kórház szemész főorvosa) visszaemlékezése szerint: „Alkotó – ma azt mondanánk, kreatív – szellemét soha nem elégítette ki az irodai munka...”.

Első ötletével egy ezotikusnak tartott iparágat honosít meg a Kossuth u. 11. számú házban. A Malabár partokon, Ceylon és Óceánia vidékein szárazodó óta hasznosították a gyöngyszemet dédelgető kagylók héját. Alacsony vízállásnál a Duna partjai és homokpadjai is dúsz lelőhelyei az édesvízi kagylóhéjnak. Erre a bőséges és olcsó nyersanyagforrásra tervezte meg a kagylók gyöngyházbélést gombá feldolgozó üzemét.

Körülbéli eszétőljót fordul meg fejében a motorcsónaktest építésének gondolata is. Ambícióját felbuzdító előzményként egy kajakra vonás borításának helyreállítását említhetjük. A csontváz állagából életre keltett jármű hálás útításként szegődik az Elek család szolgálatába. Villantunk fel egy félszázados duna-i pillanatképet úgy, ahogy egy hároméves gyermek látása és memóriája megörökíti: „...legelső duna-i emlékem, hogy a szüleim között ülök a kajakban, ők eveznek, majd egy kőhányásához érve kiszállnak, és úgy emelik át a kajakot, hogy én benne maradhattam, csak nagyon kellett

fogódzkodnom. Bámultam, milyen bátrak és erősek”. Dr. Elek Ilona a megújult kajakhoz fűződő sikerélményben találja meg azt a szilárd pontot, ahonnan édesapja vállalkozó kedve elrugaszkodik. A fantáziában, alkotóterében sohasem szűkülő, de a fapár szakmai elemeiben és fortélyaiiban járatan könyvelő meglepő önbizalommal cserkészi be az ismeretlen vadkiszterületet. A mérész kirándulás természetesen tartogat meglepetéseket.

Nyissunk csak be a kezdetlegesen felszerelt udvari műhely ajtaján: „A legelső csónak megkonstruálása sok gondolkodással és rengeteg nevetéssel járt: a szélesdeszkák nem hajlottak a kívánt ívben, túl hosszúak voltak, stb. – de némi fejtérés után már az első csónak tökéletesen „dunaképes” lett.”

Az Elek műhelyben előállított csónakok számát csak becsülni lehet. Hat darab eredeti tulajdonosa azonosítható. Mivel leánya szerint édesapja a hajóépítéssel csak 1955 és 1962 között foglalkozott, a gyártott járművek száma kb. egy tucatra tehető. A mo-



Az Elek-féle „Kockás”

dellek között akadt egy olyan, mely nem csupán öjszerű formájával, hanem orbróritása Harlekin jelmezével is felkelthette a figyelmet. Idézzük a szemtanút: „... nekünk volt egy könnyű, szinte »papucscs kategóriájú csónakunk, wakita Kockásnak hívták: az orbróritása nem mudderedes lécekből volt, hanem favíz, vízszin borításból. Édesanyám nagy fekete-fehér sakkítábla kockásra festette.”

A különlegesség más csónaképítőknél is megetszett, mert – ifj. Sarkadi Sándor visz-

szemlékezése szerint – a „Kockásból” további példányok is épültek.

Mint a novemberi közleményben írtam, Elek Jenő a motorcsónak-versenyhez korai szakaszában maga is startvonalhoz állt járművel. Eredményes szereplésének tárgyi bizonyítéka az a családi tulajdonban lévő sorleg, melynek véste a következő: „BAJA VÁROS MOTORCSÓNÁK BAJNOKSÁG I. DÍJ 1956. SPARTACUS S.E.”

Elek Jenő munkásságának jelentősége nem abban áll, hogy termékeivel elárasztotta a Sogovica tölcrét. Úttörő volt egy új, motoros hajtásra tervezett csónaktypus meghonosításában. Dinamikus, új utakat kereső személyisége a motorépítők tevékenységét is serkentette. A decemberi számban megjelent cikkemben említettem, hogy ő vásárolta meg az első Struket, mely mintáiul szolgált a bajai DKW konstruktőrök számára. A motorpártól fészkekhez fűződés kapcsolata azonban az ötletadásnál lényegesen több szálból fonódott. A műhelyek a gyártás folyamán tetemes mennyiségű alkatrészt és nyersanyagot használtak fel. Az 1960-1970-es években azonban állandó készőjelenléte a hiánygazdálkodás. Ez a mai generáció számára már érthetetlen kifejezés. Annnyit jelent, hogy a motoralkatrészek keresők az üzletekben rendszeresen ütköztek a „nincs”, „már elfogyott”, „hónapok óta nem kaptunk” válaszokból bosszocementezett kínai nagyfalba. Azok a csónakmotorhoz beszerzendő alkatrészek tehát – melyeket korábbi cikkemben oly bőséggel soroltam fel – a valóságban igen nehezen összegyűjthető árucikkek voltak. A DKW-k alapszolgálati szolgáló, kislejeztett autómotorokra pedig úgy áhítottak a kikaprosok, mint a donora a szerviztőltesre várakozók. Elek Jenő nem volt híján sem az üzleti érzéknek, sem a kapcsolatteremtő képességnek. Ifj. Szede István életem emlékszik számtalan esetre, mikor „Jenő bácsi” kitűnően működő kapcsolatszerezőre előteremtette a gyártáshoz nélkülözhetetlen alkatrészeket és nyersanyagokat.

Életfilozófiáját tekintve is rendkívül érdekes személyiség. Hallgassuk meg az egyik legilletékesebb tanút, a lányát: „A családi csónakunkat Fortunának hívták (Édesapám »védfészenjék« volt). Ó nagyon szerencsés embernek tartotta magát és minket is arra tanított, hogy szerencsések vagyunk, hiszen az Ó gyermekei lehetünk – és ma már tudom: ez maga volt a legnagyobb szerencse.”

Nem kell különösen érzékeny fül ahhoz, hogy a vallomásból a természetes érzelmek kötődés eszlészólásán kívül az intellekt-

tuális rezonancia hangzait is kiszűrjük. Higdonközpontú továbbá, hogy ezek a sorok olyan ember életérzését közvetítik, akit alkotókédevtől pezsgő évtizedeit 1955 után éli meg. Az egyén mozgásának tere szűkös és kiszabott. Ez az optimista, áradó életkedvű személyiség azonban kitűlhötte alkotóerejével a rendelkezésére álló teret. Kipróbálta magát egy ismeretlen területen, lelkizdötte a buktatókat és akadályokat, a szépen síkó hajókban önmegvalósítást találta meg.

Bemutatott egy olyan magatartásformát, mellyel akarva-akaratlanul példaképpé vált számos követőjének. Alkotásra serkentette a szép csónakra vágyó, a szakmát ugyan autodidaktaként tanuló, de ügyes kezű, vállalkozó kedvű bajai hajóépítőket. Aligha akad még egy magyar város, ahol ennyi mérész kezdeményező fogott volna egy számára idegen mesterség szánpróbálgató gyakorlásába.



Malagurszki Lajos
1911-1980

A sors szeszélyes vargabetűket vetve halad a ködbevesző múltból az ismeretlen jövő felé. A Ludovikán az 1930-as évek elején beiratkozó ifjú tisztjelölt sem sejtji, hogy remélt jövőképtől milyen alapvetően fog kilönbözni a valóság.

Malagurszki Lajos 1911-ben, Zomborban született. 1931-ben érettségizik a III. Béla Gimnáziumban. A Ludovikán a tüzér tanszakra választja. Tudnunk kell, hogy a katonai főiskola egyes szakágazatain igen alapos, a polgári életben is hasznosítható műszaki képzést végeztek. A Baján géplakatosként ismert mesternek erről az életszakaszáról fennmarad egy tárgyi emlék.



A roncskiemelő brigád

Vázlatfűzet, melyben lövegek zárvatát, olajfészes visszatolószervezetét és egyéb alkotóelemait ábrázolja, – egy Szent Borbála oltalmába szegődő tisztalánáltól aligha elvárható műszaki rajzkészséggel.

Végigszolgálja a háborút és tüzérszázadosként szerel le. A „Judoikóvics tiszt” azonban – főként 1948 után – olyan minősítés, melynek birtokosa számíthat a hatalom megkülönböztetett, ám nem feltétlenül jóindulatú figyelmére. Malagurszki azonban választ egy olyan foglalkozást, mely egyrészt megfelel elegendő műszaki érdeklődésének, másrészt kívüli esik az állami érgus-éberség látószögén. A munkakörülmények mosztohák, és az életbiztosító – ha akkor lenne ilyen – a kis munkacsoport tagjainak tarifáját igen magasra szabná.

A háború után a Duna – Mohács és Budapest közti szakaszán kb. 200 hajóroncs veszélyeztetette a forgalmat. Egy részük német olajszállító uszály. Az angol bombavetőik ugyanis 1944 tavaszától kezdődően szinte minden éjszakán megszórták aknával a folyót. A cél a német vízázállítás megbénítása volt, mely román petróleummal látta el a birodalmi finomítottakat. A magyar folyómér figyelőszolgálat megkésze-relte bejelölni az égi adományok becsapódási helyét, és másnap a német fegyvertársakkal együtt megpróbálták kihalszíni vagy felrobantani a gyilkos tölteteket. A naponta ismétlődő felderítés sziszifuszi munkája azonban csak részleges sikerrel járt. A kudarc szemléletes bizonyítékai voltak a rendszeresen aknára futó vontók, a német uszályroncsok tucatjai. Lényegesen növelték a haviarát szervezettek számát a szovjet csapatok által elsüllyesztett kisebb hajók és naszádok. Ezek kévsé pró-

bált elsuranni a bal partot már megszáló ellenség orra előtt, és egy szűkkel végzetek a páncélos ékek ágyúii.

Bár a hajóelő út megnyitását elvégzik a Vöröshadsereg utászai, a fősdor mentén még számos vastemetet rejt a víztükör. Malagurszki kis munkacsoportja ezeknek a roncsoknak a kiemelésére szakosodik. Szereznek két uszályt, valamint levegőfkompresszort, iszapszivattyút és csőrlőbevezetőket. A különítmény egy búvárt is szerzödtet. Felderítik a kiszemelt roncs helyét, a két hajóval közrefogják, a búvár alámerül, és a megfelelő helyen átfűzi a drótköteleket. Természetesen egy homokba ágyazódott hajótest megemlése a súlynál nagyobb erőt igényelt. El kívánták kerülni a répa kihúzásáról szóló orcas pépmene szituációját, ezért a roncs felzúszását egyéb fortélyokkal könnyítették meg. Kiszivattyúzták a testben megült iszapot, a meg légzáró, tömített úregeköl pedig nagynyomrádó levegővel szorították ki a vizet. Ekkor indították meg a csőrlőket, és felszínre emelték a hajót.

Munkája gyümölcsöt a kis csoport különféle módon takarította be. Amennyiben a hajó tulajdonosa külföldi volt, a közlekedési minisztérium (ennek a felügyelete alatt munkálkodtak) felajánlotta eredeti gazdájának. Ebben az esetben a kiemelés költségét a külföldi tulajdonos térítette meg. A gazdára nem találó roncsokat vagy hajójavítóknál vagy ócskavasként értékesítették. Mivel ezidőtájt a nyersanyag kevés, az emberi munka viszont olcsó, a naszádok jó részét kifoltózták, feljuttították és munkába állították. Malagurszki Miklós (jőds. Malagurszki fia) úgy emlékszik, hogy Mohácsen,

Dunaszekcsőn, Kalocsa és Dunaföldvár táján efféle Csápkérszika-álmunkából éberesztett, kiemelt kihajók látták el a kompszolgálatot.

A Malagurszki-brigád az országhatártól kb. Dunaföldvárig terjedő szakaszon tevékenykedett. Baja környékén sok munkájuk lehetett, mert időnként az egész család az uszály lakókabinjába költözött. Ifj. Malagurszki visszaemlékezése szerint több ízben hozták be roncán (a polgári használatra átalakított, Kovács-motorral hajtott rohanósnak rövidített neve) az egykori záróban működő óvodába.

Mint az elején említettem, a munkához a vállalkozó kedven kívül merészség is kellett. A Duna fenyőpadjai rejthettek lapuló angol aknákat. Amennyiben az idő és a víz nem tette üzemképtelenné a gyújtószervezetet, a roncs körül bókálású uszályok vastomágo begerjeszthette volna az érzékelő fejet. Ifj. Malagurszki nem emlékszik arra, hogy roncskiemelés során robbanás történt volna. Igaza lehet, mert az angol aknák 300 kilogrammot meghaladó töltete a részvénytársaságot véglegesen felszámolta volna. Azt, hogy az aknaveszély nem falra festett ürdög, mutatja a Dörnyös tragédiája. A Pajsznál 1951 júniusában aknára futó személyszállítót kétféleképpen a robbanás, mely több tucatot áldozat életét oltotta ki.

Malagurszki az 50-es évek előtt géplakatos szakképesítést is szerzett. 1955 táján az Új utcai családi házak udvarában fém-megmunkáló műhelyt nyit. A kiszűzött kb. 10-15 fémtestű motorcsónakot gyárt le az 1960-as évek köztéjéig. Az első csónaknak vasból készülnek. Megrendelőiket nem ismerjük, de 7-8 méternyi hosszúak alapján arra következtethetünk, hogy kompszolgálatot teljesítő dunai bárkák lehettek. Bordázataik vasból készült és a vázra két-három szögcsosorral feszítették rá a burkolólemezeket. A folyamat szerfelett munkáigényes volt, hiszen a lemezek átfúrása után minden szögcsosor meghúzás és ellapítása két szerelő gondos közreműködését igényelte. Egy 8 méteres hajó elkészítése folyamán pedig több ezer szögcsosorfejet kellett kézi kalapálással – ellentartás mellett – ellapítani. A két lemezfelületet szorosan egymásra lapoló szögcsosorok garantálták a szivárgásmentes zárást. A nagyritkán előforduló kisebb tömítetlenséget olajfesték injektálásával szüntették meg.

A későbbi években a kereskedelmi foglalkozás megjelentek az alumínium táblalemezek, és ez elősegítette a csónakgyártás lehetőségét. A jóval könnyebb testek váza

vagy gyári alumínium-szelvényekből, vagy lemezből, hajtogatással alakított, kelő merevségű bordákból állott. A szegeléses technikáját az utolsó hajóknál már a bevezetéses eljárás váltotta fel.

A Malagurszki-hajók specialitása volt, hogy általában motorral felszerelve szállították őket. A hajóművek elsősorban Csonka-motorok voltak. A stabil robanómotorok – erről már id. Szedő István munkásságának tárgyalásakor írtam – ventilátoros levegőtűtéssel készültek. Malagurszki Miklós 125, 175 és 250 cm³-es típusokra emlékszik. Beépítésnél a főszempont az egyszerű megoldás volt. A főtengelyhez csatlakoztaték a meghosszabbított, és ezt fűszelencén keresztül vezették át a csónakfaron. A végére erősített csiga ilyenkor direkt meghajtással dolgozott. Mivel ez a változat nem volt jó hatásfokú, alkalmaztak letelezett, közlóműves megoldást is.

DKW motort két-három hajótestbe szereltek, ezek beépített motorként üzemeltek. Az utolsó években gyártott kiles sporthajókra – melyek könnyű, kb. 4,5 m hosszú járművek voltak – a megrendelő szerelte fel saját farmotortját.

1970 után Malagurszki Lajos befejezi a fémcsónakok előállítását. Ez nem jelenti azt, hogy a család kilép a bajai hajóépítőik népes közösségéből. A tevékenységet folytató fia azonban már más utakon járva lendíti fel az immár dinasztikusává váló iparágat.



Malagurszki Miklós

Az új technikát Baján meghonosító fiatalember a szakma elemeit a júniusban kiadott KTSZ-nél tanulja ki. A szövetkezett 1965 táján már forgalmaz műanyag testű kajakokat és csónakokat. A darva kidolgozású,

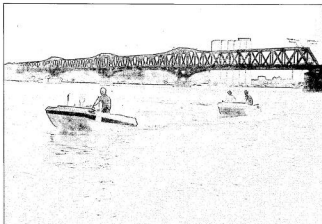
formátlan jóságok azonban a bajai vásárlók körében nem aratnak közönségsikert.

Az ifjú Malagurszki pillantását távolabb fekvő horizontokra vetve formálja merész terveit. Megszerezi és összegyűjt olyan színes amerikai folyóiratokat, melyekben új és lendületes formájú motorcsónakok fotói közlik. A hajók teste főképpen, az ortorékéibez merész, szemet gyönyörködtető ívben simulnak az oldalalak. Ilyen homorulatok és domborodások felvételére fa vagy fémanyag nem kényeztethető. Az amerikai gyárak új szerkezetű anyagokkal, üvegszál erősítésű műgyantával dolgoznak.

A technika elemeinek elsajátítása után a fiatalember hozzáfog az új típusú hajó megépítéséhez. A Jelky András téri ház műhelyében készített első két műanyag hajó szerkezet felépítésében is fordulmányos újszerű. Ezek a trimáránok a két üzőtestű kataramarántól abban különböznek, hogy közéjük egy harmadik is beépül. A meghajtás működési elve is eltér minden korábban ismertett bajai típustól. A Wartburg motort a középső testbe építette be, és ehhez egy kétfokozatú visszavivót csatlakoztatott. A fenékből nyíló torok a vizet a csónakfartól kb. fél méterre szippantotta be, és a turbinalapátoktól felgyorsított vizsugarat a csónak mögött lövellő hátra. Csak hogy a motor és a turbina illesztésénél jelentkezett egy alapvető hiba. Mivel sem szakirodalom, sem műszaki adatokat felírtatni rajz nem volt birtokában, a szivattyúlapátokat és a vizsugarat továbbító csövek keresztmetszetét megsejtésére alapozva méretezte meg. A technikában azonban az intuíció a számítást csak ritkán helyettesítheti. A vizsugar-kifúvó rendszer oly robusztusra sikeredett, hogy meghajtásához majd kétszáz lóerő lett volna szükséges. A túlterhelt Wartburg fuldoklott, és meg sem közelítette a 3000-es fordulatszámot, mellyen legalább le tudta volna adni maximális forgatónyomatékát.

Az ifjú konstruktor kb. két éven át javította a nyomasztózkodó rendszert. A bányász vizsugar mégsem kapott erőre, és reakcióereje mindössze 10-15 km-es sebességgel hajtotta meg a trimáránt. Ez alig harmada volt csak egy 45 lóerős motortól elvárható eredménynek.

A vizsugar hajtómű pályafutása – a kétségtelen fiasco ellenére – érdekes bajai műszaki kuriózum. Ám ez nem a csónakgyártás kudarca volt. Ifj. Malagurszki ugyanis hozzájut egy Volvo Z. motor mű-



A Malagurszki-féle trimarán. A csónakot itt már Z motor hajtja

szaki leírásához. (Ennél a megoldásnál a motor a testben foglal helyet. A vízszintes főtengely forgását egy függőleges és egy vízszintes tengely adja át a csigának.) A svéd modell alapján készült motor a trimarán már imponáló sebességgel hajtotta meg.

Az első, a klasszikus kiles hajóhoz hasonló műanyagtest építési évét meghatározni nem lehet; ám kétévtelenül 1969 előtt készült. A körülményesnek tűnő eljárás bonyolultsága ellenére is forradalmasította a csónaképítés technikáját.

A kivitelezés első szakaszában a csónak

negatívját építik meg. Ez rétegelt lemezből készül és belső felületét gondosan kitélik, majd simára csiszolják. Végül a negatívot bedakkózzák, hogy tükörsima felületet kapjanak. Miután a formázó „szerszám” tökéletesen kiszárad és megszilárdul, megkezdődhet a hajóépítés. A negatívot leválasztó pasztival kenik be, nehogy a gyártmány beletapadjon. A test fedő hármját megadó műgyanta első rétegét ecetséssel kenik fel a formázó idomra. Ezt követően megtervezett alakú, kiszabott üvegpaplan elemeket illesztnek a ragacos rétegbe. Majd bőséges mennyiségű műgyantát hoz-

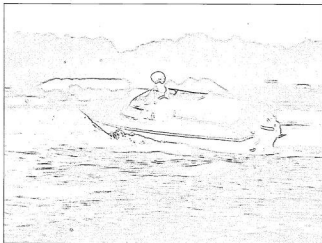
danak fel a paplan száraz belső felére. A poliszterrel átitott üvegszövetből hengereles segítségével szorítják ki a levegőbuborékok zárványokat. A művelet újabb üvegpaplan rétegelésével folytatódik mindaddig, amíg a csónakfal kb. 6 mm-re fel nem vastagodik.

A poliszter-műgyanta mézszűrősségű anyag, mely akkor vesz fel szilárd helmezállapotot, ha hosszú molekulaláncok képződését elősegítő katalizátor folyadékkal elegyítik. Mivel a kikeményedéshez 60 °C-os hőkezelés kellene, a poliszter alpmasszához egy további, molekulalánc képződést gyorsító anyagot kevernek. Így a polimerizálódás már 20–22 °C-on bekövetkezik. A folyamatban résztvevő anyagok a következő arányban vegyülnek: a poliszter gyanta 95%, a két további komponens együttesen 5%-ot tesz ki. Ez utóbbiak arányának változtatásával a kötési idő széles határok között szabályozható (ez néhány perctől 2–3 óráig terjedhet).

Az üvegszál és műgyanta kombinációja a csónakot erő erőhatásokat a következőképpen védi ki. A paplan üvegszála a húzó igénybevételét kiválóan állják. Mivel a szövetékek szála merőlegesek egymásra, bármilyen irányú terheléssel szemben nagy ellenállást mutat. A kemény műgyanta – amely önmagában törékeny lenne – belsejében a sok ezer teherviselő elemi szállal útét, nyírást, csavarást nagymértékben elviselő falat alkot. Malagurszki Miklós elmondása szerint a 6 mm-es falvastagságú test acéllémeznél szívósabban áll ellen a csónakot érő erőhatásoknak. További előnye a műanyag szerkezetnek, hogy tökéletesen ünhordó jellegű. Egy 5 m hosszú műanyag csónak sem kereszt, sem hosszirányú meredvítést nem igényel.

A megkötött, kikeményedett anyagút test már kiemelhető a formából. Készen még nincsen, felülte csak egy csiszolás után éri el a tükörsimasságot. Befejezésül a műgyantát védőfesték réteggel vonják be, melynek a csillogó oldalak esztétikai hatásán túllépő funkciója is van. Az üvegszál érzékeny az UV sugárzásra. Ettől óvja ugyan a műgyanta is, mely körülveszi az üvegpaplan elemi szálait. Nem hagyható el azonban a festékréteg másodlagos védőemulje sem.

Malagurszki Miklós kis vállalata 1980-ig háromféle csónak típust állított elő (a trimaránokon túlmenően). Készített egy 3,3 m hosszú kataránát, ezt követően ráért egy 3,7 m hosszú, 1,6 m széles, 0,7 m oldalmagasságú, kiles típus gyártására. A következő



A Malagurszki-féle 4.3 méteres modell

jérmű az 1972 táján gyártott 4,3 m hosszú hajó volt. Az 1,7 m széles, 0,65 m oldalmagasságú modell rendkívül népszerű típusú vált. (Ezt a változatot jelenleg is forgalmazza.)

A Malagurszki-típusokból több száz példány épült; akad év, melyben a forgalom a 100 darabot is meghaladta. A hajók nagyobb hányada azonban nem a bajai flottillát gyarapította. A honi ipar hírnevét öregbítő siklótestek egy része külföldön talál gazdára. A Jelky-téri műhely termékei

az NSZK-ban, Olaszországban és az egykori Jugoszláviában szálltak vízre. Az utóbbi országba 15 bajai hajót szállított egy külkereskedelmi cég közvetítésével a városunkbeli sporthajó építő.

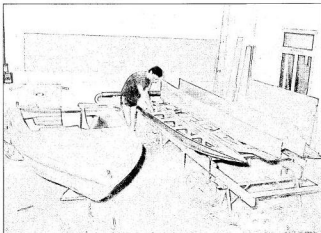
Bár a cikksorozat jórészt az elmúlt fél évszázadban működött mesterekről szól, és egykori munkásságuk emlékeit kívánja megőrizni, a Malagurszki cég kivétel. A vállalkozás jelenleg is prosperál, sőt tevékenységét csónakmotor kereskedelemre és szerviz-

állomás működtetésére is kiterjesztette.

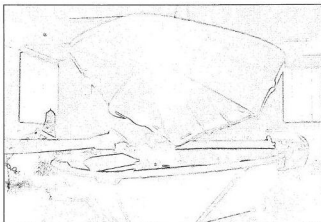
Összefoglalásként elmondhatjuk, hogy a Malagurszki család két generációja a bajai csónakállományt száznál több példánnyal gyarapította. Bár a városunkban épített fahajók számát nehéz megbecsülni, bizonyosnak látszik, hogy a műhely gyártmányai jelentős hányadát tették ki a bejegyzett flottilának.

(folytatjuk)

Dr. Dániel József



*A Jelky András téri műhely
A kész műanyag csónak mellett egy versenymodell épül.*



A negatív és a belőle kiemelt csónaktest

Könyvismertetés

Múltbéli városatyák dícsérete

A Bajai Honpolgár rendszeres olvasói biztosan észrevették, hogy lapunkban nem csak Baján élő szerzők köteteit szoktuk ismertetni, hanem igyekszünk nyomon követni a Bajáról elszármazottak alkotó tevékenységét is. Az Udvardi testvérek példaértékű bajai kötődéséről már eddig is többször szó esett. Most egy tavaly megjelent könyv okán szólunk róluk: Udvardi István írásait Udvardi Erzsébet festőművész illesztette. Bár a szerzők bajaiak – pontosabban bajai származásúak – az írások Budapestre kalauzsolnak bennünket.

„Szerény kötetemmel két ír szolgálja szeretnék lenni, két igaz magyar űr, akik a XIX. sz. végén polgárosodó fővárosunknak egyazon időben váltak alapítóivá, mindenkori politikusainknak példaértékű utat mutatva.” – írja bevezetőjében Udvardi István. Ez a két jeles városatya pedig nem már, mint báró Podmaniczky Frigyes, „budapest vőlegénye” (ahogyan Krúdy nevezte) és Kamermayer Károly, Nagy-Budapest első polgármestere, akik négyszer választották meg KÖZPELKIÁLTÁSSAL újabb és újabb hatéves ciklusra a főváros első emberének. Az ő áldásos tevékenységük eredményeképpen alakult ki három település – Óbuda, Buda és Pest – egyesülésével a mai Budapest arculata.

A mindössze 50-lapos vékony kötet 3 fejezete valójában 4 írást tartalmaz: egy-egy tisztelő írást (Muzsikáló Podmaniczkyk és Rekvium a város atyjáért) valamint a két szinte párhuzamos életrajzot az utószóban. A Rekvium...! a szerző ajánlása szerint verses rádió – vagy tévéjáték.

Podmaniczky Frigyes vasok, 10 kötetes öregkori emlékirataiba éppen csak bepi-

lantást enged e kis könyv, mégis idézett gondolatai, kiegészítve a városfejlesztés imponálisan gazdag eredménylistájával – ami természetesen a két városatyja közös érdeme – óhatatlanul is összehasonlításra, a jelenkor megítélésére késztetnek bennünket. Ahelyett, hogy bonyolult elemzésbe kezdenék, most egyszerűen csak visszautalok a szerző értékléte: követség-

mélto pozitív példát szolgáltatott mindketten az utókorak...

A könyv a vesztprémi Kollász Kinó gondozásában jelent meg 2002-ben. (Udvardi István: Muzsikáló Podmaniczkyk. Rekvium a város atyjáért)

Schmidt Antal

VERÉB BÉLA (1914-2002)



A múzeumi restaurátorok azon nemzedékéhez tartozott, amely magasabb képességek, jó technikai háttér és elengedő pénz nélkül, sok ötlettel, és teljes szívvel, a háború előtti és utáni években, konzerválta, restaurálta a múzeumba került tárgyakat, valójában megmentette azokat az utókor számára.

A hat hold juttatott földön Rákosi jóvoltából gyapotot termelő téglagyári munkás és erdővágó, trombitásos lábával már nem bírta a nehéz fizikai munkát. Mikor meghallotta, hogy a bajai múzeum hívatalsegédet keres, – valójában restaurátorokat volt – felvételre jelentkezett. A Múzeumi Központ a Párt által támogatott elvtárs ellenében a párton kívüli Veréb Bélát alkalmazta. Ezerestetődjé tulaj-

donsága egyenesen predestinálta, hogy restaurátor tanfolyamra küldjék. Akkor, 1951-ben, kezdte meg a Múzeumi Központ (MMOK) a vidéki múzeumok számára restaurátorok, konzervátorok képzését. Néhány hónapos tanfolyamon sajátították el az alapvető tudnivalókat. A 6 elemi végzett Veréb Béla sikeresen végzett, nem csak a gyakorlatot, de az elméletet, a vegytani alapismereteket is megtanulta. Akkoriban készültek országwide az első állandó kiállítások, a Központ különböző helyekről rendelt ki szakembereket. Veréb Béla Nyiregyháztól Szombat helyig segített a kiállítási tárgyak előkészítésében, de ezzel sokat is tanult. Itthon sok ezer tárgy várta a szakembert. Nem kellett utasítani, megvolt a maga munkarendje. Míg ragasztgatta, kiegészítette a földből előkerült törött cserepeket, a másik sarokban vegyszerben, olajban áztak, fűttek a rozsdás vasak. Évente kétszer molytalanította a teljes textilgyűjteményt, (több mint 2000 db), ellenőrizte a fémtárgyakat, nem rozsdásodnak-e, a fátárgyakat, nem esett-e belé a szű. Ha ilyen talált, mindenegyes lyukba injekciós tűvel juttatta be a mérget. Bevette magát a műhelybe, és szinte alig láttuk. De ő volt az is, aki megjavította a csöppögő vízcsapot, míg szénrel fűtöttünk, meleget varázsolta a vaskályhából, majd később megjavította az eldugult gázkonvektort, a kialudt fénycső armatúrát, a makacsodó ajtózárat. – „Mire egy mesterembert szerzünk, addig én háromszor megosiálom!” – Ha kiállítást rendeztünk, gyalult, fűrt, faragott, festett, mázolt, tapétázott, üveget vágott, cépelte a tárgyakat, melyek mind személyes ismerősei voltak, tudta, a rak-tárakban melyik hol található. Sok polcot maga épített. De még arra is volt ideje, turelme, hogy egy félmaroknyi tojáshéda-rakából összeragaszgáljon egy karcolt díszű avarkori hűmes tojást. „Birodalomban,” a restaurátor műhelyben mindig rend volt, minden számszámának, vegyszernek megvolt a maga helye, bármire volt szükség, pillanatok alatt előadta.

Időnként pár napra felment Pestre, hogy a legújabb eljárásokkal megismerkedjen, ilyenkor újfajta vegyszerekkel jött meg. Majd 30 év után ment nyugdíjba, de még sokáig be-bejárt, hogy az állandóan cserélődő utódjait beántsák. Néhány nap múlva már meg is jósolta, hogy ez sem fog beválni, hiába van érettségije. Igaza lett. Ő nem egyszerű munkahelynek tekintette a múzeumot, ahol kevés pénzért el kell tölteni napi nyolc órát, hanem elvégzendő feladatokat látott. Barátságos természete, jó humora, „józan paraszti esze” miatt mindenki szerette, becsülte. Sok ilyen ember kellene még a múzeumokba!

Rövid betegség után 88 éves korában távozott.

Solymos Éde

Olvasói levélből

Kérsélem egybekötött olvasói levél érkezett nevemre, számomra ismeretlen személytől, Ausztráliából, melyben egy bajai származású, 67 éves férfi bajai levelező partnert keres.

Úgy gondoltam közzéteszem lapunkban a hozzám intézett írásbeli közlésének lényegét. Abban a reményben, hogy akad olyan bajai, aki magyar nyelven levelezne távol élő földünkkel.

Nevet 1957 januárjában hagyta el az országot, mivel kereste a rendőrség a forradalomban való részvételé miatt. Az elemítől az érettségig iskoláit Baján végezte a tanfőképzőben. Valamilyen úton bírtokába került a Bajai Hanglej

2001. szeptemberi száma, melynek címlapján a bajai tanítóképző épületkomplexumának 1907-ben készített fotográfiája látható. Úgy gondolom, ez a kép is erősítette nagy honvágyát. Utoljára – mint írta – 1996-ban volt itthon, „...ha egyedül lennék, már rég otthon élnék, de egyetlen igaz és hű asszonyt nem lehet elhagyni.” Mindent szeretne tudni Bajáról, de mind ez ideig nem tudott a levélíró bajai levelező partnert találni. Nevét megváltoztatta.

Címe az alábbi:

STEPHEN M. KENNEDY
6 Allunga crt.
DECEPTION BAY QLD.
AUSTRALIA
4508

B.T.

én is útra keltem. A Csatorna természeti szépsége engem is rabjává tett, s évek munkájának köszönhetően ma már ké-szen állnak a szavakkal elmondhatatlan élményt továbbadó képek, melynek én is részese lehettem. Hiszem, hogy a négy évszaktot bemutató felvételek minden felhívásnál hangosabban képesek közvetíteni a természet megóvását előíró ősi parancsot.

Az elképzelések szerint a három napos szabadtéri kiállítás megnyitására a bajai halászléfőzés napját megelőző pénteken kerülne sor. Ezt követően a képeket az év végéig a Nagy István Képtárban lehet majd megtekinteni.

A kiállítás megrendezéséhez szükséges első lépések megtörténtek: a felvételek elkészültek, ezek közül néhányat Önök is megtekinthetnek, hiszen a Türr István Zsé-lyip-Múzeumban látható felvételek a kiállítás képei között is szerepelnek majd.

A szabadtéri kiállításához szükséges híd-foglalási engedély a birtokomban van, a Nagy István Képtárral a kiállítás elhelyezéséről megállapodtunk.

A nagytípusú elkészítésére, a kiállítás kivitelezésére, őrzésére a megfelelő szervezetkötői az iránymutatást megkértem, s a költségtérítést ennek ismeretében állítottam össze.

A kiállítás megvalósulásához azonban a szervezőmunkán kívül jelentősebb anyagi fedezet is szükséges. Míg a szervezői munkát az 1996-os kiállításához hasonlóan magamra tudom vállalni, a pénzügyi fedezetet közös erővel kellene előteremteni.

A Bajáért Közalapítvány célkitűzéseivel összhangban alkalmas arra, hogy a kiállítás támogatását szolgáló összegeket befogadja (bankszámlaszáma: 11732033-20019550).

Bízom abban, hogy Önt is üdvözölhetjük a Ferenc-csatorna sorsát szívén viselő körében, s a kiállítás támogatásával Ön is szerepet vállal megőrzésében.

Tisztelettel:

Pump Károly



2003. január 13. Baja: -26 °C

Fotó: Bálint A.

Ferenc-csatorna a Sugovica hídon 2003. július 11-13.

Kiállítás mindenki számára:

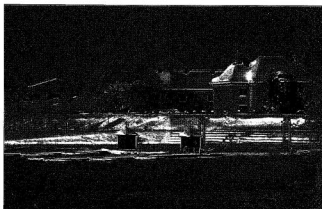
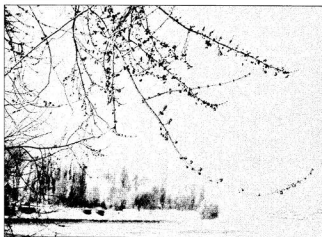
ki a természetet szereti és óvja,
ki még nem igazán ismeri, de érdeklődik iránta,
ki a különleges fotókat szereti

Kedves Baját szerető Bajaiak és Nem-Bajaiak!

Összefogásra hívom Önöket, s kérem, mindenki saját tehetségének és tudásának megfelelően segítse, hogy a bajai Népi-nepély keretében az ország nyilvánosságának is meg tudjuk mutatni, milyen gyö-

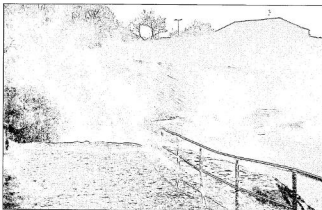
nyűről környéken élünk, s a város megtalálja azokat a támogatókat, kik a későbbiek során is hajlandók segítséget nyújtani természeti értékeink megóvásához.

A Ferenc-csatorna elbűvölő szépségéről az utóbbi évek során egyre többet hallhatunk. A kísértés nagy volt, s kamerámmal



Tél, 2003

Váradai Zsolt felvételei



Tisztelt Olvasónk!

A 2002-es évben sokan éltek törvény adta lehetőséggükkel a személyi jövedelemadó egy százaléknak közzező felhasználását illetően úgy, hogy alapítványunkat választották a Bajai Honpolgár című lap támogatására. Segítségüket ezúton is megköszönjük.

Az 1996. évi CXXVI. tv. 1997. évi módosítása 2003-ban is lehetőséget ad a közhasznú szervezetek támogatására.

Kérjük Önt, tisztelje meg döntésével az idén is a Bajai Honpolgár Alapítványt, jelelje meg a személyi jövedelemadó – SZJA – 1 % kedvezményezettjeként, hogy független – főleg város történeti és környezetvédelmi témákkal foglalkozó – 13 év óta havonta megjelenő lapunk kiadása 2003-ban is sikeresen folytatódjon.

Adószámunk: 19047403-103

Bizunk szíves támogatásában!

*Bajai Honpolgár Alapítvány
Kuratóriuma*

BAJAI HONPOLGÁR

Városi és Környezetvédelmi Lap
1997. február 1. évi kiadás
1997. február 1. évi kiadás

Város történeti és
Környezetvédelmi Lap

Megjelenik minden hónap
első napján ISBN 1416-4469

<http://www.bajsohs.hu/baja/honpolgar/mutato.htm>

Szerkeszti a szerkesztőbizottság

Felőlis vezető:
Bánai Tibor

Tagjai:
Bálint László, dr. Dénes József, Jász Anikó,
Kovács Zita, dr. Lakó Ferenc,
Sárocy Józsefné, Schmidt Anzsl

Tervező szerkesztő:
Bálint Anikó

Lapalapító és kiadó:
Újvárosi Általános Művelődési Központ

Postacím:
6500 Baja, Oltvány Imre u. 14.

Fenn tartó:

Bajai Honpolgár Alapítvány

Az alapítvány számlavezető bankja:

OTP Kereskedelmi Bank Rt.

Bajai Fiókja 11732033

Bajai Honpolgár Alapítvány 20030119

Nyomdai munkák:

Arcalet Nyomda Kft.

Baja, Antilla u. 15. Tel.: 75428-944

**KÉZIRATOT, FÉNYKÉPET NEM ÖRZÜNK
MEG ÉS NEM KÜLDÜNK VISSZA.**