

## SZEMELVÉNYEK A SZAP–BUDAPEST DUNA-SZAKASZRÓL

Fleischer Tamás összeállítása

\*

*Egy név szerint nem ismert francia dominikánus szerzetes írja Magyarországról (1308): [2], p.51*

"...A dunai részt a középén átfolyó, ama nevezetes Duna nevű folyó, a világ egyik legnagyobb folyója öntözi, amely telve van minden fajta hallal, és kelet felé folyik. Más folyók is öntözik... ..Mindezek a folyók hajózhatók, és bővelkednek halakban, mint amilyen a viza, a legnagyobb és legízletesebb hal, vagy a kecsge, a csuka és más halak, például a márna és a többi..."

\*

*A visegrádi kongresszus közlekedési vonatkozásai (1335) A hazai közlekedés múltjából [5] p.41*

" a kongresszus előzménye: a szomszédos Bécs, amelyen keresztül az áruszállítás nyugat felé a Duna vonalát követve történt, a korábban megszüntetett árumegállítási jogát 1312-ben ismét felújította. E jog gyakorlása azt jelentette, hogy a közép-európai országok, Magyar-, Cseh-, Lengyel- és Morvaország kereskedelmi áru Bécsen át csak részben értek el távoli, piacot jelentő kereskedő városokba, mert Bécs e joga alapján az út mentén több helyen kötelező vásárt kellett tartaniuk. E nyugati útvonal gazdaságtalansága, a nemzetközi kereskedelem igénye, az uralkodók között felmerült vitás kérdések tették indokolttá az érdekelt országok képviselőinek összehívását.

Károly Róbert magyar király megszilárdított központi hatalmának és nemzetközi tekintélyének birtokában 1335-ben nemzetközi megbeszélésre hívta meg Visegrádra

I.János cseh, Nagy Kázmér lengyel királyt, I.Károly morva örgrófot, I.Rudolf szász és III.Boleszló sziléziai herceget, azonkívül a prágai, a mainzi, a nürnbergi és az augsburgi gazdag kereskedőket.

A kongresszus eredménnyel zárult... Elhatározták, hogy Bécs kikerülésével Magyarországól észak felé két útvonalat nyitnak; Kassáról–Lőcséről Sary-Novy Saczon át Krakkó felé és ugyancsak Kassán, a bányavidéken, Zsolnán át Teschent érintve Brünnig. Mindkét vonal csatlakozik a nyugati kereskedővárosokba vezető úthoz. Az utak jó állapotban tartását, biztonságát kölcsönösen fokozni ígérték..."

\*

*Antonio Bonfini 1486-90 között írja Magyarország történetét [2], p.62*

[Buda, Fehérvár és Tata leírása után] "...Némi távolságra, sziget szögletében látható **Komárom** terjedelmes vára. Tágas udvarain nagy épületek, mindben pazar költséggel készült, gerendás mennyezet. Itt állomásozik a Bucentaurus nevű hajó. Dunai utakra épült, belseje akár egy palota: elejétől végig ebédlő, háló, társalgószobák vannak rajta, külön a férfiaknak és külön a nőknek."

\*

*Hans Dernschwam útijegyzetei a hódoltsági Magyarországról (1553) [8] p32-45*

...Augusztus 7-én megindultunk Budáról Esztergom felé, ahová éjjel kilenc órakor érkezünk meg. Tujgun pasa tizenhat törökből álló kíséretet adott mellénk.

Buda és Pilisszántó között törökökkel találoztunk. Egy nőt és egy fiúgyermeket hajtottak magukkal; az egyik török pedig borjújában aprócska gyermeket hurcolt. Majd ismét törökökre bukkantunk; ezek két rablott ökröt vezettek. A budai hegyvidék, a számtalan szőlőskert sivár, elhagyatott. Száz szőlőskertből egy sincs megművelve... ...Amikor a távolból már-már feltűnt Esztergom, és immár gondtalanul, egymástól elszakadva vonultunk, saját szemünkkel láttuk, hogy egyik török kísérőnk, aki teljes páncélzatban és vassisakban, kopjával fölfegyverkezve, vezetőklóvastul előttünk lovagolt, a bokrokban megbújt magyar lovas hajdúk megtámadtak, és azon nyomban összekötözték a lábát a lovának a hasa alatt. Erre felfigyelt a többi török, és mindnyájunknak közelebb kellett húzódnunk egymáshoz. A magyarok a török arcába sújtottak, vezetőklóvát is magukkal vitték, s helyébe egy kis parasztlóvat hagytak. Heten voltak; a mezőn át száguldtak tova. A törökök nem üldözhatték őket és igen gondterheltté váltak. Amikor augusztus 8-án Esztergomban a bég elé kerültünk, az fölöttébb bosszúnak mutatkozott, a fejbe vert török miatt. A ló értékét száz dukátra becsülte, de egyéb kártalanítást is követelt, fennhéjázó hangon beszélt, és a béke felbontásával fenyegetődzött – éppen ők, akik a békét soha meg nem tartották.

Az említett bég Esztergomban, a vár alatt, az újvárosban lakik, egy körülkerített udvarban. A Buda és Esztergom között lakó magyarok – csürhe népség; a nők cემendék, úgy viselkednek, mint korábban. Láttunk azután futkározó tizenegy, tizenkét és tizenhárom éves kislányokat mint férjes asszonyokat; szüleik szerint máskülönben a törökök elvinnék őket, és erőszakoskodnának velük.

Törökök nem mérnek bort, csak keresztények, rácok és zsidók. A budai és az esztergomi katonaság is elvetemült cigánybandának látszik; parasztian pökhendi a viselkedésük, akár a többi töröké; baromi népség.

Augusztus 8-án elindultunk Esztergomból, és még aznap megérkeztünk Komáromba. Az esztergomi bég hatvan lovast adott mellénk, akik másfél mérföldön át kísérték bennünket. Amikor az útnak mintegy felét már magunk mögött tudtuk, harminc lovas utánunk eredt. Nyugtalanokdtunk. Az és számáröszvéremre fáj a foguk, s egy jó török lovat kínáltak cserébe. Azt válaszoltuk, hogy Rusztem pasa küldi ajándékba, mire nagy kelletlenül békén hagytak bennünket..."

\*

*Reinhold Lubenau (1556-1620) königsbergi születésű orvos leírása 1587-ből, amikor II.Rudolf császár küldöttségének tagjaként áthalad az országon. [2], p.85-88*

A császári küldöttség hajója február 13-án ért Pozsonyba, s még aznap tovább indult Győr, illetve Komárom felé. "...Estére érkeztünk Samaria községhez<sup>1</sup>, ott kikötöttünk, és éjjeli szállást vertünk. Ez a kis mezőváros szigeten fekszik, melyet a Duna fog körül, és amit magyarul Cituatumnak, latinul Cituatorumnak neveznek<sup>2</sup>. Az én véleményem szerint azonban inkább Civitatum Insulának kellene nevezni, mert a sziget szokatlanul termékeny, több nagy várost lát el élelemmel. Sok ezer pompás, nagy, magyar szarvasmarhát hajtanak innét Regensburgba, Augsburgba, Nürnbergbe. Az állatok hatalmas szarvúak, akár csak az angol fajták... A szigeten sok gabonát természetnek, minden környékbeli erődöt és várost ellátnak vele. Halat is igen sokat fognak: Pozsonyba és Bécsbe szállítják...

...Február 15-én időben érkeztünk Komáromhoz. Már vártak ott katonákkal meg-  
rakott hadihajók: üdvözléseket váltottunk, aztán bekísértek bennünket a városba...

...Komárom a határszél legerősebb vára<sup>3</sup>, melyet Ferdinánd császár □ amint a főkapu felirata elárulja □ a török betörés ellen épített, miután Buda és Esztergom el-  
esett. Nagyon erősek a bástya falai, rajtuk állandóan katonák sokasága őrködik, va-

---

<sup>1</sup> Somorja a Csallóközben

<sup>2</sup> Csallóköz elferdített neve.

<sup>3</sup> A Habsburg és a török birodalom közötti határról van szó.

lamennyi német, és bent a várban, alacsonyabb kis házikókban laknak. A vár közepén van egy különösen erős fallal védett emelet, szép, hegyes tornyokkal cifrázva; egyiken, a legnagyobbon – amelyik alatt a várkapitány lakása és hivatala van – szép órákat helyeztek el. Vannak nagy raktárházai is, teli munícióval. A lőpormalom szüntelenül őrli a löport. A vár alatt többszáz hajócska, mindegyikre negyven ember fér fel..."

*(Komáromtól nem messze törökök várták a küldöttség hajóit. Miután a határon kölcsönösen megvendégelték egymást, tovább indultak, le a Dunán, Esztergom felé.)*

"További utunkon, a folyó mindkét oldalán sok falut láttunk, alázatos paraszttal, romokban heverő, feldúlt keresztény templomokkal. A parasztok a törököknek és a keresztényeknek egyaránt adóznak. Valamennyien keresztények. Esztergomba két óra tájban érkezünk meg.

Esztergom, a törökök első határvárosa a Duna mellett áll. A kereszténység bevezetése óta érseki székhely. Szétdőlése, rombadöntése előtt az érseki palota pompás épület lehetett. A folyó két részre osztja a várost: nevét a folyótól kapta<sup>4</sup>, latinul pedig Strigonium a neve..."

\*

*Edward Browne angol orvos a hódoltsági Magyarországon (1673) ) [2] p135-146*

"...Komáromból sajkán, vagyis huszonnégy evezős hajón indultunk útnak. Az egyik oldalon a magyarok, a másikon a németek eveztek. A sajka orrában felállított két ágyúval üdvözöltük az erődítményt, majd elhaladtunk Neszmély és Radvány mellett, s megérkeztünk Mocs alá, amely jól kiépített, csinos határmenti település. Mocsnál bevártunk egy török konvojt kíséretül, aztán reggel felkészültünk a további utazáshoz. Elsőként a tisztek szálltak partra, őket követték a mi vezetőink tolmáccsal és a társaság legelőkelőbb tagjaival. A két csoport lassan elindult szembe egymással, s amikor összetalálkoztak, kézfogással üdvözölték egymást. Hajóinkat átadtuk a törököknek, akik saját hajóikhoz kapcsolták, egy embert pedig hozzánk küldtek révkalauzul. Amikor a török konvoj a víznek fordult, ágyúlövésekkel üdvözölte a keresztényeket. Ezután elindultunk lefelé a Dunán. A mi zászlónkon sas volt, a törökökén kettős pallos, egy csillag meg a félhold. Ez a török konvoj vitt bennünket le Esztergomba, strigoniumba, ahol kikötöttünk és elváltunk a törököktől... Visegrádnál újabb konvojhoz csatlakoztunk, és elindultunk Buda felé..."

---

<sup>4</sup> Német neve Gran a Garam folyóról

\*

*Johann Caspar Anton Hammerschmid (az Ottomán Portával 1698-ban Szlavóniában folytatandó béketárgyalásokra induló császári követség élelmezési tisztje) dunai hajójúttja a török kiűzése után (1698) [8] p90-98*

...Szeptember 30-án... ..délétjt Ásványba, egy meglehetősen nagy faluba értünk. Itt ismeretséget kötöttünk egy Vajkás nevű, kilencvenesztendő, igen gazdag paraszttal, akinek – egyebek mellett – mintegy háromszáz lova volt. De megismerkedtünk a sajtászerű magyar kenyérsütéssel, valamint a lótarással is. Még aznap délután ismét útra keltünk, s miután jobb kéz felől Medvét és Gönyút, bal kéz felől pedig Lélt magunk mögött hagytuk, Szálláspusztán állapotunk meg. Itt szerencsétlen esemény tanúivá váltunk: a követ úr udvarmesterének tizennégy éves fia, amikor hajóra akart szállni, a Dunába esett, és mivel az éjszaka sötétségében nem lehetett a hajóról gyorsan intézkedni, a vízbe fulladt.

Október 1-én a déli órákban értünk hajónkkal Komáromba. A nagyszerű védművekkel ellátott, kettős erődből álló várrendszer a Csallóközben fekszik. Ha az első erődbe belép az ember, a bástya sarkában egy kezében koszorút tartó szűz kőszobrára esik az ember tekintete; ez az alkotás azt jelképezi, hogy ez a vár sohasem került ellenséges kézre... A belső várban felhívták a figyelmünket a Kisdednek a templomon lévő szobrára, amelyet a város ismertetőjelének tekintenek. A templom fölötti részen kis házak állnak, amelyekben katonák laknak. E várat eredetileg I.Ferdinánd építtette, aki rendkívül szilárd bástyákat és erődműveket emeltetett; a vár kitűnő szertárral és erős helyőrséggel rendelkezik. 1594-ben a török Szinán pasa vezérlete alatt kemény ostrom alá fogták, de a várórség olyan hősiiesen védekezett, hogy a pogányoknak szégyenszemre el kellett takarodniuk...

Október harmadikán korán reggel fölkerekedtünk, és jobb kéz felől elhagytuk Esztergomot, egy eléggé magas hegyen fekvő régi – a legutolsó ostrom során súlyos károkat szenvedett – várat. A hegy lábánál, a Duna-szegletben, a Vizivárosban néhány száz ház található. A várral szemben Párkány terül el, ahol a Garam folyó a Dunába ömlik. A vár valaha tekintélyes, körbástyákkal jól ellátott erődítmény volt, most azonban igen romos, annyira, hogy már alig tekinthető annak.

Miután elhagytuk Visegrádot, ezt a régi, magasan fekvő, teljesen romba dőlt várat, a másik oldalon pedig Marost és a rossz állapotban lévő Vácot, Szentendre szigetén kötöttünk ki, két mérföldnyire Buda fölött. Október 4-én reggel Nyolc órakor szerencsésen Budára értünk..."

\*

*Vaszilij Grigorovics Barszkij ukrán zarándok beszámolója (1724) [8] p105-114*

"...Még ezen a délutánon elhagytuk Buda városát, és elindultunk Bécs felé. Buda városától két mérföldnyire hegyek közt haladva elérkeztünk Pilisszántóra; itt töltöttük az éjszakát. Másnap, kedden újabb két mérföld letudása után Keszölc faluban táboroztunk le, majd egy mérföldnyire Esztergom következett, ahol megpihentünk. Innen vagy hét mérföldnyire egy Nyergesújfalú nevű falura bukkantunk, ahol egy jólelkű férfiú szállást adott nekünk. Ez a falu új, nagy templommal és haranglábbal büszkélkedhetett. Szerdán reggel még napkelte előtt útra keltünk, és a Duna partján haladva Dunaalmás és Szöny falvakon keresztül a Duna túlsó partján épült Komárom városához értünk. Nem akartunk átkelni a folyamon, és emiatt nem láttuk a várost. Leültünk a partra, és megmostuk a lábunkat. Láttuk, hogy az átellenes part szélén erős kőfalakkal körülvett, ágyukkal fölszerelt szép vár áll.

Az erre lakó, természeténél fogva könyörtelen német lakosságtól vendégszeretetet nem élveztünk, s adományokat sem kaptunk. Komáromtól elindulva egész éjszaka gyalogoltunk, és három hosszú mérföldet tettünk meg. Inkább a Duna partján pihentünk, semmint a németeknél. Hajnaltájban egy falu határához érkeztünk, s ott a szérűn aludtuk ki magunkat. Csütörtökön folytattuk utunkat Győr városáig. Itt a városkapu strázsái elvették tőlünk iratainkat, és elvitték a város elöljáróihoz belépésünk engedélyezése céljából. De azok visszaküldték iratainkat, és megtiltották, hogy belépünk a város falai közé. Ilyen féltően óvakodtak minden jelesebb városban az idegenektől azóta, hogy 1723-ban egy Lengyelországból érkező utas tűzvészt okozott Buda várában...."

\*

*A Duna szerepe 1830 előtt Molnár György történész összefoglalásában [9]*

"A török háborúk és a hódoltság kora időben egybe esik az európai kereskedelmi útvonalaknak a kontinens belsejéből az atlanti partvidékre való áthelyeződésével. Magyarország az egészében hanyatló és máig meglévő, másodrangú szerepbe kényszerülő Kelet-Európán belül halmozottan hátrányos helyzetbe kerül – mint a nyugat védelméért vívott élet-halál harc színtere. Ezek a háborúk azonban felértékelik a folyami hajózás szerepét, és bevezetnek két új tényezőt: a hadseregek ellátása miatt döntő fontosságúvá válik a *gabonaszállítás*, és a hadjáratok szezoni rövidsége miatt megjelenik az *idő-tényező*. A háború és béke váltakozása egyébként a 17. században megismerteti a magyar termelőket és fuvarozókat a *háborús konjunktúra és dekonjunktúra* megrázó élményével is.

A visszafoglaló háború és az ország betelepítése a 18. századra elhozza a magyar belvízi hajózás aranykorát. Lassan, de biztosan nő az árutömeg, a gabona, a só és a fa mellé belép a dohány és mindenféle iparcikkek. A gabonakereskedelemben és a hajóépítésben felhalmozódó tőkék és a viszonylagos fabőség sikerágazattá teszik a bögöshajós távolsági kereskedelmet. Így lesz újra végvárból országos jelentőségű várossá Győr, Komárom, [Baja és Szeged]. A hosszú béke magyarrá asszimilálja a gö-

rög, az örmény és a rác kereskedőket, és a forradalmi, majd a napóleoni francia háborúk két évtizede a konkurencia nélküli folyamatos konjunktúra csalóka állapotába ringatja a magyar gabonakereskedelmet és a hajózást."

\*

*Hans Cristian Andersen (1805-1875) nagy dán mesemondó magyarországi úti élményei (1841) [8] p163-175*

[Budáról...] ...A Maria Anna nevet viselő gőzhajó kora reggel indul Bécs felé, Hajóra szállunk, a jármű tele emberekkel. Árral szemben is gyorsan haladunk a fürdőházak mellett, melyek félmeztelen, lepedőbe vagy ingbe öltözött harcosok súlya alatt hajladoznak. Most már őket is elhagytuk.

Ezeken a partokon valaha őserdő terült el. A duzzadó folyó mentén sárból és fágakból összeácsolt kunyhó emelkedik, melynek ájtatos lakója egykoron Waitz volt; az ő emlékezetét őrzi a város neve, amely templomokkal, sétányokkal fogad bennünket. Ez Vác. A legenda szerint röviddel a mogyoródi csata előtt Géza és László hercegek itt lovagoltak át az őserdön, s azt beszélték meg, hogy miként rendezzék a se-reget. Ekkor László hirtelen felkiáltott:

– Nem láttál semmit? Amíg beszélgettünk, az égből angyal szállt alá, s koronát tartott a fejed fölött. Most már tudom, hogy győzni fogsz!

Mire Géza esküt tett:

– Ha Isten velünk van, és látomásod valósággá válik, templomot építek ezen a helyen.

Az ellenség megfutamodott – és itt, a remete kunyhójánál a sötét erdőben dús agancsú szarvas bukkant fel. A harcosok célba vették, mire a szarvas a Dunába vetette magát és eltűnt. Waitz kunyhója mellett megépült a templom, körülötte város keletkezett, és a Vác nevet kapta.

Mondák és emlékek fűződnek ezekhez a partokhoz, amelyeken erdő és hegyvidék váltakozik zöldellő mezőkkel és népes városokkal. Egy romhoz közeledünk, amely valaha, fénykorában egyike volt Európa legcsodálatraméltóbb várainak. Corvin Mátyás király igen kedvelte ezt a helyet; parancsára a padozatot márvány borította, a mennyezet aranytól roskadozott, a falakat festmények és szépmívű tapéták díszítették. Minden egyes üvegablak egy-egy legendát vagy pogány mondát ábrázolt. A termekben télvíz idején színes tollú madarak repkedtek, dél pálmái és narancsai közt. Ám mindez eltűnt, ahol valamikor büszke lovagok perdültek táncre, ott most a róka vájja a maga lyukát. A pásztor a bokrok közti szűk ösvényeken át – ahol mesterséges szökőkutak vize csobogott a magas teraszokról – hajtja nyáját. Ama idők

költői ettől a látványtól kaptak ihletet Armida varázskertjének felidezéséhez. Holdvilágos nyári estéken itt oldozták el a folyó partjáról a keleti pompával ékesített csónakokat; szólt a muzsika, és életörömtől duzzadó nők, deli férfiak vidám vitorlás kirándulásokra keltek, örvendezve az estének és annak a visszhangnak, amely válaszolt és válaszol ma is a folyam partján emelkedő, hatszintes Salamon-toronyból. Ám mindez eltűnt, mindennek vége szakadt, csak a visszhang üli meg a romokat, s válaszol örök fiatalságának üde hangján, csak – mint a köznép állítja – egyetlen nevet nem ismételt soha, és ez az áruló Vitéz János neve.

Esztergomhoz közeledünk. Itt született Szent István... Fent a bérceken, a romos vár közepén templom; maga a város – amely sokat szenvedett az 1838. évi árvíz alatt □ lent terül el, zöldellő fák közt a síkságon. Innen seregnyi pillangó repked át a Dunán, mintha csak szilfidek, vagyis légi szellemek lennének, amelyeknek csupán szárnyaik láthatók. Róluk arra a karcsú teremtményre irányulnak a gondolataim, aki a dán színpadról Párizs világvárosába vette a röptét, és Sylphide-baletjtájkában még *Jules Jamint*, ezt a fennkölt kritikust is csodálatra készítette – most pedig mankók segítségével botorkál a Pireneusok egyik fürdőhelyén, a körülrajongottságból és a világhírből hirtelen a szenvedésbe és feledésbe zuhanva. És én megfeledekzem Szent István városáról, a Grannak nevezett Esztergomról *Lucile Grahn* kedvéért...

Estefelé Komáromba érkeztünk. Gőzösünkre új utasok özönlöttek. A hajón akkora zsúfoltság uralkodott, hogy mindnyájan boldogok voltunk, ha éjszakára ülőhelyet kaphattunk; fáradt tagjaink kinyújtóztatása már túl sok lett volna. Egymás mellett ültünk, üldögéltünk. Miután a Duna zátonyai errefelé változtatják a helyüket, s egyszer itt, máskor ott helyezkednek el, természetesen hajónk több ízben is felfutott reájuk: az utasok feje egymáshoz koccant, néhány öregúr térdre esett a hajópadlón, az étkezőasztalok pedig mazurkát lejttek.

Másnap délelőtt csak lapos, erdős partok szegélyezték utunkat, egy-egy vízimalommal, itt-ott falvakkal, templomokkal. Pozsonynál horgonyt vetettünk..."

\*

*A magyarországi gőzhajózás kialakulása. Forrás: Czére Béla Dr.: Közlekedésünk fejlődésének története. [3]*

"A dunai gőzhajózás kialakulását □ a XVIII. század végétől – számos próbálkozás előzte meg... Az első, gépi mozgatású hajókkal a kísérletek az 1780-90-es években történtek. *Julius Tultos* 1780-ban olyan hajót épített, amelyet horgonykapa formájú rudakkal löktek előre; a rudakat kerékre szerelték, amelyet emberi erővel forgattak. Az 1790-es években *Battyányi Tivadar* megépítette "*Bucintoro*" nevű hajóját, amely völgyemenetben "saját erejéből" haladt. A hajónak nagy lapátkerekei voltak, amelyeket egy járgányszerkezet mozgatott: körbe járatott lovak vagy ökrök hajtották.



A gőzhajó külföldi fejlődése az 1810-es években azután újabb ösztönzést adott a hajózás fejlesztésén munkálkodó feltalálókknak.

Az első gyakorlati sikert a Dunán *Bernhard Antal* gőzhajója, a "*Carolina*" érte el, amelyet 1816-17-ben épített. Első, eredményes próbaútját **1817** március 21-én tartották meg. Bernhard hajója hegymenetben 3,5; völgyemenetben 15 km/ó sebességgel vontatta 45 tonnás uszályát. A következő évben újabb sikeres próbaútakat tett, aminek alapján a helytartótanács szakértő bizottsággal vizsgálta meg a hajót. Ennek során Pestről 71 óra alatt ért el Komáromba, 30 tonna teherrel megrakva. 1820-ban kizárólagos engedélyt kapott a Dunán és mellékfolyóin a gőzgéppel való hajózásra. Ugyanebben az évben már Pest és Buda közti átkelési forgalom lebonyolításával foglalkozott, egyelőre kevés sikerrel. 1822-ben "Bernhard Antal és Társai Gőzhajózási Társaság" néven új vállalatot alapított, azzal a céllal, hogy új, nagyobb gőzhajót épít.

Bernhard próbálkozásaival egyidőben *St.Leon* francia vállalkozó egy nagyobb, 100 tonna vízkiszorítású, "*Duna*" nevű gőzhajót épített és Bécs-Pest között próbaútakat is tett. 1818-ban a helytartótanács szakértőbizottságának kedvező véleménye alapján ugyancsak hajózási engedélyt kapott és vállalatot alapított. Sem Bernhard, sem *St.Leon* vállalkozása nem bizonyult azonban gazdaságilag életképesnek, részben támogatás hiánya, részben a dunai lóvontatók ellenkezése miatt. Rövidesen mindkét társaság feloszlott.

Az első olyan vállalkozás, amely minden szempontból életképes volt, csak egy évtized múltán jött létre, amikor a gőzhajózás külföldön már széleskörűen elterjedt. 1828-ban *Andrews* és *Prichard* két angol hajóépítő kért és kapott szabadalmat a hajózásra a Dunán, saját építésű gőzhajókkal. Részvényvásárlásra való felhívásuk ekkor már kellő visszhangra talált a tőkés körökben, s így 1829-ben megalakulhatott az osztrák "*Első Császári és Királyi Dunagőzhajózási Társaság*". A társaság által épített első gőzhajó, a 60 LE-s "*Franz I*". próbaútját 1830 szeptember 17-én tartották meg: Bécsből Pestre 14 óra 15 perc, visszafelé 48 óra 20 perc alatt tették meg az utat. *A rendszeres gőzhajójaratok 1831 február 1-én indultak meg a Dunán.*"

\*

*A Duna Pozsonytól Pestig. Részlet John Paget leírásából 1839-ből. [6] p59-66*

...A Csallóközt és a Szigetközt a Duna észak-déli irányba futó ágai ölelik közre, több, mint ötven mérföld hosszan. Az idegen igencsak meglepődik, ha azt hallja, hogy ezek a szigetek a legtermékenyebb területek az egész országban: – valaha "Aranykertek"-nek hívták őket –, mivel ezen az útvonalon egy árva falu sem látható a víz felől. Valójában a vidék sűrűn lakott, a Duna gyakori és váratlan áradásai azonban arra készítették a helybelieket, hogy a parttól távolabb építkezzenek, s ma ott élnek tágas és virágzó falvaikban.

Nem sokkal Gönyü fölött a Szigetközt alkotó déli Duna-ág ismét csatlakozik a folyamhoz. Nem messze innét már jól láthatók Győr tornyai, a magyar hadak számára oly végzetesnek bizonyult, homokos síkság fölött. Itt szórták szét, szinte játszva, Napóleon kitűnően képzett hadtesteit a magyar nemesség fegyelmezetlen lovas csapatait; velük együtt foszlott szét Ausztria utolsó reménye, hogy ellenállhat a francia hódításnak.

Komárom az első fontosabb település a Duna Pozsony és Pest közti szakaszán. A Duna és a Vág találkozásánál fekszik, jobban mondva a Duna főága és az az északi ág fogja közre, amelybe a Vág beleömlik. Komáromot egyik oldalról a Duna, a másiktól a Vág védi, ráadásul erős falak veszik körül, nem csoda hát, ha a város azzal dicsekszik, hogy "szűz erőd", ennek jelképe az a fiatal leányt ábrázoló szobrocska a városfalon. Komáromot elhagyva, a sík vidék egyhangúságát nemsokára alacsony dombosor kellemes látványa töri meg, hosszan követve a Duna északi folyását: kiváló borairól híres. A legjobb állítólag Neszmélyen, egy apró és jelentéktelen falu környékén terem: a Neszmüller egyike a legzamatosabb és legdrágább magyar boroknak.

Rövidesen megpillantottuk az esztergomi várdombot, a Garam folyó torkolatával szemközt: ezen áll a félig befejezett székesegyház és Rudnay hercegprímás rezidenciája. A templom építését 1821-ben kezdték meg, s bár már eddig is óriási összeget költöttek rá, további pénzforrások híján mindeddig befejezetlen. Alatta elhaladva csak futó pillantást vethettünk rá, s ennek alapján nehéz lenne véleményt alkotni róla, de kétlem, hogy valaha is beteljesíti majd a magyarok hozzá fűzött várákosait.

Esztergom Szent Istvánnak, Magyarország védőszentjének a szülővárosa, ezenkívül a hercegprímás székhelye, s talán a leggazdagabb érsekség egész Európában: bevétele jóval magasabb, mint Durhamé és Canterburyé volt, még hozzá virágkorukban. Összegét nehéz lenne pontosan kideríteni; azt beszélnek, évi 100 000 angol font körül lehet, bár némelyek szerint csak 80 000 vagy éppenséggel csak 60 000. (Általában az egész katolikus papság jómódú, legalábbis a protestáns lelkészekkel összehasonlítva, bár nem rendkívül gazdagok, sőt ennyire talán a jótékonyosság és a vendégszeretet gyakorlásához szükségük is van. A katolikus papok száma, Schwartner szerint, összesen 9027; a híveké közel 5 000 000, tehát körülbelül minden ötszáz lélekre esik egy pap. Fizetésük nem lehet kevesebb 300 forintnál, azaz 30 angol fontnál, de általában ennél jóval magasabb; emellett fizetség jár nekik a szentségek feladása után, valamint bizonyos mennyiségű gabona minden összeadott pártól, aztán 30-40 holdnyi [14-18 hektárnyi] föld, lakóház, valamennyi tűzifa is, ingyen, amit kivágnak és házhoz szállítanak számukra. Jövedelmük nagy részét a tized szolgáltatja, de néhány esetben, úgy hiszem, a földesúr, más esetekben pedig a kormányzat fizeti őket. A papság többsége a kevésbé jómódú polgárok és parasztok fiai közül kerül ki.)

Esztergom jelentős szerepet játszott a keresztes háborúk történetében: itt találkoztak egymással Barbarossa Frigyes és [III.] Béla magyar király. A magyar uralko-

dó a neki kijáró tisztelettel fogadta a német császárt, egész fegyvertárat és rengeteg élelmiszert ajándékozott neki, hogy vállalkozásában támogassa, sőt személyesen is elkísérte, egészen a Száva torkolatáig, hogy megvédje alattvalói esetleges támadásaitól.

Amikor Európát a török hatalom terjeszkedése fenyegette, Esztergom hosszú ideig szolgált számukra előretolt hadállásul; mikor aztán Sobieski bevette a várat, mindenki joggal úgy érezte, megtörtént az első lépés a török kiűzésére. Az ezt követő hadjárat során foglalta el Vácot és Budát Lotharingia hercege; az ekkor még önkéntesként szolgáló Savoyai Jenő itt tanulta meg a hadviselésről mindazt, aminek segítségével később megalázta Európa két legnagyobb hatalmát: Törökországot és Franciaországot.

Esztergomban csak néhány percig vesztegeltünk, hogy partra szállhasson az a néhány utas, aki ide igyekezett: a gőzhajó jelt adott, mire a városból elindult értük néhány otromba ladik, rajtuk még durvább külsejű hajósokkal, s mi néhány perc múlva ismét útnak indulhattunk. Ahogy végigpillantottam a fedélzet mindkét oldalán végigfutó hosszú asztalokon, s elnéztem, mint telepszik mellénk a legalább száz emberből álló társaság, hogy kényelmesen elköltse az ebédet, önkéntelenül is összehasonlítottam ezt a jelenetet azzal, melyet egy dunai utazás nyújtott a gőzhajózást megelőzően: milyen különös események is adódhattak, milyen furcsa társaságba keveredhetett az utas akkoriban...

Esztergomot elhagyva a táj csodásan megszépül: a síkság helyén, melyhez szemünk már úgy hozzászokott, most mindkét oldalon pompás, zöldellő hegyek szöknek meredeken a magasba, közvetlenül a part mellett. A kapitány, ki mindedig egy pillanatra sem hagyta el őrhelyét a lapátkerékdobnál, most letelepedett, s nyugodtan és egykedvűen üldögélt, mint akármelyik utasa: errefelé már olyan mély és szabályos a Duna, hogy gyerekjáték a hajót elkormányozni. Nem győztük csodálni a változatos látképet: a folyó minden kanyarulatával új és új szépségek tárultak a szemünk elé. Az egyik kanyar után hirtelen Visegrád romjait pillantottuk meg. A domb legtetején állnak szétszórt maradványai annak az erődnek, mely valaha Árpád nemzetségéé volt, bár a régi erődből voltaképpen csak a fellegrvár maradt meg; a hegyesúcs és a Duna partján fekvő apró falu között félúton pedig Corvin Mátyás palotájának karcsú tornyai emelkednek, melyről, mint annak idején mondták, maga volt a "földi paradicsom".

Egyetlen más magyar település sem volt annyi történelmi tragédia szemtanúja, mint Visegrád. Magyarország királyai közül kettőt is ide börtönöztek be, mások pedig itt lelték halálukat. Ennek az erős várnak egy időben az a veszélyes tisztesség jutott, hogy a szent koronát őrizte falai között, máskor viszont az oszmán martalócok dúlását kellett elszenvednie. Fűződik e helyhez egy borzalmakban bővelkedő, ám annál költőibb történet is, mely érdekesebb a többinél, olyannyira, hogy a hősnőt a közbeszéd nem is emlegeti másként, csak Visegrádi Klárának.

A tizennegyedik század első éveiben történt, hogy Károly Róbert személyében, VIII. Bonifác pápa cselszövéseinek eredményeképpen, nápolyi király került a magyar trónra. A pápa, amikor az Árpád-ház kihalt, a magyar királyságot Róma hűbértörvényekévé nyilvánította, s magának követelte a király kijelölésének jogát. Az országot a belső harcok annyira kimerítették, hogy a magyarok, kelletlenül bár, mégis beleegyeztek, hogy olasz királyt válasszanak uralkodójuknak, gyöngeségükért azonban drágán megfizettek. Károly Róbertnek abban telt kedve, hogy az új királyságban is meghonosítsa mindazokat a látványosságokat és mulatságokat, amelyek Európa kifinomultabb udvartartásaiban voltak divatban. Olvashatunk róla, hogy ebben az időben egymást érték a harci játékok és lovagi tornák Visegrád falai között, s a királyi lakomák némelyikén négyezer cipó és húszezer palack bor is elfogyott két hét alatt. Ez a nagy pompa és fényűzés azonban az erkölcsök lazulásához vezetett – többnyire ez az eredménye, ha egy túlfinomult civilizáció szokásait egy barbárabb népbe oltják –, holott ilyesmit a bárdolatlan, de tisztességes magyarok azelőtt nem ismertek; a király és udvartartásának kicsapongásai az egész országot megbotránkoztatták.

Károly Róbert féktelenkedéseinek példáján felbuzdulva sógora, Kázmér, lengyel király, ki akkoriban Visegrádon vendégeskedett, erőszakot követett el Zách Klárán, egy páratlan szépségű udvarhölgyön, kinek erényessége sem maradt szépsége mögött, s nem hallgatta meg Kázmér csábító szavait. Azt beszélik, a gaztetet maga a királyné is elősegítette, őt feltehetőleg az indította erre, hogy féltékeny volt a szép leányra, kit férje is csodált. Klára, amint ellenségeitől elmenekülhetett, atyjához, Zách Feliciánhoz, a király régi, hűséges emberéhez sietett, s könyörgött neki, vegye védelmébe. Amikor a szegény öregember meghallotta kedves gyermekének szívzaggató panaszát, szinte eszét vette a harag a családját ért szégyen miatt. Visegrádra sietett, és bejelentés nélkül bejutott a kastélyba. A király, a királyné és két gyermekük éppen az asztalnál ültek, amikor berontott a sértett apa, és szablyájával vaktában kaszabolva, megsebesítette a királyt és levágta a királyné négy ujját, még mielőtt a testőrök végeztek volna vele.

A megtorlás véres volt ugyan, nem is a valódi bűnösre sújtott le, de mit szóljunk ahhoz a rettenetes kegyetlenséghez, mellyel Károly Róbert elégítette ki bosszúszomját? Klárát, a tragédia ártatlan okozóját elfogták, kezét, orrát és ajkát levágták, majd így, megcsonkítva végigvezették az ország számos városán, miközben ezt kiáltották: "Így vész el a király minden ellensége!" Ezután, kisöccsével együtt, testüket lovak farkához kötötték, végül pedig kutyáknak vetették. De elfogták és kivégezték a szerencsétlen család legtávolabbi rokonait is, kiknek semmi részük nem lehetett a tragédiában, "hogy kiirtsák az egész áruló nemzetséget". Ez időtől kezdve azonban, ahogy a történészek mondják, Károly Róbert harcai többé nem jártak olyan sikerrel, mint korábban.

Még néhány mérföldön át gyönyörű, hegyes-völgyes tájakon haladtunk, majd a vidék kitárult, s feltűntek Vác kupolái és tornyai: a Duna itt irányt változtat, élesen

délre kanyarodik, s Magyarország fővárosa felé siet tova. A nyugati parton a hegyek már nem a víz közvetlen közelében emelkednek, bár a hegylánc párhuzamosan fut a folyóval s valóban gyönyörű; kelet felől pedig idáig húzódik az a hatalmas síkság, amely az ország területének nagy részét elfoglalja.

Kellemes nyári este volt, utazásunk a végéhez közeledett, sose felejttem el, mennyire meglepett az elem táruló látkép. A hegyek, melyek egy ideje a parttól távolabb emelkedtek, itt ismét közvetlenül a víz mellett szöktek a magasba. Egy darabig mindenütt szőlőskertek borították a hegyoldalt, szinte egészen a csúcsig, de ahogy Buda felé közeledtünk, a szőlőskerteket épületek váltották fel, méghozzá pompás paloták egész sora. Ahogy még közelebb értünk, megpillantottuk a gyönyörű Margitszigetet, üde ligeteivel és lankás partjaival..."

\*

*Az első gőzüzemű vasutak Magyarországon. Forrás: Czére Béla Dr.: Közlekedésünk fejlődésének története. [3]*

A magyar kereskedelmi tőke az **1830-as évek végén** már annyira megerősödött, hogy kereshette a nagyobb befektetések lehetőségeit. Az osztrák tőkének a Magyarországot is érintő vasútépítési terveit ezért a hazai tőkés körök és a gazdasági függetlenségért küzdő reform-ellenzék kezdettől fogva ellenszenvvel fogadták. Különösen az ország érdekeivel szembenállónak tartották a *Sina-pénzcsoport* bécs-győri, azaz a *Duna jobb partján* vezető, valamint a bécs-trieszti vasút építésének terveit. A magyar tőkések egy csoportja – pesti nagykereskedők és néhány nagybirtokos – *Szitányi Ullmann Móricz* pesti bankár vezetésével ezért elhatározta a Duna bal partján, Pestről az országhatárig, továbbá a Budáról Győrbe vezető vasútvonal és innen Esztergomba, illetőleg Komáromba menő szárnyvonal megépítését, és ezekre 1837-ben előmunkálati engedélyt kért...

Az osztrák Sina- és a magyar Sitányi-Ullmann csoportok között ez után éles vasútépítési verseny fejlődött ki, amely nagy hullámokat keltett az ország közvéleményében és politikai kérdéssé nőtte ki magát. A helytartótanács – Sina befolyására – egyre halogatta a *balparti vasút* engedélyének kiadását. Ekkor Pozsony megye körlevéllel fordult a törvényhatóságokhoz, hogy támogassák a balparti vasút ügyét. Így került sor a kérdés országgyűlési tárgyalására, ahol éles küzdelem alakult ki a jobb és a balparti vasút hívei között. Az országgyűlés többsége – felismerve az osztrák tőke fokozódó térhódításának veszélyeit és a hazafias közvéleményre hallgatva – a balparti vasút mellett foglalt állást. Ezt követően a helytartótanács megkísérelte a két társaság fúzióját létrehozni, azzal az indokolással, hogy a Duna két partján húzódó, lényegében párhuzamos vasútvonal megépítése sem a két vállalatra, sem az ország érdekeire nézve nem előnyös. Az egyeztető kísérlet azonban nem járt eredménnyel és a helytartótanács a balparti vasút építési engedélyének a kiadását tovább halasztotta.

A Magyar Középponti Vasúti Társaság ügye végül is azáltal nyert megoldást, hogy 1840-41-ben Ausztriában pénzügyi válság következett be, amely megingatta a tőkés vállalkozásokat, a részvények árai lezuhantak. A Sina-csoport is, minthogy pénztőkéjét a megkezdett ausztriai vasútépítésekbe fektette, 1843-ban visszalépett a magyarországi vonalak építésétől. A megváltozott helyzetben Szitányi Ullmann újra kérte az építési engedélyt a következő vonalakra: Pest–Pozsony országhatár; [Pest–Debrecen,] és az ezekből kiágazó vonalak. Valamennyi vonalon most már gőzüzemet tervez; emiatt a társaság alaptőkéjét felemeli és állami támogatást is kér 5% kamatbiztosítás formájában...

Az 1843-44. évi országgyűlés Szitányi Ullmannéknak a kért kamatbiztosítást megadta, a helytartótanács pedig 1844-ben megkötötte a társasággal az engedélyezési szerződést. Mindezek alapján a társaság 1844 őszén végre megkezdhette a pest-pozsonyi [és a pest szolnoki] vasútvonalak építését. A pest-pozsonyi vonal első szakasza Pest–Rákospalota közt 1845 őszére készült el, fél év múlva pedig készen állt a pálya pest–váci szakasza. Az ünnepélyes megnyitás **1846** július 15-én történt fényes külsőségek és a közönség, a sajtó lelkes ünneplése közepette..."

\*

*Nyerni és veszteni. Gönyői rév- és vámtörténet. [10] p.154-158. 1985.*

"Négyezer-ötszáz lakosa van Gönyűnek [az 1980-as évek elején], ötven esztenedeje ennyi sem volt. Annak idején [**1930 körül**] – beszéljen bármilyen nyelvet – a dunai hajós mégis megtanulta ezt a nevet. A gönyői kikötőben egy-egy esztendőben négyezer-hatszáz hajó és több mint tizenegyezer uszály vetett horgonyt. Napi átlagban tizenkét hajó és harminc uszály.

Nem is akadt hozzá hasonló település az országban: Gönyű – község létére – valóságos vízi határváros volt. Ha nem is közvetlenül, de szinte mindenki a Dunából, a dunai hajózásból élt. De a Duna is rászorult a hajósokra, mindenekelőtt a révkalauzokra. Nélkülük sem utasszállító, sem vontató nem indult neki a Duna felső szakaszának. Ők igazodtak el az Öreg-Duna forgói, zátonyai között, ők ismerték Bécsig s azon túl a folyó szeszélyeit, a vizek változó járását, a gázlókat, a homokpadokat, az apró vándorló szigeteket, a hajózás megannyi veszedelmes ellenségét. Nekik nem kellett térkép, Komáromtól Regensburgig a tenyerükben volt a Duna.

Gönyű **két világháború közötti** kiváltságos helyzetét Trianon magyarázza. Vesztesek közt egy nyertes. Itt lépnek a fedélzetre a vámőrök, itt szelenek a hajók, itt vesznek élelmet magukhoz a hajósok, itt állnak a kormánykerékhez a gönyői révkalauzok. A következő kikötő, Pozsony már külföld.

Egymás után nyíltak a vendéglők, az üzletek. A fogadóban öt-hat nyelven beszéltek. Sok küszködő, lételemétől megfosztott település között Gönyű építkezett, városiasodott, szinte reformkori lázban égett.

A tanácselnök azt kérdi tőlem [1985-ben]: "Tudja, hány mézárós volt itt ötven éve? Nyolc!" "És most hány van?" "Egy!" Komáromé a vám, a határátlépés, s övék a kikötő is, amely egykor Gönyű aranybányájának számított.

A tanácselnöki iroda falán hajósnaptár. A hajósmúlt emlegetése még mindig meg-megemeli a mellkasokat. Beleszámítva a nyugdíjasokat, ma is háromszáz hajós lakja Gönyűt. Még számon tartják a régi révkalauz-dinasztiák maradványait: a Németeket, a Szekendiket, a Sörösöket. Hivatalosan persze a révkalauzokat leírták. "Kiszorított minket a radar! – morogják az öregek. – Ha egyszer az köll a mostaniaknak. Csak meg ne járják!"

Hiába dörmögnek az öregek, a radar éjjel is lát, ködben is lát. A technikával nem versenyezhet az ember. Még akkor sem, ha álmából felriasztva, éjjeli sötétben megmondja, hányas folyamkilométer következik. De ahhoz még a radar sem eléggé mindentudó, hogy mindenkit nyugdíjaztasson. Az uszálykalauznak biztos a kenyere. Ha időnként olyan száraz is, hogy megrágni sem lehet. Huszonöt uszálykormányost tartanak számon a Dunán, két-három kivétellel mind gönyűiek.

Közülük egyedül Paulovics Ferencet találom otthon. De ő is táviratot húz ki a zsebéből: "27-én reggel jelentkezzen szolgálatra Komáromban, a *Sopron* motoroson!" Holnap tehát már őt is hiába keresném.

Szálas, nagy testű, olajos bőrű, göndör hajú férfi Paulovics Ferenc. Ötvenesztendő. Az arcán, minden mozdulatán az a harminc esztendő, amit a Dunán töltött. Jókai rajzolta ilyenek a múlt század dunai hajósait. Viharvertnek, keménynek mint a tölgy, dörmögő hangúnak, mint a medve.

- Mi történik, ha holnap nem jelentkezik a kikötőben?
- A *Sopron* nem indul el. Miért, mire gondolt?
- Beugrik a tartalék.
- Nem vagyunk mi annyian!
- S ha elindulnak maga nélkül?

– Nem ettek bolondgombát! A hajóvonta uszályaiért én vagyok a felelős. Anyagilag is. Én csatolom fel, én csatolom le az uszályokat. Én állok be velük a zsilipekbe, a hidakba, a zsilipaknákba. Én fizetem a kárt. Ha akarja, összeszámolom, hányan fizetnek közülük kártérítést. Részletben vonják a fizetésből. Nagyobb havaria – azaz hajósbaleset – után mondjuk tíz-tizenöt évig. Mi az idegeinkkel élünk, uram! Úgy

vagyunk vele, hogy elmegyünk az útra, de nem biztos, hogy visszajövünk. Gondolom, érti!

– Maga mindig visszajött?

– Lekopogom előbb. Így ni, alulról, bal kézzel. Én visszajövök, uram, mert nem megy föl a vércukrom. Nem engedem fölmenni. Házam van, családom van. Engem várnak.

– Amúgy felmenne a vércukra?

– Nem kérdezné ezt, ha eljönne velem Komáromtól Regensburgig! Persze Ősszel vagy télen. Amikor a hajók orra durrog a jégtől. Nem kérdezne semmit. Beszélne magának a kormányállás. Ketten valahogy ellökdösnénk egymást. Négy négyzetméteren. A két nagykerék meg a kormánydob társaságában. Ott toporgok én az uszály legvégén, a kormányállásban. Mint a tűzoltó ló. Az eső bevág, a szél átfütyül a fülemen. Télen a hó belepi a sapkámat. A szemöldökömré ráfagy a zúzmara.

– A kabinban?

– Ha az magának kabin! Kívülről tán annak látszik. Pedig csak kormányállás. Mondom, a szél átjáró vendég benne. Az ételt kötélről engedik le a vontatóról. A maradékot. A macska nem enné meg. Az uszálykalauznak az is jó. Mosdás, beretváltkozás vödörből. A ruha, a bakancs nem kerül le az emberről. Úgy kuporodunk le ruhástul, szénporosan. De legyen valami képe a fekhelyről is! Képzelden el egy fapadot. A hossza hetven centiméter, a szélessége harminc. Nem fekhelynek tervezték. Régen a hajók éjjelre horgonyt vetettek. Az uszálykalauz kiment a partra, szállást vett. Ez már régen volt. Azóta éjjel is megyünk. Kabinja, ágya van az utolsó matrónak is. Nekünk nincs. Azért már szólnak, ha a fapadhoz hozzátoldunk egy fél métert. Az ember néha ledőlne húsz percre. De hát nem dől le. A kapitány nem látja a kerékállásban, máris a mikrofonba szól: "Alszik a kalauz?"

– Éjszaka csak nem szól bele?

– Mondtam, hogy a kalauz anyagilag is felel a rakományért. A hajó éjjel is megy. A zátony, a szűkület, a kanyar nem tűnik el éjszakára. Az uszályokon háromszázhusz vagon benzin. Maga aludna?

– Mégis, mennyit alszik egy úton?

– Úgy napi két órát. Alsom? Jobb szó, hogy elzsibbadok. Egy-két órára elzsibbadok a fapadon. Komáromtól Regensburgig egy hét az út. Regensburgban kikötünk, teszem azt, reggel hétkor. Déli tizenkettőkor már jövök vissza. Egy másik vontával. Szolgálatban. Csodálkozik, hogy sokan nyögik a kártérítést?

– A kereset?

– Ezerháromszázötven az alapom. Ha utazom, tetéződik. Négyezerötre, ötezerre. Ha nem utazom, marad az alap.



- Nyugdíjkezdvezmény?
- A folyami hajóst nem illeti meg. Csak a tengerészt.
- Sohasem gondolt arra, hogy otthagyja a Dunát?

– Nem! Pedig a vállalatnál én még üdülőjegyet nem kaptam. Amikor hazajövök, eldőlök, mint a zsák. A család azt hiszi, nem kelek föl többet. Egyszer szóltunk a munkakörülmények miatt, megfenyegettek. Régebben jobban becsülték a hajóst. Nem tudom miért, egyre hátrébb taszítanak bennünket. De én nem a vállalatnak hajózom. Én a Dunának hajózom, uram! Úgy jövök majd le a hátáról hatvanévesen, hogy rossz szót ne ejtsen rólam. A Duna.

A hajók ott járnak el a gönyői magas part alatt. Nem kötnek ki, miért kötnének? Gönyű egy a vízparti községek közül. Lakói Győrbe járnak, vagy a községhez tartozó nagyszentjánosi állami gazdaságba. A gazdaság növény- és állattenyésztéséről ismert. Meggye aranyérmét nyert az erfurti gyümölcskiállításon. Annak már két esztendeje, hogy a kikötőben felavattak egy új hajót. Azért avatták itt, mert *Gönyű* névre keresztelték. Sokan összegyűltek a Duna-parton, tán ezren is. Pezsgőspalack durrant az új hajó orrán.

Azóta csend van, a *Gönyű* valahol messze szeli a vizet. Így múlik el a világ di-csőisége."

\*

*Aranyfogók, meringölők. (Ácsi aranymosó.) [10] p.158-164. 1985.*

A vízről, a kajakból vettük észre. A parton hajladozott, mögötte vastag törzsű, dús koronájú fák. Közelebb lapátoltunk. A kicsiny, pápaszemes ember lábánál szétfolyó gyökerek, kígyózó indák. Félig a vízbe állítva háromlábú asztalka. A kis ember nyeles kannájával nagy buzgalommal vizet öntögetett rá. Mint egy abszurd dráma hőse. Kockás ingében, fehér kalapjában hajladozik a fővényen, s rostán szűri a Duna-vizet.

Ráfutottunk a homokra, kiszálltunk a kajakból. Valahol Gönyűn túl, de még Komárom előtt jártunk [*az 1970-es évek elején*]. A kannás ember felnézett a pápaszeme alól.

- Hát maguk?
- Csurgunk a Dunán.
- Csurognék én is! Ha ráérnék. – merte tovább a vizet.
- Nagy a Duna – nézett fel megint. – Igyekezni kell!

Akkor már sejtettük, hogy bolondozik velünk. Hadd higgyük, hogy rostára me-regeti a Dunát. Csak azt nem tudtuk még, hogy az ácsi Nagy Lajossal akadtunk össze. A Duna mente egyik legtréfásabb emberével. Az aranyással. Aki úgy veszi ki a Duna adományát, hogy napi négy köbméter fővenyt és ötezer liter vizet forgat meg. Vagy a saját szavainál maradva: "fölmeringöl".

Ennek a találkozásnak már jó tíz esztendeje. Múltkoriban Komárom megyében járva, bekukkantottam az ácsi Hunyadi utcába. Esett az eső, Nagy Lajost otthon találtam. "Hány éves Lajos bátyánk?" "Hatvankilenc." "Mossa még az aranyat?" "Most jövök bele!"

Már nem mosolyognak rajta. Nevették eleget éveken át. Afféle bogaras embernek tartották, aki fővenyből akar aranyat varázsolni. Az újságok is jobbára a kuriózumot nézték benne. Nevették, míg híre nem járta, hogy a nyugdíjas vasutas napi egy gramm aranyat mos ki a Dunából. Sáraranyat. És az arany ára a csillagokig szökött. A sárarany egyetlen grammjéért nyolcszáz forintot fizetnek a Magyar Nemzeti Bankban. Ekkor már nem derültek Nagy Lajoson, ekkor már utánozni szerették volna. Tanfolyamot, aranyásztábort szerveztek a Duna partján, s felkérték az öreget, hogy tanítsa a mesterségre a jelentkezőket. De még a szegedi egyetemre is elhívták előadást tartani.

Nagy Lajos olyasmit tud ugyanis, ami tankönyvekből nem tanulható meg. Amit Nagy Lajos tud, a sógorától, az elődjétől, Szakolczai Antaltól tudja. És Szakolczai Antal is valamelyik vízparton hajladozó elődjétől leste el a tudományát. Az arany-szemcsék kicsalogatását a fővenyből. Valahogy így mentődött, öröklődött át az aranyásztudomány évszázadokon át. Mint a népdal. Szájról szájra, kézről kézre adva. S mivel így öröklődött, senki illetéktelen el nem orozhatta. A Duna aránya megmaradt a szegények aranyának. Ezt az egyet soha nem vehették el tőlük ☐ mert nincs olyan titok, amit hívebben őriztek volna az aranymosás titkánál. A csallóközi Vajkáról, Szapról, Aranyosról s átellenben Lipótról, Vénekről, Ásványráróról, Ácsról egy szó ki nem szivárgott. Faggathatták az aranyászt, árulja már el, hol kell az aranyat keresni. Rábökött a fejével a Dunára? "Ott van az mindenhol! Mindenkié!"

Jókai, aki az aranyászok szomszédságában gyermekeskedett, feltűnően keveset foglalkozik velük. Herman Ottó, a néprajzos sem emlegeti őket. Alighanem ő sem boldogult velük. Egy századdal Jókaiék előtt a tudós Bél Mátyás a Duna mentéről ezt jegyzi föl: "Valaha a lakosok az aranyat a fővenyből mosták ki vidékünk egy részében, amely foglalkozás után, mely most el van hanyagolva, más keresményen kívül ebből is gazdagodtak. Főként a Csallóközben, a vajkaiak minden megerőltetés nélkül s nem is huzamosan dolgozva vagy a munkára nagyobb gondot fordítva gyarapodtak." [XVIII.század] Bél Mátyás bizonyos "aranyfogókat" is emleget, amelyeket a pozsonyi aranyművesek unokái helyeztek el a Dunán. Arról viszont nem szól, milyenek is voltak ezek az aranyfogók.

Alighanem azért nem, mert a technikai részleteket neki sem árulták el az aranyászok. Nyilván óvatosságból. Mit lehet azt tudni, ki miért kutakodik! Lehet a kincstár embere, lehet az állam embere. Az aranymosókat pedig halálbüntetés fenyegette, ha aranyukat kicsempézik az országból vagy a feketepiacon értékesítik. A kimosott arannyal a hivatalos aranybevéltőnél kellett jelentkezni. De ha egyszer ott kevesebbet fizettek, mint másutt! Ha a szegény ember úgy gondolta: minek gazdagodjon még a Dunából is a kincstár! Nem az meringélte ki a fél Dunát. Nem azt rokkantotta meg a hideg víz, az eső, a csúz.

Aki ügyesen adott túl az aranyzemcséken, még a mesebeli hősök sorsát is megérhette. Akár aranyműves is lehetett belőle Pozsony vagy Rév-Komárom városában. Az ilyen mesebeli királyságot azonban kevesen szerezték meg. Az aranyásról inkább azt tartották: rongyos a ruhája, s üres zsebben "kotorász". Mint a halász és a vadász.

Bizony a szépen hangzó, sokat sejtető "aranyfogó" sem lehetett más, mint közönséges birkabőr. Ezt feszítették ki a víz alatt, s jól lecövekelték, hogy a sodrás el ne vigye. Ha szakszerűen feszítették ki a birkabőrt, az aranyzemcsék rátapadtak a szőrszálakra. Az ácsi Nagy Lajos ezt némi szemhunyorítással úgy fogalmazná: "Szőrmentiben fogták az aranyat." De Húzhattak sarkantyút is a folyóban, hogy megrekesszék a fővenyt, vagy aranyfogó partokat építhettek ki azokon a szakaszokon, ahol megfigyelték "az arany járását". Annyi bizonyos, hogy a birkabőrös módszer élt legtovább. A birkabőrt posztóval is helyettesíthették. Az ácsi aranyász is azt mondja: nem ismer jobb aranyfogót a biliárdasztalra feszíthető zöld posztónál. És az ősi szerzőkkel is elégedett. Minek változtatott volna a lapáton, a rostán, az aranymosó padon, a hosszú nyelű meringőlőn? Nagy Lajos úgy véli, nyilván így is van: "Kitalálták ezt a régiek rendesen!"

Mint ahogy azt is kitalálták, hogyan kell a fővenyből sáraranyat készíteni. Az sem gyerekjáték éppen. Konyítani kell a kémiához is az aranyásznak! Különben hiába öntögetné a kénesőt □ a higanyt □ a megszárt homokra, hiába próbálná kiégetni a kis vastégelyben az aranyat. Aki ehhez a művelethez nem ért, egész napi fáradságával fizet érte. Mert a rosszul égetett arany elveszti az értékét. Az ácsi aranyász az égetést sem téveszti el. Így lesz a tégelyében a fővenyből sárarany. Huszonnégy karátos. A legfinomabb s legtisztább arany.

Erre mondja Nagy Lajos: "Tessék, utánozni lehet!"

Rajta nem múlik. Ő már nem vigyázza a titkot, ugyan kinek is őrizgetné? Az a veszedelem éppen, hogy kifogy az aranymosó a Duna mellől. Ketten vannak már csak, két öregember. A csallóközarányosi Zsemlovics Imre és az ácsi Nagy Lajos. Közel és távol senki más.

Abba a bizonyos aranyásztáborba két tucat fiatal jelentkezett. Nagy Lajos megtanította nekik a mesterség alapfogásait. De azt már kétli, hogy a fiatalok közül egy is kiköltözne a folyó mellé, s reggeltől napnyugtáig meringőlné a fővenyt. Azt hitték a táborozók: itt az alkalom, aranyat lehet szerezni. Hát nem! Nem lehet. Az aranyér izzadni, gürcölni kell. Napi egy grammért. Igaz, azokból a grammocskákból összejöhhet havi huszonötezer forint is.

De épp ez a különbség. Az aranyász nem az ezresekért forgatja a fővenyt. Nemcsak azért. Az aranyászó pedig azonnal vagyonokhoz akar jutni.

"Így állunk" – billenti meg a kalapját Nagy Lajos. Így állunk? Vagyis elúszik az arany a Duna hordalékával? Eltemetődik a meder kavicsrétegébe? Akad egy ember, aki határozott nemet int erre. N. László Endrének hívják, nyugdíjas komáromi tanár, az aranyászat régi kutatója. Ő bízik az ősmesterség feltámadásában. Bízik abban, hogy a gépeket is be lehet vonni az aranymosásba.

Tőle tudom, hogy már hetven esztendővel ezelőtt [*kb. 1910*] megpróbálták gépesíteni az aranymosást. Kolozsnéma és Kulcsod között tették a próbát. Sikertelenül. A csehszlovákok ugyanígy jártak az *1930*-as években. A nyereség nem érte el a befektetés költségét. Kísérleteztek később kavicskotrókkal, ugyancsak eredmény nélkül.

Csakhogy – magyarázza N. László Endre – a közönséges kavicskotró nem aranymosásra való. A víz átpréselődik a kavicssal teli vaskosarakon, s az arany szemcsés fővény visszacsurog a Dunába. Ellenben: "Olyan ember, aki ismeri a Duna aranyát, aki bizonyos technikai ismeretekkel rendelkezik, aki az aranymosás avatott szakembere, egy-egy kotróhajón bizonyára igen sok apró és olcsó újítást vezethetne be. Ezek révén az állam óriási arany mennyiséghez juthatna. Csak rá kellene irányítani néhány ügyes ember figyelmét a Duna kincsére!"

Nagyszerű ötlet? Álmodozás?

Rajka után, a Kisalföld síkjára érkezve meglassúdik a Duna. Mint aki elfáradt a rohanásban, szeretné kifújni magát, lerakja a messziről cipelt terheket. Kavicsot, fővenyt és nagyúri gesztussal aranyat terít. Mint a mesében.

Mese marad?

\*

*Vörös iszap. [10] p.192-200. 1985.*

Szőny és Tát között egérszín köpönyegbe burkolózik a Duna mente. A víz hátáról nem sok látszik a ruhacseréből. De a vízen minden más, mint a szárazföldön.

Csónakból, kajakból nézve a Duna tenger, a víz és a harangként reá boruló ég szemfényvesztése.

Gyakrabban járunk azonban a szárazföldön, a valóságban. A folyó partján futó, a folyóhoz oda s elkanyarodó országutakon. Komáromtól keletnek haladva, a betonút díszletet cserél. Ezüstcsövek tekervénye villog, a zöld fasor mögül hengeres tornyok fénylenek elő. *Szőny*. Mennybolt felé nyújtózkodó láng. Az olajfinomítók lobogtatják ezeket az örökké égő fáklyákat.

A madárnak, ha egyáltalán jár erre madár, csak fél szárnyshintás innen Dunaalmás. Bocsánat: Almásneszmély. Újra egy névösszevonás, nyugodtan hozzátehetem: a sikertelenek közül való. Már a *Kormos István* és a Hanság ürügyén emlegetett Lébénymiklóst sem éreztem telitalálatnak. Mosonszentmiklósból éppen a Moson veszett el. A legősibb név. Dunaalmás és Neszmély egyaránt Duna-parti település. Almásneszmélyből éppen a Duna hiányzik. Nem mondom, hogy hirtelenében tudnék jobb nevet ajánlani. De egyáltalán: miért kell az összevont községeket megfosztani régi nevüktől? Attól még intézheti közös tanács ügyes-bajos dolgaikat, ha úgy hívják őket továbbra is, ahogy évszázadokig hívták elődeink.

Szóval Almásneszmély határában, a Gerecse idáig hullámozó dombjai között hatalmas medencéket látni. Vizet engednek beléjük? Halastavak lesznek? Afféle völgyzáró gátrendszer körvonalai bontakoznak ki.

Az egyik munkavezetőtől megtudom, hogy iszappal töltik fel a mezőgazdasági művelésre alkalmatlan, elrekesztett völgyeket. Vörös iszappal.

Mire újra errefelé járok, már úgy érezhetem magamat, mintha a holdra cseppen-tem volna. Rekeszekre osztott, néma, vörös sivatag fogad. Mintegy jelképeként annak az ipari övezetnek, amely szinte a Duna-kanyarig uralja a folyó menti sávot. Gyárok, gyárok, gyárok. Almásfüzitő: timföldgyár. Lábatlan: cementgyár, eternitgyár, papírgyár. Nyergesújfalu: Viscosa. Ezek csak az ismertebbek.

A Gerecse kopár völgyeit az almásfüzitői gyár tölti fel a timföldgyártás salakjával. Harminc-negyven esztendeig hordhatják ide a vörös iszapot, az értéktelen mellékterméket. Lehet viszont, hogy az iszap húsz-harminc év múltával egyáltalán nem számít értéktelennek. Egyebek között vasat is tartalmaz – a bökkenő egyelőre az, hogy a vas kivonása az iszaptól nem kifizetődő. De ha egy okos újítással kifizetődővé válik? Akkor az iszaptárolók átvedlenének vasbányává.

Máris hallom a tiltakozást: az utópia birodalmába tévedtem. Helyt adok a tiltakozásnak, mert nekem bizony nincsenek érveim feltételezéseim igazolására. Nem vagyok szakember, hogy lehetnék. Azt viszont hozzá nem értőként is tudom, hogy tizenöt-húsz esztendeje annak olvasták volna a fejére az utópiát, aki azt jósolja, hogy a timföldből egyszer majd gyógyszert készítenek.

Márpedig ma orvosságot is készítenek a timföldből. (A gyomorbántalmakat enyhíti) Azok után, hogy a kohósítandó, tehát hagyományos timföld világpiaci ára lezuhant, Almásfüzitőn harmincféle különleges timföldet kísérleteztek ki. Mind a harminc exportcikk, tonnánként háromszáz dollárért kél el. Ezt a timföldet megfizetik, mert a legváltozatosabb célokra használhatják fel. Lehet vele kőolajat és ipari gázt vízteleníteni, vitaminokat tisztítani, fát, kerámiát, rezet csiszolni. A villamosiparnak, a híradástechnikának, a gumiiparnak is szüksége van ilyen különleges anyagokra.

\*

*Papíripari paripa. (Nyergesújfalu, Lábatlan) [10] p.192-200. 1985.*

Új szelek fűjdogálnak Nyergesújfalun is. A Viscosa, amely a textiliparban a szintetikus szálak gyártásával tett szert jó hírre, éppen a közelmúltban jelentett be "termékszerkezetváltást". Ami nem azt jelenti, hogy ezután nem műszálból szövik a pulóvert, a szőnyeget, az estélyi ruhát, hanem azt, hogy elsősorban olyasmit gyártanak, amit a kereskedelem éppen keres.

Néhány éve még a crumeron, a gyapjúhoz hasonló műszál verhetetlennek látszott, most elébe lépett a neotlon háló és a granulátum. Az előbbi műanyag háló, amelyet a mezőgazdaság, a kertészet, a vízügyi környezetvédelem használhat. A granulátum alapanyaga ugyanaz, mint a poliamid selyemé, ám ebből villanykapcsolók, konnektorok, hűtőszekrény-tartozékok, autóalkatrészek készülnek.

Változik a világ, oda kell figyelni a változásokra.

Figyeltek a lábatlaniak is, legelőször talán ők ocsúdtak fel az iparvidéken. Évtizede annak, hogy a papírgyár négy hatalmas gépet hozatott Finnországból. A gépeken Karhula címere: medve kék alapon. A finn papíripar fejlettsége köztudott, a dél-finnországi városban gyártott papírgépeket az egész világon keresik. Jól választottak a lábatlaniak, a jól járt ezzel a választással az ország is.

Eleddig külföldről hoztuk be a színes csomagolópapírt, a papírszalvétát, a pergament, a könyvnyomtatást szolgáló biblianyomót. Sok pénzt fizettünk mindezért. Nem kellett sokat számolgatni: érdemesebb idehaza gyártanunk a finom minőségű vékonypapírt.

Az ilyesmit persze könnyű elhatározni. De egy új gyárhoz – Magyarországnak soha nem volt vékonypapírgyára – megfelelő szakemberekre is szükség van. Mit érnek a drága gépek, ha képzetlen emberek téblábolnak körülöttük?

Akkoriban, a kezdés hónapjaiban megfordultam a lábatlani papírgyárban. Máig sem feledtem el Hamar Jánost, a huszonöt éves mérnököt, aki vállalta, hogy belevág

az ismeretlenbe. Ahogy ő mondta: romantikából. Talán jól is fogalmazott: a romantikus hősök nyerni és elbukni is tudnak.

Hamar János előbb a "gépeket tanulta meg". Amikor már a kisujjában volt a szerkezetük, a működésük, betanította az embereket. Meg is bukhatott volna. Ha a Nyergesújfaluról és Pizskéről toborzott munkásokkal nem boldogul, egyetlen lehetősége marad. Veszi a kalapját, és elköszön. Győzött. De ez egyáltalán nem látszott a viselkedésén. "Lódzban diákoskodtam." Fehérre meszelt, egyszerű kis irodában üldögéltünk. Az irodánál csak az ifjú mérnök volt szerényebb. "Vegyész mérnöknek készültem. Haza akartam menni a Jászságba, a szülőföldemre. A diplomaosztás előtt magyar küldöttség járt a városban. Eljöttek az egyetemre is. Akkor még csak a terve létezett a vékonypapírgyárnak, de a küldöttség már az új üzemhez gyűjtött tapasztalatokat. Szakembereket is kerestek a magyar diákok között. Engem is megkérdeztek. Azt sem tudtam, hol van Lábatlan. De hát beszéltek a négy finn gépről, s hogy nekem kellene megindítanom a vékonypapírgyártást. Mit mondjak, Lengyelországból én többször utaztam haza a szüleimhez, mint Lábatlanról. Napi tizenöt-tizenhat órát töltöttem a gyárban. Megesett, hogy egyhuzamban ötvenkét órát talpon voltam. Gyakran éjjel is felcsengettek: megállt az egyik gép, nem találják a hibát. Ugrottam ki az ágyból, rohantam. A papírgéppel nem lehet tréfálni. Egyetlen óra kiesés húsz ezer forintot visz el." Most sok ilyen újat kezdő, újra vállalkozó fiatal mérnököt vár a Komárom megyei iparvidék. Sok kísérletező, idejét, energiáját nem sajnáló embert. A magyar ipar jövőjének egyik fejezetét itt írják, Komárom és Tát között.

A külső szemlélő ebből még édeskeveset vesz észre. Az utasember azt látja, hogy Almásfüzitőn vörös por lepi el a háztetőket, a fákat, az utcákat. Lábatlanban cementpor szital – mintha lassú eső esne –, s hamuszínűre festi még a temetőt is. Akad itt dolga a környezetvédelemnek. A sivatagban megszomjazik az ember – errefelé friss, tiszta levegő után kiált.

Ezért több esztendőről esztendőre a természetvédelem tennivalója és felelőssége. Ha valahol érték egy erdőcsoport, egy park, hát itt ezerszeresen az.

Süttö és Neszmély között a lankákon már védett a homoki és löszgyep. A Neszmély környéki gyöngyvirágos tölgyes felett is törvény őrökdi. De az iparvidéken ez nem elég. Itt még az ártéri fákat, a bokorfüzeseket is védetté kellene nyilvánítani. Mindent, ami zöld, ami a levegőre szomjas ember szomját oltja.

Vigasztalannak festem ezt a tájat? Madár nélkülinek? A gyárvidék nem a turisták fényképezőgépeinek teremtdi. De azért magam is eltűnődtem: járom ezeket a településeket, s egy költő, egy író nevével nem találkozom. A líra is elmenekült innen?

Nyergesújfalu ugyan látta a tizennégy éves József Attilát, ám ő is csak két hétig bírta ki a szaléziánusok intézetében. Hová tűntek innen a költők?

\*

*Kedv, remények. (Dunaalmás) [10] p.198-199. (1800-).*

**Dunaalmáson** váratlanul egy szobor néz rám. Csokonai Vitéz Mihályé. Süttöi mészkőből faragták.

A debreceni, a somogyi poéta itt? De ez még semmi. Dunaalmáson immár egy évtizede Csokonai Irodalmi Kör működik. Dr. Ferenczy Miklós helybéli körzeti főorvos két könyvet írt □ mindkettőt kinyomtatták □ Csokonairól és Lilláról. A Csokonai–Lilla-emplékszoba szép gyűjteménnyel várja a látogatókat. (Ha véletlenül ide tévednek.)

A költő és a múzsa? Hiszen Rév-Komáromban ismerkedtek meg. A poéta a gazdag kereskedők városában szeretett bele Vajda Juliannába, a gazdag gabonakereskedő lányába. S a komáromi "tyrann-törvény" vette el tőle Lillát.

Dunaalmás adta vissza. Igaz, már csak halálában. A dunaalmási temetőben áll a síremlék, amelyre rávésték: "LILLA áldott hamvainak."

Domby Márton, Csokonai barátja kétszer is meglátogatta Dunaalmáson a Lilla-versek ihletőjét. Ő adott hírt az "elfelejthetetlen" kedves sorsáról: "Ki volt Lilla? Ezt bizonyosan kérdezni fogja jövendőben mindenki, ki azt fogja kérdeni: ki volt Csokonay? Lilla tehát volt egy becsületes komáromi kereskedő, Vajda Péter úrnak leánya, most pedig Komárom mellett egy becsületes almási kereskedő, Lévai úrnak hitvese. Ez a Lilla tette Csokonayt nagyobb részént poétává, Csokonay, pedig Lillát halhatatlanná. Nekem volt szerencsém 1806-ban és 1808-ban nála lenni. Ő derék termetű, kinyílt homlokú s szívű, kellemetes vonzó ábrázatú, szőke s meglehetősen magas. De már akkori gráciáiból, melyekkel Csokonayt megigézni hatalmas volt, sokat vesztett."

Mennyi igaz abból, hogy Lilla tette költővé Csokonait, azt most ne firtassuk. Csokonai mindenesetre halhatatlanná tette őt. Ezért emlékeznek Dunaalmáson Vajda Juliannára, aki hosszú életet élt, s kétszer ment férjhez. Mindkét házasságát boldogtalannak ismerték. Halálos ágya mellett a Lilla-dalok neki dedikált, első példányát találták s a debreceni poéta egykori búcsúlevelét: "Lilim! Én tégedet még most is halálból szeretlek: mégis, Lilim! én, szeretett Lilim! Ez a levelem utolsó hozzád az életbe. Most zárom be végképpen azt az édes barátkozást, mellyet véled szinte kilenc hónapig kóstoltam, s azt az örömet, mellyért irigyeim lehettek az angyalok."

Így ért véget egy szerelem regénye.

Elhoztam Dunaalmásról egy másik – megíratlan – regény történetét is.



Nagy Kornél, ifjú Nagy Kornél. Apa és fia.

Az apa a helybéli református lelkész, a fia az almásfüzitői olajgyár könyvelője volt. 1944 őszén mindkettőjüket a németek hurcolták el s ölték meg. Ellenállók voltak, mint Bajcsy-Zsilinszkyék, mint Tartsay Vilmosék. Az antifasiszta mozgalomban a háború ellen harcoltak. Az elaljasult kor ellen. Ekkor, a haza válságos perceiben tüzték szívük föléé Ady verssorait: "Ember az embertelenségben, Magyar az űzött magyarságban."

\*

*Jegenyék Doboziinak. (A pilismaróti vész) [10] p.224-226. (1526)*

*Madarász Viktor* megfestette az iszonyú lovasvágatát. *Székely Bertalan* az utolsó pillanatot, amikor a vitéz, asszonyát átölelve farkasszemet néz üldözőivel. *Kisfaludy Sándor* regét szentelt a halhatatlan szerelmeseknek, *Jókai* prózai költeményt, *Kölcsey* verset:

Rabló jön! És Dobozi már  
Hölgyét nyeregbe vette,  
Gyors méneken sereg tatár  
Üldözve zúg megette.

Pilismarót szobrot állított. A szobor talapzatára ezeket a sorokat vésték: "Dobozy Mihály és hitvese, Ilona, 1526. A haza és a hitvesi szeretet vértanúinak emlékére közadakozásból emeltette Pilismarót község közönsége, 1914."

A mohácsi csata, a mohácsi temető soha be nem hegedő sebünk.

És a pilismaróti csata? A pilismaróti tömegsír? Iskolai tankönyveink említésre sem méltatják.

Pedig ismerjük egy szavahihető szemtanú, a mohácsi csatából errefelé menekülő Brodarics István kancellár feljegyzését: "Az ellenség. sehol sem talált nagyobb ellenállásra, csak Maróthon, mely nem messze van Esztergomtól. Ez az esztergomi érseknek kies fekvésű mulatóhelye, azon erdők között, melyeket mi Vértesnek nevezünk, mindenfelől erdők és berkek veszik körül. Ide húzódtak a mieink közül néhány ezren feleségeikkel és gyermekeikkel együtt. Végre is mikor az ellenség a mieink táborát, melyet szekerekből alkottak, sehogy sem tudta elfoglalni, kénytelen volt ágyukat hozatni, s így azután a táborát szétlőtték, s az ott lévöket majdnem egy szálalig levágták. Azok a nagy holttestrakások, melyek most is láthatók ott, elárulják az öldöklés nagyságát. Azok, akik egypáran menekültek innen, azt mondják, hogy körülbelül 25 ezer magyar volt itt."

Nem túlzás a szám. *Szakály Ferenc* történész néhány esztendeje ezt írta a sorsdöntő történelmi napokról: "A menekülők pilismaróti táborában több ezer ember, talán még több, mint Mohácsnál, maradt holtan a csatatéren."

Doboziék sem kitalált személyek: királyi oklevél bizonyítja létezésüket.

Ezek után a néphagyomány is többet őriz pusztá legendánál. A magyar sereg □ még a múlt században is így tudták az öregebbek □ az esztergomi úton, a Basaharc mezején gyűlt össze. Vezérük Dobozi Mihály nemes, aki a Duna és a hegy közti keskeny utat szekerekkel eltorlaszolta. Áruló vezette Doboziék hátába a pogányt, így szorították két tűz közé a magyarokat. Dobozi a dunai rév felé menekült, üldözői a Bitóczi-réten érték utol. E réten temették el később hitvesével és hűséges lovával a nagy topolyafa alá.

Kölcsey nyilván a néphagyományon alapuló legendát ismerte, amely ebben az esetben nagyon is közel járt az igazsághoz. Látván, hogy nem menekülhetnek, hitvese arra kéri urát, ölje meg, ne adja a pogányok kezére. Amikor egy tatár "kezet nyújt már párjára", Dobozi enged Ilona kérésének:

És elfordúl, s felöleli  
Nyögő nejét karjába,  
És hű vasát megszenteli  
Merítvén oldalába;  
És rontván a vad nép közé  
Ád s vesz halált mindenfelé,  
S omolván drága vére  
Hölgyének rogy testére

A topolyafát, ahol Dobozi és asszonyát eltemették, sokáig számon tartotta a nép. Amikor kiszáradt, a marótiak hat jegenyefát ültettek a helyébe.

Mivel a *Magyarország védett területei* című könyv említi a fákat, kerestem a hat öreg jegenyét.

Elkértem. Kivágták mind a hatot. Kik s miért, nem tudtam meg. Akik fűrészszel vagy fejszével estek nekik, talán már röstellik megvallani.

\*

*Gvadányi József: Egy falusi nótáriusnak budai utazásából. (Részlet). [7] p.77. (1788)*

Nem elég, hogy Budát te úgy ékesíted,  
Még Pest városát is hozzá egyesíted,

Ezt hajókból kötött híddal teljesítéd,  
Nyelv ki nem mondhatja: őket mint szépítéd...

...Ez hídon sok ezren napnak lementével  
Sétálnak és telnek örömök kedvével.  
Sok Pyramus játszik rajta Thysbéjével,  
Enyhülnek fagyossal s mandola tejével.

\*

*Tompa Mihály: Ásvány [7] p.130-132. (1860)*

Volt egy falu hajdan Duna mentében,  
Ma is megvan ugyan, pedig ott, hol régen;  
Mégis akkor épen a folyóra dőle;  
Most egy órányira van a Duna tőle.

Ásvánnak híjják most, amint hitták hajdan,  
De akkor gazdag volt ezüstben, aranyban;  
Bár nem volt bányája, nem is szántott, vetett,  
Mégis a maradék örökölt eleget.

Hazudok! mert mégis volt egy kincsbányája,  
Volt egy szántófölde, kit a szélvész szánta;  
Tudniillik a Duna, melynek fővényében  
Találta és mosta az aranyport bőven.

Innen származott a parti falu kincse,  
A kincsből származott gonoszsága szinte;  
Mert igazán mondják a példabeszédbe;  
Mikép az erkölcsnek a pénz ellensége!

Telhetetlenség volt, azután fősvénység,  
Amely megragadta a falunak népét;  
Végre az aranypor nem volt neki elég,  
A máséra tette álnokul a kezét.

Egy tág öböl volt a templom mellett éppen,  
Biztos kikötő hely zivatarban, szélben;  
De szörnyű volt a sarc, mit a nép arra rótt,  
Ki ott hajójának kiütte a karót.

És amitől úgy fél, s fázik más jó lélek:

Ők mindig zivatart, szeles időt kértek:  
S valamely hajónak ha megszorult népe,  
A fele-teherért mentek segítségre.

Jó hajózók voltak, mint úszók s bűvárok,  
De ez az ügyesség rosszra szolgált nálók;  
Kirablák a hajót, s megfurkálván éjjel,  
Szegény csajkásokat benne sülyeszték el.

De eljött az idő. Egyszer nagy tűz támadt,  
És földig emésztett minden pajtát, házat;  
A gonosz lakókból nem egy odaégett,  
Kik szereztek élve sok jajt és ínséget.

A szörnyű riadást a vén Duna látta;  
S örült, hogy jéggel volt borítva háta.  
Hogy nem merhet vizet a rossz nép belőle,  
Amellyel a tűznek futását előzze.

De a nép felszedve kincsét, gazdagságát,  
A veszedelemből hirtelen odább állt;  
S egy rövid esztendő alig múltott még,  
Hogy kétszerte szebben felépült a helység.

A látogatásról, mely büntetett s inte,  
meg is emlékezett a nép eleinte;  
De amint idővel a kárt kiheverte,  
Újólág elfajult s rosszabb lett kétszerte;

Ekkor a vén Duna, mely bosszúsan nézte;  
Mikép merül több-több istentelenségbe,  
S hogy a gazdagsággal, melyet mos vizébül,  
Inkább rosszba süllyed, mint jóban épül.

Túlcsapott a parton, fellázadt hulláma  
Elsöpörvén mindent, mi útjában álla.  
A gonosz helységben nem maradt kő kövön,  
Mindent elpusztítván a haragos özön.

De a nép felszedvén kincsét, gazdagságát,  
A veszedelemtől hirtelen odább állt.  
S egy rövid esztendő alig múltott el még:  
Háromszorta szebben felépült a helység.

És ismét nem tanult, de maradt a régi,  
Hajdani bűneit újakkal tetézi;  
Hasztalan a csapás, sebet nem ejt rajta,  
Hisz megmaradt a víz s neki kincset hajta!

Dicséri a Dunát hívalkodó szóban,  
Kire beszédében annyi bosszantó van;  
Megharagszik végre a vén folyam s kapja:  
A régi százados árkot oda hagyja.

Szörnyű zuhogással rombol, tép a síkon,  
Hogy magának ottan más árkot hasítson;  
S addig fészkelődött izmos derekával,  
Míg kinyújtózhatott új ágyában bátran.

S házaival nemrég mely partjára dőle:  
Egy órányira lett a rossz helység tőle:  
Mocsár és ingovány leve régi árka,  
Hogy Ásványról senki partjára ne járna.

De hogy ne is legyen, ami odacsalja  
A fényes aranyport nem verte a partra.  
Hanem a fenekén eltemette mélyen;  
Azóta nem is lel senki fővenyében.

Ha nem szaporítják: a vagyon megcsappan,  
Ásványról is a kincs fogyott lassan-lassan;  
De a gonoszság is kevesbedék véle,  
A pénz elment – és az erkölcs visszatére.

\*

*Ady Endre: A Duna vallomása (részlet) [7] p.147. (1907)*

...

"Mindig ilyen bal volt itt a világ?  
Eredendő bűn, lanyha vétek,  
Hidegletés, vergődés, könny, aszály?  
A Duna-parton sohse éltek  
Boldog, erős, kacagó népek?"

S halk mormolással kezdte a mesét

A vén Duna. Igaz az átok,  
Mit már sokan sejtünk, óh, mind igaz:  
Mióta ő zúgva kivágott,  
Boldog népet itt sohse látott.

A Duna-táj bús villámhárító,  
Fél-emberek, fél-nemzetecskék  
Számára készült szégyen-kaloda.  
Ahol a szárnyakat lenyesték  
S ahol halottasak az esték.

"Sohse lesz másként, így rendeltetett,"  
Mormolta a vén Duna habja.  
S boldogtalan kis országok között  
Kinyújtózott a vén mihaszna.  
És elrohant tőlem kacagva.

\*

*Illyés Gyula: A Dunánál Esztergomban (részlet) [7] p.177. (1932)*

I.

Az ott a határ. Nézd az alkony  
pírjában lent a vén Duna  
Úgy vöröslük, mint könyveidben  
a határok rőt vonala.

A tárt rét közepén a régi  
ködlő rejtelem, ott halad  
elevenen, mint mesebéli  
állat, a fényes fák alatt.

A határ, határ, egy darabka  
a nagy láncból, mellyel  
gúzsba kötteti újra s újra  
a fel-felbuzduló világ.

A határ, határ, Európa  
tág mezein a néma jel,  
amelyen innen élni, halni,  
túlhan gyűlölni, ölni kell.

Az árva nemzetek körül a  
sötét csík. Mintha vádolón  
vér szivárogná, áruló vér  
megannyi haldokló alól.

...

III.

Motorzúgás és dal is átjön  
csempész-áruként a vízen,  
bokrok közt, habról habra szökve  
és fegyverek közt ügyesen.

Nagy ívben jönnek át a felhők  
napfénye üzte árnyékai,  
váltakozva hullanak a kettős  
partra az ég játéka.

Csupán a híd áll mozdulatlan,  
két ország között idegen,  
feszült karokkal ég és föld közt,  
mint a holt Krisztus mereven.

Jobbról és balról életosztó  
tenyerét szögek verik át,  
fáradtan őrzik itt is, ott is  
elárvult néma katonák.

Itt is, ott is csillogó ifjú  
szuronyok, – ide érzem  
kamasz vágyukat: tüzes csókkal  
ütni át békés szívemen.

\*

*Antalffy Gyula: Így utaztunk hajdanában (Komárom szerepe) [4] p.44. (1300-as évek)*

" Ha az átkelőforgalom élénk is a középkorban a magyar folyókon, a távolsági vízi közlekedés annál fejletlenebb és körülményesebb. Még lefele se halad egykönnyen a hajó, hiába a vizek sodra. A folyók ugyanis elvadult, zátonyos állapotban

vannak, telve tuskókkal, bedőlt fatörzsekkel, csak a legnagyobb óvatossággal lehet a hajókat lassan aláereszteni. Felfelé pedig, amikor emberi és állati erővel vonszolják a víz ellenében a nehéz dereglyéket, olyan költséges a hajón utazás, hogy semmiképp sem fizetődik ki még a jómódú kalmároknak sem. Nemzetközi forgalom nem is igen van a Dunán, de a belföldi közlekedés az Anjouk alatt már megkezdődik, mindene-előtt Pozsony és Buda között. A pozsonyi kereskedők ugyan mindig szívesebben választják a szárazföldi útvonalat – a korabeli vámmentesítő oklevelek jóval többször tesznek említést lovakról és szekerekről, mint hajókról –, de azért a vízi utat is használják. A két élénk forgalmú város között nem a folyam mai főágán hajóznak, hanem vagy a Mosoni-Duna-ágot használják – 1356-tól kezdve gyakran esik szó itt közlekedő, borral megrakott hajókról –, vagy a csallóközi részen, az úgynevezett vereckyei ágon ereszkednek alá sekély járatú hajókkal. Ez utóbbi vonalon nem érintik Győrt, hanem Komáromnál csatlakoznak be a Duna fő ágába. A vízi útvak számító Vág beömlésénél kialakuló Komárom így lesz már az 1300-as években a dunai vontatóhajózás egyik jelentős központja; a városnak ez a szerepköre egészen a XIX. század elejéig folyton nő, a komáromi szekeresgazdák egyaránt szívesen vállalkoznak kerekcsapjű járművek és hajók vontatására..."

\*

*Antalffy Gyula: Így utaztunk hajdanában (A kocsi) [4] p.58. (1500 körül)*

"...*Heltai Gáspár* 1575-ben megjelent Magyar Krónikája szerint "Mátyás király ahova megyen vala, úgy megyen vala, mintha röpülne. Kocsipostán egynyihány száz mérföldig elment csak kevés nap alatt" A nagy király nemcsak használta a kocsit, de kifejlesztését, tökéletesítését is nyilván elősegítette. *Liszi János* veszprémi püspök 1568. évi feljegyzése szerint Kocs község régi híres szekérgyártói magának Mátyásnak a biztatására kísérletezték ki a szekérnek ezt az új, könnyű fajtáját. Ezért nevezik keletkezési helyéről először "kocsi szekér"-nek, majd egyszerűen csak "kocsi"-nak. Ezt az elnevezést átvette szinte az egész világ, a német "Kutsche" éppúgy ebből származik, mint az angol "coach" vagy a francia "coche". *Herberstein Zsigmond*, aki 1518-ban követként jön II.Lajos udvarába, egyértelműen megállapítja, hogy a kocsi neve a Budán innen tíz mérföldnyire lévő Kocs falutól veszi eredetét. A korabeli adatok kétségtelenné teszik a kocsi származását, s akár Mátyás útmutatása szerint, akár már korábban a maguk feje után kezdik el gyártani Kocs község utasszállítással is szívesen foglalkozó élelmes bognárjai, nem vitás, hogy ez az új lehetőségeket nyitó közlekedési eszköz magyar földről terjedt el szerte Európában. Míg ugyanis Magyarországon a XV. század közepétől már általánosan használt, egészen közönséges jármű a kocsi, addig Európa országaiban csak a XVI. század derekán kezd feltűnni, mindenütt nagy csodálatot keltve...

...a kocsi [...] felhasználásával Mátyás megteremti az országban az első kocsipostát. A budai–bécsi nagyúton rendszeres kocsijáratot indít a két város között. Ezeket a kocsijáratokat használja mind a király, mind pedig az udvarába tartó külföldi



követek, akik meglehetősen gyakran járnak ezt az utat. Mátyás kocsipostájának Buda és Bécs közti vonalán minden öt-hat mérföldre van egy etető-állomás, az út felén, Győrben pedig lovakat váltanak..."

" A Dunán is megélénkül a forgalom Mátyás korától kezdődően. A nagy király maga is gyakran használ vizijárművet, "Bucentaurus" nevű díszhajója Komáromnál horgonyoz. Ez az aranyozott, drága szőnyegekkel ékesített fejedelmi hajó hálótermével, étkező- és társalkodó szobáival olyan kényelmet nyújt, a királynak vízi utazásai alkalmával, akár egy mai termesztős. *Bonfini* Komáromról szólva leírja Mátyás hajóját is: "belseje akár egy palota, elejétől végig ebédlő, háló, társalgószobák vannak rajta, külön a férfiaknak és külön a nőknek." A sziget szögletében emelkedő komáromi vár is figyelemre méltó: "tágas udvarain nagy épületek, pazar költséggel készült gerendás mennyezettel" – ez is *Bonfini* mondata.

A vízi fuvarozást a pozsonyi és a komáromi hajós nép végzi. Különösen a komáromi naszádosok járnak be nagy utakat hosszúkas, sekély járatú dereglyéikkel. Lefelé a víz áramlása viszi a hajót, legfeljebb evezőkkel gyorsítják iramát; felfelé azonban vontatni kell. Bécestől Komáromig jó öt nap alatt ér le a dereglye, visszafelé, a folyam sodra ellenében viszont nem ritkán három hét is kell a fölsvontatáshoz. Ahol nincsenek partmenti vontató utak, ott a lovak helyett embereknek kell nekifeszülniük a vontatókötélnek. Buda és Bécs között ennek ellenére is élénk a hajóforgalom, és csak Buda török kézre jutása után korlátozódik a vízi közlekedés a Bécs–Komárom közti Duna-szakaszra. A merész komáromi naszádosok azonban ezután is lejárnak egészen a Balkánig. Nekik még csak vontató sem kell: fölfelé-lefelé egyaránt evezőkkel hajtják a dereglyéiket. Leghasználatosabb hajótípusuk a hétevezős dereglye, amely körülbelül 17 méter hosszú, s egy hajómester és hét hajóslegény kezeli. Lényegesen terjedelmesebb és tekintélyesebb befogadóképességű hajófajta a nagy klozille: 40 méter hosszú, s a hajómesteren kívül 14 legényből áll a kezelőszemélyzete... ...A dunai vízi forgalom inkább még áru fuvarozás céljait szolgálja, csak a török-magyar háborúskodások megindulása után jut majd nagyobb szerephez a személyszállítás."

\*

*Antalffy Gyula: A honi utazás története [1] p.139. (1798)*

"Amíg az országutakon postakocsin, előfogattal, szekerevel vagy saját fogatán jár a hazai vándor, a folyóvizeken a hajó nyújt olcsó közlekedési lehetőséget. Bécs és Pest-Buda között a 18. század folyamán meglehetősen élénk a hajóforgalom, bár a hajózás technikája vajmi keveset fejlődik. Még mindig éppúgy a folyam árja a fő hajtóerő, mint a hódoltság idejében vagy a középkorban, legfeljebb evezővel, ritkábban vitorlával kényserítik gyorsabb járásra a lomha dereglyéket. Felfelé egyenesen kényszerítés a hajózás. Belgrádtól Földvárig rendszerint emberek vonják fel a nehéz

gályákat, mert ezen a szakaszon még vontatóutak sincsenek. Földvártól Pozsonyig aztán ökrök vagy lovak cammognak fel a hajóval.

Személyszállításról csakis lefelé menet lehet szó. *Ernst Arndt* német író pontosan feljegyzi egyik Bécs és Buda közötti dunai utazásának állomásait és időtartamát. 1798 augusztus 17-én déli fél egykor taszítják el hajójukat a bécsi parttól, a Hugelman-kávéház elől. A víz sodra viszi őket lefelé, de ha lehet, a vitorlát is kifesztítik, amikor pedig elül a szél, vagy ahol kiszélesül a Duna és folyása meglassul, evezőt ragadnak azok az utasok, akik ilyenfajta szolgálataik ellenében ingyen utaznak a bárkán. Alkonyatkor Pozsonynál kötnek ki, itt éjszakáznak. A szeszélyes mederben, az elvadult vízen csak a nappali hajózás a biztonságos, az éjszakát mindig lehorgonyozva töltik a hajók. Arndtéék 18-án reggel hatkor indulnak tovább Pozsonyból s estére Komáromig jutnak, ahol ismét kikötnek éjjelezni. Hajnalban szedik fel a horgonyt s 19-én Nagymarosnál szakad rájuk az este. Innen 20-án virradóra indulnak tovább, még csak dereng, amikor Visegrád alatt elúsznak s a szentendrei dunaágon keresztül déltájban érkeznek Pestre. Útjuk – az éjszakai megállásokkal együtt – három napig tart.

**HIVATKOZÁSOK**

- [1] Antalfy Gyula: A honi utazás históriája. Atheneum 1943
- [2] Haraszi Sándor – Pethő Tibor: Útikalandok a régi Magyarországon. Táncsics könyvkiadó, Budapest, 1963
- [3] Czére Béla Dr.: Közlekedésünk fejlődésének története. BME Gazdasági Mérnöki Szak. Kézirat gyanánt. Tankönyvkiadó, Budapest 1969
- [4] Antalfy Gyula: Így utaztunk hajdanában. Panoráma 1975
- [5] Kamody Miklós: A hazai közlekedés múltjából. A miskolci Herman Ottó Múzeum Közleményei, 23. Miskolc, 1985 pp 39-42
- [6] Paget, John: Magyarország és Erdély. Válogatás. Helikon 1987 A fordítás alapjául szolgáló kiadás: Hungary and Transylvania; with remarks on their Condition, Social, Political and Economical. 1839, London.
- [7] Szalatnai Rezső: A Duna költői. Öt évszázad versei a Dunáról. Hungária kiadás, Budapest 1944
- [8] Tardy Lajos: Régi feljegyzések Magyarországról. Móra, Budapest 1982
- [9] Molnár György: A belvízi közlekedés – kihasználatlan lehetőségek, vagy visszatérő illúziók története. 1993 Kézirat.
- [10] Kósa Csaba: Nagy ezüst országút. Ezerszínű Magyarország. Móra, Budapest, 1985.

**TOVÁBBI EREDETI FORRÁSOK – (NINCSENEK ÁTTEKINTVE)**

- [1] Szamota István: Régi utazások Magyarországon. 1891.
- [2] Kropf Lajos: Régi utazók Magyarországon. Századok, 1907.
- [3] Marczinkó Ferenc: Középkori francia utazók Magyarországon. Békefi emlékkönyv, 1912.

*1999 szeptember 6.*