

ADATOK A FELSŐ-TISZAI ÁRUSZÁLLÍTÁS TÖRTÉNETÉHEZ

BOROS LÁSZLÓ

Az egykor vad, szeszélyes folyó hírében álló Tisza a Kárpát-medence második legnagyobb természetes vízfolyása. Adatok vannak arra, hogy rajta a szállítás több évszázados múltra tekint vissza, de az is kiderül ezekből a forrásokból, hogy a tutajozás, a hajózás sok-sok akadályba, nehézségbe ütközött pontosan a folyó szeszélyes vízjárása, rendezetlensége miatt.

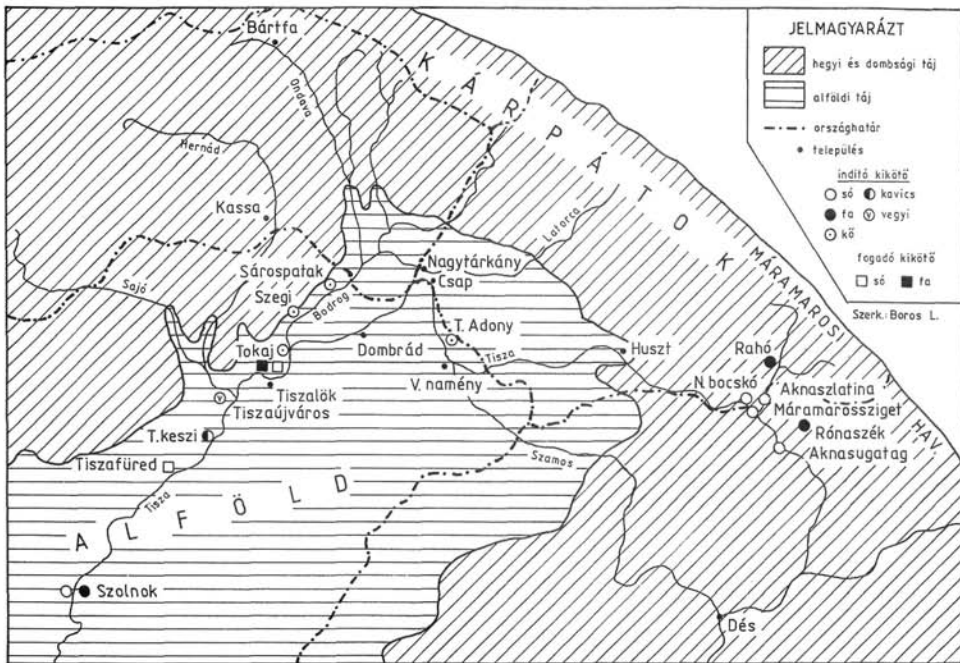
A Tisza vizeit a Kárpát-medence keleti felében 157 186 km² területről gyűjti össze. Mellékfolyói, miként a gyűjtőerek hálózják be Erdély, Kárpátalja és a Felvidék hegyes, dombos, erdős fában, sóban, építőanyagban gazdag tájait csakúgy, mint a medencék és az Alföld gabona és más kultúrnövényeket termesztő agrárvidékeit, éléskamráit. Az eltérő természeti és gazdasági tájak népei és gazdasága között teremtett kapcsolatot a trianoni békeszerződésig a Tisza. Azt követően ez a szerepe erősen lecsökkent, a rajta vízi úton szállított áruk struktúrája kedvezőtlenül leszűkült.

A hajózás természeti (hidrológiai) feltételei

A Tisza kapcsolatteremtő képessége, szerepe – mint már említettük – nem volt kifogástalan az év mind a 365 napjában, s a folyó minden szakaszán. A két forráságból (Fekete- és Fehér-Tisza) eredő folyó hegyvidéki szakaszán (Husztig) nagy esésű, sebes, a nyári és az őszi hónapokban sekély vízű és keskeny. Csak tutajozásra alkalmas, de csakis nagy vízszint (árvíz) idején. A Huszti-kaputól lefelé esése lecsökken. Miután felveszi a Szamost és a Bodrogot, *vízhozama*, mélysége, szélessége megnövekszik, medre *erősen kanyargóssá* válik. Közép- és nagy(ár)vízkor hajózható, kisvízkor csak szakaszosan. Ezért előbb egyes szakaszait, majd 1946-tól *Vásárhelyi Pál* tervei alapján az egész Tiszát nagy anyagi ráfordítással *szabályozták*. Ennek során Tiszaújlak és Titel között 1880-ig 112 kanyarulatot vágtak át, amelynek következtében a folyó eredeti 1419 km-es hossza 966 km-re rövidült. Nemcsak a hajózást veszélyeztető túlfellett kanyarulatok tűntek el, hanem megnövekedett a folyó esése, ezzel némileg csökkent a zátonyképződés veszélye. A szabályozás után a *Tisza kilométerenkénti esése* Csap és Tokaj között 8,2 cm-re, Tokaj és a Sajó-torkolat között 3,2 cm-re, a Sajó-torkolat és Ároktő között 6,8 cm-re növekedett kis vízszint idején.¹

A hajózást erősen befolyásolja (segíti, illetve akadályozza) a vízmélység. A *Tisza vízmélysége* kisvízkor Mezővári és Vásárosnamény között 1,6 m, Vásárosna-

¹ Bulla Béla 1962.: Magyarország történeti földrajza, 248–250. old.



I. kép. A tiszai áruszállítás vázlatja

mény és Csap között 2,4 m, Csap és Tokaj között 2,4 m, Tokaj és a Sajó-torkolat között 3,6 m. *Középvízhozam* esetén a vízmélység az említett szakaszokon 6,7 m, 7,6 m, 7,4 m, illetve 8,5 m. A *gázlok* mentén kisvíz idején azonban 2–4 dm-re csökken, amely gyakorlatilag lehetetlenné tette a nyári és az őszi hónapokban a hajózást. Éppen ezért igyekeztek a tiszai hajókat kis merülésűre építeni, az uszályok fél vagy harmad terheléssel közlekedtek és az év egy jelentős szakaszában (így is gyakran zátonyra futottak).

Tokajnál a Tisza *sodorsebessége* kisvízkor 0,63 m/s, árvízkor 1,4 m/s. A kisvízi középsebesség 0,48 m/s. Közép- és árvízkor a sodorsebesség ugrásszerűen megnövekedett, amelynek következtében hegymenetben (a folyással szemben) a gyenge vonóerejű gőzhajók nem, vagy csak rendkívül lassan tudtak haladni. Ugyanez vonatkozott a korábban alkalmazott lóvontatásra is.

A gőzhajózás megindulásától az önjáró uszályok megjelenéséig hosszú kötélen vontatott uszályokon történt a fuvarozás az erősen kanyargós Tiszán és mellékfolyóin, amely megnehezítette a manőverezést. Ezért rendkívül fontos volt e kor hajózása számára a megfelelő *mederszélesség*, amely Csap és Tokaj között kisvízkor 96 m, közepes vízálláskor 179 m, Tokaj és a Sajó-torkolat között 121 m, illetve 178 m a Tiszaderzs-szolnoki szakaszon 125 m, illetve 182 m.

Alapvetően befolyásolja a hajózás lehetőségét, biztonságát a *vízhozam*. A Tiszán Tokajnál kisvízkor 53 m³, középvíz idején 465 m³, árvízkor 4070 m³ folyik le átlagosan másodpercenként, ami igen nagy ingadozást jelent (1:77-hez), a tiszalöki vízlépcső megépítése előtt megnehezítette a kikötést, a kikötők kialakítását.

A máramarosi só és fa Tokajba a Tiszán érkezett, kirakásuk a tiszai kikötőben történt. Ezzel szemben a kő (andezit) hajóba rakodását a Bodrogon végezték. A fa

és só szállításának beszüntetése (trianoni békeszerződés) után a tokaji kikötő súlypontja a Bodrogra tevődött át (a Patkó-kőbánya közelébe) annak ellenére, hogy a folyó kisebb méretei miatt nehezebb rajta a hajók manőverezése, mozgása.

A Bodrog 49 km-es szakasza tartozik ma hazánkhoz, vízhozama szerény. A toroklati szelvényben (Tokajnál) kisvízkor 3–5 m³/s, középvízkor 115 m³/s, árvízkor 900 m³/s vizet szállít (Felsőberekkinél az árvízhozam csupán 680 m³/s). A meder szélessége közepes vízállásnál 50–100 m, mélysége 1–5 méter között váltakozik.

A Tisza felső és középső szakaszán, valamint a Bodrogon és a többi mellékfolyón a nagy folyószabályozási munkálatok befejezéséig, illetve a tiszalöki vízlépcső megépítéséig (1953–1954) komoly akadályokba ütközött a hajózás. Száraz években és évszakokban szinte teljesen le is állt. Emellett Lászlóffy Woldemár szerint november közepétől március végéig (évi átlagban 135 nap) a jegesedés tette és teszi bizonytalanná, vagy lehetetlenné a vízi szállítást.² A XVIII–XIX. században a folyókra telepített hajómalmok (2. kép) is kedvezőtlenül befolyásolták a hajózást.



2. kép. Heyduk Ambrus Tokajt ábrázoló borcímkéje a Bodrogra telepített hajómalmommal

Áruszállítás a Tiszán

A tiszai áruszállítás – a továbbított áru összetétele, mennyisége és módja alapján – négy nagy (és több kisebb) korszakra osztható: 1. A nagytömegű fa- és sószállítás időszaka (főként tutajokon és sóhajókon a XIX. sz. második feléig). 2. A XIX. sz. második felétől 1920-ig: a fa és a só mellett a folyószabályozási és partvédelmi munkálatokhoz nagytömegű kő szállítása + mezőgazdasági termékek (pl. gabonafélék, cukorrépa, kender, gyümölcs) fuvarozása. 3. 1920–1950 között: a tria-

² Lászlóffy Woldemár: A Tisza. 330.

noni békeszerződés következtében az ország elvesztette a kárpátaljai erdőségeket, a máramarosi és erdélyi sóbányákat, így szállításuk megszűnt. Az áruszállításban a tokaji kőbányákból származó kő és a mezőgazdasági termékek vették át a vezető szerepet. A 2. és 3. szakaszban dominánssá vált a gőzvontatás, de elvéve még állati és emberi erővel is vontattak kisebb fahajókat. 4. Az 1950-es évek közepétől napjainkig: megszűnt a gőzvontatás. A szállított áruk: kő (a partvédelmi munkákhoz), a Sajó torkolatvidékéről kavics (sóder), és vegyi áruk (pl. műtrágya a Tiszai Vegyi Kombinátból). A fuvarozást a MAHART és a vízügyi igazgatóságok motoros vontatói és önjáró uszályai végezték, illetve végzik.

A természeti (hidrológiai) nehézségek ellenére – mint már szó volt róla – több évszázados múltra tekinthet vissza a tiszai áruszállítás, a tutajozás és hajózás. Erre vonatkozóan az Alsó-Tiszára több, a Felsőre kevesebb forrásanyag áll rendelkezésre. *Frisnyák Sándor* (1990) szerint a Máramarosi-medencében a XIII. században kezdődött a sóbányászat. Aknaszlatináról, Aknasugatagról, Rónaszékről tiszai tutajosok szállították a sót Tokajba és Szolnokra. I. Ferdinánd király 1550-ben a felvidéki Bártfán készíttetett a Bécsből odarendelt Achner és Ischner hajóépítő mesterekkel 30 naszádot. A kész hajókat a Tapoly és a Bodrog vizén juttatták le a Tiszára.

A 17. századi tiszai vízi közlekedés fontosságát mi sem jellemzi jobban, mint az a tény, hogy I. Rákóczi György erdélyi fejedelem 1646-ban a máramarosi só nyugatra szállításának megkönnyítése végett a Tisza menti Nagytárkánytól a bodrogközi Karcsa-éren át Tokajig csatornát ásatott flamand és velencei mérnökök tervei szerint. A csatorna megfelelő karbantartás híján feliszapolódott, majd később II. Rákóczi Ferenc betemetette.

A Nagybocksón (860 fkm) 16 szálfaból összeállított felső-tiszai tutajok minimális terhelését 60 bécsi mázsában (= 3,4 tonna) szabta meg a kamara. Máramarosszigeten (850 fkm) vették fel a sót, és Tiszaújlakon (544 fkm) hatot kötöttek belőlük össze. Egy-egy ilyen kötés rakománya legalább 60 tonnára rúgott. A *fogadó-állomások* közül *Tokaj*, *Tiszafüred*, *Szolnok* és *Szeged* a legfontosabbak (Tokajban ma is áll az emeletes, barokk stílusú sótárnoki ház. A fenyőfarönkökből épült sóraktárt 1947-ben bontották le). Tokaj látta el fával a Bodrogköz, a Taktaköz és az Alföld északkeleti peremterületeit. Sok fát használt fel később (XIX. sz. második fele, XX. sz. eleje) Tokajban a gyufagyár és az 1946-ig dolgozó fűrészüzem is. Tiszafüreden nagy favásár volt a Máramarosból leúsztatott fából, amiből főleg hevesi, abonyi, egri asztalosok, olykor ácsok vásároltak meg feldolgozás céljára.³ Arról is van adatunk, hogy a dombrádiak tutajosnak állva szállítottak sót Naményba, Tárkányba, Tokajba.⁴ A szállított só mennyiségére utal a Vasárnapi Újság 1867-es híradása, mely szerint Tiszaújlaknál (ahol sóvámhivatal is volt) a nagy víz és az erős szelek miatt rövid idő alatt több tutaj elsüllyedt, amelyben 5000 mázsa só volt.⁵ *Bencsik János* az említett újság három képét közli (1865-ös, 1873-as és 1892-es számokból) tót tutajosokról, illetve sószállító oláhokról.⁶ A sószállító tutajokat és a hajók egy részét, miután rakományukat kirakták, szétbontották és fájukat értékesítették.⁷

Már a XVIII. századból állnak rendelkezésre olyan adatok, hogy a tarpai, ti-

3 *Dankó Imre* 1986.: Árucseré és migráció. 14.

4 *Selmecei Kovács Attila* 1984.: Kézimalmok Kelet-Magyarországon. 224.

5 Vasárnapi Újság 1865., 1867., 1873.

6 *Bencsik János* 1986.: A folyók elválasztó, a révek összekötő szerepe a paraszti árucserében. Árucseré és migráció. 143.

7 *Korompai Gábor-Boros László* 1979.: A felső-tiszai áruszállítás régen és ma. 83–85.

szabecsi, tiszaujlaki, csengeri sajkárok vízi úton szállították az *almát*, a *diót*, *aszalvány-gyümölcsöt* Tokaj, Szolnok, sőt egészen Szeged piacáig.⁸ A Tiszazug területére fenyőtutajokon érkezett az apró, piros tiszai alma, tiszaháti alma, illetve füzalma – ez utóbbi Rahó környékéről.⁹ *Viga Gyula* szerint Tokaj, Tiszalök, Tiszalúc, Tiszacségye, Tiszafüred, Nagyrév, Szolnok, Szeged lehetnek a vízi szállítás fő célpontjai e vonatkozásban is.¹⁰

Fényes Elek 1847-ben említést tesz a hegyaljai kölelőhelyekről, kőbányákról. A nagyobb területeket ellátó központ Tokaj közvetlen környéke volt.¹¹ Az útépitésre, partvédelemre használt andezitet ekkor már vízen is szállították.

A tiszai hajózás a szabályozások kora előtt fontosabb szerepet töltött be az Alföld életében, mint manapság. Az árvizek levonulása a „partalan mederben” lényegesen lassúbb volt, s a kisvízi nívó mindenütt magasabban állt. Az állandóan, vagy az év nagy részében vízzel borított területekre csak vízi közlekedési-, szállítási eszközökkel lehetett eljutni. A szabályozási munkálatok, a partvédelem kiépítése óriási mennyiségű követ igényeltek az 1840-es évek közepétől egészen 1910-ig, sőt azt követően is.

Széchenyi István nemcsak mint a folyószabályozás lelkes támogatója, szervezője ismeretes. Tervei között szerepelt a rendszeres tiszai személy- és áruszállítás megteremtése. A vízi közlekedésnek döntő szerepet szánt az árvízzel gyakran súlytott Tisza-völgyben. Az ügy támogatása érdekében 1833-ban az „I. Ferenc” gőzessel Szegedig hajózott. Sárospatakon a vár Vízi kapu felőli sarkán márványtábla hirdeti: „Széchenyi István 1845. szeptember 28-án gőzhajón érkezett városunkba, hogy a környék ármentesítéséről, a Bodrogközi Tisza-szabályozó Társulat életre hívásáról tárgyaljon.” 10 hónappal később, 1846. július 22–23-án a „Pannónia” gőzessel Tokajban tett látogatást, majd tovább indult, de Tiszabercelnél fatönkre futott hajója. A szabályozási munkálatokra szervezett „Tisza-völgyi Társulat” debreceni ülésére 1846. augusztus 4-én került sor. Ekkor tett *Andrássy Gyula* (akinél előzőleg Széchenyi Tiszadobon vendégeskedett) javaslatot az önálló tiszai gőzhajózási társaság megalapítására. A gondolatot lelkesen támogatták, de nem sikerült megegyezniök az osztrák Duna Gőzhajózási Társasággal. Az versenytársat látott a tiszaiakban és hajót sem épített nekik. Az 1849-ben alapított *Magyar Folyam- és Tengerhajózási Részvénytársaság*, a MFTR hajói a század második felében eljutottak a Tiszára és mellékfolyóira is. Az MFTR mellett az 1889-ben megszervezett *Folyammérnöki Hivatalok* és néhány magánvállalkozó végzett később áruszállítást a Tiszán és mellékfolyóin.¹² A *Sátoraljaújhelyi Folyammérnöki Hivatal* 1911-ben a Felső-Tiszán, a Szamoson és a Bodrogon állami kezelésben kivitelre kerülő mederszabályozásokhoz és partbiztosításhoz szükséges építőanyagok szállítása céljából a földművelésügyi minisztérium költségén megszerezte a 90 cm mély járatú, 60 névleges löerejű, ikercsarvú „Szatmár” gőzhajót a hozzá tartozó 2 db vas- és 6 db fauszállyal együtt. A vashajók 100–120, a fahajók 50–80 m³ hővel voltak terhelhetők. Az állami érdekek sérelme nélkül mind a gőzhajót, mind tartozékait a szabályzatban meghatározott napi bérekkel magánfelek is használhatták.

Az 1911-es év folyamán a „Szatmár” gőzhajó 212, az 1. számú vasuszály 147,

8 *Kuknyó János* 1973.: A Szabolcs-Szatmár megyei almatermelés. 49–51.

9 *Viga Gyula* 1986.: Gyümölcs a népi árucserében. 184–185.

10 *Viga Gyula* 1986.: Gyümölcs a népi árucserében. 184–185.

11 *Goldmann Mór* 1930. 107.

12 *Korompai Gábor–Boros László* 1979.: A felső-tiszai áruszállítás régen és most. 85–87.

a 2. számú 252, az 1. fauszály 31, a 2. 244, a 3. 187, a 4. 240, az 5. 224 napon keresztül volt üzemben.¹³

Az üzemben tartás a szabályzatban előírt 30 210 K helyett 27 997 K 27 fillérbe került. Ebből a személyzet (hajóvezető, gépész, fűtő, segédűtő, matróz) javadalma-zása 8,030 K 10 fillér, a kőszén beszerzése, a vasúttól a hajóállomásra szállítása (3194 mázsa szén) 11 282 K.

A hajóval és tartozékaival 1911-ben 10 309 m³ követ szállítottak el Tokajból a Tisza különböző pontjaira Csap és Tiszafüred között, és pedig felfelé 1754 m³-t, lefelé 8555 m³-t. A tényleges elszállítás költsége a be- és kirakással, s a használati díjakkal együtt 39 760 K 23 fillér, amelyből a használati díj és értékcsökkenés 11 762 K 97 fillér. A szóban forgó kőmennyiség tengelyen történő elszállítása közel kétszer többbe (= 78 053) került volna, mint vízben.¹⁴

A Szatmár gőzhajó és a hozzá tartozó uszályok 1911 előtt is a Tiszán fuvaroztak. 1904 és 1911 között átlagosan 167 üzemnapot dolgoztak. Az egyes évek üzemnapjai a következőképpen alakultak: 1904:125, 1905:170,5, 1906:172,5, 1907:96,5, 1908:159,5, 1909:177, 1910:123,5. A fuvarozás 1904–1907 között veszteséges, 1908-tól nyereséges volt. 1904-ben még 3969 K volt a ráfizetés, 1909-ben már 780 K, 1910-ben 7106 K nyereséget könyvelhettek el.¹⁵

A Sátoraljaújhelyi Folyammérnöki Hivatal 1926–1944 között évente átlagosan 40 ezer m³ andezitet szállított a tokaji kőbányákból (Patkó, Tarmak) a folyamszabályozási és partvédelmi munkálatokhoz. A Hivatal gőzvontatói sekély merülésű, a kis-víz idején is elég nagy biztonsággal közlekedni tudó hajók voltak. Ugyanakkor gyenge vonóerejük folytán árvíz idején felfelé csak igen lassan haladtak. Még századunk első felében is gyakori volt az *uszályok völgymenti úsztatása*, ereszkedése (azaz nem vontatták, hanem a víz sodra vitte lefelé). Felfelé pedig nem ritkán lóval, vagy emberi erővel vontatták.

A Tiszán a legmodernebb hajóparkkal a M.F.T.R. rendelkezett. Hajói (pl. az 1910-ben épült, 120–120 LE-s lapátkerekes „Ipoly”, a „Csaba”, „Tahi”, valamint a „Vásárhelyi”) főként tokaji követ szállítottak a Közép- és Alsó-Tiszavidékre.

A magánvállalkozók sokféle árut, így követ, fát, cukorrépat, gabonaféléket, lent, kendert, almát és bort fuvaroztak. A század első harmadában a tokaji kikötőből a 250–250 tonnás „Maros” és a „Katica” nevű *fedeles fahajók* (3. kép) rendszeresen szállítottak szabolcsi (Rakamaz, Tiszánagyfalu, Timár, Szabolcs, Balsa, Gáva, Vencsellő, Tiszaeszlár) búzát a szolnoki malomba.

A XIX. század második felében és a XX. század elején nagy volt a kő iránti kereslet, ezért számos kőbányát nyitottak Tokajban.

„Tisztelt Királyi Törvényszék!

Alulírott igazgatóság azon tiszteletteljes kérelemmel fordulunk a tekintetes királyi Törvényszékhez, mint illetékes bírósághoz, hogy a »Tokajhegyaljai Trachitbánya Részvénytársaság« céget a társaságok jegyzékébe bevezetni és a bevezetés megtörténtét közzétenni méltóztassék.

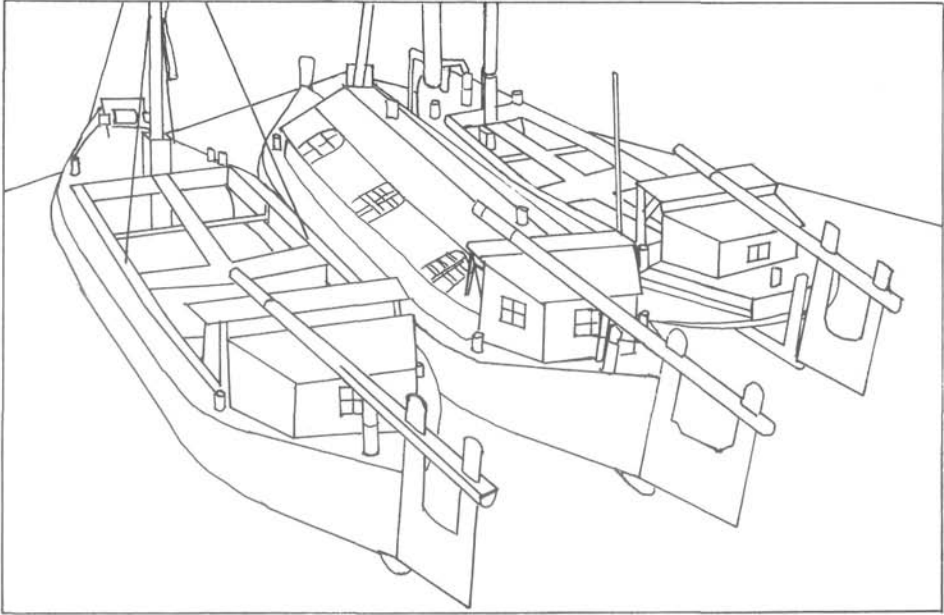
Egyidejűleg kérjük, hogy azon körülményt, miszerint a fentnevezett részvénytársaság igazgatóságába dr. Goldmann Mór elnök, Szász Géza és Weisz Hermann igazgatósági tagok választottak be – szintén bevezetni méltóztassék... Tokaj, 1923. évi október hó 14-én.”

„Iparengedély. Szász Gyula Tokaj községi lakos, magyar állampolgár, született

13 Nyárády László 1912.: A „Szatmár” gőzhajó üzeméről. Vízügyi Közl. 227–228.

14 Uo.

15 Zemplén Vármegyei Levéltár.



3. kép. Tiszai fahajók makettjei (készítette: Almássy Dénes). Balról jobbra:
 1. pusztahajó (nyitott rakterületű), 2. a „Katica” fedeles (búzás vagy koporsós hajó),
 3. 15 vagonos pusztahajó

Tokaj községben 1858-ban, kőbánya ipar gyakorlásának az 1922. évi XII. törvény-cikkben megállapított feltételeit saját személyében kellőképpen igazolta. Ennélfogva Szász Gyulának az engedélyhez kötött ipart űző iparosok lajstromába B. 8/926. szám alatt bevezettük és részére a kőbánya és azzal kapcsolatos üzletágak folytatására iparnak Tokaj és Tarcfal községek területén „Tokaj-hegyaljai Trachit Kőbánya cég alatt gyakorlására az iparendélyt ezennel kiadjuk.

Kelt Tokaj, 1926. évi július hó 9-én. Isépy sk. főszolgabíró”¹⁶

A sátoraljaújhelyi Zemplén Vármegyei Levéltárban őrzött okirat¹⁷ szerint 1930-ban Tokajban hajózási társaság alakult kőszállításra:

„Alulírott Szász Géza szállító és Binét Jenő kőbányatulajdonos tokaji lakosok tisztelettel bejelentjük, miszerint Tokaj szék- és telephellyel »Tiszai Gőzhajózási Vállalat Szász Géza és Társa« közös cég alatt közkereseti társaságot létesítettünk és az A, alatt csatolt iparigazolvány alapján e közkereseti társaság a Tisza és mellékfolyóin áruknak vízi fuvarozásával foglalkozik.

Tisztelettel kérjük, méltóztassék e közkereseti társaságot a társas cégek jegyzékébe bevezetni és közzétenni.

Tisztelettel bejelentjük továbbá, miszerint cégjegyzői jogosultsággal ruházzuk fel Krausz Artúr cégvezető tokaji lakost és kérjük, méltóztassék cégjegyzői jogosultságát a cégjegyzékbe bevezetni. ...Úgy a mi, mint a cégjegyző aláírását tartalmazó címpéldányt 3 példányban csatoljuk.

Tisztelettel:
 Szász Géza
 Binét Jenő”

16 ZV. L.

17 ZV. L.

„Az általam aláírt helyen és napon 93/1930. ügyszám alatt felvett hitelesítési jegyzőkönyv alapján tanúsítom, miszerint Szász Géza szállító, és kőbányatulajdonos, továbbá Binét Jenő birtokos és kőbányatulajdonos, általam személyesen is ismert tokaji lakosok, jelen kérvényt a mai napon előttem sajátkezűleg írták alá.

Tokajban, 1930. Ezerkilencszázharminc évi december hó 24. napján.

Polereczky Kálmán
kir. közjegyző”

A hajózási társas céget 1931. február 6-án a sátoraljaújhelyi kir. törvényszék is bejegyezte.

A cégalapító Szász Géza még 1931-ben kilépett a vállalkozásból:¹⁸

„Tisztelt kir. Törvényszék!

Alulírott Szász Géza tokaji lakos tisztelettel bejelentem, miszerint a »Tisza Gőzhajózási Vállalat Szász Géza és Társa« bejegyzett közkereseti társaságból kiléptem és tisztelettel kérem: Méltóztassék a bejelentést tudomásul véve, engem a cégből törölni.

Kifejezetten is hozzájárul azonban alulírott Szász Géza ahhoz, hogy a cég az eddigi cég-szöveggel továbbra is változatlanul fennmaradjon.

Alulírott Binét Jenő mint fenti cégnek a Szász Géza kilépése során egyedüli tulajdonosa és Pozsonyi Zoltán tokaji lakos tisztelettel bejelentjük, miszerint Pozsonyi Zoltán tokaji lakos a »Tiszai Gőzhajózási Vállalat Szász Géza és Társa« cég közkereseti társaságba társként beléptem és tisztelettel kérjük:

Méltóztassék ezen körülményt tudomásul venni és Pozsonyi Zoltán tulajdonosi minőségét cégjegyzékbe bevezetni. E célból Pozsonyi Zoltán 3 példányt csatolok.

Tisztelettel:
Binét Jenő
Szász Géza
Pozsonyi Zoltán”

A beadványban szereplő személyi változásokat a királyi közjegyző 1931. november 4-én hitelesítette:

„Az általam alulírt helyen és napon 84/1931. ügyszám alatt felvett hitelesítési jegyzőkönyv alapján tanúsítom, miszerint Binét Jenő és Pozsonyi Zoltán kőbányatulajdonosok, továbbá Szász Géza szállító, általam személyesen ismert tokaji lakosok, jelen kérvényt a mai napon előttem sajátkezűleg írták alá.

Tokajban, 1931. Ezerkilencszázharmincegy évi november hó 4. negyedik napján.

Polereczky Kálmán
kir. közjegyző”

A „Tisza Gőzhajózási Vállalat Szász Géza és Társa” közkereseti társaság Szolnokon vásárolt egy 120 LE-s gőzhajót („Géza”, 4. kép) és több uszályt. Az uszálypark: „Katica” (250 tonnás fedeles, búzaszállító), „Maros” (250 tonnás fedeles hajó), „Vilmos” (250 tonnás puszta, azaz nyitott rakterű hajó), „Livia” (200 tonnás, puszta hajó), „Zsuska” (150 tonnás puszta hajó). Az uszályok fából készültek.¹⁹

A társaság nem volt hosszú életű. 1935-ben még a sátoraljaújhelyi királyi törvényszék a tokaji községi elöljáróság megkeresésére a következőket válaszolta:²⁰

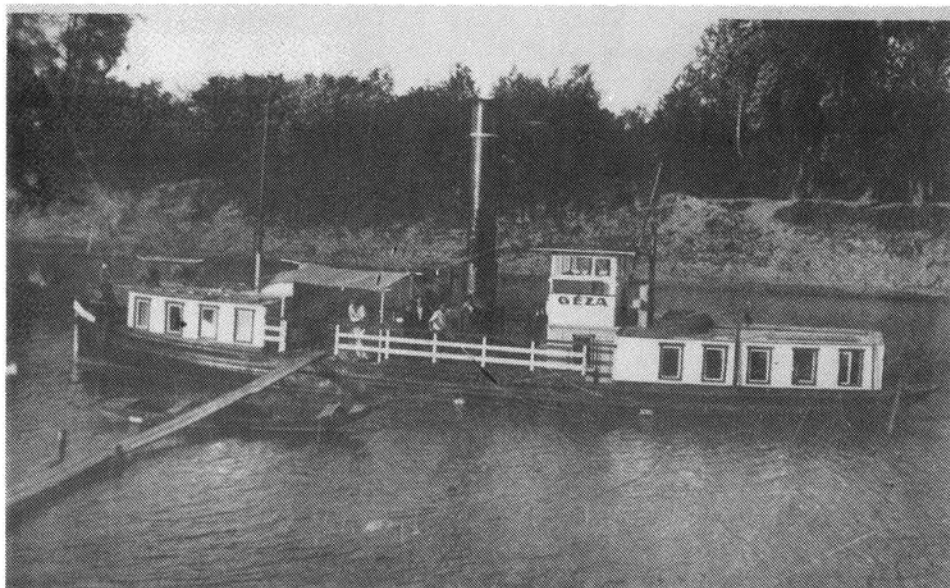
„A f. hó 5. napján 1011/1935. sz. alatt kelt megkeresésére értesítem, hogy a Tiszai Gőzhajózási Vállalat Szász Géza tsa cégnek a tagjai Binét Jenő és Pozsonyi Zoltán tokaji lakosok. Sátoraljaújhely, 1935. július hó 12.”

Olvashatatlan aláírás.

18 ZV. L.

19 Almásy Dénes hajós szóbeli közlése

20 Betnowski Jenő 1968.: A tiszai fahajók építése, javítása, népe. 58.



4. kép. A „Géza” gőzhajó

Nemsokára azonban megszünt, hajóit a Folyammérnöki Hivatal megvásárolta.

A két világháború között szolnoki magánfuvarozók is hajóztak a Felső-Tiszán. Betkowszki Jenőtől tudjuk, hogy némely vállalkozó lóval, vagy gyalog (emberi erővel) szállította a tokaji követ Tiszakarád, Cigánd, sőt a távoli Csap környékére. Ugyancsak Betkowszki írja, hogy a szolnokiak még az 1944-es bombázások idején is felmerészkedtek Tokajba kőért. Így pl. Bede István és a Horváth testvérek 1944 júliusában indultak el a tokaji kikötőből, hogy követ (andezitet) szállítsanak a kőteleki földműves szövetkezetnek házak alapjához.²¹

A második világháborúban a tiszai hajópark jó része megsemmisült. Az azt követő évtizedek tiszai áruszállítása több rövidebb szakaszra tagolható: 1. A háború befejezése után kiemelték a folyómederből az elsüllyesztett vonatokat, fa- és vasuszályokat, s amelyek helyrehozhatók voltak, azokat kijavították. Ezen munkákat az MFTR (ill. utódja a Magyar–Szovjet Folyamhajózási R. T.), a Folyammérnöki Hivatalok műhelyeiben, illetve magániparosok végezték. Tokajban a vasuszályokat Patonay József (az esztergályos munkákat Boros László), a fahajókat Krabot József, Kónya János, Tóth Sámuel, id. Almásy Miklós, Tamás Gábor hajóácsok és segítők javították ki. A „Szatmár” gőzös, s jó tucatnyi fa- és vasuszály mellett újra a vízén ringott a „Pancsova” medertisztító szer-, és a „László” fa-lakóhajó (ez utóbbit Tóth Sámuel hajóács 1940-ben építette, s 1960-ban bontották szét). Újra megjelent a Felső-Tiszán az MFTR jogutódjaként az MSZHART flottillája, így a lapátkerekes 120 LE-s „Ipoly” 1900-ban készítették), a 100 LE-s „Csaba” (1935) és a 120 LE-s „Tahi”, és a 120 LE-s „Vásárhelyi” gőzhajók, s tíznél több 250–300 tonnás vas-

²¹ Almásy Dénes, Kónya Béla, Siku Albert, Éberhart Gábor, Boros Ferenc szóbeli közlése

uszály (pl. „Béla”, „Nándi”, „Lajos” és „Sanyi”). A negyvenes évek második felében néhány magánvállalkozó is fuvarozott a Felső-Tiszán. Különösen a szegedi bejegyzésű „Keve” motoros volt gyakori vendég a tokaji kőbánya kikötőjében.

2. A második szakaszban (az 1950-es évek elejétől az 1960-as évek közepéig fokozatosan kivonták a forgalomból a gőzvonatokat és a fauszályokat. Helyüket nagyobb vonóerejű dízel vontatók (pl. „Tokaj”, „Tarcál”, „Kilián”, „Szikra”, „Juhász Gyula”, „Zalka Máté”, „Zagyva”) és korszerűbb vasuszályok vették át.

A tiszalöki vízlépcső, hajózó zsilip üzembe helyezése (1954) biztonságosabbá tette a hajózást a Tiszán Dombrádig, a Bodrogon az országhatárig. Tokajban, a „Pató” kőbányánál 1953-ban megszűnt a talicskás hajórakodás, helyét a kor követelményeinek megfelelő, 500 tonna/nap kapacitású daru vette át, amely 1967-ig üzemelt. Ennek ellenére a felső-tiszai áruszállítás messze elmaradt a lehetőségektől, a kívánt színvonaltól. A továbbított áru gyakorlatilag a tokaji- és a tiszadaonyi kikötőben rakodott barabási köre (andezitre) korlátozódott (1. és 2. táblázat).

1. táblázat

A tiszai szállítások

1000 tonna

Megnevezés	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
MAHART-szállítás	97	100	90	148	112	148	154	166	168	157
Vízügyi szervek szállításai	143	106	77	115	66	124	132	101	156	148
Kavics- és homokszállítás	103	317	133	121	164	72	127	155	169	72
Egyéb	18	28	35	69	119	4	3	2	1	–
Összesen	361	551	335	453	461	348	416	424	494	377

2. táblázat

A MAHART által szállított áru mennyisége néhány tiszai kikötőből (be) 1955–1968 között (1000 tonna)

Kikötő	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Szeged	2	5	5	3	9	12	–	6	9	9	14	29	23	18
Szolnok	70	83	73	68	12	95	61	58	50	31	22	32	42	46
Tokaj	64	20	21	25	47	45	26	54	49	67	54	31	32	44
Tiszalök	29	3	4	4	5	1	–	18	1	1	4	–	–	–
Tiszafüred	8	12	7	4	8	1	1	2	2	2	4	6	31	20
Tímár	27	6	3	–	4	3	4	13	6	20	34	–	3	–
Veresmart	4	8	3	4	–	2	2	–	22	22	1	–	5	12

A Tokajból szállított andezit (t-ban)

Év	MAHART-szállítás		ÉVÍZIG-szállítás	
	Összesen	Ebből Szabolcsba	Összesen	Ebből Szabolcsba
1971	74 900	35 000	34 300	5 700
1972	84 000	40 000	18 300	1 900
1973	89 100	41 000	20 800	2 500
1974	79 400	35 400	9 480	310
1975	75 700	25 500	18 500	8 500
1976	80 700	34 400	22 700	16 000
1977	81 600	40 200	21 300	12 000

4. táblázat

A vízügyi igazgatóságok hajói által a tokaji, szegi és sárospataki kikötőkből szállított andezit mennyisége (tonnában)

Év	Tonna	Év	Tonna
1981	42 046	1987	41 505
1982	97 907	1988	44 747
1983	93 319	1989	41 619
1984	59 416	1990	26 344
1985	84 986	1991	32 494
1986	38 619	1992	30 294

5. táblázat

A Tiszai Környezetvédelmi és Vízügyi Igazgatóság hajóparkja, 1992

Vízügyi ig.	Vontató		Uszály		Kirakodó		Kitűző		Személyhajó	
	db	kW	db	t	db	típ.	db	kW	db	kW
FETI-KÖVÍZIG	2	515	4	585,3	2	Csella	1	74	-	-
É.-KÖVÍZIG	5	1 250	14	2277,6	3	Csella	1	147	2	220
KÖTI-VÍZIG	3	588	3	600,0	3	Csella	2	300	1	147
ATI-KÖVÍZIG	3	550	5	1 130,0	2	Csella	1	74	-	-
Összesen	13	2 903	24	3 592,9	10		6	595	3	367



5. kép. Modern 400 tonnás MAHART-hajók a tokaji kikötőben (a szerző felvétele)

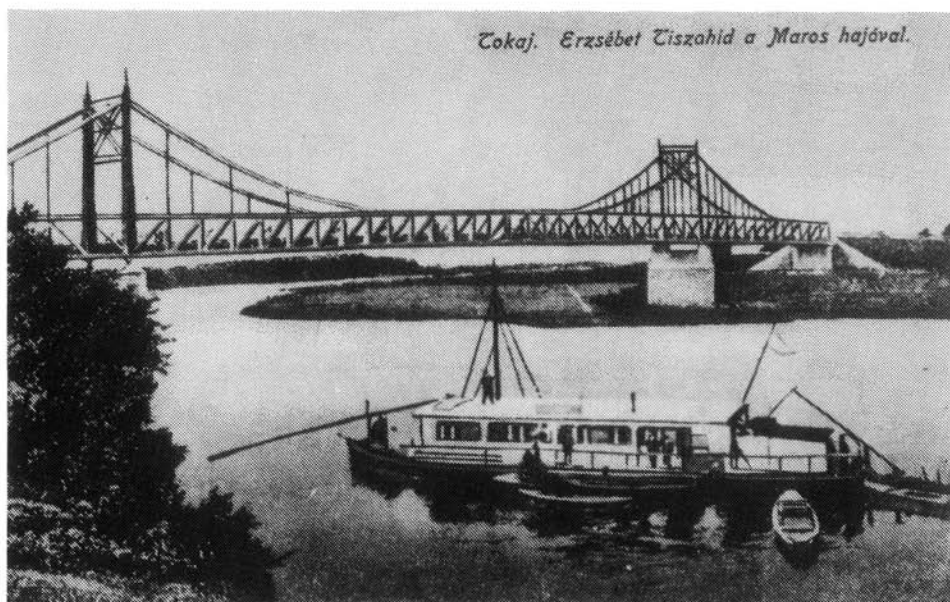
3. Az 1960-as évek második felében a MAHART kivonta a Tiszáról a vontatóhajókat, s helyüket a szükségletnek megfelelően 8–12 db, 400 tonna Z jelzésű önjáró hajók vették át (5. kép). A Miskolci Vízügyi Igazgatóság (az 1950-es években megszűnt Sátoraljaújhelyi Folyammérnöki Hivatal jogutódja) továbbra is vontatókat alkalmazott („Tokaj”, „Tarcál”, „Tarna”, „Jégvirág I.”, „Jégvirág II.”). A vízi úton továbbított áru mennyiségét a 2. és 3. táblázat mutatja be.

1981-ben megszüntették a termelést a tokaji „Patkó” kőbányákban, leállt a csúzda. Ezt követően már csak Szegiben (1963-tól) és Sárospatakon (a bodroghalászi vasúti hídnál, 1987-től) történik csúzdás körakodás. Ebben az időszakban vette kezdetét a sóderszállítás Tiszakeszi környékéről (MAHART és FÓKA hajókon), és a műtrágyaszállítás a Tiszai Vegyi Kombinátból.²²

4. 1987-ben a MAHART kivonult a tiszai áruszállításból, ezt követően ma főként a miskolci és a nyíregyházi vízügyi igazgatóságok fuvaroznak árut a Felső-Tiszán.

A Tisza melléki vízügyi igazgatóságok 1988-ban 13 vontatóval, 24 uszályal, 10 rakodógéppel, 6 kitűző- és 2 személyszállító hajóval rendelkeztek (5. táblázat). Az Észak-magyarországi Vízügyi Igazgatóság (MVI) hajóparkja Tokajban állomásozik. Hajóik évente 30–90 ezer tonna követ szállítanak elsősorban partvédelmi munkálatokhoz (4. táblázat). A MVI hat vontatója közül a „Tokaj” 100 kW teljesítményű, s 1951-ben készült a balatonfüredi hajógyárban, a „Tarcál” (220 kW, 1962. Ba-

²² Almássy Dénes, Kónya Béla, Siku Albert, Éberhart Gábor, Boros Ferenc szóbeli közlése



6. kép. Az Erzsébet Tisza-híd Tokajnál a Maros hajóval

latonfüred), a „Tarna” (100 kW, 1973. Balatonfüred), „Jégvirág I.” (220 kW, 1962. Arhangelsk), „Jégvirág II.” (220 kW, 1962. Balatonfüred, „Jégvirág IX.” (300 kW, 1977. Balatonfüred), „Jégvirág X.” (300 kW, 1980. Balatonfüred). A „Jégvirág” hajóegység fő feladata a téli időszakban a jégtörés, a tiszalöki vízlépcső és a hídpillérek védelme a jég romboló munkájával szemben, s csak másodlagos szerepköre a vontatás. 12 vasuszálya 2277,6 tonna áru továbbítására alkalmas. Közülük a legkisebb az 1963-ban Balatonfüreden épített MVI 14 58,5 tonnás, míg a nagyobbak az MVI. 7 (Tiszalökön épült 1981-ben) 200 tonnás, a MVI 6. (1976. Tiszalök) 223 tonnás, a MVI 11 (1978. Tiszalök) 292,8 tonnás. A Miskolci Vízügyi Igazgatóság tokaji, illetve tiszalöki állomáshellyel négy tanyahajót tart fenn. A Balatonfüreden épített „Tokaj” és „Tiszalök” 10–10 fő, a „Sárospatak” 14 fő, az „Abasár” 28 fő kényelmes elhelyezését teszi lehetővé.

A Felső-Tisza-n menetrend szerinti személyszállítás nincs. 1965–1967 között a MAHART „Hortobágy” nevű vízibusza szállított SZOT-üdülőket Tokaj–Hajdúszoboszló és Tokaj–Sárospatak között. A MVI 50 személye „Hullám” vízibusza az 1980-as évek közepétől alkalmanként, a MAHART „Hegyalja” vízibusza 1982-től szállít kirándulókat Tokajból Sárospatakra, illetve Tiszalökre, Tiszadobra.

IRODALOM

Barna Gábor

1973. A tutajozás kulturális jelentősége a Közép-Tisza és a Hármas-Körös mentén (kézirat)

Bencsik János

1986. A folyók elválasztó, a révek összekötő szerepe a paraszti árucserében. Árucseré és migráció. pp. 143–153.

Betkowski Jenő

1986. A tiszai fahajók építése, javítása, népe. Szolnok

Boros László

1984. Borsod-Abaúj-Zemplén megye. In: Budapest és a megyék földrajza (szerk.: *Frisnyák Sándor*). Tankönyvkiadó, Bp., pp. 95–115.

Bulla Béla

1962. Magyarország természeti földrajza. Tankönyvkiadó, Bp., p. 423.

Dankó Imre

1986. Árucseré és migráció. Árucseré és migráció. pp. 11–19.

Dezsényi Miklós–Hernády Ferenc

1967. A magyar hajózás története. Műszaki Könyvkiadó, Bp., p. 172.

Fényes Elek

1851. Magyarország geographiai szótára I–IV. Pest

Frisnyák Sándor (szerk.)

1984. Budapest és a megyék földrajza. Tankönyvkiadó, p. 397.

Frisnyák Sándor

1990. Magyarország történeti földrajza. Tankönyvkiadó, Bp. 212.

Goldmann Mór

1930. Tokaj gazdasági és pénzügyi fejlődése. In: *Mosolygó József* (szerk.) Tokaj és vidéke. Magyar városok monográfiája, Bp.

Korompai Gábor–Boros László

1979. A felső-tiszai áruszállítás régen és most. Szabolcs-Szatmári Földrajzi Olvasókönyv (szerk.: *Frisnyák Sándor*). pp. 80–91.

Kuknyó János

1973. A Szabolcs-Szatmár megyei almatermesztés. Nyíregyháza, p. 141.

Lászlóffy Woldemár

1982. A Tisza. Akadémiai Kiadó, Bp., p. 610.

Nyárády László

1912. A „Szatmár” gőzhajó üzeméről. Vízügyi Közl. pp. 227–228.

Páll István

1986. Árucseré a Tisza két partjai között. Árucseré és migráció. Miskolc, pp. 155–163.

Selmeczi Kovács Attila

1984. Kézimalmok Kelet-Magyarországon. Tanulmányok Szatmár néprajzához. Szerk.: *Farkas József és Újváry Zoltán*. Debrecen, pp. 217–233.

Viga Gyula

1986. A gyümölcs a népi árucserében. Árucseré és migráció. Miskolc, pp. 175–193.