

TÓTH BÉLA

## Tiszajárás

71.

## ELFORDULVA A BORTÓL

Vízi ember híre nélkül Tokajból nem mehetek haza! A sarkam is öszszekötnék nélküle. Hajós, halász úgy teremhet itt még, ahogy a jó bor. Van aki fenekedésemmre csak csillapít. Lassabban a testtel! Ki számít maga előtt hajósnak? Aki csinálja, aki járja vele a vizeket?

— Nekem még egy a kettő.

— Abból már kevés akad erre felé. De itt él Almássy Dénes!

— Hol találom?

— Nehéz megmondani. A jó hajós úton van január elsejétől december harmincegyig! Azután előlről kezdi.

Eligazítóim szava nyomán új utca új házába csöngetek. Amíg betessékelnek az előszobán át, látom a fogason a hajósok hosszú, kék ünneplő köpenyét, megaranyozva az ujjá vastag passzománttal. Gondolhatom, nem valami külföldi cirkusz lószarkaparójának a hátul nyílós köpenye ez.

Sovány, élénk szemjársú fiatal ember fogad. Hangja teli melegséggel, amin azt érzem, akárrmit kérek az ilyen embertől, lesz minden, velem tart. Csak azután kérdezné, mit is akarok vele. De ezt nem várom meg. Mondom, ha akármikor egy csipetnyi ideje lenne, hát a hajókázásról szeretném foggatni.

Semmi meglepődöttség az arcán, pedig nem a küszöbön ülve várta, hogy mikor jövök.

— Ráérne egy kicsit?

— Éppen disznóólat építék. A Dunáról jöttem szabadságra.

— Jöhetek este is. Vagy azt a rámpazarolt idejét visszapótolom kézimunkában.

— Maga tán mestere az ólépítésnek?

— Nem. Dehát... láttam már hogy s mint.

— Ó, az ide kevés. Emeletes ólat rakok. Alul a disznók, fölül a tyúkok, azok fölött a galambok.

— Hát az már teszi.

— Ide nem lehet akármilyen kókálmányt beépíteni. A gusztusom nem engedi. De hát nem is ezért keresett meg, ahogy mondta. Disznóólat láthat Szegedében is, meg belevalót szintén. A hajózásról beszéljünk? Nekem ter-

mészetes. Apám hajós volt, nagyapám hajós, akár nagybátyáim. A véremben is lehetett már a hajósságból, azt hallottam kicsi korom óta. Abból élünk. Meg a gyerek mi akar más lenni, mint az apja, különösen, ha olyan apja volt, mint az enyém. A két háború közötti időben csöpörödtem. Minden iskolán kívüli időben őket lestem. A Bodrog partján, a vár helyével szembeni parton volt a sójátér, azaz a superplacc, akarom mondani a hajóépítés színtere, ahol a fahajókat uzoválták. Leginkább javították, de újakat is építettek. Akkor még használatban voltak, s Tokaj környékén szolgáltak a következő fahajók:

MAROS 25 vagonos fedeles (búzás, v. koporsófedelű), ami a csibatéri komp alatt tuskóra ment és elsüllyedt.

KATICA 25 vagonos, Cigándnál tuskóra ment és elsüllyedt, mind a kettőt beöntötte a homok.

VILMOS 25 vagonos puszta fahajó, (nyitott rakterületű, dumbás hajó).

ZSUSKA 15 vagonos puszta fahajó.

LIVIA 20 vagonos puszta fahajó.

6-os 15 vagonos puszta fahajó.

9-es 12 vagonos puszta fahajó.

10-es 12 vagonos puszta fahajó.

4-es 6 vagonos puszta fahajó.

5-ös 6 vagonos puszta fahajó.

Még olvasni nem tudtam, tőlük tanultam meg, mi a búzás hajó, a puszta hajó, a burcsella, a szerhajó, lakhajó, tökösbárka, szájmuszli, a lovas dereglye, a hidas, a ladik, a csónak.

Csak később, kedvenc foglalatosságom, az olvasás révén révedtem rá az igazságra, hogy mennyi idegen kifejezést használunk a szakmában. Rákóczi Ferenc francia hajómérnököket is hívott a szabadságharcához, azok közül szakmunkásokkal együtt Tokajban is dolgoztak néhány évig. Bizonyosan évszázadok óta tudtak a tokajiak hajót építeni, de a franciák nyoma benne maradt a hajósok szótárában.

Ilyen a havarria szavunk, ami azt jelenti hogy vízben esett kár, szerencsétlenség. Ilyen szavunk a zsongár, ami a zsonglőr öcsikéje lehet, egyensúlyzót, ügyeset jelent, a hajósoknál azt a tanuló gyereket, aki vizet hord az iváshoz, kötélén fölmászik az árbocok hegyébe és sok mást is. Nem valami nagyzolás ezeknek a kiveszőben levő szavaknak a fölemlgetése. Ahogy tán az elmúlt fahajók emlegetése sem siránkozásból való. Dehát én azok révén tanultam a hajók titkát, s a hajózást. Csak azért mondom, hogy világosan elkeserítsem magam a fölösleges magyarázkodástól.

A hajóssághoz vonzott apámék bámulatos szaktudása. Túlzás nélkül mondom, ha nem látom, nem hiszem, nem is mondom, hogy a faragó fejszével olyan pontosan suhintottak, a legyet ketté szelték. Nem véletlenül. Fogadásból. A gerendára ragasztott papírpénzt egy suhintással úgy lefaragták, hogy sem a bankóban, sem a gerendában kár nem esett. Mestereknek minősültek. Bár nem tervezték a hajót, rajzokon ugyan eligazodtak, de jobban szerettek a maguk esze szerint dolgozni. Nekik elég volt, ha a megrendelő azt mondta hány vagonos befogadó képességű hajót akar. Akkor már látták a kész hajót maguk előtt. Kiváló járóképességű hajókat raktak. Nagy volt a felelősségük. A 40 vagonos búzás hajó árából 40 hold földet lehetett volna venni. Egy földetlen puszta hajó árából Tokajban kőházat lehetett rakatni, amit el nem vitt a víz. A hajót elvitte, azért épült!

Amikor az állam, azaz a folyammérnökség építettett fahajót, hát ahhoz műszaki rajz készült. De az a vashajók természetrajzát hurcolta. Mondta a mérnöknek az ács, hogy ő ennek alapján nem tud hajót rakni. Mire a mérnök megnyugtatta, hogy nem baj, terv kell, anélkül nincs építés, de ő csak csinálja a maga esze szerint. Úgy is lett. A vashajó terve pihent az irodában, a fahajó épült a sóján.

A tokaji superek kiváló munkát végeztek, de volt bennük azért annyi tisztelet a szakmájuk iránt, hogy más mestereket kalaplevéve emlegettek. Két egyforma fahajót a Tiszán nem lehetett látni. Mind évszázados ismeretek törvényei szerint épültek, de a super belevitte a saját egyéniségét akarva akaratlan. Messziről megmondták az alakjáról, a víz hullámvásárlásáról, a hajó sziluettről, hogy kinek az edénye jön, s ki a mestere annak, nem csak a kapitányát és a gazdáját. Az igazi super olyan szakismerettel épített kompot, hidat, templomtornyot, ahogy hajót, ha a kenyérkeresete oda kormányozta, de azért számon tartották, hogy náluk is tudóbbak a mindszeinti ácsok, nem is beszélve a szegediekről. Azok ladikot is készítettek olyan szépeket, elme-hettek volna díszes névjegykártyának. Mint szépséges szép hattyú madarak, úgy úszták a vizet.

Hajókról beszélünk, és nem uszályokról. Tokaj táján csak a MEFTER-nek voltak uszályai, azok is vasból, azokat is gőzösök, motoros erőgépek vontatták. A fahajó önálló életet élt. A terhelt fahajó elment a folyó sodrásával lefelé. Üresen föl vontatták lovakkal, emberhámmal, utóbb géperővel, de ezeket nem szabad sietve húzatni, mert a hullámok szétverik. A fahajók szerepe a motoros világ elterjedésekor, életük utolsó szakaszában olyan volt, mint a bivalyoké a mezőgazdálkodásban.

A sokféle sáros, mocskos, nehéz munkákat azokra hagyták. Alacsony víz-állásnál a vontató gőzös nem tudott megmozdulni. A fahajó zátonyokon, alattomos limányokon át vitte a tokaji kőbányákból az andezitet a parterősítésekhez, út, hidépítésekhez, vitte a sódert az ároktói, csegei, keszi, polgári partszakaszokról az építések színhelyére. De vitte a homokot a füredi, szőlősi partorkól a kívánt helyekre. Szállított kendert, lent, cukorrépát, téglát, búzát. Millió kévényi rózsát a parterősítési munkálatokhoz.

A szülők foglalkozása, a látott munka vonzott engem is. Azonban édesapámnak volt annyi megelőzőttsége, hogy a tokaji polgárit elvégeztette velem. De hát szünetben ott álltam a kiszabott munkahelyen. Mert az volt a hitem, hogy hajós leszek magam is. Mondták pedig, hogy zenésznek, kurvának, hajósnak születni kell. Hát születtem!

Minden tokaji hajós a kőbányában kezdi a nehéz életet. Mai ember kényszermunkának tartja a kőbányászatot, a kőszakadást. Nem is könnyű, annyi bizonyos, hiszen meglelt korú szénbányászok kitántorogtak a forró sziklafal alól, nem bírták a terhet. Én, ahogy a polgáriból kicséppentem, beálltam a Patkós bányába. Ez az FMH a Folyammérnökségi Hivatal tulajdonában működött. Kaptam az úri életmódom kimunkálásához (15 éves voltam) egy furikot, ami csongrádi szabású kubikos talicska volt. Más is ilyenrel dolgozott. Kezembe nyomták a kötőrő bunkót, a bontó vasat, a csákányt, a kavicshányó villát, a kupás lapátot.

A bányamester kijelölte termelőhelyünket a sziklafalnál. A robbantással omlasztott követ mindenki olyan nagyságúra tördelte, hogy maga meg tudjon birkózni a talicskára rakásban, a letolásban. Szikrát hányt a zúzó bunkó, a hidegvágó, s repült a kőszilánk, mint a robbanó lövedék repesze. A lábunk szárát

véresre sebezte, ami ellen oltott bakancssal védekeztünk. Eldobni való csizmaszárat húztunk a lábunk szájára, azután a bakancsot.

A saját teherbíró képességünkhöz vertük szét a követ, raktuk a furikba. Hárommázsányi teher fért a talicskába. Hat fordulóval egy köbméter kő be- ment a hajóra.

De ahhoz külön taligautat alakítottunk. Az utunkból, amely olyan volt, mint egy szétnyitott tenyér, minden ujj nyoma egy terelőhelyhez vezetett és el onnan. Azon egy kavicszem nem lehetett, mert zökkent rajta a terhes talicska akkorát, a szemünk is szikrát hányt. Mi több a járó út fűrészporral volt fölszórva, amit a kerekek lemángoroltak simára, ment rajta a talicska, a lejtőkön annyira, alig tudtuk megfogni. A féket a terehes furikra, még nem találta föl senki, pedig milyen egyszerű lenne. Mert mire kitalálnánk, ma már nincs szükség rá. Ilyen munkákat kötélpályákkal oldanak meg napjainkban a kőbányák. De akkor fékül szolgált a lábizmunk, a karunk, az egész testünk kifeszítése. Egy köves hajó megrakásához általában nyolc ember hordta a maga termelte követ. Minden órában pipahuját kiáltott a bandagazda, vagy mai szóval mondva a brigádvezető. Akit nem a vállalat nevezett ki fölénk, hanem a banda választotta. Az ereje, esze, tapasztalata, szorgalma alapján. Szemünk előtt volt a pasi. Ha lazított a mi terhünkre, hát elkergettük volna. De nem tudott lazítani, mert normája volt olyan mint a miénk. Köbméterre petyegtettek annak is. Mindenki a maga hombárját töltötte. Általában nyolckamrásak voltak ezek a kőszállító fahajók. A pipahujában aztán nemcsak a cigarettázás esett meg, de mindenféle egészségügyi bajainkat akkor intéztük.

Az előttünk járó híres kőrakodó nemzedékeknél az járta, hogy csapra volt ütve a boroshordó, mellette egy háromdecis zománcos bögre. Abból egykét csuporral megittunk, hogy a tikkadtságunkat egyensúlyozzuk. Részegség ott nem volt. Nem bírtunk volna dolgozni a parttól a hajóig lengő 10—12 méteres járódeszán, nem tudtunk volna a teherrel rámenni a hombárok szájára. Volt ugyan, aki nem tudta a bor erejét, talicskástól megfürdött a Bodroiban. De azt leintették. Megmondták neki, hogy mennyit igyon. Mi hittünk a mértékkel fogyasztott bor életerejében. Tudtuk, hogy abban vitaminok, erősítők tartózkodnak. De ahhoz enni is kellett. Szalonnát, búzake- nyeret, hagymát reggelire. Délben az asszonyos embereknek kihozták a feleségek az ebédet. A legények délben is száraz takarmányon éltek. A rakama- ziak a talicskából ettek. Mi köröm közül tarisznyából.

Este mindenki otthon főzött, vagy a távolabb lakók a fabarakban. A Fo- lyamhajózási vállalat nem tiltotta a munka közbeni borivást. Mi több a maga szőlejében termett bort hozomra lekészítette a munkahelyekre. Régi rakodók között voltak legendás ivók, akik naponta öt liter bor mellett tudtak a leg- többet dolgozni. Kiizzadták magukból, hiszen nyári nagy melegekben tajték- ban szakadozott rólunk a veríték. A mezőgazdaságban egy pengő járt egy napi napszámért, itt két pengő egy köbméter behajozásáért.

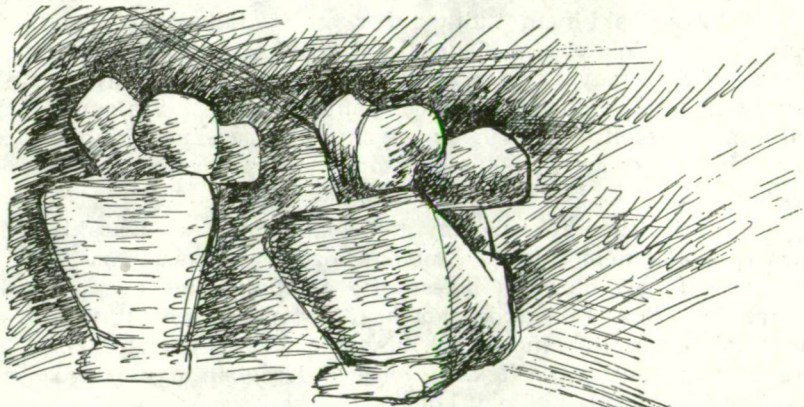
Nagy norma volt, ha töréssel, talicskázással, berakással valaki 10 pengőt keresett egy nap. Hiszen kétlovas kocsival is 36 pengőt fizetett egy napi fu- varért a bánya. A frissen robbantott, széttördelt kövek éle olyan volt, mint az üvegcserep. A lapja akár a kőszőrűkő. Vérig lecibálta kezünkről a bőrt, ami ellen eleinte fogó szíjdarabokkal védekeztünk, de az nagyon kisasszonyos- nak tűnt az öregek szemében. Bazsalyogtak rajtunk. Az ő kezükön, ahogy a

mienken is később, úgy megvastagodott a bőr, hogy a cigarettát nem tudtuk megsodorni, a dohányt beleszórni a papírba, olyan durva volt a kezünk.

Az első időkben este a leállás után elkezdett remegni a lábunk ina. Finoman remegett, akár szellőjárásban a fűzfalevél. Egész éjszaka alig tudtunk aludni az izomlástól. De azért nem szaladtam el. Hajós akartam lenni, s annak elemi iskolája a kőbánya volt akkor.

Hogy hány gyerek próbálhatta hozzá hasonlóan az életet ekképpen, én nem tudhatom. Működött Tokajban 11 kőbánya. A Tarnak, a Lencsés, a Hubertus, a Patkó, a Binét, a Szappanos, a Lukács, a Szász.

Minden bányának megvolt a negyven-ötven, 100 embere, minden bányának a maga biztos megrendelője. Szorult a Nagykopasz. Ha be nem tiltják a bányászást, hát szétkapják a vulkáni kúpot. Ma már Sárospatak adja az andezitet. Itt el a kezekkel a Tokaji-hegytől!



Beliczai M.  
1910. 10.

BELICZAI MÁRIA RAJZA