

A TÖRTÉNELEM AZ IDŐK TANÚJA

„A történelem az idők tanúja, az igazság fénye, az emlékezet éle...” (Cicero)

MINORICS TÜNDE

„Én is hajósnaK készültem, de a háború közbeszólt.” Egy dunai hajós fiának elbeszélése

A szoros érzelmi köteléket, amely kialakult a Dunával, családi örökségnek tekintem. Apai nagyapám a hajósdinasztiáiról elhíresült Tolnán élt, dunai hajós, matróz, majd uszálykormányos volt, aki sok időt töltött távol a családjától, de ha tehetett, feleségét és fiát, azaz édesapámat is magával vitte, akitől gyakran hallottam, hogy „én is hajósnaK készültem, de a háború közbeszólt”. Édesapám, ifj. Minorics Mátyás Mohácson alapított családot. A Dunához és a hajózáshoz kötődő történetei, elmesélt élményei által szerettem meg, és éltem én is a Duna-parti életformát. Gyermekkorunk házáunk egy Duna melletti utcában volt, ahol a környék gyerekeinek a játszótere a folyópart volt. Legeltük a málnabokrokat, bújócskáztunk, kavicsokat dobáltunk, lábat lóbtunk a sekély parton. A dunai mosás hagyományos volt Mohácson, így nővéremmel gyakran elkísértük nagymamámat, lubickoltunk a folyóban, és lelkesen mostuk a babaruhát. Átgyalogoltunk a befagyott Dunán, megéltük a mohácsi árvizeket, megtanultuk tisztelni a folyót. Családunknak napi „teendője” volt lesétálni esténként a partra, hallgatni a békák kuruttyolását, a túlparti Matróz Csárdából áthallatszó tamburazenét, vagy épp érzékelni a Duna semmihez sem fogható csendjét és illatát. Édesapámmal motorcsónakkal bejártuk a mohácsi Duna-szakasz zezugait. Együtt horgásztunk - közben a Dunánál jobban csak édesapám türelmében gyönyörködtem -, és úszni is ő tanított meg a folyóban. Kamaszkoromtól a nyarakat barátokkal együtt a folyó várossal szemközti hatalmas, homokos partján töltöttük. Később a Mohácsi Torna Evezős Szakosztályának versenyevezőse lettem, dunai túrákon vettem részt, gyakran úsztam át a Dunát, megismertem annak veszélyeit is.

Amilyen erővel kötnek saját emlékeim a Dunához, ugyanolyan tisztelettel fordulok mindazon tudományos teljesítmények felé, amelyek fókuszában a Duna áll. Ezek közül most csupán a Pécsi Tudományegyetemhez kötődő néhány példát emelnék ki. Így kollégánk, Dr. Bokor Béla címzetes egyetemi tanár, területfejlesztő, volt megyei intézményigazgató szándékát, aki interdiszciplináris megközelítésben valósított meg egy éveken át zajló „A Duna nem elvალaszt, hanem összeköt” elnevezésű konferenciasorozatot. Dolgozhattam Dr. Visy Zsolt professzor sokéves kitartó tudományos munkásságát követő kutatásban, ami a római limes magyarországi szakaszának UNESCO világörökségi jelöléséhez kapcsolódó kulturális turisztikai fejlesztési koncepció előkészítését célozta. Tervezési területem Tolna és Baranya megye Sió csatornától a déli határig húzó Duna-menti területe volt. Dr. Huszár Zoltán intézetigazgató kollégám tudományos munkásságában kiemelt szerepe van a Dunának. Doktori disszertációjának témája, Integrációs kísérlet a Duna-medencében a 19. század végétől a második világháború kezdetéig. Az Első Dunagőzhajózási Társaság (DGT/DDSG) története, pécsi bányászata, különös tekintettel a Társaság pécsi szociális és oktatási infrastruktúrájára¹, de számos további publikációja jelent meg a témához kapcsolódóan. Ezekben a publikációkban történészként a Duna jelentőségét 2000 év távlatában tekinti át, mint fontos nemzetközi útvonalat, természetföldrajzi szerepét, ugyanakkor feltárja művelődéstörténeti vonatkozásait is. Jelen tanulmányt Dr. Huszár Zoltán tanár úrnak ajánlom tisztelettel, a 60. születésnapjára kiadott ünnepi kiadványba.

Tisztelt Tanár Úr! Kedves Zoli! További egészséges és boldog életet, aktív éveket kívánok!

¹ Huszár 2007.

Tanulmányom egyetlen narratív életút interjú részletének elemzését tartalmazza. Az interjút Avar Anna etnográfus készítette 1998-ban Mohácson, az interjúalany otthonában, több órás hanganyag elkészítésével, amit két dolgozatához² használt fel etnográfiai tanulmányai alatt az Eötvös Lóránd Tudományegyetemen. A dolgozatok kézirateit az interjú szövegével együtt rendelkezésemre bocsátotta. Az élettörténet elbeszélője édesapám, ifj. Minorics Mátyás³, aki 1930-ban született Tolnán. Biográfiájának azon részleteit használom fel, amelyek az 1930-as és 40-es évek dunai hajóséletének megismerése szempontjából feldolgozásra alkalmas epizóddal szolgálnak. Nem az interjúalany életében történtek egyértelmű megfejtése és feltárása a cél, inkább az elmesélt élettörténet jelen témához kapcsolódó részleteinek interpretációja, az interjúalany által megélt eseményekbe, a cselekvések motivációszerű megértésébe történő átélést lehetővé tenni, illetve láttatni a szöveg történeti kontextusba ágyazottságát, identitásteremtő funkcióját.

Az 1920-as évektől az *oral history* és az élettörténeti módszer egyre jelentősebb pozícióra tett szert a társadalomkutatásokban. A figyelmet a kisemberekre, a hétköznapi emberre irányította. A társadalomkutatók az élettörténetekben olyan forrást látnak, amelyek alapján rekonstruálható a 20. század arcát jelentő történelmi események és társadalmi jelenségek együttese. „A tudományos érdeklődés, a társadalomkutatás ezen a ponton találkozik az élettörténeteket fogyasztó társadalommal, az emlékezés kényszerének teret engedő gyakorlattal, új kutatási témákkal és eredményekkel gazdagítva a tudományos életet.”⁴ Az élettörténetek regiszterének háttérében a társadalom megismerésének szándéka munkál, azaz érzékenyen reflektál a kutatásokban felhasznált élettörténetek történet voltára. Az emlékezés narratív tevékenységként történő megközelítése pedig a korábbi gyakorlathoz képest pozitív irányú elmozdulást jelent az élettörténeti módszer alkalmazásban.⁵ Az emberi élet történetét, eseményeit sokféleképpen lehetséges elmondani, közölni, lejegyezni és felhasználni. Keszeg Vilmos az élettörténetet az életpálya narratív reprezentációjaként nevezi meg. „Az élettörténet a narratív történetek egyike: progresszív rendszerként egy személy sorsát jeleníti meg a születés, a szerelem, a munka, a küzdelem, a halál, mint alapvető biografikus toposzok által; az egyéni sorsot partikuláris környezetben, viszonyhálózatban, gyakran azzal kontrasztban állva teszi érzékelhetővé.”⁶ Az egyén életének története bepillantást nyújt az élet megélését szabályozó kollektív kulturális gyakorlatokba, biografikus narratívuma tehát implicit módon tartalmaz család-, közösség- és településtörténeti epizódokat.⁷ Az egyén saját múltjának történetbe foglalásával vagy elhallgatásával állapít meg jelentéseket, fed fel viszonyokat, összefüggéseket, tesz szóvá egzisztenciális kérdéseket, ugyanakkor a biografikus történeteket valamilyen társadalmi szükséglet tartja napirenden.⁸

Az élettörténet tehát az egyén sorsát jeleníti partikuláris környezetben, viszonyhálózatban, gyakran azzal kontrasztban állva teszi érzékelhetővé. Az élettörténet megfogalmazása szociális viselkedési stratégia. Az egyén együtt él a történetével, történetei révén kapcsolódik be a társadalomba. Identitást alakít ki önmaga számára, elfogadhatja magát, kapcsolatait, státusát ápolja. A társadalom pedig a történetek alapján tartja számon, és integrálja az egyéneket. Az élettörténetek bekapcsolják az egyént a társadalmi hálóba, kijelölik és értékelik státusát, teljesítményeit, egy-egy korszak és társadalom ideológiáját, értékrendjét jeleníthetik meg. Közös keretbe foglalhatják a különböző generációk, az egyén és környezete, az egyén és a történelem viszonyát, látni engedik a társadalom, a társadalmi környezet és az egyén értékrendjét.⁹

² Avar 1999., 2000.

³ Ifj. Minorics Mátyás 1930. 11. 20-án, Tolnán született. Avar Anna interjúja 1998. 11. 28-án, Mohácson készült.

⁴ Nagy 2011. 127.

⁵ Nagy 2011. 127.

⁶ Keszeg 2011. 165.

⁷ Keszeg 2011. 176.

⁸ Keszeg 2011. 165–180.

⁹ Keszeg 2007. 151–152.

Az élettörténet koncepciója tehát azt feltételezi, hogy az individuum összefüggő történetként tekint saját életpályájára; ezt egy meghatározott pontról szemlélve, mint jelentéstartó események sorozatát, rekonstruálni, majd, mint ilyet, elmesélni képes, azaz életpályájának totalitásából kiválaszt különböző eseményeket, s azokat egy meghatározott logika szerint összekapcsolja, elmeséli.¹⁰

Az ifj. Minorics Mátyással készült interjúban a dunai hajózással kapcsolatos elbeszélések adják az életút eseményeiből való válogatás logikáját. A születési hely, Tolna, meghatározó az elbeszélés logikájában. „A község egyébként mindig hajósairól volt nevezetes. A két háború között több mint ötszáz dunai hajós élt itt, s ha feleségeiket is hozzá számítjuk, akik rendszeresen elkísérték férjüket, falunyi nép. ... Egy-egy hajós dinasztia története a messze múltba nyúlik vissza. ... Minden, amire az öreg hajósok visszaemlékeznek, a vízen zajlott le. Regensburgtól Brailáig, esetleg tovább, Szulináig, vagy a Fekete tengerben veszteglő óceánjáróig.”¹¹

Hajósoknak a vízi szállítással foglalkozó munkásembert vagy vállalkozót nevezzük. A szó 1395 óta ismert, de rendszeres hazai hajózásról az Árpád-kor óta számos adat ismert. Hajósok, hajósgazdák, hajótulajdonos vállalkozók már a középkorban szép számmal előfordultak a víz menti mezővárosok polgárai között, városaink fejlődésében meghatározó szerepük volt. A tradicionális közösségek keretei között élő hajósok jellegzetes társadalmi réteget alkottak. A személyzet és a szakosodott munkamegosztás hajótípusonként változott (só-, homokhajó, zöldeséges kofahajó, kotró- és sárhajó, uszály, gőzhajó, ...), a gőzhajózás kifejlődésével képesített szakmunkává vált. A hajósélet lehetőséget kínált a polgári sorba emelkedésre, egy módosabb szinten való megélhetésre.¹²

Tolnai hajósokat már a török időkben megemlíti egy 1528. augusztus 3-án Budáról küldött levél a helytartótanáctól az uralkodóhoz. Jelenti Ferdinándnak, hogy a már régóta fizetetlen tolnai és baranyai dunai hajósok fent jártak Budán és erősen rájuk ijesztettek. „A hajósok az éhség és a mezítelenség által hajtván a délvidéki részek védelmét elhagyva idejöttek ...”¹³

A folyó mentén, nagyobb kereskedelmi központok, hajóvárosok közelében, sajátos munkamegosztás alapján külön hajóvontató falvak is kialakultak. A hajózáshoz, de a hajóvontatáshoz is, mindenekelőtt megszállottság szükségeltetett. A gyakori távollét, az állandó törődöttség, fizikai munka ellenére sem múló szeretet a vízi élet irányában, ez, ami a hajósokat jellemezte, ebben különültek el leginkább a környező társadalmi rétegektől. Nehéz munkák idején inkább napszamosokat fogadtak, csak a vontatást el ne szalasszák, és ezt nem kizárólag anyagi megfontolásból tették. Vonzotta őket a nehéz, de szép élet. Tolna hajóihoz az átellenben fekvő Bogyiszló adta a hajóhúzó embereket.¹⁴ Magyarországon a 18. századra a korabeli közlekedési viszonyokhoz képest már élénk volt a dunai forgalom, ami a gyakorlatban azt jelentette, hogy hetente rendszeresen indultak iparcikkkel megrakott hajók.¹⁵ A század végére az első hazai gabonakonjuktúrákkal párhuzamosan a hajósok és a velük kapcsolatos alkalmazottak száma is gyorsan növekedett.¹⁶ A tolnai hajósok biztos megélhetését azonban legjelentősebben a 19. század közepére gyorsan bővülő terménykereskedelem alapozta meg, amely megnövelte a szárazföldi és vízi szállítás iránti igényt. Ennek kielégítéséről többek között a szakosodó fuvarosok, hajósok gondoskodtak, így a szállítás egész falvak megélhetését biztosította. Dimenziójának érzékeltetésére néhány adat; a dunai viszonylatban közepes forgalmú tolnai kikötőbe évente több mint 100 ezer szekér áru érkezett. Egyedül a Szekszárd felől Tolnára szállított 150 ezer mázsa áru és 80 ezer akó bor fuvardíja 40-50 ezer forintot tett ki. További jövedelemforrást jelentett a körülbelül 500-600 darab nagy folyami hajó kiszolgálása, amely hozzávetőleg 10 ezer ló, valamint 5-5 ezer hajós és hajtó munkáját vette igénybe.¹⁷

¹⁰ Niedermüller 1988. 381.

¹¹ Csányi 1987. 10.

¹² Avar 2000. 1.

¹³ Szilágyi 1978. 6.

¹⁴ Avar 1999. 2.

¹⁵ Huszár 2007. 24.

¹⁶ Avar 2000. 1.

¹⁷ Glósz 1996. 192.

Ekkor még a Duna egy éles kanyart leírva¹⁸ Tolnánál nyomult be legmélyebben a Dunántúlra, tehát ide vezetett a legrövidebb szárazföldi út folyami kikötőhöz. Hátországát növelte, hogy a Sárköz mocsárvilága egészen Mohácsig kikötésre alkalmatlanná tette a folyószakaszt, így Tolna megye déli és Baranya megye északi részének a mezőváros, Tolna volt az egyetlen kikötője. A dunai áruszállítást 5-600 darab, maximálisan 5-6 ezer mérő űrtartalmú hajó bonyolította le, amelynek körülbelül egyheted része volt Tolna megyei hajósok tulajdonában. Tolna hajóparkjáról pontos adatokkal csak 1828-ból rendelkezünk, amikor 24 hajó, összesen 58.700 pozsonyi mérő rakodótérrel volt tolnai lakosok, zömmel három hajós kompánia birtokában. A hajóállomány később folyamatosan növekedett, a 19. század közepi hetven megyei hajó döntő hányada tolnai illetőségű volt. A helybeli hajósok megfordultak Apatintól, Vukovártól egészen Hainburgig a Duna teljes magyarországi szakaszán, de leggyakrabban Tolna és Pest, illetve a Dunakanyar között ingáztak.¹⁹

Az első világháborúig a hajósoknak irigylésre méltó volt a sorsa. Jó fizetés, biztos megélhetés, nyugodt élet.”²⁰ A megélhetésre a lakosságnak természetesen szüksége volt, de a keresetükre a településeknek is. Az első világháború utáni válságos időszakban a vándormunkások, így a hajósok keresetének kimaradása katasztrófát jelentett volna a községek, így Tolna háztartása esetében is. Ez a nagyközség, amióta az átvágott Duna-kanyar miatt megszűnt Duna-parti település lenni, változatlanul tovább nevelte a hajóács iparosokat és hajósokat, akiket 1930-ig külföldön is kerestek. Ezeknek a hajósoknak a hazaküldött pénze mentette meg Tolnát a teljes elszegényedéstől. 1932 szeptemberében azonban százával jöttek haza a tolnai hajósok, akik közül sokan külföldön, különösen cseh hajóvállalatoknál szolgáltak. Ezek a hajósok többnyire kényelvűek voltak, anyanyelvi szinten beszéltek a magyaron kívül a németet is. A rossz gazdasági viszonyok a külföldi hajós társaságok üzemében is kedvezőtlen helyzetet²¹ teremtettek, jó részük jelentékenyen korlátozta forgalmát, s elsőként az idegen, s így a magyar állampolgárokat bocsátották el.²²

Az 1930-as évek elejére Tolnán, ahol addig többszázán éltek a hajózásból, már nehéz volt munkát találni. Ifj. Minorics Mátyás apja, id. Minorics Mátyás 1909-ben született, tehát ekkor 21 éves volt, ez idáig nem volt hajón. Kőművesként kezdett dolgozni, de mivel az építőipart is érintette a világválság, egyre többen kénytelenek voltak elvándorolni munka reményében. Ugyanakkor működött a községben egy selyem- és egy textilgyár. Id. Minorics Mátyást a textilgyárba vették fel, ahol 1936-ig dolgozott. „Meg voltak ott elégedve vele, ő is szeretett ott dolgozni, nem ez volt a probléma. A textilgyár igazgatója nyilas volt, hungarista, és mindenkit be akart szervezni a gyárban. Mindenkit rábeszél, lépjenek be a Nyilas Pártba. Hát volt, aki a kenyér miatt megtette. Apám azt meg nem volt hajlandó. Azt már nem! Tudta, hogy így előbb vagy utóbb ki fog lógni a sorból, ha nem vállalja, így hát inkább otthagya. Ekkor állt be hajósnak. ... Előbb gőzhajón volt, egy híres kerek gőzhajón, úgy hívták, hogy Bátaszék. Ezen volt először, mint matróz.”²³

¹⁸ A 19. század végétől az árvédelem mellett a nemzetközi szerződésekben vállalt kötelezettségek miatt a Monarchiának biztosítania kellett a nemzetközi hajóutat a Dunán, így a korszerűsítés kérdése újra napirendre került. A Felső-Duna hajózhatóságának biztosítása érdekében szükségessé vált egységes szabályozásra 1886-1896 között Bodoki Lajos és Fekete Zsigmond terve alapján került sor. A mellékágakat elzárták, a kanyarulatokat átvágták - és így a természetesnél jóval merevebb medret alakítottak ki. Farkas 2002. (<https://hirmagazin.sulinet.hu/hu/pedagogia/a-duna-szabalyozasa>)

¹⁹ Glósz 2014. 169.

²⁰ Csányi 1987. 10.

²¹ Az 1920-as évek a DGT számára sem voltak sikeresek. Ennek fő okaiként a békeszerződések utáni hajóelosztást, a hajózási és vasút társaságok konkurenciájának a megnövekedését, az igazi gazdasági fellendülés hiányát és a Monarchia Duna-medencei utódállamainak ellenséges gazdaságpolitikáját kell megemlíteni. Az igazán hatékony, egymást rentábilisan segítő együttműködés 1926-ban jött létre, amikor a közel két évtizede megkötött megállapodást felújították. 1926. október 1-én a DGT, a MFTR, a SDDSG üzemközösségi szerződést írtak alá. Az együttműködés a csehszlovák, a román és a jugoszláv hajózási társaságok blokkja elleni védekezés volt. Huszár 2007. 74.

²² T. Mérei 1978. 246.

²³ Minorics 1998. interjú



1. kép. Batszék, 1874-1944, DDSG Duna Gőzhajózási Társaság tulajdona. Forrás: (http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/bataszek_exbaja_/2788)

1936 és 1945 között a magyar folyami árúszállítás forgalmának kb. kétharmadát adta a gabona és a liszt, a nyersolaj és származékai, az ásványok és ércek, a magyar olaj export. A lefelé szállított mennyiség csekély volt, főleg benzinből, petróleumból, tehát finomított termékekből állt. Ezek tranzit forgalma a háború közeledtével csökkent, Magyarország kőolajszármazék kivitele viszont 1939-ig dinamikusan növekedett.²⁴ A magyar belvízi áruforgalom hűen tükrözte az ország fokozódó gazdasági függését Németországtól. A más piacokra, a Dunán és a Tiszán lefelé szállított áruk mennyisége annyira elmaradt a fölfelé, Németországba szállított mennyiségtől, hogy azt ellensúlyozni már nem tudta. Az ország nem hadviselő helyzete azonban Jugoszlávia megtámadásáig mégis lehetővé tett némi manőverezést a Balkán felé.²⁵

Id. Minorics Mátyás a Batszék hajó után került uszályra. „Innen pedig ’tank’-ra, ami abban különbözik az uszálytól, hogy folyékony anyagot, benzint, olajat, pakurát, petróleumot szállítanak benne. Itt-ott még ma is látni a Dunán, hogy kék hosszú sáv van a hajó oldalán, az azt jelenti, hogy az tank, és azoknak nem szabad itt a városban kikötni. Mindig jól lementek a város alá, ott fordultak meg, hogy kikössenek. Hát ez már háborús időszak volt. Itt Mohács alatt kikötöttek, fölszedték a családot. Az első útlevelemben a fénykép olyan nyolc éves korom körül készülhetett, olyan kopasz voltam ...”²⁶



2. kép Ifj. Minorics Mátyás első útlevélképe a hajóra szálláshoz. 1938. Forrás: Minorics Tünde tulajdona

²⁴ Molnár 1983. 7.

²⁵ Molnár 1983. 9-10.

²⁶ Minorics 1998. interjú



3. kép Id. Minorics Mátyás kormányos 1938-44 között. Forrás: Minorics Tünde tulajdona

Id. Minorics Mátyás 1937-ben már kormányosként került a tankra. „... na akkor ugye kormányos lett. Az már előrelépés volt. A hajón is megvolt a társadalmi ranglétra. Az uszályon lévő matróz már nem ugyanaz volt, mint a közönséges hajón lévő matróz. Az uszályon, tankon pedig a kormányos volt a feljebbvaló a matróznál. Ehhez tudni kell, hogy két ember volt az uszályon, illetve a tankon, egy kormányos és egy matróz. A matróznak az uszály elejébe volt egy kis kabinja, a kormányosnak ahhoz képest már lakosztálya volt! De komolyan! Főleg már ezeken a modernebb kivitelű tankokon ... ó hát az nekem nagyon tetszett! Az egész hajósélet! Ez a lakosztály is nagyon tetszett. Olyan pici, de frappánsan, jól berendezett, minden a helyén, mert az öregem, hú, ... Mindig ott kellett lennie annak a dolognak, amit keresett. Az ember ahogy a hajó hátsó részébe, oldalt lement, alig fért el az előszobában. Visszafele volt WC, előre volt egy kis irodaajtó, jobbra konyhaajtó, és a konyha és az iroda között pedig egy szép hálószoba. Egy embernek sok is volt talán, aztán ha az egész család elment, akkor öten éltünk ott, ha a komáék is jöttek, akkor kilencen!”²⁷



4. kép Id. Minorics Mátyás kormányos családja 1938-ban. A fotó bal oldalán ülő fiú, ifj. Minorics Mátyás. Forrás: Minorics Tünde tulajdona

²⁷ Minorics 1998. interjú



5. kép Id. Minorics Mátyás kormányos (csíkos felsőben, előtte fia, ifj. Minorics Mátyás) és családja, 1939. Forrás: Minorics Tünde tulajdona

Ahogy ifj. Minorics Mátyás visszaemlékezik a hajó lakásaira, az általánosan jellemző volt a hajón történő berendezkedésre. Az uszály orrában a matróz lakás volt, félig a hajótestbe süllyesztve. Szűk, és kevésbé komfortos, az időjárás viszontagságainak jobban kitett, mint a hajó farában elhelyezkedő, konyhával, hálószobával ellátott kormányoslakás. A tankuszályok személyzetének családjai is részt vehettek az utakon, akik a nap nagyobb részét a kormányos lakás fölötti teraszon töltötték, ahol a kormányállás is volt.²⁸

A Duna Gőzhajózási Társaság (DGT) Duna-medencei története, szervezői és vállalati magatartása integrációs kísérletnek is tekinthető, hiszen az eltérő földrajzi területekről származó munkavállalóit egységes munkarendbe szervezve állította a Társaság szolgálatába, számukra egységes ellátást, úgynevezett szociális hálót szervezett.²⁹ A hajózási társaságok hatékony, egymást rentábilisan segítő együttműködése 1926-ban jött létre, amikor a DGT, a Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság (MFTR), a SDDSG üzemközösségi szerződést írtak alá. Az együttműködés a csehszlovák, a román és a jugoszláv hajózási társaságok blokkja elleni védekezés volt. Az együttműködés kiterjedt a forgalmi szolgálat egységesítésére, a vontató erő és a hajók, ill. uszályok szállítási kapacitásának közös kihasználására, továbbá a díjszabási és üzletszervezési területekre, valamint a rakodási és állomási szolgálat egységesítésére. Az üzemközösségi szerződés a vállalatok között a második világháború végéig fennállt.³⁰

Az üzemközösség a Dunán számos személy és áruszállítási útvonalat, illetve járatot tartott fenn. Ezek közül id. Minorics Mátyás, az útjain elsősorban Budapesttől délre, az Al-Dunáig hajózott. Ifj. Minorics Mátyás az elbeszéléseiben gyakran utal az általa megismert állomásokra, ezek; Mohács, Apatin, Újvidék, Belgrád, Pancsova, Lászlóvára (Babakáj-szikla), Vaskapu-szoros (Nagy és Kis Kazán-szoros), Orsova, Turn-Severin, Lom, Vidin, Rusze, Gyurgyevó.

Ifj. Minorics Mátyás így emlékszik a dunai utakra; „Hogy milyen a Duna arra? Hát ez itt, Magyarországon egy ilyen lassú, álmos terület, mert ugye fönt Bécsnél gyorsfolyású, sima medrű, a Szigetközben meg jön ugye a probléma, hogy szétteríti a hordalékot, úgy, hogy ott sokszor hajózhatalan a meder. Ahogy megyünk lejjebb, szépen fokozatosan kezd megváltozni. Elérjük a Kazán-szorost. Hát azt nem lehet elmondani! Rögtön az elején, mint ez az egész szobafal, akkora márványtábla van a sziklán, rajta, hogy Vasvári Pál tervei alapján készítette gróf Széchenyi István. Hát el lehet képzelni, milyen magas hegyek voltak ott. Innentől nagyon veszélyes a Kazán-szoros, egészen a végéig, húsz-harminc kilométer. Előtte volt egy szikla a Dunában, ez olyan, mint mikor egy bundás süveget ha hord egy parasztember, és ferdén áll ott a végén, hát ... mit mondjak, húsz-harminc méter ... Babakáj sziklának nevezték.

²⁸ Avar 2000. 5.

²⁹ Huszár 2007. 61.

³⁰ Huszár 2007. 75.

Itt keresztelték meg a hajósokat. Amikor ifj. Minorics Mátyás először ment hajóra, akkor csak édesanyjával mentek, mert öccse még kicsi volt az úthoz. Emlékszik a napra, amikor déltájt apja kiabálni kezdett, hogy gyorsan jöjjenek fel. Szaladtunk fel, s akkor vízözön zúdult a nyakukba: „Most föl vagytok avatva!” -mondta édesapja. „Mindenkít így avatnak a hajósok egymást közt, mikor először jár az illető ennél a sziklánál. Na, és akkor elhagytuk ezt a sziklát, akkor jött az a hegyvonulat, ami messziről úgy nézett ki, mintha egyenesen neki futnánk a sziklának. Hatalmas nagy hegyek szemben, és mintha a Dunának ott egyszeriben vége szakadna! Ahogy közelebb értünk, akkor már elvált egymástól a két hegyvonulat, a Duna pedig éles 'S' alakú kanyarban kacskaringózott közöttük, és jobbra-balra hatalmas sziklafal.”³¹

Szakirodalom ritkán említi, de hajósok elbeszéléseiben megjelenik, az ifj. Minorics Mátyás által is említett hajósavatás. A népi hajósok körében és a személyszállító hajókon nem volt jellemző, mert nem volt jelentős oka, de az országhatárt első ízben átlépő hajós avatásának igen. Valamely, a határ közelében lévő impozáns, alkalomhoz illő földrajzi képződmény, hegyszoros, kiugró szikla előtt elhaladva vízzel vagy borral „keresztelték meg” az illető hajóst. Ilyen helyszín volt például az említett Babakáj-szikla³², vagy Passau, illetve Ibbs közelében a zsilip.³³ Édesapám azt is egyfajta avatásként élte meg, hogy apja úgy tanította úszni, hogy kötelet kötött a derekára és leengedte az uszályról a Dunába.³⁴



6. kép Babakáj-szikla. Forrás: <https://dunaiszigetek.blogspot.com/2017/02/milena-es-domotor.html>

Amíg az időjárás engedte, ment a szállítás. Amikor az időjárás viszontagságossá vált, a hajókat telettetőkbe vitték. Ez az időszak volt a karbantartás, a javítás időszaka. A személyzetnek több szabadideje maradt, és otthonához közel, de mindenesetre szárazföldön tölthette estéit, hétvégéit. Ilyenkor kerülhetett sor a hajósbalok megtartására is. Ifj. Minorics Mátyás így emlékszik vissza: „A balokat leginkább gabonaszállító uszály rakterében rendezték. Ez volt a legalkalmasabb erre a célra. Le volt deszkázva az alja. Levittek egy vaskályhát, jól befűtöttek, a csövet kivezették, kész! Itt volt a hajósbal. Mi gyerekek a mi uszályunk lakásában aludtunk, amíg ők mulattak.”³⁵ A hajósok közül sokan tudtak valamilyen hangszeren játszani, így id. Minorics Mátyás is. „Már fiatal korától zenélt tamburazenekarban. Volt neki egy brácsa, meg egy prímtamburája. A prímtamburát azt nagyon sajnálom.

³¹ Minorics 1998. interjú

³² A Babakáj-szikla korábban 14-15 méter magas sziklaszirt volt a Dunában, a Vaskapu-erőmű fölépítése óta azonban csak a csúcsa áll ki a vízből.

³³ Avar 1999. 5.

³⁴ Ifj. Minorics Mátyás lánya, Minorics Tünde közlése, 2020. 05. 16.

³⁵ Minorics 1998. interjú

Az egy érdekes darab volt, tudniillik elég jó kézügyessége volt, és azt a prímet ő maga csinálta teknősbéka páncéljából! A teteje meg a feneke fából volt, körben a test meg a teknősbékából. Hegedű hangolású volt ez is, meg a brács is. ... hétvégeken, meg ilyen táncmulatságokban, lakodalomban zenélgetett, hosszú évekig. ... amikor odaértünk a hajóhoz, apám nem volt ott, mert akkor is éppen valami hajós buli volt, és akkor neki ott kellett lenni, nem volt mese. Vitte mindig a kettőt, a brácsot meg a prímet, de volt még neki tárogatója, harmonikája, hegedűje, ezeket is az utak során szerezte be.”³⁶

A nemzetközi vizeken hajózók megtanultak szót érteni az idegenekkel. Ifj. Minorics Mátyás édesapja „románul, bolgárul, szerbül, tudott egy pár szót, németül jól tudott”³⁷. Szauter Mihály nyugdíjas tolnai hajókormányos egy 1957-es újságcikkben így mesél 1925-ös emlékeiről. „Az idegen fülnek furcsán hangzó magyar, cseh, német, szerb és román szavakkal kevert hajósnyelven jól megértettük egymást. Rengeteget beszélgettünk, kártyáztunk, vitatkoztunk és persze a hangulat kedvéért iszogattunk is ezeken az összejöveteleken. Nagyon megértettük egymást, nemzeti gyűlölködésnek nyoma sem volt köztünk. Volt egy közös vonásunk: elégedetlenek voltunk a bérekkel. Mindenki a saját hajózási társulatát szidta, mert mindenhol keveset fizettek akkoriban.”³⁸

A bérekről ifj. Minorics Mátyás nem beszélt, de arról igen, hogy a háborús időszakban milyen nehéz volt a megélhetés a hajón. 1943-ban történhetett: „Nem volt élelem, nem tudtunk vásárolni. Ruse-n szoktunk vásárolni, egyéb dolgot pedig Giurgiu-n, olyanokat, mint szappan, só, ... na most nem tudtunk vásárolni, jó, a készletből még volt, mert két napra pakoltunk föl, főleg apám, aki aztán beraktározott, de hát mi is ott voltunk gyerekek. Úgyhogy mire Újvidékre értünk, semmink se volt már. A szerencsénk az volt, hogy följebb a bulgárok, halászok, kertészek odacsapódtak mellénk, hogy van-e benzin? Hát persze, hogy van! Tudniillik amikor fönt kiürítik az uszályt, az alján mindig marad 5-6 cm vastagon. Na, hát el lehet képzelni, hogy egy ilyen hosszú uszályban, ha ezt szétterítjük, abból akár többszáz hektó is lehet. Na, és akkor apám mindig megtöltött néhány hordóval, olyankor én is lementem segíteni, de nem lehetünk ott sokáig, egy-két percre maximum, mert nem lehetett azt a mérgező benzingőzt beszívni. A hajósok sefteltek! Más uszályok narancsot, datolyát, fügét vittek, - mi meg benzint. Na, és akkor apám adott benzint, mi meg kaptunk rengeteg gyümölcsöt, banánt, dinnyét, fügét, narancsot, gyönyörű nagy paprikát, na és halat! Senki nem nézett ott semmit, csak adta és kapta, és ebből éltünk. Egy sütésre való liszt maradt, egy kilót hagyott anyám, mert hát, ugye kenyér nem volt, egy hete nem ettünk kenyeret. Hát aztán anyám sütött. És amikor kivette azt a két gyönyörű, magos, rózsás cipót, hű, de jót fogunk ebből enni ... De amikor beleharaptunk! gyönyörű volt, szép volt, csak épp ehetetlen. Tudniillik anyám elfelejtett bele sót tenni. Megsóztuk így utólag, de akkor is szörnyű volt! Aztán a végén halat ettünk hallal! Anyám csinált marinált halat, ecetes lébe a kirántott halat beletette, jó hagymásan ... Így éldegéltünk!”³⁹

A családdal ez volt az utolsó út⁴⁰, mert Giurgiu-ig járt a hajó, s 1943-ra elért oda is a háború. Ifj. Minorics Mátyás 12 éves volt ezen az úton. A háború már lefelé menetben néhány napi veszteglésre kényszerítette a hajót, majd után alkonyattájt érkeztek Belgrádba. „A Szávából az állati tetemektől az emberi tetemekig, minden úszott kifelé. ... Ezen az úton apám lebetegedett. Minden tankon volt akkoriban ilyen csöpöggető, mészaköböl készült, kas formájú valami, ezen át szűrték az ivóvizet, ami az aláhelyezett edénybe csöpögött. Egy vödör, másfél vödör Dunavíz lehetett beletölteni. Az szépen lecsöpögött, és kristálytisztá lett. De hát ezt mindig ki is kellett mosni, mert az a sok üledék lerakódott az aljára. Történt egyszer, hogy hajnalok hajnalán, amikor kiment dolgozni, nem volt ilyen víz. Jól ki volt melegedve, ezért csak úgy, hajós módra, merített a Dunából ... azonban ez a víz fertőzött volt! Belgrád alatt, ugye. Mire Újvidék alá értünk, arra van egy nagy, balra ívelő kanyar, jobbra pedig homokpad, addigra apámnak már két-három napja 40-41 fokos láza volt. Akkor anyám följött velem, kötögetés közben figyelt, én meg 12 éves fejjel kormányoztam az uszályt! Már össze voltunk „klampfolva”⁴¹. Hát, aztán egyszer csak jön szembe egy hajó, és akkor

³⁶ Minorics 2000. interjú

³⁷ Minorics 1998. interjú

³⁸ H.T. 1957. 7.

³⁹ Minorics 1998. interjú

⁴⁰ Id. Minorics Mátyás még egy évig, 1944-ig hajózott.

⁴¹ Klampfolás: az uszályok meghatározott sorrendben történő összekapcsolása, attól függően, hogy a vonta éppen hegymenetben vagy völgymentben halad.

én kitaláltam, hogy melyik lehet. Szép kerek volt, két nagy kéménnyel. Na, mondom, ez biztos, ... Hát amikor leteszem a messzelátót, nézem ... mi történik itt?! Hát én a mi uszályunkkal teljesen eltávolodtam a másik mellől! De annyira, hogy még két uszály befért volna közénk! Annyira kint voltam valahogy! Elkezdtem visszafelé húzni valahogy, ... hát, de mi történik?! Az előttem lévő nem előre megy, hanem jön hátra! Akkor látom ám, hogy a baloldali sor már bent van a Duna közepe fele, már messze tőlünk, amik előttünk vannak, az egyik így áll, a másik úgy, ... És közben az volt a szerencsém, hogy elbambultam! Mert ha nem, én úgy belerohanok az előttünk lévőbe, és úgy lerámolom, hogy az nem igaz! Így mellé besiklottam, mivel kiderült, hogy az is, és az azelőtti is homokpadra futott! Szépen megálltunk. Szétvolt minden a Dunán. Uszályok jobbra-balra! A kapitány dühöngött, hogy hogy lehet egy ekkora szállítmányt egy 12 éves gyerekre bízni! Itt derült ki, hogy mi van az öreggel. A kapitány végül meggyőződött, hogy jól csináltam a dolgomat, meg is dicsért, aztán csónakon bevitte apámat Novi Sadra, az akkor már pár kilométerre volt onnan. 11 hetet volt ott, hastífuszt⁴² kapott. Apám csont, bőr jött haza! Csoda, hogy életben maradt!”

Schusztter Ferenc nyugdíjas tolnai hajós 1987-ben így fogalmazott a hajósok életéről: „Talán nagyon is nyugodt, mert amikor elindult a hajó a megrakott uszályokkal, a kormányos csak üldögélt kis kabinjában, kémlelte a folyót, melynek minden rezdülését ismerte, míg felesége, akit magával vihetett, végezte mindennapi teendőit a méltóságteljesen úszó otthonban. Mindenkitől azt hallom, a hajósok nyugodt, tiszta lelkiismeretű emberek voltak, az izgágákat, kötekedőket nem tűrte meg a víz.”⁴³

Az élettörténetek kutatói is elismerik, hogy emlékezetünk úgy működik, hogy a korábbi élményeket a jelen perspektívájából szelektáljuk, és újra- és újra interpretáljuk, vagyis nem az egykori „objektív” valóságot (s végképp nem az igazságot) idézzük fel. A másik fontos megállapítás, hogy az élettörténetekben elkerülhetetlenül fontossá válik az idő, mivel az önmagunkhoz való viszonyulás képessége azon alapul, hogy valaki saját életét az idő szemszögéből, vagyis önmagát a múlt, a jelen és a jövő közt „kiterjesztve” szemléli.⁴⁴ Ifj. Minorics Mátyás gyermekkorában a dunai hajózás során átélte hol lenyűgöző, hol riasztó élmények hatására, illetve ellenére egész életére elköteleződött a Duna mellett. „Én mindig mondtam a feleségemnek, ha lesz pénzünk, elmegyünk. Egy főnek lett volna, ha jól emlékszem, akkortájt egyhavi fizetésem, ... fiatalok voltunk, más gondunk is volt. Na majd később! Aztán megszűnt a kiránduló hajó.” Élete végéig a Duna szerelmese volt. „Akkor vígan horgászok, ha éppen muzsikálnak a Matróz Csárdában, és az messze elhallatszik. Mindenfélét játszanak, mindent jólesik hallgatni: lakodalmas, német, szerb, horvát, magyar. A gyermekkoromból ismerős zenének meg pláne örülök! Gyermekkoromban a hajózás volt a mindenem, nagyon szerettem a hajón lenni! És hát apám elkezdett egy kicsit nevelni a zenével is, úgyhogy négyéves koromban már ütemet tudtam adni a brácsával! Ő játszott a prímest, és pedig brácsával adtam a taktust.”⁴⁵

Édesapám haláláig emlegette az Ungvár hajót, amiről gyermekkorában álmodozott. Az Ungvár 1941. november 9-én aknára futott. A robbanás darabokra tépte a hajót, a fedélzeten tartózkodóknak esélye sem volt a túlélésre. Vele együtt süllyedt el egy álom is ...⁴⁶

⁴² 1930-1940-es években több fertőző betegség endémiásan jelentkezett, azaz tartósan, rendszeresen előfordult a lakosság körében. Ezek közé tartozott a hastífusz (typhus abdominalis vagy hasi hagymáz) is. A közegészségügy fejlesztési területei közé tartoztak pl. a lakosság egészségügyi kulturáltságának emelése, az egészséges ivóvíz biztosítása. Ebben nehézséget okozott több fertőző betegség egyidejű jelenléte, a helyi intézményrendszer elmaradottsága, a háborús viszonyok negatív hatása, a területátadások. (Orbán, <http://ujnezopont.com/wp-content/uploads/2019/12/05-Orb%C3%A1n-Melinda.pdf>)

⁴³ Csányi 1987. 10.

⁴⁴ Lene–Pedersen 2004. 32.

⁴⁵ Minorics 1998. interjú

⁴⁶ Ifj. Minorics Mátyás lánya, Minorics Tünde közlése, 2020. 05. 16.



7. kép Ungvár hajó vízrebocsátása Újpesten a Ganz Hajógyárban. Forrás: (<http://www.hajoregiszter.hu/hajoadatlap/ungvar/1041>)

Nem kétséges, hogy a sors gondolata választ kínál minden időregény alapkérdésére, amely minden élettörténet alapkérdése is egyben: nem lehet ugyan elbeszélni az időt, magát az időt, csak az időt önmagában véve, ámde nagyon is el lehet beszélni a sorssá szövődő időt.⁴⁷

Irodalom

Avar Anna: Kutakodás a dunai hajósok népszokásai után. Kézirat. Budapest, 1999.

Avar Anna: A dunai nagyhajósok élete mohácsi elbeszélések tükrében. Kézirat. Budapest, 2000.

Csányi László: Tolnából Baranyába. In. Tolna Megyei Népújság, Szekszárd, (1987.02.21.) 10.

Glósz József: Munka és munkaerő egy iparosodó társadalomban. In. Glósz József: Zsellérek és töredékelkes jobbágyok a munkaerő- és árupiacon a 19. század első felében. A társadalomtörténet-írás helyzete hazánkban. Ipar és társadalom a 18-20. században. A Hajnal István Kör- Társadalomtörténeti Egyesület 10., jubileumi konferenciájának előadásai. Salgótarján, 1996.

Glósz József: A rendiség alkonya. Tolna - Egy mezőváros polgárosodásának esélyei a 19. század első felében. Válogatott tanulmányok. Szekszárd, 2014.

Huszár Zoltán: Integrációs kísérlet a Duna-medencében a 19. század végétől a második világháború kezdetéig. Az Első Dunagőzhajózási Társaság (DGT/DDSG) története, pécsi bányászata, különös tekintettel a Társaság pécsi szociális és oktatási infrastruktúrájára. Doktori (PhD) disszertáció, Pécsi Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Interdiszciplináris Doktori Iskola, Európa és a magyarság a 18-20. században Doktori Téma, Pécs, 2007.

(<https://idi.btk.pte.hu/dokumentumok/disszertaciok/huszarzoltanphd.pdf>) Letöltés dátuma: 2020.04.28.

H.T.: A „Mokán“ telelőben (Egy tolnai hajós emlékeiből). Tolna Megyei Népújság, Szekszárd, 1957. április 28.

Keszeg Vilmos: Élettörténetek populáris regiszterekben. In. Jakab Albert Zsolt – Keszeg Anna – Keszeg Vilmos (szerk.): Emberek, életpályák, élettörténetek. BBTE Magyar Néprajz és Antropológia Tanszék–Krizsa János Néprajzi Társaság, Kolozsvár, 2007. 151–198.

Keszeg Vilmos: 20. századi életpályák és élettörténetek. In: Vargyas Gábor (szerk.): Átjárók. A magyar néprajztól az európai etnológiáig és a kulturális antropológiáig. L'Harmattan–PTE Néprajz – Kulturális Antropológia Tanszék, Budapest, 2009. 95–133.

⁴⁷ Tengelyi 1998. 526.

-
- Keszeg Vilmos: A történetmondás antropológiája. Kriza János Néprajzi Társaság, Kolozsvár, 2011.
- Molnár György: A dunai hajózás fő kérdései 1935-1945. Egyetemi doktori disszertáció. József Attila Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kara, Szeged, 1983. (http://doktori.bibl.u-szeged.hu/3715/1/1983_molnar_gyorgy.pdf) Letöltés dátuma: 2020. 05. 15.
- Nagy Réka: Élettörténeteket használó társadalomkutatók. In. Korunk. 2011. 22. 125-127.
- Niedermüller Péter: Élettörténet és életrajzi elbeszélés. Ethnographia XCIX. (3-4) 1988. 376-389.
- Orbán Melinda: A Magyar Királyi Országos Közegészségügyi Intézet hálózatának kiépülése Ungváron a második világháború éveiben. <http://ujnezopont.com/wp-content/uploads/2019/12/05-Orb%C3%A1n-Melinda.pdf> Letöltés ideje: 2020. 04. 28.
- Otto, Lene – Pedersen, Lykke L.: "Összegyűjteni" önmagunkat. Élettörténetek és az emlékezés tárgyai. In. Fejős Zoltán - Frazon Zsófia (szerk.): Korunk és tárgyaink -elmélet és módszer. Fordításgyűjtemény. MaDok-Füzetek 2. Néprajzi Múzeum, Budapest, 2004. 28-39.
- Szilágyi Mihály: Társadalmi és gazdasági viszonyok a Duna mentén a török hódoltság korában. In. Tanulmányok Tolna megye történetéből 8. Szekszárd, 1978. 5-83.
- Tengelyi László: Élettörténet és sorseseemény. Atlantisz Könyvkiadó, Budapest, 1998.
- T. Mérey Klára: A gyáripar Tolna megyében a két világháború között II. Tanulmányok Tolna megye történetéből 8. Szekszárd, 1978.

Interjú

Ifj. Minorics Mátyás (1930. 11. 20.), az interjút Avar Anna etnográfus készítette (1998. 11. 28.)