

# KOMPÉPÍTÉS A TISZÁN MAGYARKANIZSÁN

BELLON TIBOR

Az utóbbi években a közlekedés és teherszállítás iránt megnyilvánuló érdeklődés kiterjedt a folyókon zajló munkálatokra is. Azonban elsősorban a folyó menti, távolsági szállításokat vizsgálták, (Gráfik Imre 1983, 1992, Juhász Antal 1962) sokkal kevesebb súly esett a folyón keresztbe történő mozgásokról. Pedig a kibontakozó adatok fényében azt kell mondanunk, hogy sokkal jelentősebb, és állandóbb volt mind a személyszállítás, mind a teherforgalom. A fálvak határai gyakran átestek a folyók túlsó oldalára. Mind a földeket művelni, mind a réteket kaszálni, vagy a nyájakat legeltetni rendszeresen átvárták a túlsó partra. Ilyenkor a fogadott révész szolgáltatáit vették és veszik ma is igénybe. (Szabó L. 1985: 53–70.)

Ha csak arra gondolunk, hogy a szekerező fuvarozásnak ismerjük a középkori gyakorlatát – márpedig ez nem eshetett meg a folyókon való átkelés nélkül, amit csak valamilyen vízen közlekedő alkalmatossággal tudunk elképzelni, jöllehet erre szótörténeti bizonyítékunk nincs. Talán a *hidas* alán eredetű szavunkra gyaníthatunk, amelyek a TESz szerint 1208-ban fordul elő, és feltételezi a TESz is a komp, dereglye jelentését, bár éppen a *komp* jelentésű *hidas* szó értelmezését nem találjuk a jelzett helyen. (TESz 2. 1970: 108–109.) (Csak zárójelben jegyzem meg, hogy az ÚMTsz 1031-es első előfordulásáról tud.) (ÚMTsz 2. 1988: 944–945.) A *komp* szó csak a 16. századból adatolt, a folyón való átkelésre használatos vízi jármű értelemben, korábbi adatai más összefüggésekben (hajómalom része, kaszakő tartó) ismertek. (TESz 2. 1970: 541–542.) A *dereglye* szavunkat az ÚMTsz a kerítő halászatban használatos kis csónakként emlegeti 1372-ből, (ÚMTsz 1. 1979: 965.), és csak a 18. század végén jegyezték le olyan vízi járműként, amelyik teherszállításra vagy halászatra való lapos fenekű hajó. (TESz 1. 1967: 617.) Egyébként a szót ismeretlen eredetűnek tudja a szótár.

Megítélésem szerint mindenképpen nagy múltú közlekedési eszközt kell feltételeznünk, hiszen nagyobb folyókon nélküle lehetetlen az átkelés az év nagy részében. A révhelyek adományozása, jelentősége már a középkortól ismert. (Károlyi Zs. – Nemes G., 1975.) Logikus, hogy a jelentős folyami átkelőhelyeken megfelelő alkalmatosság is a rendelkezésére állott az utasoknak és terhes kocsiknak, szekereknek. Ennek az alkalmatosságnak nagy teherbírásúnak, könnyen mozgónak és biztonságosnak kellett lennie. Az elkészítése pedig szakértelmet követelt. A néprajzban legutóbb Juhász Antal foglalta össze a hajóács mesterségről szükséges tudnivalókat. (Juhász A. 1991: 447 pp.) Takáts Sándortól tudjuk, hogy a török adójegyzékekben két szegedi *komphajó* építéséről intéz-

kednek, a 18. század elején Budáról vittek *révhajót* Szegedre. (Juhász A. 1991: 448.) És hogy valóban ugyanazok építettek minden vízen járó alkalmatosságot, egy másik adat bizonyítja: A céhszabályzatban tiltják, hogy a super legények a mester híre nélkül hajót, kompot, ladikot vagy malomhajót építsenek. (Juhász A. 1991: 449.) Ugyanezt az álláspontot erősíti meg Gráfik Imre is. (Gráfik I. 1971: 80. pp.)

A vízen keresztül járni két eszközzel volt szokásos: a csónakkal vagy *ladikkal*, (az egy fából kivájt változatát *hajónak* mondták, – és a nagy terheket is elbíró *komppal* vagy *hidassal*. Bármilyen közlekedési eszköz volt is, a hajóácsok értettek a készítéséhez leginkább. A néprajzi irodalomban nincs leírva ennek az eszköznek a készítmódja, különösen a nagyon gazdag terminológiájára. Néprajzi gyűjtőútjaim egyikén 1996-ban találkoztam a vajdasági (Magyar) Kanizsán az utolsó hajóács mesterrel, a gyűjtés idején 67 éves Nagy Károllyal, aki édesapjával öt kompot épített. Napjainkban erre a tudásra nincs szükség, ugyanis részben a katonaságtól leselejtezett vas kompok, részben az erre szakosodott üzemek által az igényekhez alkalmazkodó kompok szolgálnak, a nagyon drága, és nem is olyan tartós fa kompok háttérbe szorultak – egy-egy példányuk még itt-ott fellelhető.

Az emlékezet szerint már a múlt század közepén a vízi járműépítés volt a Nagy család főfoglalkozása, megélhetési forrása. A férfiak ácsok, hajóácsok voltak. Készítettek a halászsoknak csónakokat, bárkákat, a révekre kompokat és dereglyéket. A múlt század második felében Nagy Istvánt – mert ekkor még nemcsak a mesterség, de a név is öröklődött a családban – *városácsnak* nevezték ki. A hatáskörébe tartozott a kompok karbantartása. Közreműködésével épült meg a századfordulón Kanizsát és Törökkanizsát összekötő pontonhíd. Ennek felügyelete és karbantartása is a feladatkörébe tartozott. Ez a híd a második világháborúig állott fenn, akkor bontották el, mivel a Tisza határfolyó lett. Örökébe fia, Árpád lépett. A pontonhíd mellett kompjárat is volt a két Kanizsa között. Ők készítették a keresztúri, martonosi, kanizsai, bátkai, moholi és péterrévei kompokat. Segítségükre voltak a harmincas évekig a Bezdán környéki hajóácsok. A bezdáni hajóácsok híreről Juhász A. is szól. (Juhász A. 1991: 447 pp.) A háború után kapcsolódott be apja munkájába Nagy Károly. Az utolsó új komp a város számára épült 1963-ban. Azután már csak javítási feladatok maradtak. A hadseregből kiselejtezett, megvásárolt vaskompok teljesen kiszorítják a még meglévő régieket. A szlavóniai tölgyből készült komp jó gondviselés mellett húsz évnél többet is kibírt.

A következőben a magnetofonról lejegyzett beszélgetés szerkesztett változatát mutatom be. Igyekeztem az adatközlő nyelvi sajátosságait lehetőségig megmutatni. A terminusoknak érzett szavakat, kifejezéseket dőlt betűvel szedtem.

Az egész család ács volt. Malom- és hajóácsok voltak az ősök. A régi úszótestek általában erdélyi fenyőből készültek. Mán ennek a századnak az elején kezdték inkább használni az itteni erdei tölgyfát. A fa a Maroson jött le a Tiszáig, onnan ereszkedtek le vele. Itt vót kikötve nem messze. Milkó gyárnak hitták, fűrésztelep és malom – Milkó József tulajdona vót. 100 ember is dolgozott benne, készítettek benne sok mindent, pl. hajódeszkát. Tölgyfát, nyárfát dolgoztak fel benne megrendelésre is. A tölgyfát hajóval, vonattal hozták, az utóbbi időben meg teherautóval. Most is dolgozik az üzem. Az apámtól sem hallottam, hogy vízen hoztak volna tölgyfát. Leginkább vasúton szállították, mert Szlavóniából hoztak legtöbbit. Az első osztályú szlavóniai tölgy volt. Ahogy elment a fűrész benne, utána rögtön pirosodik. 50-60 centi átmérőjű, egyenes, 5-6 méteres hosszúságú fa volt. Hatalmas lombozata van. Épületasztalos munkák készültek belőle, bútorok, malmokhoz alkatrészek. Gerendának, deszkának vágták fel, aztán körfűrészsel *circulával* felezték, vágták megfelelőre.

A fenyőt itt tárolták. Legalább 5-6 hónapig állt a vízbe, aztán vontatták föl, eresztették gépek alá. A fenyőt azért tartották a vízben, hogy kiázzanak a rothadást előidéző savak. Az a fenyő, ami benne állt a vízbe, mikor kivették, sokkal gyorsabban kiszáradt, mint a nyers fenyő, sokkal jobb minőségű, könnyebben munkálható és tartósabb dolog készülhetett belőle.

Sín vót építve le a vízig, bele a vízbe, vótak rakoncás kiskocsik, kinyitották a rakoncákat, beleterelték csákyákkal a rönköket, annak az ajja fogazott vót, mikor beleterelték a 3-4 rönköt, függetlenül a hosszúságától vagy vastagságától, akkor adták a jelet, a gőzgép egy csörlőt hajtott, az fölhúzta. – Valaha *száraztekerővel* vontatták partra. Villanykaroszerű oszlop le vót ásva 70-80 centi mély gödörbe, ami alig vót nagyobb méretű, mint maga az oszlop. A teteje ki vót kötve két kötéllal, arra ráfogtak lánccal egy rudat, evvel hajtották, forgatták. Emberi erővel.

A kitermelt fát *rakoncás kocsi*val is szállították. Meg lehetett nyújtani akár 10 méter hosszúra. A kocsi kettévették. A rönk vékonyabb végét rátették az elejére, hozzákötöttük lánccal. A kocsi oldalra, a kerékre borítottuk, beleborítottuk a rönköt, megkötöttük, felállítottuk a kocsi – előbb a hátulját, aztán az elejét. Lánccal, kötéllal kötöttük hozzá. A súly a hátsó tengelyen vót. Könnyebb irányítani, ha a súly hátul van. Vitték a fát a fűrészgyár hátuljába a *tőkeplaccra*. Ott vót a *tőkemester*, az határozta meg, hogy miből mi lesz. Akkor az emberek eldarabolták a hosszát olyanra, ahogy meghatározta. *Rönk*: a fatörzs tuskó feletti része. Hogy rönk legyen, legalább 2 méter hosszúnak kellett lennie. Az emberek *letőkézték* a rönköt, azaz megfelelő hosszúságú darabokra fűrészelték nagy keresztvágó fűrészekkel, akkor odagurították a *gáter járatához*, a sínekhez. A *gáternek* vót hosszú sínje, kijött az udvarra. A *tőkét főgurították* rá, ott *befogták*, ment egyenesen a gáter alá. A gátért gőzgép hajtotta. Kanizsán, van függőleges és van vízszintes. Azt neveztük gáternek, amibe több fűrészlap van beletéve egytől 12-ig. 60 és 80 centiméter szélesre is be lehetett állítani. *Cigányfejseivel* faragták meg a fát, hogy a

gáter alá férjen. Két fogazott henger nyomta a gáter alá a fát, melyet nagy gőzgép mozgatott. A fűrészstartót ékkel szorították be, ezzel szabályozták a vágás vastagságát.

Nagyapámnak megvót ez a nagy *keresztvágó fűrész*, vót vagy három. Méter vastag fát lehetett vele vágni. A fűrész 170-180 centi hosszú vót, 3 milliméter vastag, nagy fogakkal, 25-30 milliméteres fogtávolsággal. Fönt körösztbe vót neki foggantyú nyele, alul ki vót lyukasztva, ott is beletettek valami fát, lent ketten húzták, fönt egy. *Állványra* vót rátéve a rönk. Az állvány úgy meg vót csinálva, hogy alatta talpon állva lehetett menni. Az állványra úgy tettük fel a rönköt, hogy fektettünk hozzá fákat, azokon fölgurítottuk. Fönt mög lett kapcsolva, kovács készítette *ácskapcsokkal* – a *körme* 8-10 centis vót – megállítva, hogy ne mozogjon. *Csapózsínórral* jelölték ki, hogy hol menjen a fűrész. A kézifonásnál használják a *kallantyút*, egy nyélen két keresztfa, abban két vessző, arra vót föhajtva a *zsínór*, egyszerű kenderzsínór. Vót egy kisláda, *festékes láda*, benne vörös festék, vízbe oldottuk. Az egyik ember fogta a kallantyút, egy fával belenyomta a zsínórt a festékbe, a másik húzta. Kihúzták a fán, ahol majd kő vágni: – *na húzd meg, csapd meg!* A kifeszített festékes zsínórt középtájon megemelték, elengedték, a festékcsik ottmaradt. Azon vágták. Mindig a rönk vékonyabb végéről indították a fűrész. Ha az állványt elérték, a fűrész alsó végéből kihúzták a fát, kivették a fűrész, a rönköt előrébb húzták, csúszatták az állványon, visszatették a fűrész, mehetett tovább a munka. Mikor a másik *főfekvéshöz* ért, újra előre csúszatták. *Éket* ütöttek a végibe, hogy feszítse a fát, könnyebb a fűrésznek.

A fűrész fogait csak annyira vót szabad *széthajtani*, hogy ne szoruljon a fában. Ha nagyon széthajtották volna, lassan halad, széleset vág. Vótak hozzá *foghajtóink*. De kézzel reszeltük, kézi foghajtóval széthajtogatva, gyakorlott szem kellett hozzá, hogy lássa, melyik fogat hogy köll állítani. Egy állítással két-három vágást is meg lehetett csinálni. Nagyon kemény fűrészek voltak ezek. Legjobbák a német frón fűrészek voltak. A legrövidebb fűrész méteres volt, a leghosszabb meg méter nyolcvan. A fa mondta meg, mennyi idő alatt lehet vágni. Egy 40 centi vastag fenyőt, 8 méterest, 3-4 óra hossza alatt végig lehetett fűrészelni. De ahhoz kellett húzni! Erre nem fogadtak külön embereket, akik ott dolgoztak, mind csinálták.

Ha vastag vót a rönk, középen kéttévagtuk, lapjára fordítottuk, úgy vágtuk tovább. De ha keskenyebb vót, mondjuk 40 centis, és 26 centis gerendát kellett vágni, vagy ahogy rég mondták, 10 colos gerendát, akkor két oldalról köllött levágni egy *állítással*. Vót fél colos deszka, az 13 milliméter, 3/4-es, az 18 mm, colos, az 26 mm, ötönegyedös 30 mm, 6/4-es 36 mm – eddig *deszkának* mondták, a 2,5 x 5 centis az *léc*, az 5 x 5 vagy 5 x 8 centis a *stafni* – ezt *hajópadló* alá *párnafának*, *kerítés hevedernek*, *kikötéseknek* használtuk. Még a 3 x 3 colost is stafninak mondtuk, de a 3 x 4-es már *gerenda*. A 2 colostól, tehát az 5 centistől fölfelé pedig foszni volt 10 centiig. E fölött már mind ment cirkulára, gerenda lett belőle.

Itt, ahol a sátortábor van, nem messze vót a mi *placcunk*. Ezt apám bérelte 25 évig a Vízársulattól. A Tisza partján vót ez. Én építettem 5 *kopot*, amibe részt vet-

tem. Javítottunk is. Kihúztuk a vízpartra. Itt lehetett mindent megcsinálni. Egy 25 méter hosszú, 7 méter széles tölgyfa komp az 25-30 tonna súlyú. Azt nem lehetett messze hurcolni. Itt meg lehetett neki csinálni deszkából a *csúzdát*, erre gömbölyű fenyőket tettünk, azon görgött le a teher.

Fontos a komp mérete, hogy hova kell, milyen forgalmat kell lebonyolítani rajta. A révek ki voltak adva privátoknak bérletbe. Attól függően, hogy milyen tőkével rendelkeztek, úgy rendelték meg a járművet. A megrendelők tudták a méreteket, olyanok voltak, akik ebből éleek. 6-8-10 fogatos kocsit akart egyszerre átvinni. Előírás vót, hogy ha 150 embert akarnak átvinni, oda 15 tonna teherbírású nem volt elegendő, oda 25 tonna kellett. A város kiadta bérbé a révátkelőhelyet. Ha vót kompja a városnak, azt is kiadta bérbé. Ha nem vót megfelelő, építtetett újat. A hajót is építik. A Kanizsára utolsóknak készült komp 25 méter hosszú, 7 méter szélős, ez *fenékszelősség*, és 1 méter 10 centi oldalmélysége volt. Ez tiszta szlavóniai tölgyből készült. A regisztrált hordképessége 30 tonna volt.

Gáteron engedték át a deszkát, a többit mink csináltuk. Mög lett csinálva egy állvány, amire ráfért a teljes hosszúságba és a teljes szélességbe a komp fenéke. Méterös gerendákból keresztbe összerakott 80 centi magos állvány, arra rá lett fektetve két hosszúgerenda sor. Arra keresztbe rakva kb. méter távolságra vékonyabb gerendák. Arra legelőször felfektettük a középső deszkát, a *vezérdeszkát*. Attól jobbra-balra lehetőleg arányos egyforma szélősségű deszkákat rakni. A *vezérdeszkára* rá lött rajzolva a *bordák* beosztása tintaceruzával, hogy még az eső se mossa le – a *tódások* végett, hogy pontosan ott lögyön, mert olyan hosszú nem volt, hogy 25 métörös deszkát rakjunk le. Egy-egy *sor* 3-4-5 darab is volt. Persze nem egymás mellett toldva, hanem egyik itt, másik ott.

Mindön deszka meg lött dógozva. A *fenékeszka* 5 centis vót, vagy 2 colos. A deszka alsó fele az éleken kissé le volt vágva, ide jött a *varrás*. A másik is ugyanígy mellé jött, ez a *varrás* be lött tömve mohával. Tölgyfa moha vagy mocsári moha volt a jó. A mi környékünkön csak mocsári moha vót, ezért hozattuk. A tölgyfa moha vót a tartósabb, de nehezebb vót vele dógozni, és nehezebb vót hozzájutni. A két vágott vég ék alakban mélyült, – a *fózolás* a deszkák sarkainak legyalulása – ebbe ment a moha. Akácfa *mohozóval* csináltuk, olyan éles vót mint a véső, azt ütöttük. Olyan keményre össze volt verve a moha, hogy nehéz volt beleütni a szöget. A deszkákat a *bordák* fogták össze, ezekhez szegeztük a deszkákat. Ki volt fúrva és beszögezve. A kovácsolt szög fejinek vót egy kis mélyedés csinálva. A *nyakára* kenderkócot tekertünk, ami tömitett. Attól függően, hogy milyen széles volt a deszka, hány szeg volt benne 2-3. Mindönt alulról csináltunk, nem fordítottuk meg. A *vezérdeszka* közepén vót a *középső jegy*. Ez két ódalra ki van rakva, a végein van a két *tőke*: *orrtőke*, *fartőke* – a *bordák* 60-70-80 centire voltak egymástól. Meg lett mérve, mondjuk az egyik tőkének a hossza 5 méter 20 centi. A kompnál egyforma mind a két vége. Akkor az egyik ódalon megrajzoltuk, hogy milyen legyen a *bordáknak az íve*. Vót rajz is, de leginkább csak a magunk

gondolata szerint csináltuk. Mikor a *fenék ki vót szabva*, akkor rászabtuk a *bordákat*. Minden bejegyzett távolságon rá lett fektetve a *borda*, fel lett jegyezve a ferdeség, srégesség, ami kíséri az oldalt. A mások odalt meg lett szabva az oldal dőlés, a srégesség. Akkor *össze lett lapolva a hablábakkal*. A *burkony* a merevítő alj, a *habláb* az oldalakat tartó, burkonyhoz kapcsolódó felfelé álló rész, az egész neve: *borda*.

Ez mind föl lett a kiformázott fenékre pászítva. Úgy lett megfaragva, hogy az oldal kísérje a fenék vonalát. A *borda* kötésénél mindkét oldalra vas pántokat csavaroztunk. A *burkonyba* a *habláb* be lett ácsolva: *lapolva* van – mindkettőnek a pászítandó fele ki van véve, úgy illeszkedik. A csavarok bele voltak sülyesztve a fába. Annál jobban fogta. A bordák sarkai ki vótak vágva vízfolyásnak, hogy a víz össze bírjon futni a legmélyebb részbe, mert fölülről is esett bele az eső. A bordák beállításánál arra is ügyeltek már a szabásakor, hogy a végei felhajlanak, a bordáknak (hablábaknak) mindig függőlegesen kellett állniuk. A fenékre rá van jegyezve, hogy hol fekszik a *burkony*, bejegyezve minden deszkán, hogy hol lesz szegezve. Fölülről van ez a jegyzés, és fölülről is fúrják ki. Alulról a szeg fejére tekert kóc ment bele, a lyukat *kizenkolták*, azaz a szeg fejének kis mélyedést csináltak a fába, ahova a rátekerített kóccal beszorulhat. Alulról szögeztük. A burkonyba is belefűrtünk alólól, mert különben nagyon kemény volt a tölgyfa, és repedt volna a szegtől. Minden szög négyzetesre volt kovácsolva. Így sokkal jobban tart. Ha kerek a szeg, nagyon könnyen *megszakad*. Ha szögletes, minden sarok vág magának helyet a lyukba. Nagyon köllött vigyázni, nehogy az ember egy-kettővel többet ráüssön, mert megszakadt volna a szeg hegye benn a bordában, és nem tart. Az embernek éreznie kellett, hogy meddig szabad ütni.

*Ferdefogas lapolással* a keresztgerenda össze volt fogatva, ezt még csavarokkal is erősítettük, hogy ne tudjon szétcsúszni. Mert ha csak *összelapolja* az ember, akár-hogy összecsavarozza, szétcsúszik, de a *fogas lapolást* nem lehet húzni. A két *tőke* lejön a *fenék ajjáig*. Ehhez erősítik fogas lapolással a deszkát. A *tőke* 20 x 30 centiméteres, tölgyfa, meghatározott hosszúságú, 5.20, 5.50, melyik mekkora. A *merevítő deszka* a két felső oldaldeszka. Ez van összefogazva, hogy a nyúlást gátolja. Az egyenes *hablábakra* rászögezzük ezt a deszkát.

A görbeség kezdete: nagyon erősen leástunk 150 cm mélyen oszlopokat mellé a földbe, erős gerendát tettünk át a *fenéken*, ezt lánccal hozzákötöttük az oszlopokhoz, erős emelőkkal emeltük a tőkét fölfelé. Hajlítottuk. Ahogy az első *borda* elérte a függőlegeset, mindjárt meg lett szögezve mindkét oldalon. Akármilyen száraz, enged annyit a fa. Mikor fölért, az oldalt húztuk utána. Beszögeztük, bevasaltuk, megpántoltuk hosszú vasakkal előbb az egyik végét, aztán a másik végét. Mikor ez megvolt, megvolt a komp formája. Mindig a felső deszkával kezdtük. Avval tudtuk megadni a formáját. Aztán haladtunk lefelé. Mikor leértünk a *fenékig*, a fenék után jegyeztük az *oldaldeszkát*, mert az *oldaldeszka* lemegy a *fenékeszka* mellé. A felső merevítő készült *fogas lapolással*, hogy erős legyen, a többit csak rendesen szegeltük. A *palánkot*, az oldalt bedeszkázzuk.

Mikor ez kész van, kezdődik a *varrás*, a víztelenítés. Ehhez kell a moha, kb. 250-300 kiló kell egy komphoz. A magyar időkben mikor a folyamörségnek csináltuk a csónakokat, Nagyszéksóson szedték a mohát. Át lett válogatva. A kiválogatott mohát asztalra kiterítettük, suhogós vesszővel addig köllött verni, míg teljesen össze nem állt, mint a kártolt gyapjú olyan lett. Kihullott belőle minden szemét, a por is kiment belőle. Mikor az ember megfogta, rugózott. *Moha verés* volt a neve. *Ki köllött verni a mohát*. Ezután következett a *varrás*. A mohát *mohozóval tömitötték* arányosan bele ezekbe a *varrásokba*. A *mohozó* száraz akácfából kiesztergályozott vésőszerű nyeles szerszám, melyet fa kalapáccsal vertünk. A vas kalapács nem jó, mert szétverte volna a mohozót. Amikor *tömörítettük*, be vót szorítva másfél-két méter hosszan, akkor jött rá a *színvessző*. Ez vékony tölgyfa lécs, 3 mm vastag, 21-22 mm széles tölgyfa lécs. Szalagfűrészsel vágták, de eleibe volt *hasított* is. Később nem volt olyan tiszta anyagunk, hogy azt hasítani lehessen. Ez *iszkákkal* lett ráerősítve a *varrásra*. Az *iszkába* milliméteres vas lemez, levágva *sifli* alakra, középen meghajtva. A *sifli* erősen nyújtott rombusz alakúra vágott lemez, középen hegyes szögben meghajlítva. Ezzel fogattuk le a *színvesszőt*, ezt mondtuk *varásnak*. Vót *kovácsolt iszkába* is, ki vót kovácsolva hegyesre a két vége mint a szeg. Evvel lett leszorítva. Olyan erős, hogy kivenni is nehéz. Hús évnek utána bontottam ki *varrást*, amit én csináltam, és a moha még sárga vót benne. Nem kapott vizet! – Az egész végig be vót varrva, utána bekátrányozva. Forró kátránnyal kentük alulról. Így megvan a *teknő*, a komp úszó része.

A *hablábak* belső felire egy 30-40 cm-es széles deszkát húzunk végig, ugyanúgy összekötjük a *ferdefogas lapolással*, hogy erősen tartson, és erősítse a *hablábakat*. A *hablábak* közül mindkét oldalon kettő egész hosszú, *csigás baknak* neveztük őket, amire bele lett építve a futó csiga, amit beleakasztottunk a kihúzott kötélbe, nem kellett fogni, hanem a víz ereje hajtotta. Megfordul ferdén. Amerre megy, azt a végít beleakasztották, a másik végít lejjebb engedték. Ha nagyobb volt a víz sodrása, fékezni kellett, kintebb engedték a láncot.

A *komp fenekibe* húztunk két merevítő gerendát, tölgyfa gerendát, a *burkonyokra* rövid oszlopokra raktunk hosszába padlógerendákat, azon keresztbe 5 centis fosznikkal le lett borítva az egész, hogy lehessen rajta közlekedni. A komp *padlója* és *feljárója* fenyő vagy nyárfából készült, mert a tölgyfán csúszott volna a lovak patkója, ebben meg tudott kapaszkodni. Körülbelül minden harmadik *habláb* magosabb, ami tartja a *korlátot*. Olyan méter magos korlát vót, közte egy *futószál*, ami azt akadályozza meg, hogy valaki ki ne essen a korlát alatt. A végén a *csigás bakba* beleerősítve, de erősen föltámasztva van két gerenda, ami kinyúlik, és tartja a *járó kapukat*. Mindkét végén *járó kapu* van, mert a kompot nem forgatják, az egyik végén bemennek, a másikon ki. Azt mindig a parthoz köll állítani. de hogy ne legyen nagyon nehéz elindulni a partról, azt föl szokták emelni. Van egy emelőszerkezet, általában könnyen kezelhető szerkezet. Mind a négy sarkán van erős *karika* a kikötéshez. A padlógerendák

tartó oszlopai oda vannak erősítve a borda fekvő részeihez, a *burkonyhoz*, azon áll, a padlózat viszont nincs rögzítve, csak az oldalak szorítják össze.

Most már a belekerült esővizet pumpával szivattyúzzák ki, valamikor csak a *szapoly* vót erre a célra, azzal merték ki a vizet vödörbe. Voltak rövidebb deszkák a komp mélyebb részén, *pucoló nyílásnak* nevezték – egy vagy két gerendaköz, hogy ne keljen a hosszú deszkákat felszedni, mellette lehessen közlekedni.

Ha kicsi vót a víz sodrása, *húzófával* segítettek. Ráakasztja a kötélre, megfeszíti, az nem csúszik. Két *csiga* is van: vízszintes és függőleges csiga egymás mellett. Az tartja a kötelet. Ahol magosabb a part, ott még szoktak a kötél fölé is tenni egy vízszintes csigát, hogy ha nagyon fönt van a kötél, nehogy kiugorjon. Az acélkötél előtt a víz fenekén feküdt a kötél, csak a komp csigája emelte fel.

A komp leeresztése: emelővel emeltük a végít, darabonként szedtük ki alóla az állványzatot. Előbb az egyik végít eresztettük le, azután a másik végít. Alá voltak készítve a görgők. A komp egy erős fához volt kikötve. Megtörtént az is, hogy elszaladt. A vízre eresztés volt a legnagyobb öröm. A *kapukat* a vízen állítottuk be. A padlózat is a vízen lett berakva, de a gerendázat is a vízen készült, hogy minél kisebb súlyt kelljen vízre eresztetni. Ez ellenőrzés is volt, hogy ereszt-e, kell-e valahol javítani. Az én apám szigorú ember vót, az vót a törvénye, hogy mikor be lett kátrányozva a komp ajja, még a lábakon teleeresztette vízzel a kompot. Ha véletlenül valahol eresztett, megjelöltük, szárazon kijavítottuk. Fúrtunk egy 40 milliméteres lyukat a *fenéken*, ott kiengedtük a vizet. Az lefolyt a Tiszába. Abba ment egy száraz fenyőfadugó, felülről kapott egy lemezbiztosítást.

Akár a *palánkot*, akár a *fenékdeszkát* sose fordítottuk úgy, hogy a deszkának a színe, tehát a szíle felőli rész legyen alul, mert azt könnyebben kikezde a víz. A tölgyfa fehérje könnyebben rohad, gyengébb minőségű. Gyalulni sose volt szabad szembe a szálával, mert az csak *szaggat*, nem gyalul szépen. Apróság, de nagyon lényeges. 2-3 hónap alatt készült el egy komp, 7-8 ember munkája volt.

*száraz tekerő*: 2 db 4-5 méter hosszú, 20-25 centi vastag rönköt, fatörzset beleástunk a földbe másfél méter mélyen, de egész kis lyukat csináltunk, úgy, hogy valamivel volt nagyobb a lyuk, mint a fatörzs. A felső végére tettünk egy fém gallért két 8 centi széles fém karikával, gyűrűvel, abba két lánc vagy két kötél szolgált, ezen át kötöttük ki egy-egy nagy fához. Arra ráfogtuk a drótkötelet, az bele vót a kompba akasztva a csigás bakon belül. Előbb beraktunk *görgőket*, alá két-két foszni, azon voltak a görgők. Akkor szép lassan hajtottuk, kijött a komp a vízből. Mikor fölért, hogy billent, tovább csúsztatuk a parton. A komp alján 3 sín szerűség volt fenyőfából – kettő a két szélén, egy közepén, hogy ne szagassa az ajját úszó fa vagy a part köve. Ezt erdei fenyőből csináltuk. A parton már a deszkákon ezen csúszott a komp.

Voltak *kerékkötő kapcsolók*, ezekkel a hátsó kerekeket akkor kötötték meg, ha tterrel ereszkedtek le a kompra. Ha meg alacsony volt a víz, a meredek parton vontató szerkezet, *vinkli* segítette a rakott szekerek kihúzását, különösen ha nem volt elég erős



az iga. A kompra a *berakodás* sorrendje: előbb a nagy teher, a többi jármű, végül a gyalogosok. Kiszállásnál a gyalogosok az elsők.

Minden *révnek* volt menetrendje. A kanizsai éjjel-nappal ment, a martonosi ahogyan a szükség diktálta. A *révészeket* a bérlő vagy a gazdák fizették. Havi fizetésük volt. Évre egyeztek, többnyire Péter-Páltól Péter-Pálig szólt a megállapodás. A fizetség pénzben és természetben történt: búza, kukorica, élő jószág, termőföld használat a Tisza parton. Minden átkeléskor fizettek az idegen utasok. A helybeliek a mezőre jártak, azok természetben fizettek egyszerre a megállapodás szerint.

Nyilvánvalóan a jövőben érdemes még a kérdést tovább feszegetni, és amennyire lehet, a vizeken keresztbe közlekedés néprajzát sokoldalúan feltárni. Erre napjainkban is bőségesen kínálkozik lehetőség. Itt most csupán egy példával szerettem volna bemutatni a költők, képzőművészek által gyakran bemutatott komp készítésének gazdag szókincséből egy keveset.

## IRODALOM

- Gráfik Imre 1971: *Szállítás és közlekedés Szentendre szigetén = Néprajzi Közlemények 15*, Budapest, Néprajzi Múzeum.
- Gráfik Imre 1983: *A magyarországi fahajózás (a hajóvontatás néprajza) = Néprajzi Közlemények 26*, Budapest, Néprajzi Múzeum.
- Gráfik Imre 1992: *Hajózás és gabonakereskedelem = Folklor és Etnográfia 65*, Debrecen, KLTE Néprajzi Tanszék.
- Juhász Antal 1962: A tiszai tutajozás és a szegedi super mesterség, *A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve 1960–62*, Szeged, 117–146.
- Juhász Antal 1991: Fafeldolgozás, in: *Magyar néprajz 3: Kézművesség*, Budapest, Akadémiai Kiadó, 412–463.
- Károlyi Zsigmond–Nemes Gerzson 1975: *A Közép-Tiszavidék vízügyi múltja I*, Budapest, Vízdok.
- Szabó László 1985: Révek és a réven való átkelés a Tiszán, *Múzeumi Levelek 43–44*, Szolnok, 53–70.
- TESz. = Benkő Loránd szerk. 1967–1976: *A magyar nyelv történeti-etimológiai szótára I–III*, Budapest, Akadémiai.
- ÚMTsz. = B. Lőrinczy Éva szerk. 1979-től: *Új magyar tájszótár*, Budapest, Akadémiai.

## FÄHRBAU AUF DER THEIß IN MAGYARKANIZSA

TIBOR BELLON

Vor dem Ausbau des Hochwasserschutzes floß die Theiß große Bogen machend und weite Gebiete überschwemmend in ihrem breiten Bett durch die Tiefebene, nur an wenigen Stellen war der Fluß so schmal, daß Übergangsstellen entstehen konnten. Diese Übergangsstellen spielten bereits seit dem Mittelalter eine wichtige Rolle, über die vor allem in geschichtlichen Dartstellungen berichtet wird. Aber nicht nur an diesen Stellen konnte man über den Fluß setzen, sondern es gab auf der Flur beinahe eines jeden Dorfes am Fluß ausgebaute und instand gehaltene Übergangsstellen. Diese dienten zur leichten Erreichung der Ackerfelder jenseits des Flußes und sicherten den ständigen Kontakt mit den benachbarten Ortschaften. An den Überfahrtsstellen waren Fährmänner im Dienst, die von den Dorfgemeinschaften bezahlt wurden. Zur Übersetzung von Personen dienten Fähren von großem Fassungsvermögen, während beladene Pferdewagen mit anderen Wasserfahrzeugen (Lastfähren, Prähmen, Lastkähnen) über den Fluß transportiert wurden. Diese Wasserfahrzeuge wurden von Schiffszimmerleuten gebaut. In Magyarkanizsa (Vajdaság, Restjugoslawien) lebt Károly Nagy, dessen Familie schon im vergangenen Jahrhundert Wasserfahrzeuge herstellte. Das Handwerk vererbte sich von Generation zu Generation. Die letzte Fahre wurde vom Meister im Jahr 1963 gebaut. Auf Grund seiner Erzählung stelle ich in redigierter Form die Arbeitsphasen und den Fachwortschatz des Fährbaues dar. Im Aufsatz wird ein Thema behandelt, zu dem es weder in der Ethnographie noch in der Linguistik Publikationen gibt, aus diesem Grund kann die Arbeit von Interesse sein.