

TÓTH BÉLA

## Tiszajárás

72.

HA JÓ LESZ, HAJÓ LESZ,

mondták a superek a sójátéren, ha szájtáti népek kérdezősködtek a munkájuk felől. Mert tudtak botra beszélni a tokajiak. Nem haragból. Beszélgetés közben is annyira fölhangosodtak néha az indulattól, hogy szinte kiabáltak. Mert szívből folyt a szó, azért. A szenvedély hajtotta a szavukat.

Egyszer templomtorony fázatát kerekítették a parton. Valaki kérdezte, abból mi lesz? Hát azt válaszolták a szekercések közül, hogy hajóra lócs. Ami tudvalevően csali beszéd, mert sokmindene akad a hajónak, csak éppen lócsé nincs. De az ilyen szóval, válasszal útja vágódott a további időlő puhatólózásnak. Mert ha az ács megmondja, hogy biz' ez a csobaji szélvihartól elcsavart templomtorony sisakjának a sarokgörbületét szolgálja, akkor menne tovább a beszéd, hogy is volt a szél, meg mi. Hát az ilyen műhelynek nincsen ajtója, hogy becsukják a lábatlankodók előtt.

— Noha én már a sziklafalnál trógeroltam ebben az időben, a rokonok révén minden forgácssuhanás a tudomásomra jutott. Lestem is őket, hogy tudjam a legkisebb rezzenését is a kenyérkeresetnek. Az akkori munkahely pedig úgy volt megszervezve, hogy a Patkó bánya, a folyamszabályozás, meg a hajózás egy kézbe volt összpontosítva. Ez a kéz a mindenkori m. kir. miniszteri osztálytanácsos személyéhez tartozott. Mérnök volt. Ma vízügyi igazgatónak nevezik az ilyen beosztású embert. Lehattunk alatta közel kétszázán, volt neki sokféle segéd fullajtárja, de ő maga sem röstellett naponta szétnézni közöttünk. Járt a munkahelyeket. Kukker a nyakába, a hegyről lelátott a bányába, a partokról messzi be a vizek hosszába. Buzgalmunkat számon tarthatta, mert ahogy kicsöppentem a polgáriból, odajött, hogy volna-e kedvem vízmesteri tanfolyamra menni?

Lenni lett volna, szó sem róla, hanem akkoriban már apámat sűrűn berángatták katonának, ette a fene a háború kezdetét. A család állta fölkapik, ha én odatanfolyamozok a rangért. Tudta ezt a tanácsos is. Azt mondta, ő segít rajtunk, ha apám helyet a kormányosságot elvállalom a Katicán. Azt a hajót raktuk kövel. Amúgy is magosan járt énbennem az ambíció, szaladós kedvemben elmentem volna énekes pacstírtának is. Különösen, hogy a kőbánya sem tudott a földhöz vágni.

Megrakodtunk, 300 mázsa kő a hajómon. Azt a parancsot kaptam, hogy ereszkedjem le Szolnokra, oda címezték a szállítmányt. A járatlan ember azt tartja, hogy a víz levisz mindent, amit behajítanak. A hátára kapja, s viszi. Ingyen. De még a tiszai hajósok is évődtek velünk, hogy könnyű a tokajinak,

azok mindig a kertjük alatt hajóznak. Jó nagy kertünk alját kanyarítottak nekünk, hiszen Szeged és Felsőberek között jártunk, az megközelíti a 700 folyamkilométert!

Hajtott a becsvágy, a pénzkereset, rámentem a Katicára ötödmagammal, s kapitányosan rikkantottam az első parancsot: ereszd el a hajót!

A víz meg örök idők óta olyan bolondos, minden órában, minden kanyarban, saroknál más törvényszerűségekkel kedveskedik. A partmenti részen a kisujjával fogja a kővel terhelt hajót. Nincs ereje, csáklyákkal toljuk el magunkat a parttól, hogy beleérkezzünk, belecsurogjunk a sodorvonalába. Ott alánk nyúl, szépen, lassan gyűri körülöttünk az erejét. Eleinte nem a maga sebességével visz. Mi megmarkoljuk a timonyt, a fahajó szálfányi kormányrúdja mellett meg kétoldalt lentlázunk, azaz segédkormányoznak a társaim, mert ahogy elindultunk, máris ott az első lecke, átjutni a hid lába között. Ha szálára tudjuk parancsolni a terhet, akkor nincs baj. Akkor adja halálos csókját a hajó, ha oldalt találkozik össze a mütárggyal. Nem is sóhajthatunk, az akkori fűrészgár tutajraktára következik. Azokkal sem tanácsos tengelyt akasztani, elroppannánk rajta, mint valami hitvány tojásbéj.

És ravasz kanyarok. Csak a vízen járóval történhet meg az a tünemény, hogy hol maga előtt látja, hol a háta mögött a Nagykopasz. Tudni való, hogy nem a hegy sétálgat, hanem velünk kanyarodik a víz. Hogy a sok kanyarban ütköző víznyomás ne rongálja örökké a partokat, nagy kőhányásokkal, sarkantyúkkal védelmezik a medret. De ezek a sarkok különös munkát végeznek. Erővonalaikban megváltoztatják, visszafordítják a folyást. Ha abba beeszelad a hajó, azt is visszafordítja.

Alattomos veszélyt jelentettek a vízbe szakadt partszakaszok, amelyeknek a nagyobb fáit, tuskóit ott lapultak a mélyben, készen arra, hogy a fahajót föltűzzék, kilyukasszák, elsüllyesszék. A tönkremenés szavunk ebből a vízi szerencsétlenségéből él közöttünk. Amelyik hajó tönkre ment, az elsüllyedt! Sok sóhajó is így lelta halálát.

Az alacsony Tisza kanyarulatainak a kis ívét sem szabad hajózó útnak tartani, mert abban nem lefelé, de fölfelé áramlik az erő. Képes úgy megforgatni a hajót, hogy ember legyen, aki abból kivergődik. Ez a limány. A kanyarokban való utazáshoz mindig kéznél voltak a tízméteres hosszúságú tolófák, s ma már nem tudunk a kormányzó szerkezetekkel úrrá lenni a terhünkön, akkor a rudakkal toltuk el magunktól a közelgő partot. Különben annak az aljába is bele lehetett volna akadni, ráülni a lábára, hogy se le, se föl. Csak egy áradás vehetett volna le róla bennünket, vagy valami váratlanul előkerülő erógépes vontató hajó. Azt meg szégyen a fahajósoknak szívességre kérni. A hajós mindent megtett, hogy a maga erejéből járjon. Némely éles kanyarban csak úgy tudtunk boldogulni, hogy csónakon előrement a büszke fával egy ember, a fára volt hurkolva a kötél. Illő helyen elkezdte beledöfni a partba, a kötél visszatartotta a terhet attól, hogy a centrifugális erő úrrá legyen rajtunk, és fölakadjunk a másik oldalon. A hajó futása lelassult, mert ezzel az utolsó lehetőséggel az erógép nélkül közlekedő terhelt hajó embereire sok veszély leselkedett. Némely gázlóknál, alacsony vízállásnál nagyot vizsgázott a hajós. Több ágra szakadozva pántlikázik a folyó.

Melyik az igazi sodor? Tapogatjuk, mint vak a hajnalt. Amikor se látom, se hallom, csónakra szállok, miután lemacskáztam a hajómat, s úgy kérdezem meg az erektől, hogy melyik visza célomhoz. Ilyen helyeken lapulnak az alattomos víz alatti homokgerendák. Ezeket megfeneklik a hajó. A fahajónak

nincs üveges kormányállása. Mi a timonyt a domentátumról mozgatjuk. Az egy deszkaállvány. De a motorhajóból aranyoskodó csúfólódásból ránk szólnak találkozáskor, hogy héjkésok, mért nem csukjátok be az ablakot? A timonyállásnak teteje sincs. Minket sokszor ver az eső, szelek szárítják rajtunk a gúnyát. A motoros hajó vezetőfülkéje olyan, mint egy repülőgép kajútje. Műszerei vannak, fűtése, szellőzése, dudája.

Nekünk ezzel a faszterkezzel kell a kenyerünket megkeresni. Nem is utáljuk, hajtunk érte, s mindent megteszünk, hogy a célba eljussunk. Baj nélküli.

Ha megfeneklünk, imádkozhatunk áradásért, csak az vehet le bennünket a fogságunkból. Vagy a végtelen türelem, mert a Tisza kubikol. Szerencsés esetben elhordja alólunk a zátonyt, szabadok vagyunk, mehetünk. De ha nem jön erőgép, nem jön áradás, nem pakol ki alólunk a megszorult víz, akkor siftelünk. Azaz, hogy a magunkkal cipelt lovasdereglyébe rakodunk, abból ki a partra. Annyi terhet viszünk partra, míg föl nem emelkedik a hajó. Néha száz mázsát is, potyára, ezért nem jár fizetség. Néha napokig siftelünk, mire elereszt bennünket a Tisza. Mert ahol leléptünk a zátonyáról, s mélyebb vizekre lertünk, ott nekünk vissza kell rámolnunk.

Mérete van a szállítmánynak. Azt mi nem felejthetjük a parton, mert nehéz visszahordani. A megrendelő sem bolond. Fél fuvarát egész számba nem vesz át. S nem csak ilyen okért lehetne elfelezni a szállítmányt. Hát az építetők megvonnák a követ. A lopott árut féláron.

Ha világos az éjszaka, akkor ereszkedünk. Ötönknek 35 szeme nől. Úgy értem, hogy mindenkinek hét szeme lesz. Ha az éjszaka parthoz kényszerít, valami alkalmas helyen kikötünk. Tüzet gyújtunk, főzünk. Öreg tarhonyát, mikor mit, ami hamar kész, s kitömi a borda közét. Ilyenkor a közeli falvakban, ha megsejtik létünket, fűzgélnek. Egy kocsi követ, egy demizson borért, ezért, azért. De hát nem vagyunk filléres emberek. Nem kukoricázunk. Most menjünk el lopni? Bizonyosan volt rá példa. Mi nem.

A rigacs zátony, Szolnok alatt működik, sok hajóst megtanított a magyarok istenére. A rigacs homok meg agyag keveréke. A víz inkább összetömöríti, mint elbontaná. A fahajót úgy meg tudja fogni, mint méz a legyet. Ezért csónakon látótávolságra a hajó előtt evezünk, csákyával tapintjuk a rigacs helyét. Különben várhatjuk a jó szerencsét a tetején csücsülve. Mert meg nem árt a lapos fenekű hajónknak, csak nem ereszti el. Mint az olvasztott szurok a faforgácsot.

Rádiónk sincs, hogy az időjárást figyeljünk. Nekünk a parton zajló élet jelez. Ha a gémmadár fölfelé tartott fejfelé mereven néz, akkor készül a dagály. Ha pofáját a vízbe dugva zabál, akkor apad alattunk a folyó. Siet a takarmányozással. Nincs remény a Tisza segedelme felől. Ha a varjak a fűzfákra szállva károgznak, zimankós idő következik, de vizet az nem tesz alánk. Ha a békák estefelé nagyon kiabálnak, várhatjuk az esőt. Ha a nyulak a partmenti vízszélen mosakodnak, sokáig nem várhatunk esőt. Ha a kormányrudak megnedvesednek, éjszakára tanácsos a parthoz állni, mert nagy ködök következnek.

Ez a rádiója a fahajó személyzetének.

A tüzzel kimélyített fatörzsből készült bődönhajójával az őszünk ezt az utat járta. Legfeljebb mérnök által tervezett műtárgyakkal nem kellett birkóznia. A víz, meg a törvénye örök. S az emberi erőfeszítések.

Nem nyaralni jöttünk a hajóra, érdekünk volt mielőbb szabadulni a terhünktől, hogy újra megrakodjunk, újra ereszkedjünk. A mi búzaföldünk, sző-

lőhegyünk a víz. Nekünk addig kell róla szedni a termést, amíg be nem bűrdzik a víz. A víz büre a jég. Azon nem tudunk hajózni. Akkor is keresgélhetünk. A bánya is püfög, ha az ember kibírja benne, a sójater is kopácsol. A fahajót örökké ajnározni kell. Az eresztékeinek iszkábázatát újra varrni. Deszkákat cserélni benne. A Bodrog horpadásában pedig hideg szelek szaladoznak télen. A jó kutyát bent tartják. Mi meg a napszámmért odakint verjük fejszéinket a magatehetetlen nagy darab matériákba.

Bennem meg az is nagyon dörömbölt, hogy az apám helyett is állnom kell a lábamon. Nem esett nehezemre. De hát minden tokaji hajtós. Az örökké menne. Na, megyünk is. Szolnok fölött kijebb nyilik a Tisza. De hát nem alhatunk. Nincs az a falu, amelyik kompjáró nélkül megélhetne. Némelyik nagyobbaknál fölvegi, alvegi kompjá működik. A komp vagy hidas két part között kifeszített acéldrót kötélbe kapaszkodva közlekedik. Nagy állat ez. 10—12 rakott lovas kocsit magába vesz, néhány traktort is mellé, kisebb autókat, gyalogosokat.

A kompok kötelei olyan magasságban lengenek a víz fölött, hogy a fahajó kormányzatát éppen leborotválnák, de vinnék a kis lakócsárdáinkat minden gúnyázatunkkal együtt, s a legnagyobb baj is utolérne bennünket, mert a kormányától megfosztott edény, előbb-utóbb összetörné magát valami nállánál keményebb tárgynak ütközve. Ezért aztán elő az ősmagyar szarukürtöt, ahogy pár kilométernyire megközelítjük a révet, tutulunk, két hosszút, egy rövidet. Ismételjük háromszor, a révész, műveltetve bennünket minden fölmenőinkkel, leereszti a nagysúlyú acélkötelet a meder fenekére, mi elsiklunk a révjáró előtt, szépen köszönünk, de a fogunk között nekünk is ott sziszeg a szó: az anyátok istenit!

Ismerünk minden révet, járót, kompot, hidast. A rajta való embereket is tudnunk kell. S a váratlanságokra is mindig készen. Ha nem veszi jelünket a révész, fönn marad a kötele, akkor mi alábukunk. A balog fülű révészeket közelítve, csónakon előre megyünk, hogy átkéredzkedjünk. A révésznek sem könnyű. Egy acélkötél súlya negyven mazsát is kitesz. Az áttételes hévér, ha kiveszi fogai közül a cuclit, kalamol a hajtókarjaival annyira, ha valaki nem ügyes, hát annak a béléit is kicsépele. Hanem, ha lemasiroztunk a mederbc eresztett kötél fölött, szépen köszönünk a komának. Köll a szolgálata ezután is.

Segíteni nem tudunk neki, hogy visszaemelje a kötelet, hanem az utasai, akiknek érdeke, hogy átjussanak a vizen, tekerik föl nagy igyekezettel a kapaszkodó kötelet. Mire a helyre vergődnek vele, úgy lehet, mi már a következő kompnál dudálunk, kéredzkedünk. Bár nem olyan sebes a fahajó, egy jó járású gyalogos elmegy vele párhuzamosan, még a nyelvét sem kell kioltse ügyekezében. Magasabb vizállásnál, amikor áradmányaival, újabb folyók beömlései után, a Korosók után, bezzeg meggyorsul a víz járása, tíz kilométert is csurgunk óránként. Közben megéhezünk.

Víz tetején, száraz kosztal nehéz. Halat ennénk, jó hosszú lére. Kipukkadunk veszettül. Inni nem szabad a hajón ösidők óta. Azt úgy ellenőrzik, mint a szárazföldi közlekedésben. Nem is az italtra vagyunk szárazak, a jó halra. A hajós nem halászhat. Törvény tiltja. Meg a halászok vigyázzák, hisz a hajós kirabolhatná a Tiszát!

Nehéz a víz tetején napokig száraz kosztot élni. Tikkadtak vagyunk. Hosszú lére eresztett halat ennénk. Innunk sem szabad. Annyira tilos, mint a szárazföldi közlekedésben. De nem is italtra vagyunk kiszáradva. Halas ételre. Halásznunk sem szabad. Törvény tiltja. Meg a halászok. A halász a Tisza

minden halát a magáénak tartja. Dehát nyomtató lónak nem kötik be a száját! Ott a dobó háló. Halász szerszámokba, varsákba, vejszékbe nem nyúlunk. Az a halász műhelye, a benne lévő zsákmány a kenyere. Az alattunk osonó vizekben kotorászunk.

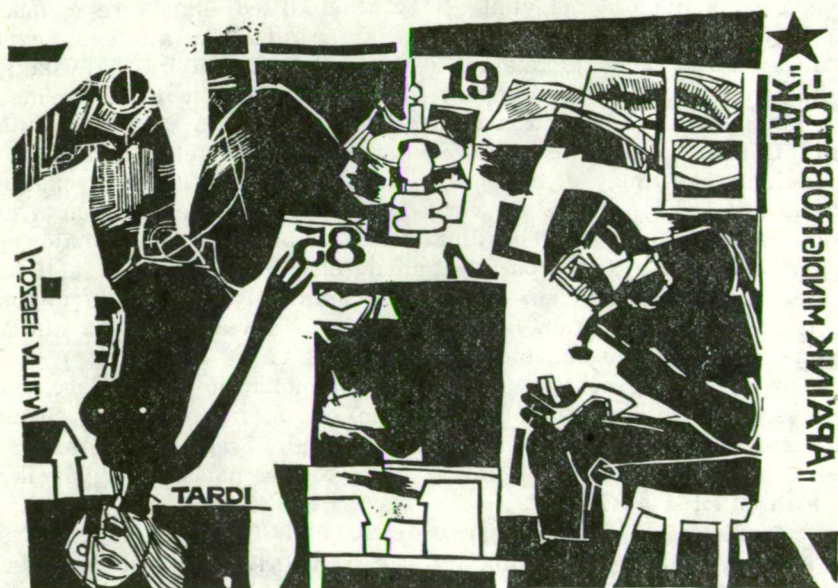
Halszegényesebb tájékokon a halász úgy őrzi területét, hogy a tettelegességig is elmegy érte. Ásóra, kapára, ladikra kapnak, körülfoznak bennünket, szitkozódnak, fenyegetőznek. Némelykor az ilyen háborúságoknak a bíróság tárgyaló termekben vetnek véget.

Azért a túlságosan fukarcsi halászokkal szemben is tud a halász valamit. Az ilyen tájéknak híre járt. Visszafizettek a hajósok.

A hajó felszerelésének fontos eszköze a csöndösítő lánc. Az 10—20 méter hosszú óriás szemekből készült géplánc. A hajó fékrendszere. Amikor a kelletnél sodrósabb a víz, leeresztjük a meder fenekére. Nem szabad akárhol használni. Halszerszámos helyeken tilos! Dehát ki mondja meg azt, hogy a szükség hol muszájít arra, hogy leeresszük.

Bizony a szűkmarkú halászok vizein leeresztjük, összeszaggatjuk vele a fenékhorgokat, más halászszerszámokat annyira, hogy abból halfogó többet nem lesz.

Tanítgatjuk egymást, hogy békében éljünk örök jussunk, a tápláló Tisza anyánk ölén.



TARDI SÁNDOR GRAFIKÁJA