

fúró, harapófogó, balta, szekercze, keszer, dült és álló vinkli, cirkalom, colostok, csüggő, plajbász, csapózsínór, kétkézvonó, furdancs, véső, kapacs, mohozó és furkó minden super ládában helyet foglal. (L. 11. és 14. ábra).¹

Dr. Banner János.

DIE SZEGEDER FISCHERBARKE.

(Abkürzung.)

Die geographische Lage von Szeged erklärt es, dass ein beträchtlicher Teil seiner Bewohner in vergangenen Zeiten sich solche Beschäftigungen wählte, welche mit Ausnützung der Ansiedlungsfaktoren den Lebensunterhalt auf möglichst leichteste Weise sicherten. Die ältesten Ansiedler mussten zwei Faktoren in Betracht ziehen: die ausgedehnten, zu Weidezwecken geeigneten Flächen, die sich selbst anzubieten schienen, und das weitverzweigte Wassersystem der Theiss, welches laut Zeugenschaft der alten Landkarten dem jetzigen ganz unähnlich war, aber eben wegen der Menge der sich in sie ergiessenden Wasseradern und Buchten, den Fischern ihre sich unter dem Wasser befindlichen Schätze als freie Beute anboten. Die langsame Veränderung der ökonomischen Verhältnisse, steckte den Weiden immer engere Grenzen und wenn ihnen die Pflugschar anfänglich auch nur kleinere Teile abgewann, wurden sie endlich doch ganz in den Hintergrund und grösstenteils an die äussersten Grenzen des Hotters gedrängt um den vielseitigen landwirtschaftlichen Arbeiten Raum zu geben. Wenn dieser Faktor also bei der Ansiedelung der Ureinwohner eine Rolle spielte, verlor er dieselbe bei der Entwicklung der Stadt, und gerade entgegengesetzt, das Bevölkern dieser entfernt liegenden Wirtschaften entzog der Stadt Einwohner und mit dem Leben auf der Tanya wurden diese — zwar nicht in ökonomischer Hinsicht, — aber was ihr Seelenleben und ihre Denkungsart betrifft, gänzlich den Stadtbewohnern entfremdet.

Der zweite Faktor, die Theiss, blieb sozusagen der einzige Faktor der städtischen Lebensmöglichkeiten. Wir denken dabei nicht an jenen rapiden Fortschritt, welcher die Stadt von der letzten grossen Überschwemmung bis zum Kriegausbruche charakterisierte, sondern an jene progressive, langsame Entwicklung, welche im Mittelalter und nach der Türkenherrschaft von Statten ging. Jene Tatsache, dass in der Epoche vor dem Bau der Kunststrassen und Eisenbahnen die Flüsse die Richtung des Verkehrs angaben

¹ Az 1. és 2. ábra a városi múzeum dúcgyűjteményéből való. A 3., 4., 11., 14., 15. Szász Gyula igazgató-tanító úr felvétele. A többi Dr. Rothanidesz Mihály egyet. tanársegéd úr készítette, ugyanakkor, mikor az építés adatait feljegyeztem.

und sozusagen nur die in Strombetten schwimmenden Schiffe einen sicheren Weg hatten, wäre an sich selbst schon genug gewesen, um der Stadt einen raschen Aufschwung zu sichern. Aber dies war nicht der einzige Grund. Infolge der Marosmündung wurde Szeged eine wichtige Mündungsstadt, welche wegen der Strasse längs der Maros auch eine wichtige Übergangstation wurde.

Sowohl der eine, als auch der andere Faktor eröffneten von der Fischerei abweichende Lebensmöglichkeiten auf dem Wasser: die Schifffahrt, welche die Gründung der Werften naturgemäss nach sich zog.

Das auf der Maros abwärts beförderte Salz und das Heimführen der Fechsung aus den syrmischen Weinbergen, vergrösserte immer mehr den

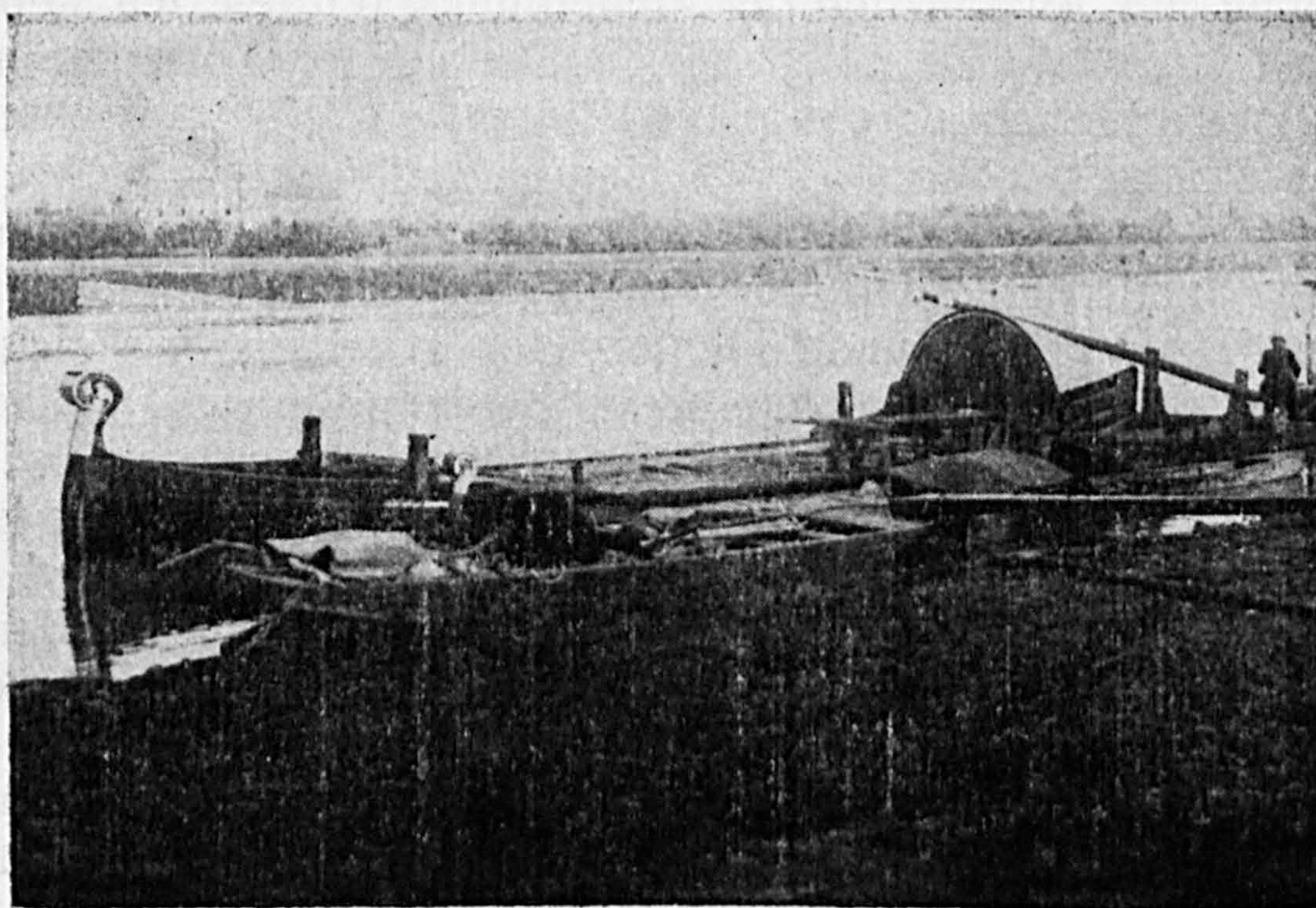


Fig. 16. ábra.

Bedarf an Schiffen. Aber auch das Aufblühen der Wassermühlenindustrie bedingte starke Schiffe. Wenn die in den Wasseradern, Buchten und Wildwassern fischenden Völker anfangs ihre Schiffe auch selbst verfertigten, schafften sie sich später die grösseren, in den grösseren Werften an und trugen dadurch auch zur Hebung des Schiffsbaugewerbes bei. Die Gewässer der Theiss erschufen jenes uralte Gewerbe, dessen rapider Fortschritt auch andere Gewerbe ins Leben rief. So entwickelten sich jene Gewerbe, welche selbst den einfachsten Schiffen nötige Gegenstände verfertigten: der Seiler, der Nagel- und Kettenschmied, dann die Sägeindustrie und jene, die deren Werkzeuge herstellten. Natürlich entwickelten sich diese Gewerbe als Haus-

industrie in den Händen des Szegeder Volkes, infolgedessen sie auch aus ethnographischem Gesichtspunkte Beachtung verdienen.

Der früher sehr entwickelte Schiffsbau ging während der Türkenherrschaft zu Grunde und war auch nach derselben nur ein Flickgewerbe bis in der Umgebung von Szeged sich die Productivität hob und das Salz befördern neuerdings einen grösseren Aufschwung nahm. Diese progressive Hebung erreichte beiläufig im XVIII. Jahrhunderte ihren Höhenpunkt, als jährlich mindestens 300 Salz- und 200 gedeckte Schiffe Szeged berührten. Diese grösstenteils zusammengestümperten Schiffe, gaben der Schiffbauindustrie die erste Arbeit, welche sich von diesem Zeitpunkte an successive hob; obzwar Schiffszimmerleute in beträchtlicher Menge vorhanden waren, bildeten dieselben nie eine selbstständige Zunft.

Es kann mein Zweck nicht sein, mich hierorts mit der Vergangenheit der Schiffbauindustrie intensiver zu befassen, doch ich kann einige Dinge nicht übergehen, die zur Veränderung der Umgebung des Theissufers sehr viel beigetragen haben. Infolge der rapiden Hebung des Schiffbaugewerbes schwärmten das ganze Jahr hindurch Hunderte von sägenden und hackenden Schiffszimmerleuten auf dem oberen und unteren Theissufer, wo sie von dem Schiffbaumeistern beschäftigt wurden. Ocskay, Hajdu, Terhes, Kopasz, Zsótér, Ábrahám sind die Namen derjenigen, die die Schiffbauindustrie des XIX. Jahrhunderts würdig repräsentieren. Ihre Wohlhabenheit übergang auch auf die Arbeiter, die unter ihrer Leitung arbeiteten. Ihre Häuser konnte man vom Weiten an den alten Schiffsschnabelklötzen erkennen, welche vor der Eingangstür ihrer Wohnhäuser gleichsam als Schilde ausgestellt waren.

Das Poltern des ersten, in Szeged im Jahre 1842 erschienenen Dampfschiffes wurde noch vom Säge-, Klopff- und Hacklärm der zwei Werften übertönt, sein Rauch wurde vom Pechqualm derselben übertroffen, doch das Pfeifen des Schiffes war immerhin ein Notsignal in der Geschichte der Schiffbauindustrie, welche von Schritt zu Schritt ihrer grossen Bedeutung verlustig wurde.

Der Bau der Eisenbahnbrücke und des Bahnhofes richtete die am unteren Theissufer befindlichen Werften zu Grunde, das fabrikmässige Bauen der Schiffe versetzte den am oberen Ufer befindlichen Werften den Gnadenstoss, welche sich nach und nach nur mehr mit Reparaturen, bauen von Sandschiffen und Befriedigung der Fischer befassten.

Aber infolge der Theissregulierung verschwanden auch die wirklich guten Fischerorte und die Anforderungen auf diesem Gebiete wurden auch successive geringer. Die beim Ausbrechen des Krieges eingetretene Stockung bedeutete auf diesem Gebiete wirklich den Tod.

Während 10 Jahren war nicht einmal eine Spur von Schiffsbau zu bemerken. Im vergangen Sommer war das wieder aufkeimende Leben eine

wirkliche Sensation. Gleichzeitig wurde an zwei Orten gearbeitet. Ein grosses Sandschiff wurde umgebaut und eine Fischerbarke wurde mit Verwendung des alten Holzes gefertigt. So ergab sich Gelegenheit jede wichtigere Phase des Barkenbaues zu verewigen, bevor auch diese Beschäftigung mit ihren Ausdrücken und urvolkstümlichen Technik der rastlos vorwärtsdrängenden Zeit zum Opfer fällt.

Unsere Bilder veranschaulichen die Phasen des Baues in ihrer Reihenfolge.

A TORDOSI ŐSTELEPEN TALÁLT KÖSZERSZÁMOK ANYAGA.*)

A tordosi őstelep *Torma Zsófia* által gyűjtött és az Erdélyi Nemzeti Múzeum érem- és régiségtárában levő anyagának feldolgozása közben egyebek között az a kérdés is feleletre várt, hogy a telepen található kőszerszámokhoz honnan szerezte az anyagot a telepen lakó neolit-ember. Ennek a kérdésnek eldöntése az eszközökhöz fölhasznált kőzetek s ezek előfordulási helyének meghatározása alapján lehetséges, miért is az Erdélyi Nemzeti Múzeum érem- és régiségtárának igazgatója, *dr. Pósta Béla* ny. r. tanár úr ezzel a munkával csekélységemet volt szíves kitüntetni. A rám bízott feladatot a következőkben gondolom megoldottnak.

A gyűjteményben föltalálható kőanyagot két csoportban kell tárgyalnom. Az első csoportba azokat a darabokat sorozom, amelyeket arra használt föl a neolit-ember, hogy azokból *éles pengéket pattintott* magának. Erre a célra egy viaszsárga-dohánybarna *jaspópál* féleséget használt föl, amely elég jó kagylós törésével, ridegségével nagyjában megfelelt a célnak, bár ideális anyagnak nem mondható. Az összes pengére használt darab ugyanegy anyagból való. Egy-egy kevésbé igénybevett darabon még az eredeti felületi kéreg is megvan, világosabb barna-fehér színű, egyenetlen felületű sávot alkotva, amelyet mészbevonatnak is nézhet a felületes szemlélő.

A másik csoportba azokat a darabokat veszem, amelyeket *csiszolás* által alakított át szükségleteinek megfelelően a tordosi neolit-ember s ezekkel együtt tárgyalom azokat a kavicsokat is, amelyeket a megmunkált kőeszközök társaságában gyűjtött össze *Torma Zsófia*. A vizsgálat alapján kiderült, hogy a már megmunkált kőszerszámok mindössze három-féle kőzetből készültek, míg a meg nem munkált kavicsdarabok sokféle anyagból valók. A megmunkált eszközöknek $\frac{2}{5}$ -e rendszeren szürkés, néha sötétebb színű *kovapala*, amelyet keménysége tett e célra különösen alkalmassá, míg további $\frac{2}{5}$ -ét a keménysége mellett szívóssága miatt is kitűnő, fekete, néha zöldes

*) Néhai Pósta Béla hagyatékában talált kézirat.