

BAJAI HONPOLGÁR

Várostarténeti és Környezetvédő lap

2003. január

XIV. évfolyam 1. (147.) szám

Ára: 200 Ft



Sugovica-híd 1964 telén

Görbe Ferenc felvétele

BAJAIK FAIZÁSA AZ ÉRSEK ERDŐN

Az erdő nagy érték. Tudták ezt eleink is, ezért a földesurak, akik az erdők birtokosai voltak, mindig külön engedélyezték a favágást, a vesszőszedést, amit faizásnak neveztek.

Baja városa 1767-ben egy országos felmérés azon kérdésére, hogy milyen elő-

nyei és hátrányai vannak ezen helynek- azt válaszolták: A város előnyei a homokos halmok, amelyeken csak nehezen eladható bor terem, azonkívül a Duna folyam is, amelyen a szegény nép idegen kereskedők hajóit húzván, fáradságosan keresi mindennapi kenyerét, továbbá a

városban levő házaink,... és földesurunk atyai gondoskodása. – Ellenben fánk és nádunk nincsen, ezt messziről és drágán kell szereznünk, pusztáink nincsenek, ha külön nem bérelünk. Talajunk homokos és terméketlen, a kevés legelőt, melyet használhatnánk, az idevaló kir. raktárakhoz



BAJA VÁROS
KÉPVISELŐ-TESTÜLETE
2002. DECEMBER 21-ÉN
MEGTARTOTT
ÜNNEPI ÜLÉSÉN

VÁROSI
KITÜNTETŐ CÍMEKET ÉS
DÍJAKAT ADTAK ÁT

Baja Váris Díszpolgára
kitüntető címet adományozták:
DR. SOLYMOS EDE
nyugalmazott múzeumigazgatónak

Baja Városért
kitüntető címet adományozták:
MEZEI LAJOS
ügyvezető igazgatónak

Baja Város Közszolgálatáért
kitüntető díjat adományozták:
BAUER FERENC
plébánosnak

Baja Város Oktatásáért
kitüntető díjat adományozták:
LOVRETTY ZOLTÁNNÉ
zenetanárnak
WELCHNER ANTAL
középiskolai igazgatónak

Baja Város Kultúrájáért
kitüntető díjat adományozták:
BARTOS ENDRE
képzőművésznak
BELYEINÉ HORVÁTH GYÖRGYI
zenetanárnak

Baja Város Egészségügyéért
kitüntető díjat adományozták:
DR. BALÁZSNÉ DR. FÜZY MÁRIA
házi orvosnak
DR. PATAKI LÁSZLÓ
nyugalmazott főorvosnak

Baja Város Sportjáért
kitüntető díjat adományozták:
PATOCSKAI ISTVÁN
rádióamatőrnek
RAJNAI ISTVÁN
sakkedző, mesterjelölt sakkversenyzőnek

Baja Város Fejlesztéséért
kitüntető díjat adományozták:
MOLNÁR PÉTER
BKM közútkezelő Kht. igazgatójának

Baja Városában Végzett Szociális Munkáért
kitüntető díjat adományozták:
a MÓRA FERENC UTCAI IDŐSKORÚAK OTTHONA
kollektívájának

Baja Város Közbiztonságáért
kitüntető díjat adományozták:
BAJA VÁROS HIVATÁSOS ÖNKORMÁNYZATI TŰZOLTÓSÁG
részére
MAYER JÓZSEF
rendőr alezredesnek

(Folytatás az 1. oldalról)

vagy vásárookra járó szekerek legeltetik le, anélkül, hogy jogunk volna tőlük díjat szedni; másrészt az urasági juhász és néhány száz saját juhaival legelteti le

– Makkoltatásunk, vadászatunk, halászatunk, malmaink nincsenek, szóval egész határunk igen csekély és hasznavehetetlen.

E panasz megértéséhez tudnunk kell, hogy magának a városnak csak kevés földje volt, körülötte Grassalkovics ill. a kalocsai érsek uradalma terült el, s azok birtokolták a különböző jogokat, mint pl. makkoltatás, malomtartás, halászat stb. Ha pedig a bajaiaknak szükségük volt valamire, az uradalmaktól kellett pénzért megszerezni. Hogy ez miként történt, íme néhány szerződés, melyeket Bárth János közölt az Érseki Levéltárból. A terjengős és sokszor nehezen érthető nyelvezet helyett kissé egyszerűsítve így szól az 1723-as:

Minden gazda vagy zsellér, aki az érsek erdejéből fát akar hordani, 75 pénzt fizet. A kovács mesterek és a pékek 4-4 forintot, a városi serfőző 7 forintot. Tilos a fával kereskedni, csak saját szükségletre való tűzre való fát lehet. Épületfát az uradalmi tiszt tudtával, alku szerint. A nyír, tölgy és gyümölcsfa vágása tilos. Tilos más kertjéből kivágni a fát. A fákat a föld színén kell levágni. Akit engedelem nélkül az erdőn fognak, megbüntetik. Senki sem fogadhat társat maga mellé.

Tíz évvel később, 1733-ban egy esztendőre kötik a szerződést. Tűzre való fa és prostyán vágására, nád és gyékény kaszálására, a makktermő és épületfa kivételével a szeremlei területen, a Pörböli és Bali Pusztákon, a Rezeti szigeten tilalmasnak fogva a Duna mellékét, a Szeremlei Átalvonyó foktól fogva a bátmonostori határig maguk szükségére 150 forintért és száz bajai mérő zabért árendálja a város. Az érsek ingyen átengedi kaszálásra a Petői szőlő alatti szigetecskét. A város állítson hajdút az erdő őrsére, aki az urasági hajdúval a szeremlei funduson lévő földházban atyafiságosan lakják. Senki vidékinek a faizás és vesszőszedés nincs megengedve, ha elfogják, marhástól a sörházhoz hajtsák, szekerenként 1 forintot fizet. Szárazság és tél idején nagyon vigyázzanak a vaskútiakra, akik Monostor felől könnyebben érik el az erdőt, és hogy marháikat ne kínozzák a homokon, a fát arról hordják, és egyes vidékiek vaskútiak színe alatt az erdőt arról lopják. Amelyik hajdú ilyent elfog, 2 ft borraalót kap. Ha valaki nem tövítől

vágja a fát, hanem csak csonkolná, attól vegyék el a fejszét. Aki szükségletén felül hord fát, vagy eladja 40 forintra büntetik.

Más alkalommal, 1767-ben küldöttség ment Bátaszékre Kliegl Ignác intézőhöz – a feltaláló édesapjához, – aki arra hivatkozva, hogy a korábbi években sok kárt tettek, nem akart engedélyt adni faizásra. Hosszas alkudozás után 1200 pozsonyi mérő zabot felére lealkudva állapodtak meg, hogy sem nemes, sem zsidó, sem falusi nem használhatja az erdőt, kizárólag városiak. Akár gazda, akár zsellér, aki fát vág vagy vágat, esztendőnként 7 dénárt fizet, a preceptor (adószedő) ad cédulát az erdő vágására.

Az érsek 1779-ben megengedi baja városának és fennhatósága alá tartozóknak – kivéve a zsidókat és szabadokat –, hogy épületekre, kerítésekre, tűzre és egyéb szükségletre „termőtelen” fát Rezétben, Pörbölön és Baál pusztákban, szigeteken, kivéve a Sugovicát és Kis Duna között levő Szeremlye felé folyó Szigetet, mely a pandúriaknak veteményes kerteknek adatott. Helyette kapják a pandúri szőlők alatti nádat, keresztül egyenesen a szentistváni templomig, és onnét a kákonyi hídig próstyákat, sövényeknek való karókat, vesszőket és nádat maguk szükségére vághatnak az alábbi feltételek mellett.

1. A város egy évre 300 forintot fizet.
2. Tilos bármilyen termőfát kivágni, kiszárittatni, dőlő vagy álló száraz kemény fát elvinni. – A szigorú büntetésre jellemző, hogy a tolvaj, ha gyalogos, tehát kevés fát tud elvinni, 25 forintot fizet, – az egész város évi bére 300 ft! – de ha nincs pénze, a magisztrátus az uraság tisztje előtt „100 pálcát adasson a farára, és ha Szekéren léssen Szekerestül ell vész a Marhája”
3. Tilos a halászat.
4. Fát, prostyát, vesszőt, karót és nádat eladni, elajándékozni tilos, de mindenki maga vagy cselédje, fogadott embere által saját szükségére vágathat és elhordathat.
5. Puskával jámi, vadakat löni, kopókkal vagy agarakkal vadászni tilos, azt csak az uraság teheti.
6. Az erdőre fát vágni se gyalog, se szekéren ne menjen senki a város pecsétes cédulája nélkül, ami igazolja, hogy városi lakos.
7. A rétekben, füvekben, szénában, kertekben, veteményekben kárt ne tegyenek. A kártevőről a magisztrátust értesítik. A Bajai Szőlők alatti levő kaszáló a városnak engedtetik. A halászó vizekben tilos fát levágni, fokokat s rekeszeket elrontani, az uraság rétyéről szénát elvinni. A bűnösnek „pálca is ígértetik”

Évekkel később, 1778-ban így egyezkednek:

A Major és Gemenc Szigetnek, és a város alatt lévő sziget farka az alábbiak szerint:

A város lakosainak engedtetik e szigeteken a tölgy és fiatal szilfán kívül mindenféle nagy fa vágása, egyedül Gemencben a főtálló öreg Szilfa vágása.

Mivel a szerződés három évre szól, a szigetek három részre osztandók, minden évben csak egy részben lehet faizás.

A város is állítson csőzst, aki az érsekével együtt visel gondot az erdőre.

Tilos a gyümölcsfák kivágása, és haszonvétele, valamint a fának idegenek részére eladása.

A tiltott fa vágásáért és a gyümölcs leszedéséért 17 forint büntetést fizetnek. Az Uraság megengedi a jobbágyoknak a faizást.

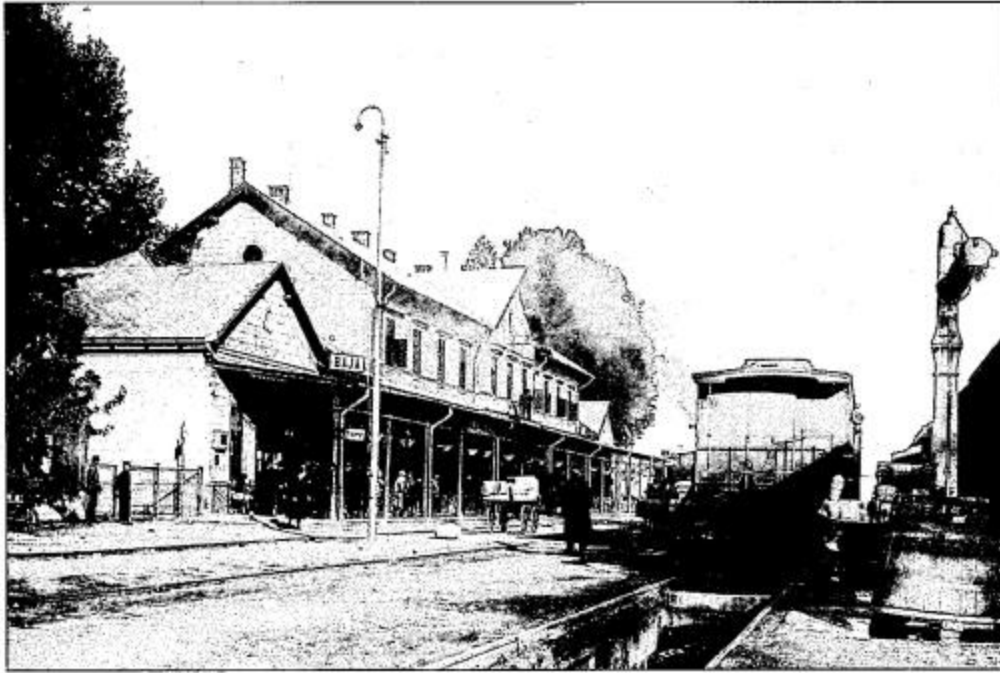
Megengedik a nádolást, és annyi vessző vágását, amennyi a kévébe kötéshez kell.

A város évenként 1230 forintot fizet.

Természetesen az sem maradt tűzelő nélkül, aki maga vagy fogadott embere által nem gyűjtött vagy vágott fát. Voltak fakereskedők, akik az uradalom által kitermelt ölfát megvásárolták, és tovább adták. Azonkívül intézmények (iskolák, hivatalok) és bizonyos tisztviselők illetményéhez tartozott az évi tűzifa. Az 1700-as évek végén jelentek meg a komáromi fakereskedők. 1789-ben Vojnarszky Pál és „hűtvese” házuk felét lakásul, és a hozzá tartozó udvart mindenféle „fa matériák kirakására, szabadon eladására és árultatására” kiadják hat esztendőre Komáromban lakozó nemes Horváth György „Talpkereskedőnek.” Évek múlva e kereskedők végleg letelepedtek Baján. Emléküket őrzi a Deszkás utca.

Solymos Ede





Baja, Vasútállomás 1936 körül

Új bajai falinaptár

Hangulatos, régi városképekkel készült a bajai FOTO Reklámstúdió 2003-as falinaptára.

Az eredeti fényképek dátumai szerint az időutazás 1876-tól 1941-ig tart, azonban a felvételek zöme a múlt század első felében készült, amikor még fiakkerekhez és lovaskocsikhoz igazodott az élet ritmusa...

Egyszóval békés, boldognak tűnő korszakát idézik fel városunknak, bár az 1941-es felvétel tovasuhanó motorbiciklijé már mintha sejtetné a jövőt... A bajai FOTO Reklámstúdió 1995 óta rendszeresen megszervezi és elkészíti aktuális bajai falinaptárát.

Az eddigiek színesek voltak és mai városképeket rögzítettek. Ezirányú szolgáltatásukkal elsősorban bajai vállalkozók igényeit elégítik ki, ugyanakkor az is igaz, hogy a megrendelők lokálpatriotizmusa nélkül nem jöhetett volna létre egy ilyen bajai naptársorozat.

A felnagyított régi fényképek Gyulavári József gyűjteményéből származnak, aki hasznos tanácsaival segítette a válogatás munkáját.

Schmidt Antal

Binder Károly

harmadik bajai CD-je

Binder Károly zongoraművész, zeneszerző, a Liszt Ferenc Zeneművészeti Egyetem Budapesti Tanárképző Intézete jazz tanszékének vezetője már több mint két évtizede csillogóan aktív résztvevője városunk zenei életének. Nemcsak kon-

certezni jár hozzánk, hanem hangfelvételeket is készít nálunk: a napokban már harmadik bajai CD-je látott napvilágot. Az első kettő (Hegyek mosolya 1994, Oriens & Occidens 1995) hanganyagának rögzítése a Magyarországi Németek Áltá-

lános Művelődési Központjában történt: az aula átalakult stúdióvá, és még a szebb napokat látott Petrof zongorát is sikerült folyamatos gyógyítgatással felvételre alkalmassá varázsolni. Bár az igazi varázslatot – miként mindig – Binder Károly zongorázása jelentette.

Nem véletlen tehát, hogy városunk új, igaz csak alkalmi, s mindössze szobányi „hangversenyterme” az Idill Házban éppen Binder-muzsikával indította exkluzív koncertsorozatát egy évvel ezelőtt. Azóta kiderült, hogy ez a különleges, de mégis rendkívül barátságos környezet mennyire inspirálóan hat a muzikusokra. Binder Károly számára új kihívást jelentett szerzeményeinek pianínón való interpretálása, hiszen eddigi pályafutása során szinte kizárólag akusztikus zongorán adta elő azokat. Koncert-programja rendkívül „egyszerű” volt: csokorba gyűjtötte legszébb dallamait, legnépszerűbb kompozícióit (Little Song, Dancemusic, Mondd el..., Dino Song, In Illo Tempore, Tánczene, Az én gyönyörű virágomnak stb.). Lára és lendület követte egymást egyre fokozódó hangulatban... A pianínó húrjai pedig alázattal zengtek a billentyűk érintésének érzelmi üzenetét... Ugyanis az érintéssel dől el minden. A zene minősége is.

Jó, hogy ez az előadói est rögzítésre került, még jobb, hogy lemez lett belőle. Úgyis időszerű volt már egy Best Of Binder CD megjelenítése. 2001. november 24-én Baján ez végre megszületett. És hogy miért pont nálunk, arról Binder Károly így vall a lemezborítón:

„Baja – az a város, amely munkásságom minden állomását végig kíséri. Schmidt Antal – az, aki művészi munkáimat szinte jobban ismeri, mint jómagam. Baja – kis város, lelkes közönség. Baja – Édesanyám szülővárosa. Baja – Idill Ház – kis sziget. Pianínó – első lemezfelvételem, kis szobányi terem teli lelkes hallgatókkal, barátokkal... Koncert... pianínón.

Köszönöm!”

(Binder Károly: On Piano - Live at Baja, 2002. Szerzői Kiadás.)

Schmidt Antal

A DUNA MEGHÓDÍTÁSA

IV.

A csónakmotor építés bajai mesterei

Előző két cikkemben azokat a motortípusokat ismertettem, melyeket legnagyobb példányszámban gyártottak le és a legbeváltabb hajtóműveknek bizonyultak. Megemlítettem több egyedi, érdekes konstrukciót is.

A folytatásban néhány műhely gazdáját, a bajai motorépítés egykor jól ismert személyiségét mutatom be. Az arcképcsarnok korántsem teljes, hiszen a beszélgetések során tucat-



Bálint Mátyás

1927-ben született; életkora alapján ahhoz a derékhadhoz tartozik, mely a bajai motorépítők zömét adja. Autószerelői szakképesítése is erre predesztinálja, érdeklődése azonban a későbbiekben a motorkerékpárra fókuszál. A dübörgő gépeket merész újításokkal ösztökéli nagyobb erő kifejtésre, és a műhelymunka sikereit a versenypályán aratja le. Több ízben nyer országos bajnokságot saját tulajdonú motorján, gazdagon támogatott egyesületek versenyzőivel szemben. Motoros múltja külön cikket érdemelne; ezúttal azonban csak csónakmotor építő tevékenységére szorítkozom. Mivel aránylag rövid ideig – 1953–1956 között – foglalkozik ezzel az iparággal, gyártmányai a kisebb hengerűrtartalmú kategóriába tartoznak. Konstruktóinak különlegessége az egyedi megoldások keresése. Új utak nyitására nem különködő hajlama, hanem a műszaki célszerűség megvalósításának vágya ösztönzi.

Műhelyének első termékei seprűs motorok, melyek számát kb. egy-két tucatra becsüli. A hajtómű felépítésén két újítást alkalmaz. Egyrészt a hengert vízszintesen helyezi el, hogy a szerkezet magasságát csökkentse. Másrészt a főtengely fordulat-

nyi további nevet is említettek partnereim. Amikor azonban konkrét adatokra, tények rekonstruálására került volna sor, az emlékezés ernyedő szálai szétfeszültek. Természetesen elképzelhető, hogy még számos történet, adat, fénykép rejtőzik a bajai családoknál. A szerkesztőség szívesen fogad minden kiegészítést vagy hozzászólást. Városunk múltjának ez a szakasza igen gazdag élményekben, és nyil-

számát erőteljesen csökkentve továbbítja a csiga tengelyére. A közlőmű megkonstruálásához a 125-ös Csepel karteréből kiszert fogaskerekeket használja fel. A túlmelegedés elkerülése céljából az olajba merülve pörgő rendszer házáat vízhűtéssel látja el. A konstrukció bonyolítja a szokványos seprűs egyszerű szerkezetét, a megoldás mögött azonban a motor hatásfok-javításának szándéka áll. A csiga ugyanis akkor működik minimális energia veszteséggel, ha vízbe belevágó élének sebessége nem túl nagy. Ekkor a motor munkájának jó része a csónak tolására fordítódik. A direkt meghajtású seprűs gyorsan pörgő propellerje mentén viszont oldalirányú örvények képződtek, valamint jelentkeztek egyéb káros folyamatok is. Ezek energiát vontak el a fő céltől, a csónak meghajtásától. A közlőművel letételezett fordulatszámú csiga jóval nagyobb méretű lehetett, és határfoka meghaladta fűrgén pergő társaiét.

Épített két nagyobb hengerűrtartalmú motort is. Ezek kéthengeres Csepelek voltak. Az egyik boxer-motorral dr. Schulteis járta a Dunát. Saját használatra, versenyzés céljára épített egy 125 cm³-es Csepel farmotort is. A maga korában ez is különlegességnek számított. Megszakította két transzformátor gyűjtését vezérelte. A hengerfejbe két gyertyát épített be. A rendszer növelte a sűrített gőzelegyen az égési sebességet, és ezzel fokozta a teljesítményt.

Bálint Mátyás 1957-ben külföldre távozik. Hazatérve az 1960-as évektől csak szárazföldi motorok bővülésével foglalkozik. A gépek készséges közreműködéssel követik a mester szándékát – ezt bizonyítja a számos trófea –, de ez már nem a vízimotor építéséhez tartozó fejezet.

vánvaló, hogy a cikksorozat csak töredékes mozaik.

Elevenítsük fel a mesterek néhány életrajzi adatát és művelkedésük emlékeit. Alakjuk, személyiségük megformálásakor – sajnos – néha a szellemidézés módszeréhez kell folyamodnunk.



Hatala József

A mester, akinek motorépítő tevékenységét már a decemberi számban említettem, elég kacskaringós úton a csónakversenyzésig jut el. A sport költséges szórakozás, ezért a tárcailag vékonypénzű fiatalember 1946 tájékán csak kerékpárral versenyez. Az elérhetetlennek látszó vágyálomhoz, a motorkerékpárhoz a véletlen juttatja. A háború után az infláció idején egy jómódú angol származású nemesi család a csátaljai malomban lisztre konvertál egy pompás motorkerékpárt. Némi idő múltán katasztrofális csapás éri az üzemet: eltörlik a szívógáz motor főtengelye. (Ezek az állóhengeres, ember nagyságú monstrumok főként a II. világháború idején, a nyersolajhiány következtében terjedtek el. Hajtóanyaguk faszénből fejlesztett, ún. generátorgáz volt.) Hatala felújította a törött alkatrészt, és az újra duruzsoló malom gazdáit egy zsák liszttel, valamint az említett motorkerékpárral hálálták meg a gépi doktor sikeres műtétjét. A paraszolvencia jellegéből arra következtethetünk, hogy a javítás 1950 táján történhetett. Ebben az

időben ugyanis az általános áruhiány miatt felértékelődött a termékben adott ellenszolgáltatás.

Az 500 cm³-es angol motor egy „csillogó-villogó, krómozott, felső kipufogós csoda volt”.

A szárazföldi versenyzés néhány éve után, 1954-ben a csónakmotorok építésével kezd foglalkozni. A bajai mesterek szokásos útját járja be, több seprűs megszerkesztése után fog hozzá a farmotorok konstruálásához. Óvatos duhaj: első 125 cm³-es Csepeljéhez, továbbá Pannóniájához is 175 cm³-es Buday víz alatti részét csatlakoztatja. Hatala képzett mechanikus, és tudja: a víz alatti rész precíz megmunkálása nehéz gépipari feladat.

A virágkor Szedő Istvánnal történő társulás, illetőleg Elek Jenő belépésével kialakuló triumvirátus idején érkezik el. Szétszedik az Elek által vásárolt Streck-et, végrehajtanak néhány módosítást és megindítják a 600 cm³-es, nagy teljesítményű bajai motorok sorozatgyártását. A művelet megelőzi a gondos piacutatás. A látens és galádul újra éledő kapitalizmus ezen előfutárait a pénz nem veti fel. Nem engedhetik meg maguknak azt a luxust, hogy előre legyártsanak motorokat, majd csak jelentkezik a bőséges lóerőszámra és szárguldsra áhító vásárló.

„Számba vettük a megrendelőket, Elek Jenővel hárman együtt, és külön-külön megkezdtük a beszerzést. Megrendelők voltak: Tomasits-Zavaros-Lehoczki-Netoleczki és még sokan mások...”

A műhely termékei sigestő tájtékcşikokat vágna a Duna széles hátába. A műszaki és erkölcsi sikert követi a szolid gazdasági megerősödés. Telik már arra is, hogy a három iparos a saját úri passziójára különlegesen harapos motort és siklócsónakot építsen. Bekapcsolódnak a versenyzésbe is, eredményeik azonban jelzik: nem egyformán lesznek sikeresek. A bóják körüli vetélkedés az egyetértést nem bontja meg; a három bajtárs készséggel nyit utat a legjobbnak. A siker páratlanul nagy, és valószínű, hogy őket is meglepi. Elek Jenő épít egy könnyű versenycsónakot, és ezt egy Hatala-Szedő-féle 600-as DKW-val állítják rajthoz.

1961-ben beneveznek az országos bajnokságra. A verseny öt különböző helyen rendezett futamból áll, és a sorrendet az összesített pontszámok alapján állapítják meg. Az országos bajnokságot a 600-as kategóriában Hatala a triumvirátus csónakjával nyeri meg.

Nos, hogy az eredményt perspektivikusan szemlélhessük, álljunk meg egy pillanatra. Akadt egy kisváros, melyben a gép-

ipar csupán néhány fémmegmunkáló műhely manufaktura színvonaláig emelkedett. Akad egy ügyes kezű könyvelő, aki legfeljebb szakirodalomból tanulta ki a csónakgyártást, és faipari gyakorlata kb. fél tucat dunai túracsónak összeépítésére nyúlik vissza. A két kisiparos pedig – a forgácsoló és a géplakatos – három éve készíti a DKW-kat. A három bajai fiatalember – akiknek a meshősökhöz való hasonlatosságát nem észre venni nehéz lenne – belevág a vakmerő vállalkozásba. Rivalizálni mernek olyan versenyzőkkel, akiket Budapest, Győr, vagy Szeged ipari háttere támogat. Az eredmény nem a véletlen kegye, hiszen öt helyen öt alkalommal kellett bizonyítani, hogy a bajai jármű fürgébb a honi ipar többi konstrukciójánál.

Több minősített helyezést ér el, továbbá szerez egy olyan trófeát, melynek értéke talán még az országos bajnokságét is meghaladja. Ez az Európa-bajnokság harmadik helye. (A teljesség kedvéért el kell mondanunk, hogy a bronzérmes König motorral harcolta ki. A gép azonban „uraságotól levetett holmi” volt, amit Hatala szakértelme számos alkatrész felújításával tett versenyképpé.) A viadalon olyan ellenfelekkel kellett megmérkőznie, akik alá olasz mesterek bűvészuji formázták a siklótesteket, mögöttük pedig a világ legtökéletesebb gyári motorjai dübörögtek. A siker természetesen két tényező függvénye. Kicsikarásához a versenyző egyéni képességei, valamint a jó sporteszköz egyaránt szükségesek. Lényegesen gyengébb műszaki adottságú járművel ugyanis még egy világbajnoknak sem lehetne esélye a fölényesen jobb motorokkal szemben.

Úgy vélem, érdemes a feljegyzésre és megőrzésre, hogy a bajai kisipar gyarló technikai adottságokkal, ám sok ötletességgel és szakértelemmel konstruált termékei már negyven éve elérték ezt a színvonalat.

Hatala József szelleme – bár hetvenegyedik évét tapossa – könnyű szárnyakon kalandozik ifjúsága évei felett. Arról, hogy az élet teljességét kitöltő korhoz milyen erőteljes, eleven lüktetéssel átjárt szálak fűzik, jellemző módon vall a következőképpen:

„A 80-as évektől nem csónakázok, de olyan vagyok, mint a cirkuszos ló, amelyik meghallva a cirkuszi zenét, újra ütemre lép. Így vagyok a König motorok hangjával, a ricinusolaj égett kellemes illatával, ami egész életemre meghatározó volt. Ha azt a hangot hallom, arrafelé szaladok.”



Kovács Endre

1968 táján a bajai csónaktulajdonosok, motorépítők és szerelők alkalmi kupaknacsának egyik fóruma az Építők vízitelepe volt. A gondnoki teendőket másodállásban Kovács Endre látta el. Munkahelyén, a Vas és Fémipari KTSZ-ben esztergályosként működött, és mesterségét délutánonként a telep egyik melléképületében is gyakorolta. Padja már önmagában is tanúbizonysága annak a szívós erőfeszítésnek, mellyel ebben a korszakban a magyar mesterember felépíti a maga kisipari kapitalizmusát.

Első, 600 mm-es csúcstávolságú esztergapadja guberálás, adakozás és számos munkaóra ráfordításának végterméke. Az egyik főalkatrészt MÉH telepen veszi, a második Pótz baráti ajándéka, több alkatrészt pedig maga fabrikál alkalmilag igénybe vett idegen szerszámgépeken. Eredeti módon oldja meg a fordulatszám változtatást. Az egyfázisú elektromotor és a forgácsológép közé gépkocsi sebességváltóját iktatja be. Kovács Bandi telhetetlen természetű: nem csak a négy fokozat fogaskerekeit, hanem még a hátramenet is igénybe veszi. Mivel a pad azért rükvercbe mégsem tudna esztergálni, szellemes megoldással éri el, hogy a forgásirány ennél a leglassúbb fordulatszámánál se változzék meg. A forgácsológép a vízitelep egy féltetős melléképületében jellegzetesen spártai komfortú környezetben üzemelt. A mestert azonban sem a nyári nap jegenyéken áttűző sugara, sem a dermesztő tél nem akadályozta abban, hogy az egyszerű szerkezeten a motorok tucatjait legyártsa. A seprűs motorokra, ezen a kategórián belül is a 125 cm³-es Danuviák előállítására szakosodott. Ez a motorkerékpár a kis Csepel továbbfejlesztett változata. Egy lóerővel erősebb elődjénél (öt és fél lóerős), karburátorát tökéletesítették, valamint gyújtómágnese is erőtel-

jesebb delejezésű. Ezek a módosítások készítetik arra, hogy alapanyagul a Danuvia motorblokkból válassza ki a fő alkatrészeket. Ezidőtájt már kialakult a műhelyek között bizonyos munkamegosztás.

Kovács Endre Pótzékkal dolgozott össze. Tőlük kapta a seprűs motorok megöntött forgattyúházát; ennek fejében viszont részükre különféle alkatrészekon fémforgácsoló megmunkálást végzett. Így a vízitelepi műhelyben nyeri el végső formáját több soros Pannónia számos főalkatrésze.

Kovács Endre visszaemlékezése szerint a műhelyében előállított seprűs motorok száma meghaladta a 30 darabot. Épített 3-4 egyhengeres Pannóniát is. A termelőmunkán túlmenően azonban a Sugovica-parti műhely afféle szerviz állomásként is működött. A vízimotorokba számos olyan alkatrész épült be, melyek egyszerűek és olcsók voltak, de nem évtizedes élettartamra méretezték őket. A kisebb, futó javításokhoz szükséges pótalkatrészek előállítása gyakran történt esztergagépen. Ilyenkor a Kovács-műhely közelsége nagy helyzeti előnyt jelentett.

Érthető, hogy a főszezonban ez a hatalmas fák árnyékában meghúzódó kis kamra mintegy agorájává vált a gépiparosoknak és a vízenjáróknak. Szakértelemmel vagy laikus bábéskodással figyelték a surrogó padot, és hozzáértő vagy ironikus megjegyzésekkel kommentálták a mester működését. A csivitelő csapat ugyanis mindig kész volt némi kajánkodó ugratásra. Mivel a műhelyfőnök nyelvét sem kellett felválni, a csipős megjegyzések nyílzápora bőségesen zuhogott a baráti kör csipkelődő tagjaira. Csendet és egyetértést a gép leállása, valamint a sutba rakott Kanizsai palackjaiból kortyolt áhítat hozott.

Gyakran megjelent a társaságban Pótz László is, akit a gyülekezet – egyáltalán nem tiszteletlenségéből – Maci Laci néven aposztrofált. A mester rendszerint valamelyik ügyfele kíséretében érkezett. Lebalagtak a lejtős sólya-pályán, ahol a kikötött csónak végében megátalkodva hallgatott a bűnös. Pótz táskájából szerszámokat halászott elő. Lecsavározta a berántótárcsát, és az ovális nyíláson át bekémlelt a lendkerék alá. Némi piszmozgás csavarhúzókkal és finom ráspollyal, majd próba, és láss csodát: a motor egészségesen feldübörgött.

A Kovács motorépítő és javító műhely 1971-ig működött a vízitelepen. A mester áttelepült Téli utcai új házába, ahol eszter-

gályos műhelye jelenleg is üzemel. A motorgyártásról ipari tömegtermelésre tért át. Távolság került a tajtékcsikot húzó csónakok és a szaporán berregő seprűsök világától. A hajdani termékeny, alkotó munkában eltöltött évek emlékét azonban az ifjúság aranyporával bevont relikviaként őrizte meg.



Márton László

Társtulajdonosa annak a műhelynek, mely valószínűleg legnagyobb példányszámban állította elő a vízimotorokat. A Flórián utcában működő manufaktúra típusválasztéka is meghaladta a többi pályatárs kínálatát.

Pótz Lászlóhoz fűződő baráti kapcsolata ifjúkorukig nyúlik vissza. 1942-ben kezdi inaséveit Nebojsza János Madách utcai géplakatos műhelyében. Pótz ekkor már egy éve tanulja a szakma elemeit a jó nevű mestertől. A tanoncok barátsága munkatársi kapcsolattá szélesedik. Márton visszaemlékezése szerint az első seprűs vízimotort 1953-ban szerelik össze. 1956-ban közösen nyitnak műhelyt.

Az adó-prés fokozódó nyomása miatt ezt 1959-ben bezárják, és Márton a Fémipari KTSZ-nél helyezkedik el. A változás a motorépítés intenzitását alig csökkenti, hiszen az iparág Baján afféle „földalatti mozgalom”-ként működött. Ügyszólván mindenki tudott a cégtábla nélküli, udvarok mélyén meghúzódó miniatűr termelő üzemek működéséről; ám az állam vizslató szeme irányukban homályos látásúnak bizonyult. Természetes az éberségnek ez a tompulása, hiszen a város lakosságának nem kis hányada volt megrendelője az aranykezü iparosoknak, vagy igényelte jószolgáltatukat megnémult gépe életrekelésekor.

A szerzőpáros épített kb. 30 db soros, kétszer 125 cm³-es Csepelt és egy boxer változatot is. Körülbelül 20-ra tehető a két-

hengeres, 500-as soros Pannóniák száma. Épül két boxer Pannónia is, melyekről a decemberi számban már írtam. A Márton-Pótz műhely szakosodik a 700-as DKW-k sorozatgyártására. Ezek becsült példányszáma 20-ra tehető. Emlékeztetek arra is, hogy ez a munkaközösség alkotja meg a teherautó motorból átalakított kb. 450 cm³-es Framót. Márton László becslése szerint az együttműködésükkel összeállított motorok száma meghaladja a 300 darabot. Fém megmunkálásban való jártasságát a csónaképítésben is gyümölcsöztette. A gépi hajtásra konstruált testeket alumínium lemezből hegesztette.

A mesterhez időnként visszatértek a keze alól kikerülő gépek, mivel írva vagyon: ami elromolhat, az el is romlik. Akadtak azonban eléggé szokatlan esetei is.

Vasárnap hajnaltájt – hogy még a korán kelő halak elé is időben szervírozza a csalit – útra kelt a bajai horgász. (Ma is városunkban élő polgártársunkról van szó, tehát neve ne említettessék.) A motor feltöltésére visz magával egy másfél literes üvegben benzint, valamint ugyanolyan palackban a maga részére is tartalékol védőitalt a hajnali hűvösség ellen. Ám a tank alján csak kotyoghatott az üzemanyag, mert a seprűs még útközben elhallgatott. A hirtelen felpörgés és tüsszögés kétségtelenné tette: a henger most szippantotta ki a karburátorból a benzin utolsó cseppjeit. Horgász felocsúdik, felkapja az egyik üveget és feltölti a tankot. Horgász újra indít. Nincs visszareagálás. Másodsor, harmadszor, tizedszer tekeri fel a berántózsínort. Életjel nincs, a motor gonosz, ellenséges hallgatásba burkolózik. Horgász konok jellem, nem mond le vasárnapi programjáról. Visszaevev, felnyalabolja a seprűst, és kiveri a békés szendert a nyugodt reggelt remélő Márton szeméből.

Az egyszerű szerkezeten gyors művelet a diagnosztizálás. A megszakító pogácsái épek, nyitása tökéletes. A kondenzátor nem zárlatos. A gyertya tiszta, kiszerezve és testelve bikaölő szikrák pattognak elektródjai között. A műanyag csövet átlátó folyadék tölti fel, tehát van üzemanyag. A mester utolsó kísérletként lehúzza a tankról a pvc csövet, megnyitja a csapot és beletapint a folyadéksugárba. Öszszedörzsöli, majd megszagolja ujjait. A hiba – mely sem addig, sem azóta nem fordult elő a praxisában – valóban egyedülálló: a seprűs bizony bánáti rizlinggel nem üzemel.



Pótz László
(1925-1996)

A kilencvenes évek közepén elhunyt mester alakját ma is övezi kollegáinak és ismerőseinek szinte kultikus tisztelete. „Műszaki zseni volt” – jellemzi őt Kovács Endre.

Hatvanéves történetet mond el arról, miként kezdi meresztgetni oroszlánkörmeit egy ifjú tehetség. Pótz 1941-ben befejezi a polgári iskolát, és inasnak szegődik Nebojsza János géplakatos műhelyébe. 1943 nyarán a mester udvarába egy lerobbant Puch motorkerékpárt tol be tulajdonosa. Ám ugyanekkor egy elháríthatatlan segélykérés is érkezik: üzemképtelenné vált a határban dolgozó egyik cséplőgép. Derékán járunk a második világháborúnak: a magyar búza egyike a stratégiai nyersanyagoknak. A mester sietve összeszedi hát szerszámaikat és segédjével kivonul a tetthelyre. A szántóföld azonban nem szerelóműhely, és a cséplőgép kijavítása hosszú időt igényel. A javítóműhelyben csak a kis inas, a boldogtalanul topogó tulajdonos és az álnokul hallgató gép marad. Pótz – talán a kétségbeesett motoros unszolására – hozzáfog a Puch szétszereléséhez. A diagnózis katasztrofális: dugattyútörés.

Pótalkatrész Baján nem kapható. Az inas fejszét nagy fába vágja: megmintázza a dugattyút, kiönti, megsztergálja, és a motorblokkot össze is rakja. Ám mindez lehetne még egy túltengő önbizalmú bűvész inas félresikerült kísérlete. Csak hogy a berúgópedál készítésére a motor brummogni kezd. Mire Nebojsza mester hazaérkezik, megbékélten pöfög az ellenőrző bejáratásnak alávetett Puch.

Bár a hosszú távú emlékezés simíthat valamelyest egy történetörző föliáns gyűrődéseit, azt minden visszaemlékező kihangsúlyozza: a felvégi iparos az aranykezü mesterek kategóriájába tartozott. „Ötven százalékkal többet tudott nálam” – mondja Mátrón László, aki a legterméke-

nyebb motorépítő műhelyben társtulajdonosa Pótznak.

Ifj. Sarkadi Sándor – az ismert motorcsónak versenyző – felidézi egy főtengely kiegyensúlyozás történetét. Édesapja is foglalkozott motorgyártással, az általa megmunkált alkatrészt, a főtengelyt, fiával elküldte Pótzhoz kiegyensúlyozás céljából. A műveletet elképesztően egyszerű, mondhatnánk primitív eszközökkel végezte. A mester a műhely küszöbén élére állított két téglát, és a főtengely végeit ezekre támasztotta fel. Bal kezébe krétát, jobbba kalapácsot fogott. Forgassad meg! – szölt rá a fiatalemberre. A krétával kijelölte a korrigálásra szoruló pontokat. Ezután a kalapáccsal jókorákat sózott a forgási szimmetriát sértő „sonkák”-ra. A művelet után éles szemmel ellenőrzött, majd a kiigazított alkatrésszel elbocsátotta a fiatalembert. Ifj. Sarkadi emlékei szerint nem fordult elő, hogy Pótz-féle „laboratóriumi ellenőrzésen” átesett főtengely valaha is műszaki problémát okozott volna.

Kovács Endre beszámol még a mester egy különleges tudományáról. A kevés szavú, mackós mozgású iparos elképesztő érzékkel csiholja ki a maximális erejű szikrát a lendkerék alá beépített gyújtókercekből. Bűvészmutatványának nyitja a következő volt. A gyertyának a szikrát akkor kell leadnia, mikor a felfelé haladó dugattyú kb. 5 mm-re van a felső holtpontról. Ennek előfeltétele, hogy ebben a pillanatban váljanak szét a megszakító pólusai. Ezt a két előfeltételt a többi motorépítő is biztosítani tudta. Csak hogy a megszakító egy sinus-hullám szerint változó feszültségű primér-áramot csökkent zérusra. A szekundér körben indukált feszültség azonban csak akkor éri el a kívánt 10.000 Voltot, ha a megszakítás a sinus-hullám csúcspontjának elérésekor következik be. A gyújtókercecsben keletkező feszültség képét csak katódsugár oszcilloszkóp segítségével lehet megrajzolni. Ilyen műszer Baján nem létezett. Ezért csak próbálgatással lehetett kikeresni azt a helyzetet, melyben a forgó mágnesek a tekercsben maximális feszültséget gerjesztenek.

Mint a pályatársak elmondják, Pótz e finombeállítás területén is remekelt. Az általa felhangolt motorok harsány életerővel fűrték magukat a Duna hatalmas, zöldszíni áradatába.

Az egyébként is csendes, szerény mestert élete utolsó éveiben nehéz betegség tette különösen visszavonult emberré. Hét éve távozott el barátai és tisztelői köréből.



Szabó Lajos
(1924-1986)

Egyike a csónakmotor építés területén leghosszabb ideig tevékenykedő bajai konstruktőröknek. Édesapja puskaműves, és egy fegyverszaküzlet tulajdonosa. 1942-ben a felsőkereskedelmi iskolában érettségizik, ám nem számlák, hanem fém-megmunkáló eszközök forgatásával kíván kenyeret keresni. Apja mellett kitanulja a puskaműveséget és mesterlevelet szerez. Félresikerült pályaválasztás: az üzletet 1949-ben államosítják, és szakképzésének megfelelő munkát Baján nem talál. Kitanulja a láng-és ivhegesztést és a hajógyárban helyezkedik el. Munkába lépésének időpontja 1951. Azért fontos a dátum, mert – felesége visszaemlékezése szerint – ekkor kezd foglalkozni a motorépítés gondolatával. Először seprűs motorok kerülnek ki műhelyéből, majd áttér a 125 cm³-es Csepel farmotorok gyártására. Családi használatra épített motorjával 1954-ben második, 1955-ben első díjat nyer kategóriájában. A motor természetesen tuningolt („felpiszkált”), tehát utólagos átalakításokkal megemelt teljesítményű gép. A Csepelt jó anyagokból, ám szokványos igénybevétel eltűrésére készítették. A verseny túlfeszített pörgetését már nem viseli el. Hallatlan szerencse, hogy a meghajszolt jószág csak a győztes futam leintése után lázad fel.

Elméletileg is jól képzett mechanikus. Elvégzi a gépészeti technikumot, majd üzemmérnöki oklevelet szerez. Az apai műhelyben elsajátított szaktudás viszont jártassá teszi a nagy precizitású fémmegmunkálásban. Gondosan és szépen kialakított hajtóművek kerülnek ki a keze alól. Műhelye nem termékeny, viszonylag kis példányszámban készít motorokat, viszont alig van olyan motortípus, amit ne épített volna. Gyárt kb. 7-8 seprűst, egyhengeres Csepel farmotort, kéthhengeres soros Csepelt, egyhengeres Pannóniát, kéthhengeres 600 és 700 cm³-es DKW motorokat. Hajólevelének tanúsága szerint

1958-ban saját csónakját is 700-as DKW-val szereli fel. Készít azonban két olyan motort is, mely hiányzik a többi bajai műhely kínálatából. Dunabogdányi megrendelőnek gyárt le egy 50 cm³-es Simpson farmotort.

Súlyos szívbántalmai miatt utolsó éveit leszázalékolt nyugdíjasként éli le. Nem hagy fel kedves időtöltésével, a horgászattal, ezért maga számára is épít egy mini-farmotort. Balkán és Simpson segédmotorokerepárok főalkatrészeiből kombinálja össze a hajtóművet. A szépen formált, könnyű kecses kis jószágról csak a lendkerék-gyújtás és a berántótárcsa hiányzik. A pompás kis jószág-mely 1986 táján készülhetett-egy alkotó műszaki pálya hatyúdának bizonyult. Mestere olyan vizekre hajózott el, hol a lelkek más fuvalatoktól hajtott dereglyéken lebegnek tovább.



Szedő István
(1913-2000)

A Szedő család esetében mind a fém-megmunkáló iparhoz való kötődés, mind a sokoldalúság dinasztikus örökség. A nagyapa, Szedő József (a bőséges forrásanyagot szolgáltató ifj. Szedő István nagyapjáról van szó) 1901-ben még harangöntéssel foglalkozik. A pályatükör forgó kaleidoszkópja felvillant egy érdekes képet: az első világháború kezdetén a hajóépítő iparban is dolgozott. A kétfejű sas a rekruta szakértelmét a polai haditengerészeti arzenálban gyümölcsözteti. Vérteshajók páncéllemezeit illesztgeti és szegecseli. Tűnődésre készítő érdekesség, hogy a családi szájhagyomány a Szent István csatahajó nevét megőrizte. Nem lehetetlen, hogy a dreadnought a katona-szakiparos keze nyomát viselve indul 1918 júniusában végzetes útjára.

(A 20.000 tonnás sorhajót – az osztrák-magyar flotta egyik legnagyobb egységét – egy olasz gyorsnaszád két torpedólövéssel elsüllyeszti.)

A hazatérő hadfi Sükösdön települ meg. Malomgépész keresetét lakatosműhely nyitásával egészíti ki. Nincs híján a vállalkozó kedvnek: üzemeltet gőzlokomotívval hajtott cséplőgépet, vásárol lesántult Fordson traktorokat, melyeket felújítva, bérszántást végez. A Központi Mozi gépésze, de elvállalja a generátor és az akkumulátor telep kezelését is.

Ilyen változatos és szerteágazó családi vállalkozás háttérben éli meg ifjúkorát Szedő István. A polgári iskola elvégzése után géplakatos és motorszerelő szakképesítést szerez. A Sükösdön töltött évek során beletanul a közember számára ekkor még exkluzív foglalkozásba is; személgépkocsit vezet. A kereseti forrást jelentő elfoglaltságra az ad lehetőséget, hogy a sükösi körorvos idegenkedik a megvásárolt autó kezelésétől. Így Szedő István tanulja ki a sofőr mesterséget a Ford „T” modellen.

A családi üzemben sokoldalú jártasságot szerző géplakatos a háború után saját műhelyt alapít. 1948-ban beszerez egy 1500 mm csúcstávolságú esztergapadot. Az a Csonka gyártmányú gép, melyet később csónakmotorral alakít át, kültérből hajtotta meg a padot. A bűzös füstöt pöfögő kis szörnyeteg a műhelyen kívül megtermelt forgási energiát transzmissziós szíjjal továbbította a forgácsoló géphez.

A kalandos sorsú pad rövidesen áldozata lesz az államosításnak. 1956 októberében gazdája egy vakmerő kommandó-akcióval visszaszerzi tulajdonát. A rajtaütés megszervezésében ludas lehetett Elek Jenő is, mivel a szerszámgépet munkahelyén, az Új Élet halászati tsz. Karbantartó műhelyében helyezik biztonságba. Nyilvánvaló, hogy 1956. november 4-e után a gép tulajdonjogi helyzete tökéletesen tisztázatlanná válik. Mindez azonban nem akadályozza meg vidám duruzsolását, miközben aláhulló fémforgácsokat hántol a munkadarabok forgó palástjáról. Ezen a Schlézinger padon készülnek a Szedő-Hatala műhely által gyártott csónakmotorok alkatrészei. A megállapítás azonban kiegészítésre szorul. Szedő jókezü, éles szemű, lelkiismeretes iparos, gépe is precíz szerző. Így bérmunkát is végez forgácsoló gépet nem birtokló, de motorépitéssel

foglalkozó kollegáinak. Egyébként a pad, melynek bujdoklását valami véletlen folytán nem követte nyomon az emberi cselekvések két nagy mozgatórugója, az irigység és a rosszindulat, végül 1970 táján a Szent Antal utcai Szedő műhelyben kötött ki. Ma is üzemképes e fürge kis jószág, mely a Strekek és egyéb motorok forgattyúházának tucatját gyaltta simára.

Szedő és munkatársa a 600-as DKW-k építésénél az Elek Jenő által megvásárolt budapesti mintát csak kiindulási alapnak tekintette. Tökéletesítették gyújtását, a víz alatti rész kiképzését, valamint kialakítottak új formájú csigákat is, melyekkel a motor teljesítményének jobb hatásfokú hasznosítását kívánták elérni. Kísérletezett Szedő a csiga anyagának megváltoztatásával is. Az alumínium csigák levelei könnyen törtek. Az óvatlan motoros propellerjén nem csak az elnézett víz alatti kőhányás, hanem egy zátony homokhátának keményebb ellenállása is kiváltotta a levélhullást. Ezért Szedő szívósabb anyagból, kovácsoltvasból is készített csigát. Mivel azonos méret mellett a propeller tehetetlenségi nyomatéka háromszorosára nőtt volna, nyilván az alakot is meg kellett változtatnia. A módosított gép tartós üzemeltetésre való alkalmasságát maga próbálta ki. Az eseményről fia a következőképpen számol be:

„1964 késő tavaszán gyakorlati időt töltöttem az esztergomi Marógépgyárban. A város szélén gyönyörű helyen volt a gyári csónakház. Ennél a csónakháznál vártam édesapám megérkezését a megbeszélten, délután. Több gyári barátom kissé tamaskodva várta a hihetlent. Egyszer csak szólok a többieknek: én már hallok a motor zúgását. És tényleg, hamarosan feltűnt apám a hajóval. Megjött, és fürgén, 51 évesen kipattant az egész napos út után. Esztergomban egy nagyon szimpatikus Kékesi nevű tanár úrral mértük össze motorjaink gyorsaságát. Ez volt a legalkalmasabb pillanat az első saját készítésű kovácsoltvas csiga kipróbálására.”

A következő fejezetben azoknak a mestereknek a munkásságát ismertetem, akik a motorok természetének és temperamentumának megfelelő csónakokat építették.

(folytatjuk)

Dr. Dániel József

A BAJAI HONPOLGÁR

Január

H		6	13	20	27
K		7	14	21	28
Sz	1	8	15	22	29
Cs	2	9	16	23	30
P	3	10	17	24	31
Sz	4	11	18	25	
V	5	12	19	26	

Február

H		3	10	17	24
K		4	11	18	25
Sz		5	12	19	26
Cs		6	13	20	27
P		7	14	21	28
Sz	1	8	15	22	
V	2	9	16	23	

Március

H		3	10	17	24	31
K		4	11	18	25	
Sz		5	12	19	26	
Cs		6	13	20	27	
P		7	14	21	28	
Sz	1	8	15	22	29	
V	2	9	16	23	30	

Április

H		7	14	21	28
K	1	8	15	22	29
Sz	2	9	16	23	30
Cs	3	10	17	24	
P	4	11	18	25	
Sz	5	12	19	26	
V	6	13	20	27	

Május

H		5	12	19	26
K		6	13	20	27
Sz		7	14	21	28
Cs	1	8	15	22	29
P	2	9	16	23	30
Sz	3	10	17	24	31
V	4	11	18	25	

Június

H		2	9	16	23	30
K		3	10	17	24	
Sz		4	11	18	25	
Cs		5	12	19	26	
P		6	13	20	27	
Sz		7	14	21	28	
V	1	8	15	22	29	



MI TZEH-MESTER, SAINKAL A NEMES BACS VARI SÁBAN LEVŐ CSIZMADIA MESTER, HOGY EZÉN JELEN LEVŐ MESTER LEGÉNY *György Esztendősi* Magasságú *Kezdeti Hely* híven, szorgalmasan jámborul békeségesen, bősületesen, melyről Mi Mester - Tarsainkal együtt mindnyájan hiteles bevett szokása szerént minderről alkalmazásánk, a. Tzehék, és a Költ. Privilegiált Baja Varossában *Átadott holnap*

Erstiben Dolgozat 14 Nap 26 De 30

Czeh-Mester *György Esztendősi*

2003. ÉVI NAPTÁRA



**S TOBBI MESTER TÁRSASÁGÁBAN PRIVILEGIÁLT BAJAVAROS-
LEGÉNYEK BIZONYSÁGOT TÉSZÜNK EZ AETAL**
Tomás NEVEZETÜ, Bajaváros SZÜLETETT
 ... volt — ezfendeig, és ... ugyan azon idő alatt
 ... mint minden Mester. Legénynek illik, viselte magát. A
 ... ságor tészünk, es hogy ezen Mester Legény a Mestersegnek be-
 ... oknak Gszmadia. Mester. Tagjai illendőkeppen kerestemiek
 ... nak 18 napján, 1832. Ezfendóben

ember 1832
 György

Alya-Mester
Francia József

December

H	1	8	15	22	29
K	2	9	16	23	30
Sz	3	10	17	24	31
Cs	4	11	18	25	
P	5	12	19	26	
Sz	6	13	20	27	
V	7	14	21	28	

November

H		3	10	17	24
K		4	11	18	25
Sz		5	12	19	26
Cs		6	13	20	27
P		7	14	21	28
Sz	1	8	15	22	29
V	2	9	16	23	30

Október

H		6	13	20	27
K		7	14	21	28
Sz	1	8	15	22	29
Cs	2	9	16	23	30
P	3	10	17	24	31
Sz	4	11	18	25	
V	5	12	19	26	

Július

H		7	14	21	28
K	1	8	15	22	29
Sz	2	9	16	23	30
Cs	3	10	17	24	31
P	4	11	18	25	
Sz	5	12	19	26	
V	6	13	20	27	

Augusztus

H		4	11	18	25
K		5	12	19	26
Sz		6	13	20	27
Cs		7	14	21	28
P	1	8	15	22	29
Sz	2	9	16	23	30
V	3	10	17	24	31

Szeptember

H	1	8	15	22	29
K	2	9	16	23	30
Sz	3	10	17	24	
Cs	4	11	18	25	
P	5	12	19	26	
Sz	6	13	20	27	
V	7	14	21	28	



Klossy Irén: Marbly

tollrajz, 1995

Egy grafikus iránytűje

Klossy Irén grafikusművész rajzait, metszeteit, kollázmetszeteit mutatta be a bajai közönségnek 2002 decemberében az EBF Gyakorló Iskolájának kiállítása. A tárlat atmoszférájának vonzasköréből kikerülve, több dolgon is elgondolkodtam. Először is: a grafika műfajának mostoha körülményeiről, a grafikai tárlatok és kiadványok egyre ritkább megjelenéséről és ennek okairól. Miért került ismét perifériára a művészeti életben, hiszen a reneszánsz óta hangoztatják: a rajz a művészetek atyja. S a rajz egyben közös elv és közös nevező a művészetek között, amely lehetővé teszi, hogy kötetlenül fogalmat alkossunk minden műalkotásról és minden művészi ideáról, festményről és szoborról, nagyról és kicsinyről, létezőről és még csak keletkezőben lévőről egyaránt.

A rajz mint a művész kifejező és alakító eszköze, hosszú történetre tekinthet vissza, amelynek során elvi, alapvető változásokon esett át. Alárendelt funkciójából, csak a célt szolgáló mulandóságából a középkor vége óta lépésről lépésre szabadult ki, hogy autonóm, önmagáért való műalkotássá legyen, amely önértékénél fogva joggal igényelheti a maradandóságot, a gyűjteményekben való elhelyezést, s azt, hogy mint közvetlen, egészen személyes, kézírászerű megnyilatkozást, a művészi alkotás legfontosabb dokumentumának tekintsék.

A festők és rajzolóok évszázados ellen-

téte mindig heves vitákra adott alkalmat. A rajznak hol a gyakorlás és előkészítés szerepét juttatták, hol a művészi egyéniség legközvetlenebb megnyilvánulását látták benne (a XVIII. században a rajz értékét egy festészeti kézikönyvben a festészet fölé helyezik). A régi vita eldőntése, a rajz és a festészet viszonyának kérdése természetesen mindig az adott kor, stíluskorszak nézeteinek függvényében alakult. Nagyjából a XIX. század közepétől kezdik a rajzot egyre inkább az autonómia igényével nézni és a festészet mellett önálló műfajnak tekinteni. A XX. században a rajz végül önállósult, a reprodukáló és absztraháló ábrázolásmódból teljesen személyes, írott vallomássá fejlődött (vagy inkább csak a nézetünk fejlődött?), a legnagyobb mértékben önálló értéket nyert, és külön műfajjá vált. A rajz és a kép egyenrangúan áll egymás mellett, az azonos művészi probléma megoldásának kétféle lehetőségét jelzi. A rajz mint a művészi alkotó tevékenység bizonyossága, abszolúttá vált. (Mostoha sorsa azonban időnként, mint napjainkban is újra felszínre tör.)

Hogy a magyar grafika egyszer talán újra reneszánszát éli, mint a két világháború közötti, s az azt követő néhány évben, csak remélni tudom. Érdekes módon a Gyakorló Iskolában 2002 utolsó két havában két grafikai kiállítás is nyílt. November derekán Fejes István grafikáit

csodálhattuk meg, decemberben pedig végre örömmel üdvözölhettük a Baján nagyon régen nem látott Klossy-képeket.

Klossy Irént sokan ismerik szülővárosában, Baján. A legtöbben vagy, mint grafikusművészt vagy, mint pedagógust vagy, mint az egyik legnagyobb bajai műgyűjtő, Klossy Tihamér lányát.

Klossy Irén a Pécsi Tanárképző Főiskolán kapott 1967-ben rajz, majd 1969-ben történelem szakos tanári oklevelet. A Magyar Képzőművészeti Főiskolát 1977-ben végezte el Patay László és Bráda Tibor növendékeként. Az Eötvös József Főiskola művészeti tanszékének docense. Tagja a Magyar Alkotóművészek Egyesületének, a Magyar Képző- és Iparművészek Szövetségének és a Magyar Grafikusművészek Szövetségének.

Klossy Irén művészi tevékenysége keresztmetszetébe pillanthattunk be a vonatkeri tárlat alkalmával. Bemutatta az 1990-es évek és a 3. évezred első éveinek alkotásait, melyeket Baján még nem láthatott a közönség: néhány tollrajzot, metszetet és kollázmetszetet, s az Egri Akvarell Biennálén a közelmúltban kiállított néhány alkotását is.

A grafikai lapokat jellegük szerint két nagy csoportra oszthatjuk: egyetlen példányban létező egyedí munkákra és sokszorosítottakra. A sokszorosított, nyomtatott eljárással készült alkotások mélynyomással készültek.

A mélynyomás stílustörténete egybeesik a képzőművészet általános fejlődésének történetével. A metszés abban különbözik a többi technikától, hogy csak vonalakkal és pontokkal lehet képet készíteni. Minden vonalnak szerepe van, mélysége és iránya hat az egész kompozícióra. A vonalak olyan sokfélék lehetnek, amilyenek egyetlen más technikánál sem.

Klossy Irén kedvelt, s én úgy gondolom rendkívül karakteres műfaja a hidegtű is. A hidegtűt korán kezdték önálló technikaként alkalmazni. (Dürer már 1512-ben készített hidegtű lapokat.) A XIX. század óta nagyra becsülik egyszerűsége, festői-sége, a munka közvetlensége miatt. A nyomat gazdag, változatos tónusait a lemezbe rajzolás ereje, finomsága, a szerző tartásának hajlásszöge adja.

A hidegtű nem más, mint egy hegyes vas, amellyel a művésznő szabadon rajzol a lemezre, felsérti, minden egyes vonallal felvágja a sima felületet. A lemezbe mélyített részeket festékanyaggal tölti meg, így, amikor rányomódik a papír, a mélyedésekből kimártja, felszippanjtja a festéket. A mélyebb, szakállas vágások a nyo-

maton bársonyosan vastag, a sekély, simább pereműek leheletnyi szürke vonalak lesznek.

Vajon mi ösztönzi a művésznőt, hogy az egyszerűbb egyedi munkák mellett ezt a sokszor kényelmetlen, nagy figyelmet és gyakorlatot igénylő ábrázolási technikát művelje? De miért is készíti, mióta csinál az ember nyomokat? Bár helyesebb volna úgy kérdezni, mikor nem csinált? Előember őünk is tudta már, hogy keze, talpa, teste elárulja, hol járt, mit csinált. A nyom előbb volt, mint a nyomat, de minden nyomat nyom is: jelenlét bizonyítéka. Az érintkezésnek és a nyombiztosításnak, más szóval: a formateremtésnek ősi igénye az, amit a grafikai sokszorosítás technikai is kielégítenek. S a fametsző, rézkarcoló vagy hidegtűvel dolgozó művésznő munkájának elsődleges célja saját szellemi jelenlétének megörökítése, nyomának hátrahagyása.

Bár Klossy Irén alkotásainak témái között kövek, növények, felhők szerepelnek, művészete valójában nem ábrázoló: fehér (néhol színes) felületeken mozgalmas vonalrendszereket jelenít meg. A rajz almozozataira, a vonalra, a foltra, a faktúrára, a vonalhúzás gesztusára építi munkáit.

Vonalaira mondhatjuk, hogy egzakt vagy lágy, határozott vagy rezgő, lendületes vagy szálkás, szigorú vagy játékos, heves vagy fegyelmezett, kalligrafikus vagy borzas, vékonyan vagy vastagon futó, puha vagy kemény, több szálból összeszövődött vagy határozott csapásokból létrehozott. De a vonalak különböző típusai csak a kép közegében kapnak értelmet. A vonal indítása, befejezése, vastagsága, rezgése, íve, aránya mind más és más tartalmaknak a következménye és közvetítője (Lantos Ferenc). A függőleges, ellentétével, a vízszintessel, a grafikus iránytűje – mondta egykor Matisse. A sűrűn vonalkázott felületek, amelyeknek finoman rezgő játékát olykor a fel-felsejlő formák is fokozzák, egyidejűleg keltenek festői és grafikus hatást.

Klossy Irén egyedi és sokszorosított grafikáinak mindegyikére azt hiszem, bátran mondhatom, hogy az alkotó hiteles és őszinte dokumentumai. A művésznő azonban olykor még ezeknél is összetettebbnek, mozgékonyabbnak látja a valóságot, s mivel ezt egyetlen képben összefoglalni képtelen, más anyagokat, összetettebb formákat keresett és talált. Kollázsaiival is pontosan és őszintén, de egy ki-

csit más nyelven tudja megjeleníteni mindazt, amit lát és gondol. Kollázmetszeteiben a képzőművészet egyik legbensőségesebb problémája jutott felszínre: a kép viszonya saját anyagához, vagyis azokhoz az anyagokhoz, amelyekből és amelyekkel létrejön.

Ha ezeket a kollázsokat nézzük, mesziről nézve a képek szintiszta nyomatok látszatát keltik. A mű sem a véletlenszerűség, sem a rendtelenség atmoszféráját nem árasztja. Egymáshoz illeszkedő, egyforma méretű négyzetek rendezett erdejét látjuk.

Ha közelről nézzük a képet, és elsősorban a részleteit, akkor azt kell kérdeznünk: miért darabolta fel a már egyszer elkészült metszetet, nyomatot, hogy egy más sorrendben újra összeillesse egy új képben? Ezekben a kollázsokban saját metszeteinek felhasználása azért nagy jelentőségű, mert a metszetdarabok külön is (még épen) ugyanannak a kéznek a munkái, s homogén hatásukkal a saját káoszában uralkodó harmónia hitelességét bizonyítják. Ezek a kollázmetszetek különös arspoetikák, tulajdonképpen egy művészi pálya állóképei is lehetnének.

Kovács Zita

Széljegyzet

a Bajai Honpolgár 2003. évi naptárára

A török hódoltság végét jelentő felszabadító háborúk következtében Baja városa (1696) igen fontos kereskedelmi központtá vált. Sorra alakultak a céhek, melyeknek száma azt jelzi, hogy a mezőváros virágzó településsé vált, s nem véletlenül nevezték a XVIII. század végén „Kis-Pestnek”.

Napjainkra egyre kevesebb az a tárgyi emlék, mely ennek az időszaknak Bajáját reprezentálja. De ne legyünk kishitűek! Mindig felbukkan egy-egy rendkívüli érték. Így történt ez nemrégiben. A város igen értékes dokumentum tulajdonosává válhatott, így minden Baját szerető ember közkinccsév tesszük egy csizmadiainas vándorlevelét.

A városnak, vagyis Észak-Bácska múzeumának, a Türr István Múzeumnak igen szép céhes anyaga van. Köszönhetjük ezt az elődök érzékenységének, lokálpatriotizmusának. A céhek egy-egy iparág iparosainak érdekvédelmi szervezetei, melyek megakadályozták a „kontár”, vagyis a céhen kívüli számára a piacon történő megjelenést. Védték a helyi iparosokat, minőség szempontjából pedig biztosítékot jelentett a vásárlók-

nak. A céhek fontos szerepet tölthettek be a XIX. század első harmadáig a kisipar fejlődése, a helybéli iparosok egzisztenciája és az előállított termék minősége szempontjából. Nézzük immár ezt a csodálatosan szép és értékes 1832-ből való bizonyáglevelét!

A Bizonyáglevel az iparosinas „útlevele” volt, a vándorkönyv elődje. A mesterséget tanuló iparosjelöltnek ugyanis a szakma fogásainak elsajátítása mellett meghatározott időt vándorlással kellett eltöltenie, s eközben különböző városok céheiben inaséveit letöltenie, s mesterségbeli tudásának állomásairól bizonyágot tennie. Az eltöltött vándorévekről a céh bizonyáglevelét állított ki. Eddig egyetlen Baja-városképes metszettel ellátott mesterlevelet ismertünk az 1700-as évekből. (A Bajai Honpolgár ezt korábbi számában már közölte.) A most látható metszet a városkép változását rögzíti az 1700-as évek végétől 1832-ig, az 1840-es nagy bajai tűzvészt megelőző évekig. Gyönyörű metszet mindkettő. Igaz, érződik, hogy az 1832. évi a korábbi „átdolgozása”, minőségi szempontból gyengébb alkotás.

Mindkettő a perspektivikus ábrázolást figyelmen kívül hagyja, de így is pillanatkép a városról. Míg az 1700-as mesterlevel német, a most közlésre kerülő magyar nyelvű, a reformkor kezdetén született bizonyáglevel, a nemzetté válás fontos helyi dokumentuma, különösen akkor, ha tudjuk, ebben a korban Baja főként déli szlávok (bunyevacok, szerbek), németek lakta város volt. A bizonyáglevel tehát bizonyágtétel arról a teljesen természetes folyamatról, mely a különböző nyelvű és kultúrájú embereket két évszázad alatt nemzetté formálta, úgy, hogy erőszak nélkül, származását nem feladva, kultúráját, nyelvét megőrizve tudott Baja polgára lenni német, bunyevác, szerb, aki egyszerre magyar is. A csizmadiainas bizonyáglevel ennek bizonyítéka. Tanuljunk névtelen eleinktől! Mindenki számára szívet melengető a városábrázolás eme bizonyáglevelén, melynek mára már ismeretlen tulajdonosa valaha világot látott, s visszatért Bajára.

Merk Zsuzsa

Hol volt, hol nem volt, az Óperencián is túl voltunk... Mindjárt kiderül azonban, hogy ez nem jelent azért olyan mesebelien tövölt, hiszen csak a Benelux országokban kirándultunk egy hetet. De amit láttunk, az messze illő és persze igaz, hogy az Óperencián is túl van.

Kiderült, hogy ez a mesebeli tenger nem is tenger, csupán az Ems folyó Felső-Ausztriában. Nem sokkal Mauthausen előtt fekszik a Dunába. Ami pedig utána – felette van, az az Ober-Ems.

Régebben, amikor a kíváncsi magyarok ezt a határvonalat átérték, akkor kerültek az Óperencián túlna, még hozzá úgy, hogy még Németországig sem láthatták meg.

Ezrefelé ma sztráda karuzog, és erdővel borított, legelővel szabadon dímbes-dombos tőnjön. Az útról nem sok települést látni. Magas fenyők állnak a tekintet útjában, csak egy-egy dombhátról szabadabb a látvány. Az autóbón úlve inkább a gondolat botorkál az erdő sűrűjébe. Valószínű erre áll az a kastély is, ahol Rudolf főherceg és Veesera Mária máig tisztelesen közös öngyilkossága történt. A kastélyt erdő takarja, egy magasabb tizenötös óriási szelvények farag és hol van már Ferenc József?

Ez a kirándulás két évvel ezelőtt zajlott, de mivel a "nevezetes" szeptember 11-ét is magába foglalta, talán megfelelő aprópót teremt a visszamemlékezésre.

Borzalmas dolog, hogy a borzalmaink napjaira mindig élesebben emlékezünk, mint üdvözítő, szép időkre. Gondoljunk csak arra példaként, hogy a Titanic katasztrófája vagy éppen a két világháború eseménynapjára mennyivel precízebben rögzülnek emlékezetünkben, mint mondjuk a penicillin felfedezésének vagy éppen a televíziózás megindulásának időpontjai.

Szóval a tavalyi dinnyeszezű Lőrinc napon, minthát tapintatlan bücsöt vet a nyár és – mintegy flamandföldi bemutatkozásként ömlött az eső – elindultunk.

Benelux utazásunk fontosabb eseményeit elmesélem, miközben nagy igyekezettel elfogyasztjuk a kilométereket Luxemburg felé. Ott keveredünk ugyanis bele abba a szikzofren állapotba, amit a Világkereskedelmi Központ és a Pentagon elleni terrortámadás gerjesztett az egész világon.

Pusszmillé lépünk át a német határt és a Mainz és Koblenz közötti Rajna szakaszon hajóútnak egyet.

Szerencsés ötlet mindjárt az elején elköbitetni a turisztát. Gyantított, hogy a Rajna mindkét partján sűrűn sorakozó festői városok egy-egy másfél félhí hangulatokban és színekben. A fölérők magasodó dombok elve határt szabnak a terjeszkedésnek és a folyó is újfát állja a helyfoglalásolknak. Kívételként képp

TÚL AZ ÓPERENCIÁN

keskeny folyóparti sívokban épültek fel a fivízre udvarházak és az újabb idők lakóházai. A templomok a hozzájuk csatlakozó egyházi épületekkel meghatározó jellegzetességei a folyó menti tájnak. A történelmi keretet pedig a mindkét parton sorakozó várak, városfal maradványok és őrtemyek adják.

Hajókn folyás-irányban gyorsan halad és gyakran kitér. Hol a jobb, hol a bal part. A meder gyakran ésszeszűkült, magas sziklák között jelentősen növekedett Dyerkor a sodrás.

Eljtsünk szót itt a Loreley szikláról. Nem is annyira a frízura, de sokkal inkább Heine okán. Bevallom azonban, hogy a szép, de gonosz tündér történetét részletesen hallgatva sem volt könnyű az asszociáció. Úgy hiszem, hogy a szikla tetejéről lett volna igazán átélhető a história és a költemény.

Északabba haladva észrevehetően hosszabbodnak a nappalok. Onnan már két óra kor sötét volt, itt meg este nyolckor is messze látni. Egy képzeltelben lenia mentén élesen különült el egymástól a német és a holland táj.

Ez utóbbi tulajdonképpen egyfajta névezhető, talán azért is, mert szabályosan rendezett. Tülygomó részét legelőik foglalják el. Élősen, rendszerint keskeny csatornával keretezett parcellák ezek, amelyekre apróska hídak vezetnek, valamelyik oldalukon, vagy éppen a csatorna keret sarkán. Mindenütt fekete-fehér foltos tehenek legelésznek, furcsa formájú, rövidebb bírkákkal együtt.

A legelőzvények monotonitását sűrű és magas kukoricatáblák szakítják meg. Többségük még szeptemberben is zöldell, a csövek kicsik maradtak. Ezek az ültetvények takarmányozás célját szolgálják majd. Gyümölcsösökkel, lezartott gabonákkal nem látunk. Feltűnően gyakori azonban a napraforgó, még mindig friss színű virágokkal. Nem nagy töblékekben nyílnak, inkább úgy kerétként zöldellnek, hasonlóan a legelőket és kukoricásokat keretező erdősávokhoz.

Szines virágültetvényeket csak itt-ott látni, nagyon sok viszont az úgynevezett Rengeteg, egymás mellé ragasztva, fűfomával, vízzel. Úton-átúton személyvívészintők épültek. Mindezek tiszta utakkal összekötve. Egyetlen búsánat volt csupán, hogy szélmalom alig látnak. Annál többet viszont szélkerékűből. Mint gimnazistákó óriások csoportosan forgatják vékony karjukat.

Amsterdamba érkezésünk előtt alapvető kíváncsi kérdésünk az volt, hogy mi és mennyi látnak majd a víz és a szárazföld szintelen küzdelméből. A finom Amstel sör névadó folyója miként találkozik és hogyan köt egyezséget a víbaros tengerrel?

Sok etimológiai érdekesség magyarrzza itt is a nevek, a fogalmak eredetét. Ezek egyike szeszit Amsterdam egykor Amstello-damme volt, ami annyit jelent, hogy az Amstel folyó gátja.

Meg kellett valamiképp akadályozni, hogy az esőből duzzadó folyók és a tengervíz a szárazföld elvárszárszának úrn keveredjék. Nemcsak gátrendszer kellett tehát építeni, hanem a víz alá került részeket fel is kellett tiltetni. Szinte minden házkn külön kellett megteremtteni a biztonságos szárazföldet. A víz szabad mozgását biztosító érekek és csatorna-rendszerek alakultak ki. A szabad mozgás érdekében sok hidacsát építettek, amelyek ma is meghatározói a városoképnek.

A mai városzerkezet egyszerű és könnyen átérthető. A kikötő partjával párhuzamosan félkörívűen merőten épültek a csatornák és ezekre merőlegesen ugyancsak a kikötő felé haladva keresztelik őket a szinte nyílegyenes vízi utak. Ebben a rácsszerű rendszerben a felülhítt szigeteken alakultak ki a főváros legdrágább telkei, ahova a gazdag kereskedők, orvostudósok és patriciusok építkeztek. A házakat keskenyre, de magasan építették, alapjuk biztonságos cölöpödrékön állnak.

Sok és nagy ablak látható, azért elsősorban, hogy kisebb legyen az épületek súlya. A házakat szobrokkal, dombornívűekkel, oromzati díszekkel látták el, és mindeközül szép színekkel festették be a homlokzatokat. A csatornákon hajóközve a parti sétányokon sütkézőző fák, a rengeteg hajócska és vitorlás együtt tükröződik a vízben egy feje tetejére állított város felépitve.

Tényleg igaz, hogy rengeteg a biokli és a biokliás. A legkisebb szabad helyen is, járdák mellett, házak tövében és a hidakon sűrűn egymás mellé állítva vagy éppen földe díszve szárazságra szűföldöknek a kétfélekélek. Mindégük gondosan és erősen lezárva. Különösen az állomások környékén látható rengeteg. Vajon hogyan találunk rájuk tulajdonosaik, amikor leszállnak a vasmotort? Vagy csak annyira nehéz a dolguk, mint a kőből szűllőknak, amikor ezek egyfolytában közel kell kiválasztaniuk a saját földjüket.

Szabad programként kettesben látogtunk a Rijks Múzeumba. Az ámulást maximálisan indokolt és egyértelmű. A világ legnagyobb festészeti gyűjteménye itt van. A festőóriások (Rembrandt, Frans Hals, Jan Vermeer) kepei előtt állva esztétikai elképzeléseink stabilizálódnak. A nagy felkérdések igazságában szinte megkönyörnyebéllünk, de örök kérdések is felmerlenek: a számunkra ismeretlen szerzők és alkotások látványa mindenképpen két-

ségeket élvezet felől, hogy mi szerint lehet különbséget tenni a mesterművek között. Hisszen legfeljebb a regisztrált időpontok alapján tudunk folyamatossgot követni, amelyek mélyén házódnak meg a szemléleti és technikai változások.

Az „Éjeli újság” után egy nappali következett. Ragyogó napsütésben, főtérfelőkkel az égen hajózáni indultunk. Ez a módszer Amsterdamban megismerésének igazi lehetőség. Járdsztről csodáljuk a várost. Már csak ezért is még magasabban, még keskenyebbek fűtnek a házak. Hőfőbár ablakok, színes homlokzatok és csipkés oromzatok usztatlan villogatással szorongatják egymás mellett. A házak közétt nincs két egyforma. A csatornák partján sétányok sorakoznak fasorokkal. A gachotok ármérőit – a hajózható vizűt felüllettel – jelentékenyen beszűkítik a lakóházak, a partköz rögzített oszlokok és vitorlások. Ezek külön látványt jelentenek.

A kikötőben robuszt felülről közösen bujkált a nap, esőpermet foztatta arcunk. Nyugtalan mulatók híján hajók könnyedén bukdácsolt. Két hatalmas óceánjáró uralta a látványt. A nagyosorú mozdorok megtekintése után gyorsan visszatértünk a csatornák béksés szővevényére. Kiszállás után még az úszó virágpacot is végigjártuk. Bár nem volt már igazi szezon, mégis lehetett volna világotni igazi különlegességekben. Mondjuk túlpánhagyományokban, orcsádeákban, megszámlálhatatlan cserepes virágban és millió, százezrekre ismeretlen gamóban, gyökérben, vesszőben, nem is beszélve az örökzöldekről. Az azonban meglepett bennünket, hogy az ablakokban, vagy a házak körül az utóán szinte alig látunk virágokat.

Hamar kiderült, hogy az eső itt természetes

része a napi eseményeknek. Senkit nem visel meg, még csak óvatosságra sem írt. A jérőkelek többsége és a kerékpárosok is zavartalanul folytatják útjukat, legfeljebb ennyő ak hajának. Sokan járják felül, a hőlgyek többsége pedig meztelbás szandálban közlekedett. Se hár, se hamva nem volt még az ősi készülődésnek.

Hága egészen más, mint a többi holland nagyváros. Vannak itt is csatornák, de nem annyí, mint másutt és nem zsfólok vízi alkalmatosságokkal. Az utak szélesebbek és sok tágs tér teperkedik parkokkal, lombos fűkkel.

A parlament épülete után Maurits herceg kapuján át jutottunk ki az ugyancsak róla elnevezett palota elé. Harmonikus, olaszos épület, a Királyi Képtár otthona. Előtte hosszú és széles tő csillag, de úgy, hogy mind a szép ház, mind a parlament felsőházának épülete a vízben áll. A belső udvar perze magasabb, mint a tő szintje, és a tér egyetlen pontjáról sem lehet látni a vízfelületet. A képtár előtti tavon lehorogyzott, de a szél fivallatait folyamatos mozgással követő bárkák úszódnak. Mind-egyikük olyan, mint egy hatalmas virágkosár, főmve kék, piros, sárpa, lila és rózsaszín csokrokkal. Nagyon sokat képzelünk el egy-egy hajón.

Nagy élvezettel és hatalmas zivatar közepette jártuk végig a bolhapiacot. Sűrű plátáni-getten somokoztak a sításk, így fejünkre már csak a fűmőt lombokban élhevett esősepek hullottak, nézőkésztünk lényegében zavartalan volt. A piac egyik része egy hatalmas antikvrium, mindenféle nyelveken írott könyvekkel, térképekkel, oklevelekkel, régi nyomtatokkal hajókról, madarakról és híres emberekről.

A terület nagyobbik részét a valódi bolhapi-

ac foglalta el. Tágasabb és gazdagabban rakott porták mellett szőnyegnyi üzletek is sorakoztak. Őrsi és nézősegre. Bizony sokat kell várakozni és megvárakozni egy-egy értékes tárgy, vagy dekoratív kirakat előtt.

Bátor, kóp, ezüst, kerámia és mindenféle arnyagból készült szobrok szízei láthatók. Csipke, porcellán és népművészeti tárgy leg-alább annyí. Ez utóbbiak nem elsősorban Euróából. Sok a régi használati tárgy is, főbés-gükről azt sem tudtuk megállapítani, hogy milyen célt szolgáltak valamikor. Ahogy nálunk varrogép, petróleumlámpa, rézűst és mozsár minden bolhapiacra megtalálható, úgy itt is fellelhető régi halászszerszámok, sajtkészítéssel kapcsolatos eszközök vagy a csipkeve-rés kellékei.

A Királyi Képtár megtekintése után busza szállított és elindultunk Belgium felé. Hága búcsúzkodásunk végén megállunk egy pillanatra a Béke Palotánál.

Mostanában, amikor annyí sok esik európai közlekedésinkről, még elfogódottságunk is értehető volt. Az egész közösségi gondolat és gyakorlat alna matere előtt állunk. Én már jó előre beálltam a nemzetközi bíróságot is, hátrétt vádlottjaival együtt.

A Palota 1913-ban készült el, és a soes különös örönija folyán már egy év múltva kitért az I. világháború. Aztán még újabb háborúk törtek ki és most Benelux - államfőidásaink közepete sem öröl a világ „haj de nagy” békességében.

Amsterdam az Amstelé, Antwerpennél meg három folyó oszlik a városra: a Schelde, a Moser és a Rajna. Sok-sok csatorna köti össze őket. Antwerpen lakóinak szent meggyőződése szerint Isten adta a folyót a városnak, de minden mást a folyó adott.

A II. világháború a holland és belga nagyvárosokban iszonyatos károkat okozott. A „maradékot” az óvárosokban és a kikötőkben kell keresni. A turista programok szervezői – már csak ezért is – nem a modern új városrészeket keresik, hanem történelmi hangulatokat igyekeznek eladni. Elsősorban tehát az óvárosokra és a kikötőkre koncentrálnak.

Rubens dászgazdag antwerpeni polgárként halt meg, több mint 1500 festmény maradt utána. Kőnhárukat a székesegyházban csodálhattuk meg.

A csúsnen 80 méter hosszú városkőzt az egykori óchek székháza veszik körül, bekeretezve a fűttert. Hogy csak az egyik legnagyobb és legjellegzetesebbet említsen meg, a Húsházról beszélünk. Ez a leghibe-ben megőrzött görkös polgári épület Antwerpenben. Lehette éppen katedrális is, de attól egyszerűbb, független téglai falú különböztek meg. Antwerpen is olyan gazdag és



Amsterdam

szép, hogy magabiztosan integrálható a Benékné nagyvívású látványgyűjteményébe.

Elfekelő helyét azonban hamarosan át kellett engednie Gentnek. Pedig ennek a városkának néhez dolga volt, hiszen egész Flandria hajdan volt fővárosa, Brugges után utaztak ide. Brugges tehát valamikor még Amsterdammal is mértesen vetélkedett, de valahogy elpatlott innen a tenger víze, és már Mária Károly egy hónapig tartó lakodalmára érkezvén megfenekelettek a hajók az iszapban.

A díszletek lenyűgözőek. A várost csatornáik szabadlákják át és ölelik körbe. Bár ez a látvány megszokott, az itteni méretek és arányok mégis intuíciók, áttekinthetőbbé tesznek egyszerre sok mindent. Az utcácskákba beáramlik egy-egy flandriai festményt jelent. Mindegyik „vésznon” ódon házak, templomtorony, vízföld és persze sok víz fűrészközdik. Zöld és barna mohákkal bevont aprócska hidak, fasorok és kisebb parkok unatlatlan bőrsége tetszeleg. A „kivágások” szinte mindegyikében helyet kaptak a Notre Dame 122 méteres tornya. Beütköztet a megérzőt. Élessége Mischekengelo fehér márvány madonáján.

Szóval Gent még mindezeknél is szebb. A Lys folyó partján álló ódon várkastély, azután a Szent Miklós templom, a katedrális és végül, de nem utolsó sorban a Graslei ódon házi odaköthet és nem engednek továbbmennni. Rezerestelenül állunk és csodáljuk őket. Azt hisszük, hogy ezek az épületek az óserő és a kontinuitás jelképei. Csodálkozásaink közepette nem is gondolunk arra, hogy többségük évszázadokig, évszázadokig épült. Aztán váltás-hírbört, tűzveszély vagy unalokdólások funderolatos perpatványai rombolják le őket, hogy új hatalmak keserves munkával és óriási pénzekkel újra felépítsék őket saját dicsőségükért.

Brüsszel kőfejtése. Meg az a nap, amely gyönyörűség és egyben borzalmas napja is volt utunknak.

Brüsszel új szempontokat mobilizált. Ennek elődjébe oka új európaiságunk közeli deklarálása. Mit kezdünk majd ezzel a teljes új állapottal, és mit kezdünk majd velünk, akik több mint egy fél évszázadot feledtő szerencsésül megérthetjük egy nagy közösség örökségét.

Az 1958-as Világkiállítás, valamint Belga-Kongó független városa az 1960-as évek elején nagy tökélet koncentrált a város fejlesztésére. De nem hiszem, hogy többet, mint amennyi postonában koncentráltól ide. Már Luxemburg felé autóközve érintettük azt a városrészt, ahol a NATO, meg a „Közös piac” otthonát kialakították és ahol a központi mappóság is terjeszkedik.

Ittorn építkezéseket még nem látunk sehol és soha. A már elkészült, vagy félkész pa-

lotik látványából persze nem derül ki eredeti rendelkezésük.

Se formailag, se érzelmileg nem lehet összehasonlítani ezt a látványt a történelmi belváros patinás épületeivel, mint amilyen például a városkésa vagy a Szent Mihály templom. Amennyiben ezek az új acél és üvegalakítók kibírnak néhány száz évet és az antik görög épületek is elvisselik a múltó idő viszontagságait, akkor lehet majd csak összehasonlítani évszázadok ízléseit. A város fiterét Victor Hugo a világ legszebb terének nevezte. A városkésa is a világélek között tetszeleg, még akkor is, ha tornya asszimétrikus és még akkor is ha igaz, hogy a híres udvari építés Jan van Ruysbroek is észrevette ezt az aránytalanságot, és az emiatt érzett elkeseredésében állítólag felakasztotta magát.

A Szent Mihály templom két óriási, de csontja toronnyal mutatgja magát. Olyan monumentalis és magas így is, hogy azt merem hinni, hogy az építők is belátták tehetetlenségüket és nem merték tovább építeni az állványzatot. Brüsszel híres kis szobroskésa a piszós kisfiú 1619 óta áll. Legfőbb baja az, hogy mindig új, meg új ruháskésa öltöztetik. Ennek következtében aztán egyetlen valódi éke, a puócskésa alig látható. A bejós alaphelyzet ugyanis veszmenel népviseletben nem sok figyelmet érdemel.

Azúkor Királyi Palota előtti békés fegyvercsöngést és háptikólist nézegetük, még nem tudak, hogy már öszedőltek a Világkereskedelmi Központ felkésarcolói.

Az Ardenneken is átkelve értük el Luxemburgot.

A városképet meghatározó része a Petrus festői völgye az Adolphe híddal, amely negyven méter magas és egyetlen ível hidáskja át ezt a parkos, még sziklásokot.

A keleti horizont szembetűnő látványa meg egy óriási toronyház, a Kirchenbengen születte. Az épületnek érdekes története van a tulajdosága is. A valamikori Montan – únó örökös léti székészárnak épült, mindének előtt Robert Schuman tekintélyének és befolyásának következményeként. Az eredeti elképzelések szertefoszlottak, de a toronyház megépült, és ma is Luxemburg főlé magasodik. („Európa nem lesz meg egy csapásra, nem lehet egyszerre felépíteni. Konkrét lépésmenték révén alakul ki majd, amelyek előbb a tettekben mutatkozó szolidaritást teremtik meg...” R. Schuman)

A városnézés után itt a völgy peremén találkozunk, nem messze az Adolphe hídtól. Borult, békés idő volt. Egy fiatal szerelmespár önfeladten csókolózott, zajos és valkmerő gördeszkások száguldoztak körülöttünk. Egy nyitott taxiból feltűnő hangerővel ordított a rádió, amit két

rendőr is feszülten hallgatott. Valami kilátéges híre figyelhetek.

Nem nagy ügyekben WC-re kellett mennem. Abban a pillanatban senki nem volt odalent. Csak egy rádió ordított az is szinte agresszív, idegesen. „Luxembourgeoische” beszél, nem értettem szavát.

Dolgom végetével természetes asszonyoság állt előm, és szólított meg. Azt hittem, hogy a fizetést kéri, így illedelmesen nyújtottam felé a tíz gulden. Nem sok ügyet velet a pénzre és tovább beszél. Jeleztem neki, hogy idegen vagyok, és franciái talán eredményesebben váltaknak szót. Magától érteendő természetességgel váltott, de képtelenségnek tűnő dolgokat kérdezett és mondott. Azt ugyanis, hogy hallgatom-e a rádiót az imént, mert ha nem, akkor 5 most elmondja, hogy régy boeing a Pentagomak tüközve felrobant, meg hogy sokan meghaltak és hogy hamarosan kifér a III. világháború.

A felszínre érve a rémítéletet azonnal elmondtam feleségemnek, aki ugyanúgy, mint a hamarosan megkezdő idegenvezetésünk is kétkedve fogadta híreimet. Aztán bekapcsoltak a busz rádióját, és hamarosan meggyőződhettem arról, hogy a WC-s néni igazat mondott. A borzalmas dráma alig talált helyet kiráncukló képeletükben, de lassan befirkadt gondolatinkon közé és a következő napokban minduntalan kopogtatott, dörbölt, időnként felakított. A legközelebbi újság címlapján már ott volt olvasható a drámai kérdés, miszerint „Ez háború, nem más mint háború, ki timadt meg bezártok?”

Aztán Guttenberg városában Mainzben már egyértelmű volt minden: „Pasztiló terrorcsapások a szuperhatalom, USA szívében”. Hallottak ezrei New Yorkban és Washingtonban. Az utóm rémült arról dítkok osztoztak szöröslapot a délban kezdőök eszeszteli misére. Ebben a különleges hangulatsban a múzeum sötét tapétával borított termeiben, sejtlemesen megvilágított tálalkócsa csodlatos kényvelket nézegettünk. A legfrészebb közöttük az 1455-ben nyomatott óbsóbia volt. Olyan erélye ez, mint Tutankamon halotti maszkja, Mona Lisa vagy a Dávid szobor. Hazafelé még Heidelbergbe is kirándultunk.

Az utolsó élménye teljes volt, de nem tudott elkülönlíteni a ránk neheződő terrorizmus szindromától. Nem dolgozik a megoldás keresgetése (ha van egyáltalán megoldás.) Minden esetre reményt kelő, hogy egy év eltelével még semmi jele a stratégikus, tragikus folytatásnak.

Kép és szöveg:

Fajta István

A természetes vízi horgászat helyzete és a természetes vízi halgazdálkodás kérdése

A középkori Magyarország folyóinak legnagyobb halbőségéről szintén minden korabeli utazó és történétíró megemlékezett. E figyelemre méltó tény azonban történettudományunk nem tudja jelentőségének megfelelően értékelni, folyóink halbőségét a természet ingyen ajándékolta tekintették, és egyszerűen a természetes adottságok közé sorolták. Ha a magyarországi folyókban a halgazdaságot természet adottság lett volna, éppen ilyen természetesen kellett volna lennie Európá ma folyói esetében is. Nem lett volna olyan a korabeli utazóknak az a tény mint jellegzetes információként rögzíteni. Tehát a legedőbb halbőség okát másként kell keresnünk.

Érdekes eredményre jutunk abban az esetben is, ha a magyar halászat jogi szabályozását hasosoljuk össze a környező országok szabályozásával. A középkori Magyarországon a szabad halászat jogát a XII. század elejéig semmilyen formában nem korlátozták, ezt követően pedig csak néhány tiltott halászó vizet kellett a jobbágyságnak elkerülniük. Ez azt jelenté, hogy a halászat a magyar nép életmódjában igen nagy jelentőségű volt. E tényről több kutató az ország halbőségével magyarként, hiszen ilyen nagy mennyiségű hal mellett a halászlé jogi korlátozása érthetetlen. Azt, hogy ez a halbőség egy tudatos gazdálkodási módszer eredményeként jött létre a Kárpát-medencében – bármennyire közfenekünkön állunk is eme következtetés -, csak kevesen feltételezték, holott erre az említtetett túl más jelek is utalnak. Az eredményjelek tamérség szerint ugyanis a középkori Magyarországon nemesek halastavakat adományoztak, hanem a halások létesítésére alkalmas helyeket is. E halások az ártéri fokrendszert segítségével bőventermő halastavakként funkcionáltak. Folyóink különleges halbőségére éppen ennek az ártéri vízgazdálkodási módszernek, a fógazdálkodásnak köszönhető.

A halak egy jelentős részének ívési időszaka egybeesik a folyók áradásával (zölőjár). Az ívés - a fokok segítségével - az ártéren szervezett gyorsan felmelegedő, sekély vízben kedvező körülmények között történt meg. A kisebb ivadáék kíváló életfeltételeket - tiszta, oxigéndús vizet, korlátlan mennyiségű természetes táplálékot (plankton) - talál az ártéri lépcsőkben, tavakban. Az ártérhálnak levonása után a halak a fokokon keresztül a visszabízó víz nyomában igyekeztek a holtágak, illetve az élő folyó medrére visszatérni. Ekkor jött el a halászat ideje. A fokok, tavak torkolait rekesszelékel zárták le. (Áradó víznél sohasem rekesszelékel.) A rekesszek nyitásával lehet-

vé tették a halgazdaságot és a nem foglósretet halak visszatérését a holtágakba és a folyóba. A nagyobb halakat visszatartották a tavakban, gödrökben és egyéb vízfázisokban, ahol a vízszint lecsökkenése után jűllőböző halászzerzőmókkal zsákmányol ejtették őket. A halak új nemzedéke a mederbe visszatuvia a nagytessű vetélytársaktól megszabadulva gyors fejűdésnek indultak a táplálékban gazdag vízben. A halászat e módja egyszerre tette lehetővé a bőséges zsákmányt és a halfilományi felhasználódást, így biztosítva a Kárpát-medence folyóinak legedőbb halbőségét. Tehát ez a különlegesen kedvező helyzet nem csupán a természet ajándékolta tekinthető, hanem egy célszerű, szervezett munka, a természettel való együttműködés eredménye volt.

A Duna menti falvak sajátos halászati szervezetet, önkormányzatot alakítottak ki. A halászok ügyek legfőbb intézője a fok- vagy tőbőr volt. Ő éltékelt a halászat vitás kérdéseiben, ellenőrizte a fokok megfelelő használatát, fenntartását és üzemeltetését. Ősei jog szabályozta azt, hogy a fokokat áradáskor tilos volt rekesszelékel, biztosítani kellett a halak és a víz kiáramlását az ártérbe. Izt különösen ott volt fontos, ahol a fokok egész láncolatát alakították ki. Így a fokokkal összekötött tavak között a legutolsó az megkapta a víz- és halfirótsást. A fokokat rekesszelékel elzárni csak apadással volt szabad. Az apadás beálltánál pilanlatában a halak megindulnak visszafelé. Amikor az apadás várható volt, a fokok rekesszelékel éberek öröködket, éjjel a vízen tiszó parázisok táplálva figyelték a víz mozgásának változásait, mert minden perc késlekedés csökkentette a fogás mennyiségét. A fokvagy tőbőr ellenőrizte azt is, hogy a rekesszelékel megfelelő távollágn legyenek egymástól, és az egyik ne akadályozza a másik eredményes működését.

A tőbőr alá rendelék a tőmestert. Ő volt a halászat gyakorlati vezetője, irányítója. Ő volt az, aki legjobban értette a fokrendszert működésének és a rekesszek építésének tudományát. Közvetlenül irányította ezek építését és fenntartását és más halászati létesítmények és eszközök létesítését. A tő- vagy rekesszelékel a fokok csúszó volt, a szükségig, a rend és rendelkezések betartásának felügyelője.

Az előzőekből is látszik, hogy egy demokratikusan szerveződő nagyobb közösség érdekében képviselő szervezet szigorú töré és iratlan szabályok betartásával és betartásával haszonú táv, átgondolt gazdálkodást irányított az érintett települések lakosainak javára.

A természetes vízi halászat helyzete ma

Az előzőekben ismertetett múltbéli halgazdálkodási módszerek a XX. századra feledésbe merűtek. Napjaink természetes vízi halászata az alsó Duna-szakaszon jelentősen lecsökkent a halfilomány csökkentésével együtt, és ez a tevékenység a halgazdálkodásból a kizárólagos halgazdálkodás szűkített. Korábban a halfilomány folyt némi halgazdálkodás egy-egy holtágban - telepített, etetett, lehalászott - üzemszerű módon, melynek azonban semmi köze nem volt a természetes vízi halgazdálkodáshoz. Az üzemszerűen működött intenzív vizekben újjáépítés a fők betelepítésével végzett gazdálkodás nem hozta a kívánt eredményt, gyakoriav váltak a halpusztások vízfizetési és háléleteti okokra visszavezethető. Az egyre nehezebbé váló gazdálkodási helyzetben, a halfilomány szűklő tevékenység fokozásával próbálták meg bevételüket szinten tartani. Ezt a tevékenységet a típusos „nábiogazdálkodási” módszerei jellemelték. Kezdték a méretkorlátozást merűt feledésbe, majd az ívő halak halászata is megjelent. Ez utóbbinak érdekessége, hogy ere még engedély is felhatalmazást adott „továbbszaporítás céljára”. Más kérdés, hogy a HTSZ hálkemlértében zacsókva lehetett íkrát vásárolni egyáltalán nem „továbbszaporítás céljára”. A Duna szűklőhalfilományának drasztikus rűkölését egyértelműen ez az „engedélyezett” ídeszek okozta. A halfilomány csökkentésével a halászati technikákat fejlesztették a fogás növelése érdekében. A medrek töltés leeresztésén keresztül - az áradáskor kikötő, ívni induló halat már kiszűrték - az elektronikus halászatig, melynek eredményeként egy-egy Duna-szakasz időszaka során sikerűlt tökéletesen halmentessé tenni. Mindezeket betőbzte amikor egy nagyobb áradás követően sok ivadékkal szorult a kicsiszadási előtői holtágak kotyiba - az a pusztulás, mely során az ivadékhalkat összehalóva telebonotú szállították az útszéltekbe takarmányra.

A halászati TSz-ek megszűnésével tovább folytatódtott ez a nábiogazdálkodás, most már vadnyaggyal epizódokkal tarkítva. Elektronos halászzerzőmókkal, nagyméretű leshálakkal és mindentőlé egyéb halászzerzőmókkal felezelték, sokszor fogverrel is rendelkezöz bundák garúdalkódása is már szintén mindennapos gyakorlati váll.

A gemenci hullámterti fokrendszere az évek múltásával feliszmolódott. A fokokat sok helyen átűhtették a közlekedés biztosítása érdekében, így a vizek áramlási vonalait és a hullámterti terület vízgazdálkodása tönkrementek. Egy-egy áradás során a hullámterre kikeűrlő vagy az éppen ott kikötő halivadékok az

apadást követően kintrekednek és a kiszáradó pocsolyában tömegesen pusztulnak el.

Az utóbbi években a gemenei terület tömegesen jelentek meg a kórokatonák, mint jelezte a halfogászok. A nyári időszakban is jelen vannak, de télen többeszer létszámban lépik el a kiterjedt vízterületeket. Az elmúlt két évben már a Sugovica város alatti szakaszon is megfigyelhető volt jellegzetes terelő halászati módszerük. Nagyobb csapatokban egymás felé tereltek a halakat, és eredményesen halászták. A halállomány csökkenését jelzi, hogy ezek a felénk madarak már az emberek közelében is megjelennek. Az elmúlt télen a Sugó-híd mögötti öbölben a horgászok 30-40 ember szeme láttára ereszkedett le az öböl vizére egy madár, és minden lebakisa eredményesnek bizonyult, a horgászatnak legnagyobb bosszúságára.

A fenti okokra visszavezethetően a Duna és mellékvízei halállománya a horgászok halfogási lehetősége évek óta folyamatosan, egyre gyorsuló ütemben fogy. Ez a tendencia az utóbbi két évben már katasztrofális mértékű csökkenéseket mutat mind mennyiségi, mind halfajok tekintetében egyaránt. A 2001. évi országos halfogási összesítések szerint a Duna esetében a halfogás 28%-kal csökkent az előző évhez viszonyítva. Érdeklődéséért kívánom meggyőznie: összesítésenként a Duna mentén a halfogás 28%-kal csökkent az előző évhez viszonyítva. Érdeklődéséért kívánom meggyőznie: összesítésenként a Duna mentén a halfogás 28%-kal csökkent az előző évhez viszonyítva. Érdeklődéséért kívánom meggyőznie: összesítésenként a Duna mentén a halfogás 28%-kal csökkent az előző évhez viszonyítva.

A halállomány csökkenését halfajonként értékelve megállapítható, hogy néhány halfaj már szinte teljesen elhalt. A dunai ponty (nyurga), a stülös, a csuka, a márnac, a domolykó, a jászkeszeg már csak elvétve fordul elő az alsó Duna-szakaszon. Az elmúlt évben a korábbi horgászalkományok döntő részét kitevő ezüstfélék és év leforgása alatt szinte teljesen elhalt, és a keszegállomány is jelentősen csökkent.

A fentiek alapján úgy érzem, hogy természetes vízi halászatunk, halgazdálkodásunk nevezhető tevékenység már nagyon régóta nem folyik Magyarországon. Amí most ezen a területen történik, az nem is hasonlít ahhoz az ősi foglalkozáshoz, mely a kőépkorban a Kárpát-medence folyóinak legendás halfőségét eredményezte. Ez nem a természeti értékekkel, lehetőségekkel való gazdálkodás, hanem halpusztítások, természetpusztítások minősíthető csak.

A kialakult helyzet tragikomikuma, hogy az alsó Duna-szakasz és mellékágai már 1977 óta védett természeti területeknek van nyilvánosítottva, és ennek ellenére kiakullatható ez a katasztrofális helyzet.

Petryi József

A Bajai Honpolgár tartalommutatója 2002. (13. évfolyam)

1. szám (január)

DIEDNSZCZY Tamás: Boldog új esztendő! (1. old.)
Baja város... városi köztisztviselő... adnk át. (2. old.)

SZEDERKÉNYI Tibor: Főosztó-e hévíz Baján? (3-5. old.)

SOLYMOS Ede: Halfogás közel. (5-6. old.)

BÁNÁTI Tibor: Műbéli áll sportfűt. (6-7. old.)

DÁNIEL József: A Kossuth-bemut. (8-9. old.)
A Bajai Honpolgár 2002. évi naptára. (10-11. old.)

MAYER Antal: „En már választottam hazát...”
Bácskai családterületet a gyermek szemével. Részlet (Rev. Bálint László) 1. rész. (12-15. old.)

Közlemény (a Karakórnak új tagjairól) (15. old.)

RAPCSÁNYI László: Színek és évek. B. Mikló Ferenc kiállítás a Nagy István Képtérben. (16-17. old.)

BÁNÁTI Tibor: Építészeti emlékeink. (18. old.)

LAKI Ferenc: Időszűr feladatok a környezeti nevelésben. (19-20. old.)

Helyreigazítás... Lapunk 2001. Decemberi számának 14. oldalán... (20. old.)

Tisztelt Olvasónk! (félhívás az SZJA 1 %-ának felajánlására) (20. old.)

2. szám (február)

BÁLINT Annai: 75 éves a bajai franszögöltetés. Gondolatok egy kiállítás kapcsán. (1-3. old.)

SZEDERKÉNYI Tibor: Volt egyszer egy „olajkút” Baja városban... (3-7. old.)

DÁNIEL József: A téli hadjárta. (7-9. old.)

SCHMIDT Antal: A szőlőföld igézetében. Életit beszélgetés dr. Dániel Józseffel. 1. rész. (9-11. old.)

MAYER Antal: „En már választottam hazát...”
Bácskai családterületet a gyermek szemével. Részlet. 2. rész. (12-14. old.)

BÁNÁTI Tibor: B. Mikló Ferenc alkotása a szesz szirkopótlásban. (14-15. old.)

Polikamentesség évek... lapunk... (14. old.)

Helyreigazítás... A 2001. decemberi számunkban... (15. old.)

VAJTAI István: Emlékek egy boldog emigrációból. 1. rész. (15-17. old.)

SCHMIDT Antal: Szoborkiállítás a kis szerteszert. (17. old.)

SCHMIDT Antal: Marosfői Bajai szájak egy szombathelyi könyvtárban. (18. old.)

JÁSZ Anikó: A Bajai Honpolgár tartalommutatója 2001. (18-20. old.)

Olvasónk figyelembe! (félhívás az SZJA 1 %-ának felajánlására) (20. old.)

3. szám (március)

FALLUDI Gábor – KRÁNYICZ István: A bajai Deák F. zsidó. Értékes vizuális képterméneink. (1-5. Old.)

DÁNIEL József: Magyar Prométheusz. (6-7. old.)

BÁNÁTI Tibor: Kodály Zoltán Sándor (Schlesinger) Emma 1863-1958 (Bajai arcképsorozat) (7-8. old.)

SCHMIDT Antal: Európai utakon. Életit beszélgetés dr. Dániel Józseffel. 2. rész. (9-12. old.)

SOLYMOS Ede: „Olajkút” volt, de meleg víz...? (12. old.)

BALYKÓ Barnabás: Egyetemeny békézőcsopok Kossuth Lajos életéből... (13. old.)

MAYER Antal: „En már választottam hazát...”
Bácskai családterületet a gyermek szemével. Részlet. 3. rész. (14-16. old.)

SCHMIDT Antal: Solymos Ede dolgozata a dunai malmokról. (17. old.)

BÁNÁTI Tibor: Újlelteti könyvtár. (17. old.)

CSEH Béla: A 10 éves Ad Libitumról tizenpi hangverseny után. (18. old.)

BLÁGA Borbála: 2002. év bajai évforduló. (18-20. old.)

GYULAVÁRI József: A Bajai Honpolgár Kuratórium... fogadást adott... (képzőmű) (20. old.)

Olvasónk figyelembe! (félhívás az SZJA 1 %-ának felajánlására) (20. old.)

Megfajtás... Kanveréb. (20. old.)

4. szám (április)

A Föld napja április 22. (Bálint Annai graficája) (1. old.)

IVO Mária – SCHMIDT Antal: Elmeslem életmet. (2-4. old.)

KOSZTOLÁNYI Károly: Egy bator bajai vasutas, Rákos emlékeink. (4-5. old.)

RAPCSÁNYI László: Legenda a hárvéti nyíról. (5. old.)

VAJTAI István: Emlékek egy boldog emigrációból. 2. rész. (6-8. old.)

DÁNIEL József: Adalék páter Erőkö életjárak történetéhez. (8-9. old.)

PETRI Pál: A „villanyhálózat” felújítása Baján. (9-13. old.)

BÁNÁTI Tibor: Hoehvít István 1890-1945. (bajai arcképsorozat) (13-15. old.)

MÁNDICS Mihály: Csárvoly-József háza nevédrója Kunszent-György 1790-1866. (15-16. old.)

MAYER Antal: „En már választottam hazát...”
Bácskai családterületet a gyermek szemével. Részlet. 4. rész. (16-18. old.)

Prof. Dr. Uherkovics Gábor: hidrobiológus 1912-2002. (rövid nekrológ) (19. old.)

DÁNIEL József: Két évszázad a gyógyítás szolgáltatásban. (19-20. old.)

5. szám (május)

SCHMIDT Antal: Idill ház a Szentes utcában. (1-2. old.)

BÁNÁTI Tibor: Lovas Andor 1891-1954. (bajai arcképsorozat) (2-5. old.)

SOLYMOS Ede: A lovagló gúghalál. (5. old.)

SOLYMOS Ede: Asoi, kova, tölgy. (6. old.)

MAYER Annel: „Én már választottam hazát...”
Bácskai családirtókat a gyermek szemével. Részlet 5. rész. (7-10. old.)

VAJTAI István: Emlékek egy boldog emigrációból. 3. rész (10-12. old.)

BALYKÓ Barnabás: Új pénz – új világ... (12-14. old.)

ESNAGY József: Emlékezés a bajai Tóth Kálmán Ifjúsági Irodalmi Klub megalakulására. (14-16. old.)

SNYEHOLA Anikó: Bajai kőműveskiállítások: Csere-parti kifestésalkotás, tükör-erőd. (17-19. old.)

BÁNÁTI Tibor: Kiállítások színesen kavargó változatosságra. (19-20. old.)

6. szám (június)

JÁSZ Anikó: Szelet fények. Beszélgetés Tamás Józseffel. (1-3. old.)

SZÉMBEI József: A jó bajai borsak is kell, cégar?! (3-4. old.)

FEHÉR Gizella – SCHMIDT Annel: A világ.

(4-5. old.)

VAJTAI István: Emlékek egy boldog emigrációból. 4. rész. (5-8. old.)

TAMÁS Emlő Anna: Hozzászólás a foglalkoztatással kapcsolatos előszövegekhez. (8-11. old.)

SILLING István: Nepomuki Szent János tisztelete nyugat-Bácskában. (11-13. old.)

GÖRBE Ferenc: Tóth Gyula. (13. old.)

MAYER Annel: „Én már választottam hazát...”
Bácskai családirtókat a gyermek szemével. Részlet 6. rész. (14-16. old.)

SCHMIDT Annel: Agócs Gy. írása 1952-2002.

(16. old.)

AGÓCS Imre: A tárgyak bővületében, avagy a róma ilhaz. Beszélgetés dr. Solyomos Ede néprajzkutatóval. (17-18. old.)

SCHMIDT Annel: Gemeni hangulatok. (Felső Barnabás képzőművész) (18. old.)

VADNAY-ROSPIGLIOSI Zsuzsa: Kابدبó Tamás. Tízparancsot. (19. old.)

SCHMIDT Annel: Bajai képző- és iparművészek galériája. (20. old.)

7. szám (július)

SCHMIDT Annel: Guba Ági bajai virágcsokrai.

(1-2. old.)

BUZETZKY Győző: Vízvilági revitalizációs lehetőségek a Duna-Dráva Nemzeti Park ótani területén. (3-9. old.)

LAKI Ferenc: Tenniszvetélelméleti ciklusok Baján. (9. old.)

VAJTAI István: Emlékek egy boldog emigrációból. 5. rész (10-12. old.)

VÖRÖS Gabriella: Egy éve hirtelt el Közégyi Mihály. (12-13. old.)

BÁNÁTI Tibor: Dr. Magalits Ede. (Bajai arcképcsarnok) (13-14. old.)

DÁNIEL József: A miniszter mágnus. (14-16. old.)

DÖMÖTÖR János: B. Mikló Ferenc festőművész kiállítás a Nagy István képtárlatban. (16-17. old.)

S. F. J. [Saághyné F. Jasztna]: A Baj Argentan Egyesület közönlő az érdeklődőket. (18. old.)

SAÁGHYVÉ FRÉMER Jasztna: Látnak Szent Mihály Hegyétl és jött a dagályl (18-19. old.)

SOLYMOS Ede: A „csorgott méz”. (19-20. old.)

8. szám (augusztus)

SZEMADÁM György: Nemes István kiállítás emlé... (1-2. old.)

NEMES István: (Invalkómia) (2. old.)

BORBÉLY János: „Bizurak a jövöben” Dr. Habsburg Ottó a Péntekröpi Unió elnökség elnöksége Baján. (3-6. old.)

CSERBA György, id.: (Gúspír Jánosnak a 157. sz. Damjanics I. cserkészcsoport táborról készült ábravázlatról) (6. old.)

SOLYMOS Ede: 150 éve született Déri Frigyes (7-8. old.)

NEMES Gábor: A bajai Kézműves Egyesület.

(8. old.)

SCHMIDT Annel: Ifjú keményesek első önálló bemutatkozása. (8-9. old.)

In memoriam Koleszár Márton. (Felfázásutóesőről) (9. old.)

GYULAVÁRI József – BÉRES Béla: A hetedik... bajai néprajzpály... színelőben. (Képzőport) (10-11. old.)

VAJTAI István: Emlékek egy boldog emigrációból. 6. rész (12-14. old.)

BÁNÁTI Tibor: Bogdanovics Lucian 1867-1913. (bajai arcképcsarnok) (15-17. old.)

DÁNIEL József: A valószínűleg tökéletesebb hamisítvány (17-20. old.)

PETRIKY József: Kézműveseti nevelés eredményei Baján. (20. old.)

9. szám (szeptember)

SOLYMOS Ede: Bunkócok a világgyűlésen. (1-2. old.)

RENDES Béla. Chabodiczky Akáccs 1887-1973. A költészet pedagógusa (2-7. old.)

SCHMIDT Annel: Olimpikák vándora (8-11. old.)

DÁNIEL József: Márta néni. (Vincosa, Bélné nekrológia) (11-13. old.)

Varga Ilona 2002. Tavaszán készült grafika. (13. old.)

BÁNÁTI Tibor: Híckák. (15. old.)

KELEMEN Zsuzsa: Adatok az andrásházi és istenségi bakovinai székely nagyhírvényekhez. (16-20. old.)

10. szám (október)

VAJTAI István: Bőrszínít. (1-3. old.)

RICHTER Dona: Az utazó. (vers) (3. old.)

DÁNIEL József: A Duna meghódítása. 1. rész.

(4-7. old.)

KOSZTOLÁNYI Károly: Szabadság a gyűjtőből. Emlékezés 1956-és (7-8. old.)

SCHMIDT Annel: Szivell és szivelll írt napló. (Kézművészet) (9. old.)

GYULAVÁRI József: Augusztusi évszáz a Dunán. (Képzőport) (9-11. old.)

SZABÓ Lajos: Egy emlékeztetés évszáz után. (12-13. old.)

SOLYMOS Ede: Refena, az esszenciából. (14. old.)

SCHMIDT Annel: Híboris emlékeztetés Szent Istvánon. (15. old.)

MÁNDICS Mihály: Ösi bunyevics népzénelés „Materice ij Oci”. (16-20. old.)

Helyreigazítás... Lapunk 2002. Szeptemberi számlában... (20. old.)

11. szám (november)

MAJOR Máté: Major Máté levele Csere Tibornak. (Közre. Gergely Ferenc) (1-2. old.)

DÖMÖTÖR János: Kiállítás a Nagy István képtárlatban. (2-3. old.)

RICHTER Dona: Ökológia. (3. old.)

Az Eötvös L. Fiskola. tantervnyitó ünnepekrén tisztelet, ma is Baján élő pedagógus vezetett át díszoklevelet. (3. old.)

BÁLINT László: Egy gyémántdiplomás pedagógusról. (4. old.)

BÁNÁTI Tibor: Kardos Gyula 1857-1908. (Bajai arcképcsarnok) (5-6. old.)

ESNAGY József: Felhámasztem fiatal arccod. (vers) (6. old.)

SOLYMOS Ede: Bajaiak Urangyában. (7-8. old.)

KABDERŐ Tamás: Carbenus: Hácon királyi emlékek (8-9. old.)

SOLYMOS Ede: Tóth Erik Katolán: a halfézés művészet. (Kézművészet) (9. old.)

ESNAGY József: Egyesült. (vers) (9. old.)

DÁNIEL József: A Duna meghódítása. 2. rész.

(10-15. old.)

BEREZNAI Zsuzsanna: Ünnepi táplálkozású szokások a nemességudvari sváboknál. (15-18. old.)

LAKI Ferenc: A fenntartható környezetfejlesztés: lésszükséglet. 1. rész. (19. old.)

Olvasói levél... (Bálint Gábor) (20. old.)

12. szám (december)

BÁNÁTI Tibor: Karácsonyi, újévi érzelmek. (1-2. old.)

SCHMIDT Annel: Karácsonyi bélyegek Udvardi Érzésbirtól. (2. old.)

ILLÉS Sándor: A szultán. (2-3. old.)

MÁNCSTICS Mihály: A bunyevicsok karácsonyi asztala. (3-4. old.)

KAZINCZY Gábor: Eszet és egér. (kiállítás-megnyitó) (5-6. old.)

Közönlő az Olvasónak! az SZJA 1 % -ának felajánlásáért) (6. old.)

BÁNÁTI Tibor: 50 éve Bajs város kulturális életének szolgálatában. (7. old.)

Kérdés a visszadobbanó szívhöz... (Egy jeles évforduló margójára) (Béres Béla és Bárdos Ferenc közösen beszélő) (7-10. old.)

DÁNIEL József: A Duna meghódítása. 3. rész. (10-14. old.)

Baja város képviselő-testülete november 4-én tartotta alakuló ülését. (15. old.)

LAKI Ferenc: A fenntartható környezet/feloldás: létszükséglet. 2. rész. (16-19. old.)

Tisztelt Bajai Honpolgárok, Honpolgárnők! (előfizetési felhívás) (19. old.)

Mély fájdalommal tudatjuk, hogy Kis Mária a Bajai Honpolgár Alapítvány Kuratóriumának tagja... elhunyt. (19. old.)

A Bajai Honpolgár Alapítvány 2002. Évi támogatási (20. old.)

Lapunk az alábbi helyeken kapható. (20. old.)

Kikcsorozatok mutatója

Bajai arcképcsarnok (Bánáti T.)

Bogdanovics László 8/15

Horváth Iván 4/13

Kardos Gyula 11/5

Kodály Zoltánné Sándor (Schlesinger) Emma 3/7

Margalits Ede 7/13

A Duna meghódítása (Dániel J.)

1. rész 10/4

2. rész 11/10

3. rész 12/10

Emlékek egy boldog emigrációból (Vajtai L.)

1. rész 2/15

2. rész 4/6

3. rész 5/10

4. rész 6/5

5. rész 7/10

6. rész 8/10

Életútbeszélgetés dr. Dániel Józseffel (Schmidt A.)

1. rész 2/9

2. rész 3/9

„En már választottam hazát...” (Mayer A.)

1. rész 1/12

2. rész 2/12

3. rész 3/14

4. rész 4/16

5. rész 5/17

6. rész 6/14

A fenntartható környezet/feloldás: létszükséglet (Laki F.)

1. rész 11/19

2. rész 12/16

Szerzői névmutató

AGÓCS Imre 6/17

BALYKÓ Barnabás 3/13, 5/12

BÁLINT Anikó 2/1, 4/1, (5/1)

BÁLINT Gébor 11/20

BÁLINT László 1/12, 11/4

BÁNÁTI Tibor 1/6, 1/18, 2/14, 3/7, 3/17, 4/13, 5/3, 5/19, 7/13, 8/15, 9/15, 11/6, 12/1, 12/7

BÁRDOS Ferenc 12/7

BEREZNAI Zsuzsanna 11/5

BÉRES Béla 8/10, 12/7

BLÁGA Borbála 3/19

BORBÉLY János 8/3

BUZETZKY Gyöngy 7/3

CSEH Béla 3/18

CSERBA György, id. 8/6

DÁNIEL József 1/8, 2/7, 3/6, 4/8, 4/19, 7/14, 8/17, 9/11, 10/4, 11/10, 12/10

DEDINSZKY Tamás 1/1

DÓMÓTOR János 7/16, 11/2

ESNAGY József 5/14, 11/6, 11/9

FALUDI Gábor 3/1

FEHÉR Gizella 6/4

GERGELY Ferenc 11/1

GÖRBE Ferenc 6/13

GYULAVÁRI József 3/20, 8/10, 10/9

ILLÉS Sándor 12/2

IVÓ Mária 4/2

JÁSZ Anikó 2/18, 6/1

KABDEBŐ Tamás 11/8

KAZINCZY Gébor 12/5

KELEMEN Zsuzsa 9/16

KÖSZTOLÁNYI Károly 4/4, 10/7

KRÁNICZ István 3/1

LAKI Ferenc 1/19, 7/9, 11/19, 12/16

MAJOR Máté 11/1

MAYER Antal 1/12, 2/12, 3/14, 4/16, 5/7

MÁNDICS Mihály 4/15, 10/16, 12/2

NEMES Gébor 8/8

NEMES István 8/2

PETRI Pál 4/9

PETRITY József 8/20

RAPCSÁNYI László 1/16, 4/5

RENDES Béla 9/2

RICHTER Ilona 10/3, 11/3

SAÁGHYHNÉ Frémer Jusztianna 7/18

S. F. J. [SAÁGHYHNÉ F. Jusztianna] 7/18

SCHMIDT Antal 2/9, 2/17, 2/18, 3/9, 3/17, 4/2, 5/1, 6/16, 6/18, 6/20, 7/1, 8/8, 9/8, 10/9, 10/15, 12/2

SILLING István 6/11

SNYEHOLA Anikó 5/17

SOLYMOS Ede 1/5, 3/12, 5/5, 5/6, 7/19, 8/7, 9/1, 10/14, 11/7, 11/9

SÜMEGI József 6/3

SZABÓ Lajos 10/12

SZEDERKÉNYI Tibor 1/3, 2/3

SZEMADÁM György 8/1

TAMÁS Enikő Anna 6/8

VADNAY-Rospigliosi Zsuzsa 6/19

VAJTAI István 2/15, 4/6, 5/10, 6/5, 7/10, 10/1

VARGA Ilona 9/13

VÖRÖS Gabriella 7/12

Tisztelt Olvasónk!

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

Az 1996. évi CXCVI. 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, jelölje meg a személyi jövedelemadó – SZJA – 1 % kedvezményezettjeként, hogy független – főleg virostörténeti és környezetvédelmi témákkal foglalkozó – 12 év óta havonta megjelenő lapunk kiadása 2003-ban is sikeresen folytatódjon.

Adószámunk: 19047403-103

Bízunk szíves támogatásában!

*Bajai Honpolgár Alapítvány
Kuratóriuma*

BAJAI HONPOLGÁR

Magyarországi Helyi Önkormányzatok Szövetsége

1051 Budapest, Rózsák tere 10. sz. 10. em.

Városföldrajzi és
Környezetvédelmi Lap

Megjelenik minden hónap

cél napján ISBN 1416-4469

<http://www.bajajournal.hu/bajai/honpolgar/mutato.htm>

Szerkesztői és szerkesztőbizottsági

Felülső vezetői:

Bánáti Tibor

Tagjai:

Bálint László, dr. Dániel József, Jász Anikó,

Kovács Zita, dr. Laki Ferenc,

Sárosy Józsefné, Schmidt Antal

Tervező szerkesztői:

Bálint Anikó

Lapalapító és kiadó:

Újvárosi Államozás Művelődési Központ

Postacím:

6500 Baja, Oltvány Imre u. 14.

Fenntartói:

Bajai Honpolgár Alapítvány

Az alapítvány számviteli bankja:

OTP Kereskedelmi Bank Rt.

Bajai Pótkaja 11732033

Bajai Honpolgár Alapítvány 20030119

Nyomdai munkák:

Arcaut Nyomda Kft.

Baja, Anikó u. 15. Tel.: 79/428-944

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

Összeállította: Jász Anikó