

BAJAI HONPOLGÁR

2005. november

XVI. évfolyam 10. (180.) szám

Ára: 200 Ft



Rombolással indul a megújulás (a Szentháromság tér 2005. szeptember 6-án)

Fotó: Banga Szabolcs

A bácskai vértanú, Schweidel József emlékezete

I. rész

„Lelkiismeretem és öntudatom felment minden vád alól...”

„Aradi vár! aradi vár! halál völgye, / Híres nemes magyar hősök temetője, / Viruljanak környékeden sírvirágok, / S felejthetetlen legyen hát az ő halálok” – szöveg a vers a szabadságharc tizenhárom kivégzett főtisztjének emlékére már az 1850-es években. S azóta a nemzet minden évben október 6-án mintegy kötelességszerűen fejet hajt a hősök emléke előtt, miközben többségük életéről, de még 1848/49-es tevékenységükről is alig tud valamit. Így aztán az is kevésbé ismert, hogy a mártír tábormokok egyike Észak-Bácska szülőtte volt, és városunkhoz is több szálon kötődött. Schweidel József még az

aradi tizenhárom közül is a méltatlanul feledésbe merült alakok közé tartozik, de így is elgondolkodtató, hogy környékünkön egyetlen utca vagy kulturális intézmény sem viseli a nevét. Írásunkkal tehát nem csak a szabadságharcos emléke előtt tisztelgünk, hanem fel kívánjuk hívni a figyelmet egy olyan ember életpályájára, akit méltán állíthatunk példaként az utókor elé.

Egy ígéretes katonai karrier

Schweidel József 1796. május 18-án született Zomborban id. Schweidel József és Hirtl Terézia harmadik gyermekeként egy

német anyanyelvű, de magyar öntudatú katolikus családban. Apja polgári származású kincstári mérnök volt, aki részt vett a Ferenccsatorna építésében, egyébként pedig a bácskai kincstári uradalmakat kezelő kamarai hivatal vezető tisztségviselőjeként (asszesszor) dolgozott. Keresztapja az a Kiss József volt, aki a Duna-Tisza-nagycsatorna tervezőjeként vált ismertté. Schweidel mindkét nővére bajai családba házasodott; Anna (Nina) Latinovits Benjáminhoz, Bács-Bodrog vármegye későbbi főjegyzőjéhez ment feleségül, míg Irmát (Mina) a Vojnits család egyik sarja vezette az oltár elé.

A vármegyében köztisztviselőként álló apa 15 éves korában íratta be fiát – vélhetően a család felemelkedésében is reménykedve – a pozsonyi királyi jogakadémiára, amely eredendően nemesifjaknak volt fenntartva, ám összesen hat helyet biztosítottak olyan fiatalok számára is, akiknek apja kamarai szolgálatban állott. Tanulmányait azonban valószínűleg nem fejezte be, legalábbis a forrásokban ennek nincs nyoma. Az ifjú Schweidel a napóleoni háborúk utolsó évében, 1814-ben hadapródként önként lépett a császári és királyi hadseregbe, s mindvégig a nagy hírű 4. számú huszárezredben teljesített szolgálatot, amely belépésekor Frigyes hessen-homburgi trónörökös, később Sándor orosz trónörökös nevét viselte. A francia császár utolsó száz napjának idején esett át a harctéri tűzkeresztségen, részt vett a szövetségesek 1815. évi hadjáratában, amelynek során különösen a rajnai átkelés, valamint Hüningen és Neubreisach városok ostrománál tüntette ki magát. Közvetlen parancsnoka ekkor a „legvitézebb huszár”, Simonyi József őbester volt. Schweidel 1816-ban már hadnagyként vonult be Párizsba, ilyen gyors előrelépésre az azt követő békekorszakban sokáig reménye sem lehetett. Ezrede egy évig állomásozott Párizsban; a fiatal tiszt vélhetően ezalatt vált a francia nyelv és kultúra ismerőjévé, s annak élete során mindvégig odaadó híve maradt. (Naplójának tanúsága szerint aradi börtönében is Dumas egyik akkor még új regényét, *A három testőrt* olvasta.)

Schweidel alakulatát 1823-ban Galíciába vezényelték, amely akkor a birodalom egyik legkevésbé fejlett tartománya volt. Az ezred törzsállomása Tarnopolban volt (ma Ternopil, Ukrajna). Itt ismerkedett meg későbbi feleségével, az elszegényedett lengyel nemesi családból származó Bilińska Domiellával (1804-1888). Házasságukra csak apai segítséggel kerülhetett sor; a frissen kinevezett főhadnagy a házasságkötés engedélyezéséhez szükséges 3000 forintos kauciót szerény zsoldjából nem tudta volna kifizetni. Ebből a házasságból négy gyermekük született: Mária, Karolina (Sarolta), Anna (Nina) és Albert (Béla, Adalbert). (Egyes források öt gyermekéről tudnak.) Fia egyébként később maga is Schweidel nyomdokaiba lépett, a szabadságharc idején huszártisztként szolgált a 4. huszárezredben. Schweidel József az 1820-as években évente hosszabb időt töltött ezredének bajai és zombori toborzóirodájában. Az 1830-31-ben a cári Oroszország területén kitört lengyel felkelés idején a 4. huszárezred is állandó készenlétben volt; a felkelés leverése után az osztrák területre menekült sza-



A fiatal huszártiszt

badságharcosok lefegyverzésével bízták meg őket. Schweidel – már csak lengyel felesége miatt is – aligha vett részt szívesen ebben az akcióban, ám így is megadásra készített egy 700 fős lengyel csapatot, sőt egy tábornokot is ő adott át a hatóságoknak. Galícia ezt követően is forrongó terület maradt; hol parasztfelkelések, hol a kolerajárvány, hol pedig az orosz területekről átcsapó feszültségek miatt kellett készenlétben lenni. Az ezred a következő években többször is állomáshelyet váltott (Lemberg, Grodek), miközben Schweidel fokozatosan előrelépett a ranglétrán: előbb századossá, majd 1845-ben őrnaggyá léptették elő. Ezt követően magyar nemesi levelét Bács vármegye hirdette ki, majd a megye tiszteletbeli táblabírájává is megválasztották. E korszak történetéhez a későbbiek fényében érdekes adalék lehet, hogy Schweidel jó barátságba került Julius von Haynau báróval, aki ebben az időben a szintén Galíciában szolgáló 30. gyalogezred parancsnoka volt.

A Sándor-huszárokat eredetileg az 1846-ban kibontakozott galíciai lengyel felkelés ellen is be akarták vetni, ám mire az ezred a felkelés tűzfészkebe, Tarnóba ért, a mozgalmat a lengyel uraik ellen mozgósított (részben ukrán nemzetiségű) parasztok segítségével leverték. Így csak a forradalmárok elfogását és a lincshangulatban lévő parasztok túlkapásainak, fosztogatásainak megakadályozását kellett rájuk bízni.

Galíciát Schweidel 1847 márciusában hagyta el végleg, amikor ezredét Bécsbe rendelték, ahová az a 720 kilométeres menet után is kifogástalan állapotban érkezett meg. Mindez az előljáróság tetszésére szolgált, hiszen az ezred addigi parancsnokát, Jacob Parrot ezredest vezérőrnaggyá léptették elő, a két századot vezénylő Schweidelt pedig az uralkodó osztrák nemesi rangra

emelte „harmincévi szakadatlan szolgálatának” és az ellenséggel szembeni vitézi viselkedésének elismeréseképpen. Sőt, abban is joggal bízhatott, hogy hamarosan ezredessé léphet elő.

A forradalom és szabadságharc sodrában

A bécsi, majd a pesti forradalom és a velük meginduló változások híre Bécsben érte a 4. huszárezredet, amelynek tisztikara július elején értesült arról, hogy a magyar kormány – a 12 pontban is szereplő követelést megvalósítandó – el akarja érni a magyar toborzású császári csapatok hazarendelését, és hozzáát az önálló magyar hadügy megszervezéséhez. A Magyarországra vezérlést az ezredparancsnok, Apponyi Károly gróf mindenképpen el akarta kerülni, s igyekezett közbenjárni Latour hadügyminiszternél, hogy a menetparancs inkább az itáliai harctérre szóljon. A magyar huszártisztek – köztük Schweidel és fia is – viszont hevesen tiltakoztak ez ellen. Végül – a magyar kormány és a közvélemény nyomásának is engedve – Latour hozzájárult az ezred Magyarországra vezényléséhez, Apponyi kérését pedig figyelmen kívül hagyta. Más kérdés, hogy sem Apponyi, sem a rangban utána következő törzstisztek nem kívántak Magyarországra menni (mind beteget jelentettek), ezért a két menetoszlopban útnak indított huszárezred 1. őrnagyi osztályát ideiglenes ezredparancsnokként Schweidel József vezette haza magyarországi állomáshelyére. (A másik menetoszlopot későbbi aradi vértanútársa, Poeltenberg Ernő kapitány vezette.) Az általa vezetett egység 1848. augusztus 13-án indult el Pécsre, ahol szeptember elejéig tartózkodott. A magyar határt átlépő csapatokat Győrött a helyi lakosság lelkes fogadtatásban részesítette, amelyet Schweidel magyar nyelvű beszédben köszönt meg, mondván, hogy azt majd a „csatamezőn fogják meghálálni.”

Mindenek igazolására hamarosan alkalma is nyílt. A Sándor-huszárokat eredetileg Verbász és Szenttamás környékén a szerb népfelkelők ellen kívánták bevetni, ám Jellašič magyarországi betörése miatt végül a Dunántúlon maradtak. Az egykori császári tisztek komoly dilemma elé kerültek ekkor, hiszen mind a magyar főváros ellen vonuló horvát bán, mind pedig az ellenállásra buzdító Batthyány-kormány az uralkodóra hivatkozott. Schweidel 1848. szeptember 16-án a hadügyminisztertől kapott utasításra hivatkozva (miszerint az ezred a magyar kormánynak tartozik engedelmességgel) feleskette tisztikarát a király által is

jóváhagyott magyar alkotmányra, és támogatta azt a Jellašičhoz menesztett küldöttséget, amely a horvát bántól uralkodói felhatalmazás felmutatását követelte. Miután a bán ilyenre nem rendelkezett, a fegyveres ellenállás törvényességéhez nem férhetett kétség, s az nem állt ellentétben az uralkodóra tett tisztí esküvel sem.

A császári zászlók alatt vonuló horvát haderő és a magyar honvédsereg pákozdi összecsapásában (1848. szeptember 29.) a Sándor-huszárok négy százada is részt vett. A huszárság egy része Schweidel vezetésével az ellenség állásainak felderítésében működött közre, a többiek a sereg jobbszárnyának utóvédjét képezték, de tényleges harci cselekményekben végül nem mindannyian vettek részt. Schweidelnek és kíséretének egyáltalán nem veszélytelen akciója azért volt jelentős, mert nagyrészt az ő helyállásuknak volt köszönhető, hogy a bán lovasság nem tudott a magyar védők hátaba kerülni. Ez is közrejátszott abban, hogy a határozott ellenállást látva a túlerőben lévő bán háromnapos fegyverszünetet kért, majd sietve távozott az országból.

Schweidel József második – és egyben utolsó – harctéri bevetésére a súlyos magyar vereséggel végződő schwechati ütközetben került sor (1848. október 30.). A magyar tisztikar egy része hevesen tiltakozott a Lajta átlépése ellen, ám Kossuth és Görgey érvelését elfogadva a magyar hadvezetés végül a bécsi forradalmárok megsegítése mellett döntött. Schweidel később a hadbíróóság előtt azt állította, hogy ellenezte a határ átlépését, ám ezt kevéssé valószínűsíti az a tény, hogy Kossuth még a csata előtt előbb ezredessé és egyben dandárparancsnokká, majd október 26-án tábornokká történő kinevezését kezdeményezte a hadügyminiszternél. Az ütközetben Schweidel a bal középső



*A schwechati csata (1848. október 30.)
egy osztrák ábrázoláson*

sereget vezetett, amely – kitüntetési kérvénye szerint – tisztességgel helytállt a hosszantartó golyózáporban, és csak a főhaderő visszavonulásakor kellett hátravonni őket. Schweidel aradi naplójában és a hadbíróóság előtt viszont utóbb úgy emlékszik, dandárját a gyilkos ágyútűz kezdetekor lépésben kivezette a tűzvonalból, és a csatában további részt nem vállalt. A két beszámoló közötti ellentmondás oka az lehet, hogy míg az előbbi esetben saját jelentőségét növelni igyekezett, a halálbüntetés árnyékában a császáriak elleni harcban betöltött szerepét jelentéktelennek próbálta beállítani.

A vereséget és a visszavonulást követően november folyamán Schweidel részt vett abban a lázas hadseregteremtő munkában, amely már a Windisch-Grätz tábornagy által vezetett császári haderő hamarosan várható

támadásának tudatában folyt. A decemberi támadás idején a rábizott alakulatokkal rendezetten végrehajtotta a visszavonulást a császári főerők elől, ám december 19-én négyheti szabadságolását kérte Görgeytől. A tábornokot ekkor már hosszabb ideje idült, altesti sömörös fertőzések gyötörték, ami miatt „lőhátoni szolgálatát” nem tudta tovább ellátni. Utóbb börtönnaplójában azt írja, hogy betegszabadságának az is oka volt, hogy bízott abban, az Ausztria és Magyarország közötti konfliktust békés úton is rendezni lehet, és addig sem akart harci cselekményekben részt venni. Egyesek betegségét nem hitték el, s aggodalmaskodó természetűt vetették szemére, illetve azt, hogy ki akarta volna várni a dolgok menetét. E nézet ellen szól viszont, hogy bőrbetegsége még aradi fogsága alatt is kínoztta.

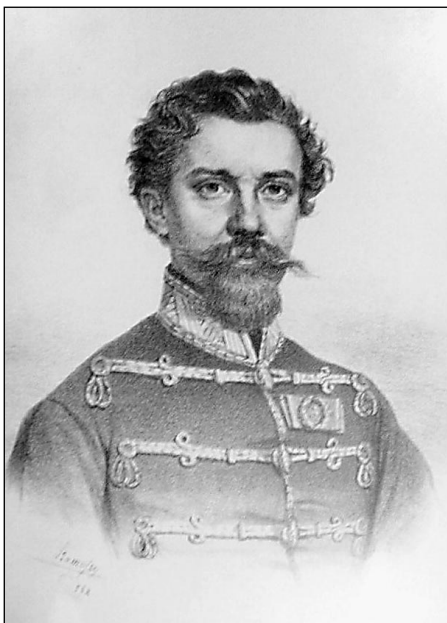
Betegszabadsága alatt előbb Pesten tartózkodott, ahol a Császárfürdőben igyekezett betegségét kikúrálni, majd Pécsre utazott családjáért. Ezt követően – betegszabadságát meghosszabbítva – 1849 februárjáig bajai rokonainál volt. Sógorát, Latinovits Benjámin még 1848 májusában Bács-Bodrog megye felső járásának rögtönítélő bírósága elnökévé nevezték ki. Fia, Móric korábban a vármegye alszolgabírája, 1848-49 folyamán pedig a kulai választókerület nemzetgyűlési képviselője volt. Schweidel békés bajai tartózkodásának a délvidéki szerb előrenyomulás és a Laval Nugent tábornagy vezette császári haderő közeledése vetett véget, amely később be is vette a várost és az egész Felső-Bácskát hódoltatta.

Schweidel családjával együtt Nagyváradra ment, ahol állítólag szemrehányást tettek neki, hogy vállaljon valamilyen szolgálatot, és ne húzza érdemtelenül főtisztii illetményét. Miután egészségi állapota még mindig nem tette alkalmassá harctéri szolgálatra (betegszabadsága egészen május 9-ig tartott), „a szégyen elkerülése végett” jelezte, hogy békealkalmazást kész elvállalni. Ennek része volt, hogy őt bízták meg a volt bácskai seregvezér, Bakonyi Sándor vezérőrnagy ügyében a vegyes polgári-katonai vizsgálóbizottság vezetésével. (Bakonyi betegszabadsága után „elfelejtett” szolgáltra jelentkezni, és árulás gyanúja merült fel ellene, bár végül nem indítottak ellene eljárást.)

A tavaszi hadjárat sikereit látva és egészsége javulásával Schweidel májusban újból szolgálatra jelentkezett. Még új megbízatása előtt a Pákozdnál és Schwechatnál tanúsított magatartásáért megkapta a Magyar Katonai Érdemrend III. osztályát. Május 9-én Pest városparancsnokává nevezték ki, ami azért volt igazán jelentős megbízatás,



A pákozdi ütközet



A szabadságharc tábornoka

mert Buda bevétele (május 21.) után ismét ez lett a magyar kormány székhelye. Első intézkedése így Kossuth kormányzóelnök ünnepélyes budapesti fogadtatásának megszervezése volt. Térparancsnokként egyébként igen sokrétű munkát folytatott; neki kellett foglalkoznia a fővárosba érkező sebesültek és tisztek, a fogságba esett ellenséges katonák elhelyezésével, és vizsgálnia kellett a magyar kormányzatra felesküdni nem akaró, nyugalmazott tisztek ügyeit. Így természetesen napi kapcsolatban volt a hadügyminisztériummal és a kormányzóelnöki irodával is, és többször részt vett a minisztertanácsi üléseken is.

A hadihelyzet újabb fordulata után július elején (mint a kormány mindenkori székhelyének parancsnoka) már a főváros kiürítését szervezte. Megbízatását Szegeden, majd Aradon is ellátta, ahol a haditanács szinte minden fontos döntésének meghozá-

talában részt vett. Az utolsó időkben Görgey hívének mutatkozik, akit igazi hazafinak, bár talán „túláságosan is forradalmárnak” nevezett.

Amikor a honvédsereg temesvári veresége (1849. augusztus 9.) után a szabadságharc katonailag kilátástalanná vált, későbbi vértanútársa, Kiss Ernő menekülésre biztatta, ám Schweidel családjára hivatkozva az országban maradt, és részt vett azon a haditanácson is, amely az oroszok előtti fegyverletételről döntött. Végül bajtársaival együtt augusztus 13-án a szőlősi mezőn (Világos közelében) adta meg magát a Fjodor Rüdiger lovassági tábornok által vezetett orosz csapatoknak. Az oroszoktól Gyulán vette át a foglyokat egy császári dandár, a fogolyszállítmány augusztus 25-én érkezett meg Aradra.

Folytatjuk

Dr. Mayer János

Köztünk élnek Csapláros László

„Az igazi boldogsághoz nem is kell sok: csak egy jó rögeszme kell hozzá, meg egy jó motorcsónak.” (Kosztolányi Dezső)

A rögeszme adott volt; a motorcsónakra várni kellett. Nem is keveset, hiszen 27 éves, mikor az első valódi, saját használatú versenyhajójához hozzájut. Ezt követően 17 éven át tagja a nemzeti válogatottnak. Hosszú a megszállottság, a rögeszme kialakulásához elvezető út is. Édesapja már 1955 táján birtokosa egy 125 cm³-es seprűs König motornak. Mint sok ezer bajai családnál, Csaplároséknál is a hét ünnepi eseménye a vasárnapi csónakkirándulás. Ez a derűs napok tavasztól őszi ismétlődő programja. A Duna világát, a selymes zöld vizet, a szikrázó homokpadokat, a horgászbót kivetett csalijának bővülését szilárdan, kristálytisztán őrzik gyermekkorának emlékképei. A száguldás, a sebesség öröme már ifjú korában megízleli. Markó István, ifj. Szedő István és Hatala József nevét említi. Ők kínálják meg a lehetőséggel: kísérőként („mitfaherri” minőségben) vegyen részt azokon a versenyeken, melyeket az akkor még jórészt házi gyártmányú motorokkal és csónakokkal rendeznek Baján. A mitfaherri társul vételét egyrészt a versenyszabályok írták elő, másrészt szerepe volt a kanyarodó csónak egyensúlyának megtartásában. Csapláros László 1960-tól, 18 éves korától kezdve gyűjt versenytapasztalatokat segítő társaként, illetve időnként önállóan rajthoz állva.



Ebben az időszakban kezd vízisíelni barátai, ifj. Szedő és Markó társaságában. A 600 cm³-es Streck farmotor vonóereje már elégséges volt arra, hogy a házi készítésű sítálpakra álló fiatalok meglovagolják a Duna hullámain. Bár a hajó csak kb. 50 km/óra sebességgel haladt, kanyarodás alkalmával a hosszabb ívet leíró síző kb. 80-100 km/óra sebességre gyorsulhatott fel. A felporzó víz és a süvöltő menetszél sejteti, milyen lehet a folyó tükrét alig érintve száguldó siklóhajók kormányzásának élménye. A sebesség eufóriájának megízlelésére azonban még várnia kellett.

Az álmok megvalósulása előtt gondoskodni kell a polgári életfenntartás reális alapjairól. Csapláros szerencsésen választ pályát: a budapesti Bánki Donát Gépipari Technikumot végzi el. A kitűnő intézmény

egyike az ország legszínvonalasabb szakiskoláinak. A fővárosban szerzett szakképesítés megfelelő alap lesz ahhoz, hogy versenyzői pályafutása idején majd saját kezűleg szerelgesse, alakíttassa motorjai.

Tanulmányai befejezése után katonai szolgálatra hívják be. A két évet nem tekint elvesztett időnek, ugyanis a kalocsai légvédelmi egységénél gépágyúszerelőként tevékenykedik. Bajára hazatérve a Kismotor és Gépgyárban szerszámkészítő, a Gázgyárban a karbantartó szolgálat vezetője, végül a Finomposztó Vállalatnál főenergetikus. Szabad óráit az MHSZ (Magyar Honvédelmi Szövetség) csónakházának környékén és a vízen tölti. A hatvanas évek közepén végre felfigyelnek az ambiciózus fiatalemberre, és megcírógatja a legfelsőbb kegy fénysugara. A budapesti központ adománya ömlesztve, kosárban érkezik. Avatott kezek türelmes munkájától restaurálva egy 500 cm³-os König versenymotorra alakul. A veterán harcos közreműködésével kiverkedett országos negyedik helyezés ismételen felébreszti Budapest érdeklődését. 1969-en valódi siklóhajót és 350 cm³-es König versenymotort kap. Természetesen mindkettő pesti uraságtól levetett holmi, azonban a motorfelújítás és tuningolás után szárnyakat kap.

1970-ben a 28 éves versenyző a 350 cm³-es siklóhajók kategóriájában megnyeri az országos bajnokságot. A versenyláz megszállottsága, a „rögeszme”, társítva



Az országos bajnokságon taroló 1971-es bajai aranycsapat. (Balról: Fehér János, László Ferenc, Rózsahelyi Béla, Csapláros László és Horváth István. Középen ül Vörös Lajos szakosztályvezető)

egy feljavított siklóhajóval, meghozta a boldogságot. Nem marad el a méltányolás sem. 1971-ben egy 500 cm³-es használt Königet kap. Ekkor már a bajai Posztó SC motorcsónak-szakosztályában versenyez. Az év városunk versenyzőinek fényes sikerével zárul. A siklóhajók 250, 350 és 500 cm³-es kategóriájában a Posztó versenyzői szerzik meg az OB első helyezését. A bajnokok: László Ferenc, Rózsavölgyi Béla és Csapláros László voltak.

Az országos figyelem ébredését érzékelteti egy fővárosi lap közleményének bevezetése: „Nem tudom, mennyire közismert, hogy Baján, ebben a nem teljesen tipikus, de mégiscsak alföldi városban van az ország egyik legsikeresebb motorcsónak-szakosztálya.”

Látnunk kell azonban, hogy a bajai fiúk teljesítménye kétszeres súllyal esik a latba. A szerencsésebb sorsú budapesti és főként nyugat-európai konkurensek csekélyebb erőfeszítés árán gyűjtöttek babért. Beültek a szerelők által előkészített hajóba, berántották a csúcsteljesítményre bővült motort, és teljes figyelmüket a versenyzési technika finomítására és tökéletesítésére koncentrálták. A provinciális státus hátrányaival induló bajai siklóhajósoknak hat őszi és téli hónap kemény munkájával kellett előkészíteniük a tavaszi startot. Motorjaik minden esetben kiérdemesült, tönkrehajszolt példányok voltak. Szétbontották őket, ellenőrizték a hengerek, tengelyek, fogaskerekek, víz alatti részek állapotát, elhasználódásuk mértékét. A dugattyút,

dugattyúgyűrűket számos esetben kellett cserélni. Általában javításra szorult a főtengely is. Egy berágódott csapágó, hibás hajtórúd cseréje azonban bonyolult művelet volt. Házi készítésű célszerszámmal a megfelelő helyen szétsajtolták az alkatrészt. A hibás elem cseréje után a tengelyt hidraulikus nyomószerkezettel összepréselték. Mivel azonban a gép 11 000-et fogott, nagy gonddal kellett centírozni. Aprólékos, finom alakítgatással el kellett érni, hogy a bonyolult alakú rendszer súlypontja a forgástengely képzelte egyenesére esék. A művelet elvégzése alapvető fontosságú; súlyponteltolódás esetén a gép darabokra szaggatja önmagát.

A felújítások elvégzéséhez természetesen szükség volt gyári alkatrészekre. Ezeknek kb. hetven százalékát biztosította az egyesület. A hiányzó hányadot a versenyzők saját pénztárcájukból fedezték. Még szerencse, hogy akadt egy nyugat-német sporttárs, aki üzleti érzékkel bírván, alkatrész-kereskedéssel is foglalkozott. A versenyekre megrakott utánfutóval érkezett, és a nyugati gótot körülzsongó magyarok, némi devizabűntett árán beszereztek a nélkülözhetetlen pótdarabokat. (Nyugati pénznemekkel folytatott kereskedés ugyanis ekkor szankcionált vétésnek számított.) Arra vonatkozóan, hogy mekkora munkát fektettek be motorjaik felkészítésébe a bajai versenyzők, mértékadó Csapláros Lászlónak az imént idézett cikkben elhangzó mondata: „Talán már álmomban is össze tudnám szerelni ezeket a motorokat, annyit foglalkoztam velük.”



Felkészülés a versenyre. Csapláros László egy Königet bővöl



Nyerek vagy nem nyerek? Ez itt a kérdés... Hamleti merengés verseny előtt

Nem volt könnyű a motorhoz illeszkedő siklótest beszerzése sem. A versenyekre érkező nyugati modelleket megfigyelő, lefényképező magyar iparosok ugyan megkísérelték a koppintést, átütő siker azonban csak eredeti példány megnyergetéséről remélhető. Csapláros két modellt említ, melyet tizenhét éves pályafutása során sikerült megszereznie. A kelet-német Danisch kiváló vízfekvésű csónakokat épített. Maga is versenyző lévén a fortélyos akciót aránylag könnyen lehetett véghezvinni. A futamok után Csapláros ki egyenlített a vételárat, és hajót cserélt partnerével. Az már a vámőrök figyelmének lanyhulásán, vagy netán cinkos szemhunyorításán múltott, hogy az ügylet zavartalanul bonyolódott-e le. Hasonló trükkkel tesz szert egy új, osztrák gyártmányú Schultze modellre is. Szerencséje van, mindkét alkalommal sikerrel játssza ki az állami árgus éberséget.

A feljavított, tuningolt 500 cm³-es König fordulatszámát sikerült tizenkettőről tizenkétezerre emelni. A magasabb OC géposztályba került versenyző megkezdhetette a tavaszi edzéseket. Mivel a lapos testek a lágú vízben suhannak, a parton szemlélődő úgy vélheti, a csónakversenyezés aránylag veszélytelen sportág. Súlyos tévedés. A térdelő vagy fekvő vezető mögött még akkor is ott leselkedik a félelmetes árnyék, ha az edzésen magányosan vagy gyér mezőnyben rója köreit. A tapasztalat, a tudás, az óvatosság ad valamelyes biztonságot. Az előrelátó figyelmet is lekeresztezheti azonban a véletlen. Válasszunk ki Csapláros László negyed százados praxisából három esetet.

1965 táján László Ferenc – akit barátai Cinke néven tisztelnek – edzésre indul hajójával a Sugovica belső öbléből. A Vén Dió elől startol el a Tejes irányába. A sportkör tagjai a partról figyelik az indulást. A motor beugrik, felpörög, a csónak kiemelkedik és siklásba menne át. Ám e

pillanatban lefékeződik és megáll. A fizika törvényeit tisztelő Cinke viszont megőrzi sebességét, és lapos ívben katapultál a vízbe. Szerencsésen esik, megfordul és erőteljesen tempózva úszik vissza leblokkolt csónakjához. Csak ekkor látja meg azt, amit sem ő, sem a megrökönyödött nézők nem vettek észre. A horgászladikok kelléke a hosszú karó, melyet a folyómederbe döfve lehorgonyozzák a csikliket. Valamelyik ladikról elszabadult egy hat méteres karó: a víz átítatta, és az öböl lassú áramlatai a meder közepére sodorták. Keresztben állt, mikor rászaladt a hajó. A nyílt Dunán mindig fenyeget a rönkre futás veszélye, az öböl vizében azonban szegény Ferenc a felszín alatt lappangó uszadéka igazán nem számíthatott.

Kevésbé ártatlan kalandot él át egy 1980-as edzés közben Csapláros László. Az esemény lefolyásának megértéséhez tudnunk kell a következőket.

A versenyhajót valószínűleg mindenki a vízijárművek közé sorolná, holott 1980 táján már inkább a szelek szárnyán közlekedik. Az eredeti hordozóközeggel, a vízzel a vezető mögött örvongő motor tart csak kapcsolatot. A hajót a vadul hátravágott, örvényes vízúgar reakcióereje tolja előre. Az indítási szakasz rövid másodpercei után a hidraulikai felhajtóerő kiemeli a testet, és a vízfelszínt már csak súrolja a csónakfenék. A sebesség továbbfokozásakor a fenékmező elválik a víztől, és a hajó részben a vízre, részben a levegőre támaszkodva megkezdí száguldását. Azt, hogy a jármű súlyának hordozásából hány százalék esik a vízre és mennyi a levegőre, két tényező szabja meg. Az arány függ a haladási sebességtől, továbbá attól, hogy a fenékdeszka mekkora szöveget zár be a vízszintessel. Amennyiben ez a szög meghaladja a tizenöt fokot, a csónakfenéken jelentős aerodinamikai felhajtóerő keletkezik. A kb. 5 m²-es felület kezd úgy viselkedni, mint a repülőgép szárnya. Csak hogy a pilóta a motorerőn kívül a magassági kormányval és a csűrőlapokkal is fegyvermezi gépét. A versenycsónak vezetőjének viszont csak a gázszektor áll rendelkezésére. A fordulatszám visszaajtések a csónakorr ráüt a vízre, és a fenék is súrolja a nedves közeget. Akkor viszont, ha az emelt orral száguldó jármű hasa alá váratlanul széllökés örvénye furakodik, az vízipilótának nincs ideje a beavatkozásra. A hajóorr tovább emelkedik, és ugrásszerűen, végzetesen megnő az aerodinamikai felhajtóerő. A siklótest szárnyra kél, és a vízi-lkarus sorsa beteljesedik. Többé nem ura jármű-

vének és az eseményeknek, a végkifejletet már a vakszerencse kegye irányítja. A gyakorlott versenyző természetesen szinte idegszálaival érzékeli hajója finom jelzéseit, és a siklás szögét alatt tartja a kritikus értéknek. Csak hogy számítását a kifürkészhetetlen tényező, a véletlen bármikor felboríthatja. Ez történt Csaplárossal is az említett napon.

A Türr-emlékmű és a híd között róttá köreit. Az idő kellemes, a jól felkészített 500-as König szélesebben tolja a száguldó hajót. A versenyző csak egy, lényegtelennek tűnő hibát követett el. Mikor a Posztógyári stégtől elstartolt, szerelője elsőre nem tudta berántani a motort. Türelmetlenül hátralépett, és maga indított. Csak hogy a volán elhagyásakor kikapcsolt egy fontos biztosító berendezést. A versenyző csuklójára egy rövid zsinórt erősít fel. Az acélgolyóban végződő kis póráz a vészfék. Indulásnál a golyót az ún. slusszolóba illeszti. Amennyiben verseny közben kirepülne hajójából, kitépi helyről a golyócskát, és a gyújtóberendezés leállítja a motort. Nos, barátunk, mikor visszatér a kormányhoz, elfelejti helyreállítani a kontaktust. Mivel csak magányosan köröz, a mulasztásnak nem lenne jelentősége. Egy forduláskor azonban, mikor a képzeletbeli felső bóját kikerüli, váratlan szélroham kap alá a csónaknak. Levegőbe emelkedik és messze repíti parancsnokát. A vízbe ütközéskor félelemes erő lépnek működésbe. Letépi sisakját, és ami még katasztrófálisabb: mentőmellényét is. Ez lenne arra hivatva, hogy az eszméletlen versenyzőt és főként a fejét a víz felett tartsa. A bukás sokkhatása megbénítja légzőizmait, ám tudata éber, és átéli a Nagy Kapu záródása előtti másodperceket. Leszámol életével, és az elhomályosuló belső vetítőerőre beúsznak édesapja és édesanyja arcának emlékképei.

Vessük pillantásunkat a külső világ történéseire. A leállító automatától meg nem fékezett csónak visszazuhan, és torpedónál sebesebben, irányítatlanul elszáguldana. Egy újabb szélroham azonban megemeli, szárnyára kapja, és ezúttal fejreállítva esik vissza. A motor vizet szippant be és leáll. A közben eltelt időről Csapláros nem tud számot adni. Arra emlékszik, hogy északnak fordult, és megpillantotta a feléje úszó felborult versenyhajót. Pere mébe kapaszkodik, megpróbál lélegzetet venni. Két kínos kísérlet után a mellkas izmai működni kezdenek. Összeszedi erejét, és felkúszik a csónak hátára. Motorzúgás hallatszik, és gyors iramban közeledik a dunántúli partról induló ladik. Történe-

tesen idősb Csapláros horgászott a túlsó parton, és sietett a szerencsétlenül járt hajós mentésére. Csak a helyszínre érkezve látja, hogy a kis híján tragédiába torkolló eset áldozata saját fia volt. „Dobja ide az evezőt, édesapám!” – mondja, és elkana-lazgat a posztógyári dokkhoz. A parton azonban ereje már cserbenhagyja. Kórházba szállítják: az orvosok bordatörést és májzúzódást állapítanak meg. Nyilvánvaló, hogy a gyógyulás hónapnyi időnél is hosszabb folyamat lesz. Csaplárosnak azonban nincs maradása: benevezett az egy hét múlva, Szegeden megrendezendő nemzetközi versenyre.

A kórházból saját felelősségére távozik. Még nem sejt, hogy rövidesen randevúzni fog orvosaival. Bár közérzete – félig gyógyult sérülései miatt – aligha lehet jó, erőt vesz a test esendőségén, és ígéretes futamidőkkel rója köreit. A tizenöt kilométeres távon átveszi a vezetést, és mindössze ötszáz méter van hátra a célíg. A végzet ekkor hozza össze egy már esélytelen konkurencsallal, aki két pályahosszal maradt el mögötte. A szerencsétlenkedő francia pontosan akkor veszti el uralmát hajója felett, mikor Csapláros megkerüli a bóját. Oldalról rohan a magyar csónakba, és a szilánkokra hasadó járművek csak részben emésztek fel az ütközés energiáját. A gallus csónakorra a bajai versenyző csípőjét találja telibe. Mint a kétszeri szakító próba tanúsítja, polgártársunk porhüvelyé szívós, kitűnő anyagú matéria. Csípője és combja ugyan cipőnyira dagad, de csontjain a röntgenfelvételek sérülést nem mutatnak ki.

1985-ben az ausztriai Atterseen rendezett Európa-bajnokságon szemtanúja egy olyan eseménynek, melyre két évtized múltán is ámuló döbbenettel emlékezik vissza. A mezőny jobb szélén startol, a felsüvöltő motorok másodpercek alatt elérik a maximális fordulatszámot. A szilajul megiramodó járművek orrát megemeli a felhajtó erő. Ekkor váratlan esemény következik be: az élen haladó osztrák hajó alá kap a menetszél, és kb. hat méterre emelkedik a víztükör fölé. Közvetlenül mögötte a magyar Ticska László száguld. Az elkerülhetetlennek látszó katasztrófa kivédésére a zárt bolyban sem hely, sem idő nincsen. A magyar versenyző alábújik a lebegő testnek, átszáguld alatta, és amikor az osztrák visszatoccsan az Atterseere, már előtte jár versenyzőtársának. A szerencsésen elkerült karambol két részese csak a verseny után ünnepli meg újjászületését. Ilyen ütközés után ugyanis már nem sok dolga akad a traumatológusnak.

Kísérjük el most a bajnokot egy versenyre, idézzük meg az indulás előtti percek atmoszféráját. A hajók felkészítve várakoznak a depókban, a druck-kannákban húsz liternyi, ricinusolajjal elegyített metanol kotyog. A száguldásnak ára van: az 500 cm³-os Königek szerfelett iszákosak. Kilométerenként közel liternyit fogyasztanak az alkoholtartalmú hajtóanyagból.

A start előtt öt perccel pisztolylövés figyelmeztet: közeledik az igazság pillanata. Működni kezd a hatalmas óra, és percenként jelzi a fogyó időt. Az 1-es számjegy beugrásakor megindul a másodpercmutató is. Az utolsó negyven másodperc kezdetén a szerelők berántják a motorokat. A csónokok körözve várják az utolsó másodperc eléréését. A hajóorr a 60-as számjegy kijelzése után haladhat át a startvonalon. Kritikus pillanat: az idegesen túlreagálók idő előtt törnek át a bűvös vonalat, ezért már az indulásnál diszkvalifikálják őket. Azonban hátrányt jelent az óvatosság is, hiszen a késve áthaladó hajónak elébe vág a mezőny egy része. Csapláros – saját bevallása szerint – rossz startoló, a versenyek hatvan-hetven százalékában indul kezdeti hátránnyal. Erőssége viszont kitűnő kanyarvételi technikája. A konkurenseket főként nem az egyenesekben, hanem a bójánál fogja be. Ha lát a hajók közt két méternyi rést, bevág, és csónakját élére állítva, kis sugarú kanyarral egyszerre ráz le két-három versenytársat. Kiváló érzékkel tartja meg a centrifugális és súlyerő törekény egyensúlyát, és hajóját biztos kézzel kényszeríti a legrövidebb ívű fordulásra.

Helytelen lenne azonban arra következtetnünk, hogy Csapláros a hazard módton kockáztató versenyzők csoportjába tartozik. „Sohasem akartam mindenáron győzni” – vallja. Amennyiben az előnyt versenyzőtársa vagy önmaga épségének kockáztatásával tudta volna csak megszerezni, mindig elkerülte a veszélyes szituációt.

A tizenhét éves pályafutás imponáló hozadékkal zárul. Nyolc ízben harcolja ki kategóriájában a bajnokságot, négyszer szerez ezüstérmet. A sápadt érc erkölcsi csillogása ezúttal felülmúlja az aranyét. 1981-ben vetélytársa, Berenc Béla bukik a pályán. Csapláros azonnal lassít, visszakanyarodik, és kimenti a szerencsétlenül járt motorost. A következő évben Vácott rendezik az országos bajnokság egyik fordulóját. A két első futamot Csapláros nyeri. A harmadiknál Ticska László készül befogni, de a pályatárs elszáll járművével. A bajai versenyző této-vázás nélkül lassít, megfordul, hajójába emeli az eszméletlen embert. Megvárja a mentőcsónakon érkező orvost. Motorját ez-



Az 1982-es szegedi verseny. az élen a 71-es rajtszámú Csapláros, mögötte a balsors kegyeltje, (11-es) Ticska László

után indítja újra, így az idővesztés miatt az ötödik helyre szorul vissza. Mivel a gyenge eredmény kedvezőtlenül befolyásolja összpontszámát, ebben az évben is „csak” a dobogó második fokára léphet.

A két esemény nem olyan fordulat, mely csupán véletlenszerűen ékelődik barátunk versenyzői pályafutásába. Credóját a következőképpen fogalmazza meg: „Mint minden versenyző, én is úgy szállok vízre, hogy győzzek és bajnok legyek. Ám ha valakin segíteni kell, az természetes, és egy pillanatra sem merül fel bennem az a gondolat, hogy most itt az alkalom az élre kerüléshez, és még több gázt adjak. ...Nálam első az ember, a versenyzőtárs.”

Erkölcsei tartását, példás sportszerűségét 1983. március 24-én, a Magyar Újságírók Országos Szövetségének székházában átadott „Fair Play-díjjal” ismerik el.

A közhely, hogy a motorcsónak-versenyzés a bátrak sportja, nem érzékelteti eléggé a leselkedő veszélyeket. Csapláros több mint száz esetben képviseli a váloga-

tottban hazánk színeit, és futamok során ötször következik be halálos bukás.

Legmegrázóbb élménye Otto Jürgen Schumburg 1981. május 10-én bekövetkezett balesete. A drámai eseményeknek közvetlen szemtanúja, hiszen alig húsz méter elmaradással követi a kelet-német bajnokot. Schumburg esete tanúsítja, hogy a véletlen gonosz cselvetései ellen nincs védelem. Negyvenhárom éves, tapasztalt versenyző volt, húsz éve ült a siklóhajók volánja mögött, több ízben nyert az igen erős hazai (DDR) mezőnyben országos bajnokságot. Végzete a Türr-émlékmű felett kb. száz méterrel teljesedett be.

Előre kell bocsátanunk, hogy a siklóhajónak halálos veszedelme a víz alatt sodródó uszadék. Észrevenni a kisebb fadarabot már a túracsonak 30km/órás sebességénél is nehéz, 100 km/óra felett pedig lehetetlen. A balesetek elkerülése céljából a Tiszát pl. a verseny idejére teljes szélességében kifesztett hálóval rekesztették el. Mivel ez a Dunán lehetetlen, a futamok alatt hat-nyolc lassú ladik cirkált folyamatosan a Vén-Duna magasságában, és halászta ki a hordalékokat. Schumburg balesete az előtt az uszály előtt történt, melynek fedélzetén a versenybírók helyet foglalt. A testület tagja, Dikán István egy robbanást észlelt, melynek vízpermetében eltűnt a siklóhajó. A műszaki bizottság elnöke, Burza Endre szerint a csónak orrát a rázúduló hullám zúzta be. A legvalószínűbb változatot a közeli szemtanú, Csapláros László mondja el. Tud egy részletről, melyet a szerencsétlenül járt hajó építője, Danisch közölt vele. Az önsúly csökkentése érdekében Schumburg olyan hajót rendelt tőle, melynek fenéklemeze nem öt, hanem mindössze négy milliméter vastag lemezből készült. A 24

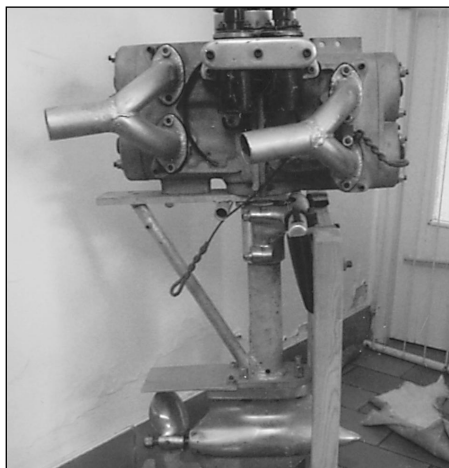


A fair play oklevél



*Pillanatkép Csapláros László bravúros kanyarvételi technikájáról.
A hajó szinte súrolja a bóját*

éve lejátszódott tragédiáról Csapláros a következőképpen számol be: A német siklótest helyén víztölcsért látott felszökkenni, mely pillanatok alatt elborította a járművel. A bajai versenyző szerint a hajó kisebb úszó tárgyra, palackra vagy faágra futhatott, mely került a tisztogató csónakosok figyelmét. A kb. 130 km/órás sebességnél a kis objektum is bombaként zúzta be a gyenge fenéklemezt. Az óriási sebességgel bezúduló víz pillanatok alatt fékezte le a testet, a kirepülő vezető pedig halálra zúzta magát a kormánykeréken. Azt, hogy milyen súlyos szerencsétlenség történt, a bírúk és a nézőközönség sem észlelte. Ha ugyanis a vízbe bukott versenyző felemeli egyik karját, azt jelenti: nincs baj, lehet folytatni a futamot. Schumburg pedig mindkét karját magasba emelte. Csakhogy



*A nyugalomba vonult ereklýe.
Az első 500-as négyhengeres König*

ez nem az egyezményes jel, hanem az életösztön utolsó fellobbanása volt. Mindössze két kör van hátra: a jelzést félreértő bírúk a versenyt nem fűjják le. Közben a helyszínre érkező mentőhajó fedélzetére emelik a sebesültet. A német sportember azonban halálos belső sérüléseket szenvedett. Mire a hajók átfutottak a célvonalon, Schumburg szíve megszűnt dobogni.

Csapláros László Európa-bajnokságon, nemzetközi versenyeken kevésbé sikeres, mint a hazai mezőnyben. Az ok a hátrányos műszaki feltételekben rejlik. A nyugat-európai versenyzők évente új, tökéletesített hajókkal állnak rajthoz. A szezononként kicserélt motorok teljesítménye is állandóan növekszik. Bajnokunk 500 cm³-es (OC) kategóriában tizenhat éven át versenyez, és eközben két használt, folyamatosan javított Königet hajszol. Üldözi a balsors is. Az Atterseen rendezett versenyen végre rámosolyogna a szerencse. A négy futamból kettőt jó eredménnyel abszolvál, a harmadikban azonban tönkremegy a főtengelye. Mivel pontot négy helyett csak két ízben szerezhetett, az összesítésnél a hatodik helyre szorul.

1971 novemberében, az országos bajnokság megnyerése után, új ambíciótól fűtve állítja starthoz 500-as Könijét. A ráckevei Duna-ágban rendezett kétszer egy kilométeres futamon dől el, hogy az egyes kategóriákban melyik a leggyorsabb hajó. Csaplárosnak 132,35 km/órával sikerül megdöntenie a négy évvel korábban felállított rekordot. 1986-ig még egy alkalommal szárnyalja túl az országos csúcst.

A versenyzést családi viszonyainak sorsfordulatai miatt hagyja abba. Édesapja halála után özvegyét súlyos betegség támadja meg. Az ágyhoz kötött beteg egyetlen gondozója gyermeke. Ekkor már hét éve önálló kisiparos, egy futóműjavító, gumiszerelő műhelyt üzemeltet. Idejét a kenyérkereset, betegápolás és versenyzés között kell megosztania. A motorcsónaksport pihent idegeket, kiegyensúlyozottságot, koncentráció-képességet igényel. Az egyik versenyen hibát követ el: lekaszabolja gépével a kitűzött bóját. Olvas a figyelmeztető jelekből. Bár úgy véli, lehetőségeit még nem merítette ki, a sors kegyetlen szorításában a további versenyzést nem vállalhatja. 1986. június 29-én ül utoljára csónakja kormányához. A búcsú percei ünnepélyesek. A partot lelkes bajai szurkolók népesítik be, mikor a kitűnő ifjú versenyzőtárs, Volentér László hajójától kísérvé leírja a tiszteletkört.



A tróféák és a veterán König

A vitrinben 63 serleg csillog. Vad vágóban, szálló vízpermetben, kemény ellenfelekkel vívott csaták tróféái. A sarokban karbantartva, gondozott állapotban húzódik meg a hű bajtárs, az 500-as König. 1986 után új gazdához került, és alkatrésztörés miatt mustrálták ki. Csapláros visszaszerezte, meghegesztette, és gondjaiba vette a régi fegyvertársat. Ő a hites tanúja annak, amit Csapláros László visszavonulásakor a következőképpen fogalmazott meg: „Arra vagyok a legbüszkébb, hogy mindig magam készítettem fel motortomat a versenyekre.”

Dr. Dániel József

Folyam a Sárközök között

A Kalocsai Sárköz történeti földrajzához

Az Alföld kialakulása

Mintegy 850 millió-egymilliárd évvel ezelőtt a mai Délkelet-Európa helyén egy óceán terült el, melyet az egymást követő hegységképző erők egyre szűkebb helyre szorítottak vissza. 600 millió évvel ezelőtt az asszinti, 450 millió évvel ezelőtt a kaledóniai, 350 millió évvel ezelőtt a variszkuszi hegységképződések zajlottak le. Ez utóbbi hegységképződés következtében a Duna-Tisza köze medencealjzatában, így a Kalocsai Sárköz területe alatt is a Sükösd–Miske–Kecskemét–Nagykőrös vonalában egy összefüggő karbonkori kristályos gránitvonalat húzódik, mely folytatása a Mecsek hegységi, valamint a mórágai vonulatnak. A karbon utáni képződmények, a földtörténeti ókor végén született Tethys-óceánban lerakódott üledékek alárendelt jelentőségűek a Duna-Tisza köze medencealjzatában.

A földtörténeti újkor hajnalán – mintegy 65 millió évvel ezelőtt – Afrika északra nyomulásával a Tethys üledékrétegeiből felgyűrődtek az Alpok és a Kárpátok vonulatai. A Tethys-óceán egykori üledékgyűjtője kettészakadt. A nagyobb méretű üledékképződés az északi, Paratethysnek nevezett tengermedencében a középső miocénban kezdődött – mintegy 17 millió évvel ezelőtt – mely fokozatosan beltengerré alakult, majd a miocén végén önálló, kisebb medencékre esett szét. A Paratethys maradványa az Aral-tó, a Káspji- és a Fekete-tenger. Legnyugatibbi medencéje volt a Kárpátok íve által közrefogott Pannon beltenger, mely a jégkorszak előtt teljesen feltöltődött. Az Alföld legvastagabb üledékrétege ebben a Pannon beltengerben halmozódott föl, mely lerakódás a miocén végi alsó-pannonban erőteljes transzgresszióval kezdődött, majd a – mintegy 10 millió évvel ezelőtt kezdődő – pliocén eleji felső-pannonban regresszióval zárult. A pannon rétegek minden más földtani kor üledékvastagságát felülmúlják, maximálisan 4,5 km-t érnek el. Ezek a rétegek őrzik Magyarország legnagyobb kőolaj, földgáz és ártézi víz készletét.

A pannóniai medencealjzat a Kalocsai Sárköz D-i részén 500 m mélyen található. Ez É-i és K-i irányban fokozatosan 1000 m-ig csökken. Keserűtelek környékén egy beöblösödés található, mely Ny-ról K-re 1300 méterig mélyül. Az egész Alföldön a pannon aljzat K felé lejt, s Kiskunhalasnál már eléri a 2000 m-t. A pannon rétegek vastagsága is É-i és K-i irányban nő. Drágszélen 500 m, Homokmégyen 600 m, Szakmáron

800 m, Keserűteleken pedig már 1000 m vastag. Ezt viszonylag vékonyabb levantei üledék borítja, mely Ny-K-i irányban vastagodva 50-100 m.

Közvetlenül alulról felfelé haladva a pannon képződmények anyaga alapkonglomerátumból, mészmárga szintből, márgagyagmárga szintből, homokos szintből és homokos agyagmárga szintből áll. A felsőpannon uralkodóan sekélytavi üledékét a felső pliocénben többnyire szárazföldi, édesvízi lerakódás követte. Érdekes, hogy a szomszédos területen, Kecel közelében a pannon rétegek közé bazaltvulkanikus anyag települt az alsó-pannonban. A vulkáni kiterjedés egy ÉNy-DK csapásirányú tektonikus hasadékon keresztül mehetett végbe.

A felső pliocénban, 5,4 millió évvel ezelőtt megjelent az Alföldön az Ős-Duna és az Ős-Tisza. Ettől kezdve a Pannon-beltő üledékképződését felváltotta a folyóvízi üledékképződés. A Duna a Kisalföldön keresztül, É-D-i irányban a Dráva medencéje felé folyt, majd elfoglalta a tektonikus mozgások által kijelölt völgyét a budai hegyek között. A hegyeken áttörve a Cegléd–Kecskemét–Szeged vonalon DK-i irányban folyt tovább, s mintegy 1000 m-es vastagságú folyóvízi üledéket rakott le. Lényeges változást hozott a folyóvízhálózatban a kalocsai süllyedék kialakulása. Ekkor a Kalocsától É-ra és D-re lévő területek megsüllyedtek, a bácskai lösztábla elkülönült a Dunántúltól. Ennek hatására a Duna fokozatosan Ny-i irányba vándorolt. Ekkorra már a Duna föl-töltötte korábbi szerkezeti árkat, mely a Tiszántúlhoz képest magasabban feküdt, s a folyóvízi feltöltést (a víztől nem bolygatott területen) felváltotta a szélfúttá (eolikus) üledéklarakódás. Ezen a területen az uralkodó széliránynak megfelelően a futóhomok ÉNy-DK-i bukasorokba rendeződött.

Kalocsa környékének negyedkori üledéklarakódása

A felső pleisztocénban a Duna elfoglalta a nagyjából É-D-i folyásirányát, s megkezdődött a Duna menti síkság kialakulása. A Duna folyásirányának változása tektonikus mozgásoknak köszönhető, melynek nyomait ma már nem lehet fölfedezni, mivel a folyó elegyengette a felszínt.

A holocén elején a klíma felmelegedett és csapadékosabbá vált. A Duna vízszintje megemelkedett, s több ágra bomolva, nagy meanderezéseivel átdolgozta, szélesítette völgyiségét a két oldalt található löszhát ro-

vására, tetemes üledékréteget halmozva föl. A negyedkori üledék Ny-K-i irányban vastagszik. Kalocsán és Keserűteleken 90 m, Homokmégyen és Drágszélen 125 m, Alsómégyen 150 m, az Órjeg területén eléri, sőt meg is haladja a 200 m-t. E negyedkorszaki üledékek alapján mutatta ki Sümeghy József 1947-ben a fiatal kalocsai süllyedéket. Míg Tass és Solt között a folyami üledékek fekvése nincs mélyebben 10-20 m-nél, addig Kalocsa környékén az előbbieken leírt vastagságot éri el. Szerinte ÉK-DNy csapásirányú párhuzamos törések mellett alakult ki a kalocsai süllyedék, melynek nyomait már a Duna betakarta.

A pannon rétegekre települt a legfontosabb negyedkori üledék, a folyóvízi kavics, mely a levantei rétegekhez hasonlóan nagyon sok vizet tárol, mely a Duna medréből pótlódik. A kavicsréteg vastagsága 20-30 m között változik, de a történeti Kalocsa területe alatt eléri a 70 m-t is. Következő réteg a kavicsos homok, melyet a folyóvízi homokréteg követ. Erre települt a finom alluvialis anyagból, illetve 30-70 % karbonátot tartalmazó üledékekből álló réteg. A meandertől távolodva is megfigyelhető a hordalék hasonló jellegű kifizomodása.

Természetesen a kavics és homokréteg nem ártéri üledék, hanem mederanyag. A területet keresztül-kasul bebarangoló folyó terítette le. Az iszapos-homok betüremkedések már a pleisztocénban is árterek voltak. A legfelső, legvékonyabb réteg mindennél ártéri üledék. Ez olyan vékony, hogy már 2 m mélységben is a terület legnagyobb része folyami homok.

A Kalocsai Sárköz geológiai képződményei

Építésföldtani szempontból nem változatos a terület. Csaknem az egészet finom üledék – folyóvízi iszap, iszapos agyag – fedi, amely alatt vastag homokréteg található. Ez alól Hillye környéke a kivétel. Hillyétől Ny-ra pleisztocén kori folyóvízi homok, DNy-ra holocén kori kőzetlisztes homok borítja a felszínt. Csillagostól ÉK-re, a Disznói árok torkolata–Szabóki zsílip–Ödön major vonalában holocénkori kőzetlisztes homok és homokos kőzetliszt takarja a felszínt. A Duna-völgyi főcsatorna mellett, az Órjeg területén vékony hosszú sávban tözegtelepek találhatóak, alatta homok, kőzetliszt és agyagrétegek. A K-ről határoló területek felszínén túlnyomórészt homok és lösz található.

Felszín

A Duna menti síkságot mindkét oldalról meredek völgyfal kíséri. A nyugati, dunántúli partot a Duna középvize alakítja. Bal oldalon széles lapály kíséri a folyót, ezért – habár itt is van magaspart, mely legjobban Császártöltés és Baja között fejlődött ki – ezt a folyó árviizei alakították. Az említett szakasztól északra, a Duna-Tisza közti hátság felé való átmenet fokozatos. A keleti eróziós völgyperem kialakulásában nemcsak a folyóvíznek volt meghatározó szerepe, hanem a tektonikus kifejlődésnek is. A múholdfelvételeket az alaphegységi domborzattal összehasonlítva jutottak erre a következtetésre. Néhol kis távolságon belül 20-30 m szintkülönbség is kialakult, ezen a lépcsőn a szelek nem bírták volna (a kifúvás időszakában) a hátság területére kifújni a homokot, s fölhalmozni a kiemelt illanci területen. Ez is bizonyítja a tektonikus tereplépcső létét.

Mivel a Duna a kavicsot csak Uszódig szállítja, ezért addig egy kemény ágyat alakított ki magának. Ezt nehezebb megbontani, mint a lazább parti képződményeket, ezért több ágra bomlik, s alsó jelleget ad a folyónak. Uszódtól délre középjellegű a Duna, melynek velejárója, hogy nagy hordalékkúpot épít. Ennek következménye, ami egyben a Kalocsai Sárköz jellegzetes felszínalakítási sajátossága, hogy a folyótól távolabbi területek mélyebb fekvésűek. A térség legalacsonyabb része nem a Duna-ágot, hanem attól távolabb, az Órjeg–Vörösmocsár vonalát követi, a szintkülönbség eléri, sőt meghaladja a 2-3 m-t.

Néhány magasabb térszint kivételével az egész vizsgált rész a Duna árterülete. Az alacsony ártéri szint 4-6 m-rel fekszik a Duna 0 pontja felett. Ez az árvédelmi töltések megépítése előtt minden évben víz alá került. A magas ártéri szint 7-9 m középmagasságú, melyet csak katasztrófális árvizek öntöttek el.

A néhány kilométer széles magas ártér és a Duna-Tisza közti hátság pereme között helyezkedik el a 15-25 km széles alacsony ártér. Ez a terület alig rendelkezik lejtéssel. Bugyi térségében 96-98 m, Sükösd környékén – 100 km-rel délebbre – 92 m. Ez az adottság nagymértékben meghatározza a felszíni és a felszín alatti vizek mozgását. Az alacsony ártér Ny felé is határozottan elkülönül Alsómégy és Hajós között a magasabb, óholocén terasz felszínétől. A szintkülönbség Alsómégyenél a legszembetűnőbb. Felszínét széles sávban tőzeg és tőzegrészecskés, lápi agyag, réti agyag és részben elszikesedett átmosott löszös iszap, meszes iszap borítja.

A magas ártér jellegzetes formája a régi dunai morotva. Kialakulásuk a holocén tölgy fázisára tehető, amikor a Duna keleti főága ismét bevágódott a császártöltés-keceli magaspart mentén. Ezek a jellegzetes morotvák azonban csak a Kalocsa–Kiskőrös vonaltól északra találhatók, melyeknek máig legjellemzőbb példája a Szelidi-tó. A magas ártér és az óholocén terasz a Hillye–Alsómégy közötti területen a legösszefüggőbb.

Az óholocén teraszmaradványokon vas-tag mezőségi talaj alakult ki, főként Kalocsa, Öregcsertő, Hajós, Dusnok és Miske környékén. Ny-i határa a Vajas, K-i határa az Órjeg mélyebb szintje. A magasabb szinteket a lefűződött erek és fokok szabdalják fel, mint például a Kígyós, a Tölgyfa ér, a Zsíros ér, a Malomér, az Árpás, a Góda és a Rekettye. Az erek feltöltődése erős lehetett, hiszen a medrek felszíne és a magas ártér között csak 3-4 m a szintkülönbség.

A Kalocsa–Öregcsertő vonaltól északra eső területen a felszíni képződményeket az iszap, az iszapos agyag és a mészkarbonátos iszap uralja, melyben a szikesedés is jól kihangsúlyozódik. Ellenben a déli részeken egyértelmű az öntésiszapok uralma. Ez is bizonyítéka az árterületi vízborítás tartósságának. Az egyes öntésiszapok úgy helyezkednek el, ahogy az egykori szeszélyes folyók kanyarogtak.

A Dunát Kalocsa felé fokozatosan kiszélesedő öntésiszap kíséri. Ennek nyugati része nagyon fiatal, még talaj sem tudott rajta képződni.

A hátsággal közvetlenül érintkező alacsony ártéri szintet főleg réti és lápi agyag borítja. Közvetlenül a perem mellett hosszasan elnyúló vékony sávban tőzegképződés ment végbe. Északról V alakban öszszeszűkülő, mészsizappal borított terület nyúlik be, mely Öregcsertőnél végződik. Az elszikesedett felszín legdélebbi csücske a homokméggyi Paskum. Közvetlenül a felső rétegek alatt folyóvízi homok található. Ahol ezt a homokot az öntésanyag nem borította be, ott a szél kisebb-nagyobb buckákat emelt az óholocén ártéri szint fölé, mint például Homokméggyen a Temető, a Szőlők és Humok területén, Hillyén a Szőlőkben, Öregcsertőn a templomnál. Ugyanilyen alakzat a Hillyétől délre lévő Daru-hegy és a Suhogó-hegy. Az árterek elszigetelt homokbucka-képződésének másik fajtáját a Kalocsai Sárköz legmagasabb pontja, a Halomi-hegy (106 m) jelenti. E parti dűne az óholocén terasz tartozéka, tehát öregebb felszínarabja az ártér magasabb szintjének.

A Kalocsai Sárköz vízrajza a vízrendezések előtt

A Kalocsai Sárköz egyetlen jelentős vízfolyása a Duna. Dunaharaszttól Bajáig a bal oldalon nincs egyetlen önálló vízfolyás sem. A hatalmas ártéren az összes vízér valamilyen kapcsolatban van a Dunával, ha áttételesen is, de tőle kapja vizét. Pannónia római megszállásának idején már a mai medrében folyt, amit az Eszék–Mohács–Bátaszék–Paks–Dunaföldvár–Aquincum nyomvonalú római út bizonyít. Bizonyítják továbbá a Dunaújváros melletti szigeten talált erőd romjai. A történelem előtti időben azonban, de még a magyar honfoglaláskor is volt egy nagyobb, kanyargós, keleti ága, mely a mai Duna-völgyi főcsatorna nyomvonalában haladt a bajaszentiváni összefolyásig.

Ruttkay Mihály 1763-as térképéről megállapítható, hogy a vízrendezések előtt a terület sok érrel átszelt mocsaras terület volt. Keresztül-kasul hálózta számtalan meander, ér, fok, turján, órjeg, semlyék, fenék, palé, rét, kaszáló, melyeket a népi elnevezés gazdagsága megkülönböztetett egymástól. Ezek mind a Duna korábbi meder-, vízhozam- és szakaszjelleg változásainak, valamint árviizeinek köszönhetőek létüket.

A fok a folyót kísérő természetes gát mesterséges átvágása, amely biztosította a víz kijutását az árterületre, majd apadáskor a visszafolyást. Jelentése átment a vizet kapó medrekre is. Az ér a Dunával közvetlenül nem érintkező folyócska, amelynek csak árvízkor van vízutánpótlása. Ilyen például a Kígyós-ér, a Várfok-ér, a Tölgyfa ér, a Zsíros ér, a Malom-ér. A turján nem összefüggő mélyedésekben kialakult mocsár – Haraszttól Akasztóig az óholocén Dunaszakasz neve. Az órjeg az előbbi nagyobb területű változata. Ilyen felszínű volt Homokméggy K-i részén a Vörös-mocsár, mely Akasztótól Bajáig húzódik, s általános megfogalmazásként Órjegnek – mint tulajdonnév – neveznek. A semlyék zárt, többnyire buckaközi mélyedés, melyben a víz időszakosan összefut. A fenék a régi meder alján kialakult mélyedés, ahol legtovább megmarad a víz. A palé kisebb mocsaras, vizenyős terület, pl. Csertői-palé, Iván-palé, Kákás-palé Alsómégyen, a Palé Nadasdtól Ny-ra. A rét fű, illetve széna termesztésére alkalmas nagyobb terület, melynek jelentése „mocsár, mocsaras vizes terület, melyen fák már nem nőhettek fel”, a kaszáló pedig a művelés alá vett földek közötti kisebb vizenyős részek, amelyek még kaszálhatók. Ilyenek pl. a Széna-rét, a Birka rét, a Kis Birka-rét, a Kákai rét, a Karácsonyi rét, a Nagy Birka rét a Kalocsai Sárköz északi ré-

szén, Alsómégytől K-re a Musza-rét, Homokmég Ny-i határa mellett a Város réteje. A rét az, aki nádat teröm, jellemezte Homokmégyén a budzsáki legelőket Bényi János, ezzel átörökítve a XX. századra a rét egy jóval korábban kihalt jelentését.

Az Órjeg (Vörös-mocsár) Akasztótól húzódik Bajaszentistvánig, ahol visszszakad a Dunába. A magyar honfoglaláskor még kifejtett folyómeder volt a Turján és az Órjeg vonala, mely sziget jelleget adott az egész dunai árternek. A történelmi időkben megszűnő vízfolyás bizonyítéka az is, hogy még a XIX. század elején is egy itt található Kőrös nevű patak hét malmot hajtott. Vízét csapadékvízből, a környező területekről összefolyó esővízből, a Dunával is érintkező „kákás, nádas, turjános fenekekből”, tavakból és a Dunából kiszakadó, ide átfolyó erekből nyerte.

Az árter sűrű vizekkel való borítottságának, valamint az Órjeg és a Turján nagyobb vízmennyiségének bizonyítéka, hogy képes eltartani egy olyan nagyobb vízfolyást, mint a Kígyós-ér. A Turjából szakad ki, s Akasztó környékén megy át az Órjegbe. A Nagy-ér Dunavescsénél szakad ki a Dunából, Solttól keletre elhaladva Akasztó alatt torkollik az Órjegbe, közben összegyűjtve a környék vizeit. A Nagy-ér déli folyásának a neve – amely már a Kalocsai Sárköz területén folyik – a Várfok-ér.

A Vajas Foktónél szakad ki a Dunából. Kalocsánál délnek fordul, s Bácsa mellett elhaladva Dusnok alatt ágazik vissza. Már Anonymus is említette ezen a néven. Több fokon keresztül összeköttetésben áll a Dunával. Andrásfalvy Bertalan szerint a Vajas=Vájás szó, valamint a XVIII-XIX. századi térképek egyaránt azt bizonyítják, hogy mesterséges csatorna volt, melyen a középkorban még hajók látogatták Kalocsát. Nagypám története szerint azért épült a Vajas, hogy a főszékesegyház köveit szállítsák rajta. Ezt a szájhagyományt erősíti meg Galgóczy Károly és Winkler Pál is. Ezekhez a fokokhoz kapcsolódik az ún. árteri gazdálkodás.

A Sárvíz Alsómég mellett indult ki az Órjeget kísérő turjánokból. Elhaladt a Hillye melletti Suhogó hegy alatt, s a legkeletibb kanyarulatánál egyesült a Vajassal. Simányi Jenő 1882-ben a terület egyetlen állandóan folyó vizének nevezte. Az előzőekhez képest nem nagy vízfolyás, de több szerző tőle származtatja a Kalocsai Sárköz nevét, s kizárja esetleges összefüggését a dunántúli Sárközzel.

Ezen névadásnak azonban ellentmondanak a történeti leírások és a földrajzi axiómák. A legkézzelfoghatóbb bizonyíté-

téknak pedig a népi névadást tekinthetjük, hiszen a földrajzi környezetben való tökéletes kiigazodást mutatják a földrajzi nevek. Országszerte érvényesülő nyelvi szabály volt, hogy egy kis és egy nagy folyó összefolyásánál a közbezárt területet a kisebb folyóról nevezték el, hozzáfűzve a köz szócskát. Ha figyelembe vesszük, hogy a Sárvíz nem is a Dunába torkollott hanem a Vajassa, akkor felborul a mindenhol érvényesülő szabály. Ha viszont „összeolvastjuk” a két területet, vagyis a dunántúli Sárközt és a Kalocsai Sárközt, akkor egy érdekességet figyelhetünk meg. A dunántúli Sárvíz folyó az eredeti báti betorkolással, valamint a Duna óholocén ága – Dunaharaszti, Akasztó, Hajós, Bajaszentistván nyomvonalon – közötti táj az egységes Sárköz. Mintha ezek alapján érvényesülne itt is az ősi szabály.

Kettő, netán csak egy Sárköz van?

Az 1783-ban felvett I. katonai fölmérés alapján nehéz megrajzolni a földrajzi környezet őss állapotát, hiszen az elnagyolt ábrázolás miatt lehetetlen megállapítani az egyes vízfolyások pontos helyét. A színes térképlapok azonban szemléletesen mutatják meg a XVIII. századi Sárközők morfológiai egységét. A mélyföldtani szempontokból is egységes rétegsorra egy mindenben megegyező morfológiájú tájat épített föl a tolnai dombok és a Duna-Tisza-közi hátság között kanyargó folyam.

Ebben a széles teknőben egy hatalmas vízi- és mocsárvilág alakult ki sajátos életmóddal és szokásokkal. Ez a vízország nem tartozott sem a Dunántúlhoz, sem az Alföldhöz, hanem a kettő közötti átmenetet képezte – az őskortól kezdődően a legújabb kori népi kultúráig. A Duna nem jelentett olyan választóvonalat a két part között, mint ma. A folyam összekötötte a két partot, az átellenes oldalon lévő községek akadály nélkül közlekedtek egymással. A teknő széleit szegélyező mocsár jelentette a választóvonalat a szomszédos tájak felé.

A geomorfológiai képződményeken túl az űrfelvételek alapján készített tájbeosztás is a két Sárköz egységét, az egységes táj képét mutatja. A tájnak, a táji adottságoknak, a helyi energiáknak a kultúrára gyakorolt hatását ékesen bizonyítja az, hogy a geomorfológiai és építésszerkezeti szempontok szerint újonnan javasolt táj kiterjedése majdnem megegyezik a néprajzi és történelmi értelemben használatos táj területével.

A földrajzi névadás, a geomorfológiai és az építésszerkezeti megfontolások mellett számos történeti adat is alátámasztja a két Sárköz valamikori egységét. Borovszky

Samu 1910-es monográfiájában a következőket írja: „...a mai Fő-Dunával egyesülő Ó-Duna-ágtól alkotott földrész, a mai Csepel-szigeten jóval alul terjedőleg sziget jellegű volt. Ettől délnek, Solt és Kalocsa környéke, le egész Bodrog megyén, úgy látszik még a középkorban is a mai Dunántúlhoz számított, úgy hogy a Dunának Dunavescse, Paks, Bogyiszló közé eső szakasza akkor csak vizekkel volt a fehérmegyei, illetőleg tolnamegyei részekről elválasztva. Ez az egész terület alkotta a Sárközt. [...] Ösmerjük a szekszárdi apátnak 1459-iki levelét, a melyben világosan mondatik, hogy az apátság fajszi széke a Sárközben fekszik. Ez a Fajszi pedig ma Kalocsától délre, a Duna balpartján fekszik. És itt terülnék el a fajszi szék falvai mind: Bácsa, Szakmár [...], Adacs, Nádasd, Malomér. Pedig az utóbbiak Pesty Frigyes egyik adata szerint a XI. sz. folyamán Tolna vármegyében feküdtek.”

A vármegyerendszer kialakításakor Szent István király a Solti széket – benne a Kalocsai Sárközzel – Fejér vármegye kiegészítő részeként szervezte meg, melyet a szóban forgó terület földrajzi fekvése határozhatott meg. Solt vármegye önállósága a Duna folyam elválasztó szerepének erősödésével fejlődött. Külön területi jellege az 1494–1495. évi adólajstromokban jelentkezett először, az 1505-ös országgyűlésen pedig már külön követtel vett részt. Verbőczy külön vármegyeként említette, Szapolyai János idején már külön főispánja volt.

A kalocsai érseknek is volt földterülete a Dunántúlon, a mai Tolna megyében, de a magánbirtokok az államosításig megmaradtak régi tulajdonosaik kezében.

A Duna folyam elválasztó szerepének erősödésével a megyék és a földbirtokok mellett a Sárköz is kettévált, mely tény az elkövetkező évszázadokban sem hozott változást a táj megnevezésében. A XIV-XV. században kiadott oklevelek a Duna jobb és bal partját is Sárköz néven említették, ugyanúgy, ahogy a XVIII-XIX. században is. A jelzős szerkezetű Kalocsai Sárköz megnevezés kései, XX. századi alakulás, melyet főként a néprajztudomány használt eddig. A dunántúli Sárköz is csak a két Sárköz megkülönböztetése végett kapta meg a tolnai jelzőt. A köznyelvben napjainkban is Sárköznek említik a két területet mind az itt lakók, mind a szomszédos települések lakói.

Romsics Imre

(Az Érsekcsanád áttelepülésének 200. évfordulója alkalmából rendezett konferencián elhangzott előadás szerkesztett változata)

Bajai Arcképcsarnok

Lóránt (Lichter) László (1905-1965)

Öregapja, Lichter Mór szegény, házról házra járó árus volt. A Baján letelepedett házaló 1927-ben hunyt el.

Fiát, a Tolna megyei Györkönyben 1880-ban született Lichter Dezsőt taníttatni nem tudta, lakatosinasnak adta, aki később feleségül vette – a saját családnévvel megegyező vezetéknevű – Lichter Etelt, aki 1882-ben Veszprémben jött a világra.

A házaspárnak két fia született: 1905. december 3-án Lichter László és később öccse, István (1917. április 6-án). A mesterlevelet szerző, igyekvő önálló iparos egy idő múltán a felvégen egy kis házat is tudott venni, a Madách Imre utca 27. számú lakásból a Flórián utca 25. házzal jelölt, birtokába került házába költözött, és az ott kialakított saját műhelyében folytatta munkáját. Megbecsült lakatosmester lett, fiait is taníttatni tudta.

László fia hatéves korától a helyi Izraelita Hitközség Munkácsy utcai elemi népiskolájába járt, majd az 1915/1916-os tanévtől kezdve a Ciszterci Rend Katolikus Főgimnáziumában végezte középiskolai tanulmányait. Nem tartozott a legjobb tanulók közé sem az elemiben, sem a gimnáziumban, mindkét iskolatípusban elégtelen osztályzatokat is szerzett. Az 1923-ban megtartott írásbeli, majd szóbeli vizsgán érettségi bizonyítványt szerzett. (István öccse a Fiú Felsőkereskedelmi Iskolában tett érettségi vizsgát 1936-ban.)

Az irodalmi érdeklődésű, törekvő ifjú László belátogatott a helyi Független Magyarország című napilap szerkesztőségébe, ahol a bajai születésű lapalapító és hírlapíró Fodor Károly felelős szerkesztő pártfogásába vette, mert tehetségesnek tartotta. Mellette könnyen tanulta meg az újságírás alapvető fortélyait. Munkatársul fogadta. Fiatalkori zsengei: versei, cikkei ebben az újságban jelentek meg. *Akácfalevel* címmel 1924-ben megírta egyfelvonásos, paraszti témájú vígjátékát, melyet a bajai műkedvelők nagy sikerrel mutattak be. Főnöke – Fodor Károly – tudósítást írt a bemutatóról. Ötletesnek, pompásnak minősítette Lichter színjátékát, kiemelte, hogy fiatal kora ellenére szerzője tisztában van a komédia színpadra alkalmazásának feltételeivel. Ugyanebben az évben megszületett első regénye, a *Sápadt kis Anikó*, melynek első kiadása a helyi Corvin



Nyomdában készült, amely egyben a Független Magyarország kiadója is volt. További korai művei is Baján jelentek meg.

Baján rangos művészek közreműködésével megrendezte szerzői estjét, mellyel sikert aratott. Egyik alkotásával a fővárosban is sikeres volt. A Vasárnapi Újságban ugyanis még 1856-ban megjelent Jókai Mórnak egy karácsonyi témájú elbeszélése, a *Melyiket a kilenc közül?* Irodalmi művének egyfelvonásos színdarabbá átdolgozott változatát – a Magyar Színművészek Lexikonának tanúsága szerint – 1898. március 15-én a Vízzínház előadta. Lichter is dramatizálta Jókai novelláját és a helyi lapban közölt cikk értesülése alapján 1925-ben azt megküldte a Jókai centenáriumi bizottság részére, ahol örömmel fogadták három részből álló színjátékát és boszorkányos gyorsasággal – egyheti egész napos próbák után – színre is került. Bemutatója előtt Tábori Kornél író, újságíró mondott bevezetőt.

Baján 1925. március 18-án jelent meg Harang címmel az első – kérésézetű – szépirodalmi és társadalmi hetilap. Főszerkesztője Lichter László lett, főmunkatársa a bajai származású Hárs Alice költő volt, címlapját az akkor városunkban élő Zsombori József iparművész rajzolta. Cikkeit írták többek között Babay József, aki az 1920-as évek elején Baján újságíróskodott, Fodor Károly lapszerkesztő, Ember Vilma pesti szerkesztő. Legjelentősebb rovata színházi témákkal foglalkozott – intimitásokat is közzétett színházi körökről –, riportot írt a bajai „Fekete Kéz” asztaltársaságról, Kacska a bajai fiatalemberekről címmel valótlán újsághírekről is volt közöl-

nivalója. Volt sportrovata is. A lapot a bajai Corvin Nyomdában állították elő. Erősen, indulatosan támadták, bírálták pukkadozásra készítő írásai miatt, főleg egy másik helyi lapban, a Bajai Újságban, mely szerint „...csak egyszer kondult (vagy talán kolompolt?) ez a Harang, azután a közö hajnak engedve elhallgatott.” Valóban, csak egyetlen száma jelenhetett meg a kicsinyes erkölcsöszi bírálatok hatására.

Aztán gondolt egy nagyot, és kiment Párizsba, ahol meglévő kis költőpénze hamar elfogyott. Nem maradt más választás számára, mint a fizikai munka vállalása. Elment Párizs egyik nevezetes helyére, az Avenue de la Porte de Clignancourton lévő, óriási kiterjedésű zsvibvásárra használt munkaruhát venni. Ajánlás folytán egy gyárban kapott munkát, ahol hulladék fémforgácsokat kellett összeszednie. Valamelyest megtanult franciául. Csakhamar rájött, hogy ott nem terem számára siker, inkább hazajött.

1931-ben az Otthon regény pályázatán *Tettének oka ismeretlen* című regényével vonta magára a figyelmet.

Stella Adorján újságíró, író, műfordító, humorista és színpadi szerző – aki vidéken, többek között Baján is újságíróskodott – bevitte a Színházi Élet című laphoz, melyben kisebb cikkeket írt, és színházi kapcsolatai révén színész nő műzsája is akadt. Ott állt a siker kapujában.

Időközönként lejárogatott szülővárosába egy kis szülői segítségért, mert a fővárosi élet vitte a pénzt.

Barátjától, néhai Krammer Józseftől tudtam meg, hogy Pécsre kezdett udvarolni, egy magánzálogház-tulajdonos jól nevelt lányának, aki szüleinek hiányzó lelkesedése ellenére is jövendőbelije lett. Más különben Krammer gyakran ölt le számára házi fogyasztásra szánt disznót, s azt fel dolgozva küldte számára Budapestre.

Egyik könyve, az 1944-ben *Paletta* címmel, a modern magyar festőkről írt portré sorozata jelentős anyagi sikert hozott számára. Elment tudniillik ötven kiváló művészhez, és riportot írt róluk. Mindegyiktől kölcsönkérte egy-egy művét, hogy felhasználhassa a kiadványhoz illusztrációként. Kétségtelen, hogy a képzőművészek jelentősebb alkotásaikat adták át e célra, sőt neki is ajándékozták. Csupán ketten

kérték vissza. Ezzel jelentős gyűjteményre tett szert, melyet tovább gyűjtögetve megsokasított, ezáltal az óriási értékűvé vált.

Laurent álnéven bűnügyi ponyvaregényeket is írt, jómódúvá lett, az Andrásy úton lakást is tudott vásárolni. Megúsztta a munkaszolgálatot, a nyilas időket. 1946-ban magyarosította meg vezetéknévét.

A nyugtalan természetű embertípusok közé tartozott. Viszonylag jó körülményei ellenére reménytelennek látta hazai jövőjét, Izraelbe szándékozott települni. István öccse hatósági engedély nélkül ezt már megpróbálta, embercsempészekre bízta magát, az egykori Csehszlovákián át akart Izraelbe eljutni, de elfogták és három évi szabadságvesztésre ítélték. Bátyja többször meglátogatta börtönébe, ahonnan másfél év múltán szabadult. Közben egy magas rangú, az államvédelmi szervezethez tartozó személynek felajánlotta fővárosi lakását, aki ennek fejében minden garanciát megadott, hogy István öccse és ő – családjakkal együtt – elhagyhassák az ország területét. Utánjárásával kieszközölte azt, hogy nagy könyvtárát is magával vihetné. A festménygyűjteményt nem vihetné, azt értékesítette.

1957-ben Tel-Avivban telepedett le, ott kölcsönkönyvtárat létesített, lakást is szerzett. Felesége váratlanul elhunyt. Az özve-

gyen élő férfi megismerkedett egy magyar származású fodrásznővel, aki nemcsak vagonára áhítozott, hanem megunta az izraeli tartózkodást, ezért áttelepültek Ausztriába, Bécsbe, ahol 1960-ben létrehozta antikváriumát. Ott megkapta a Budapesten eladott festmények árát is, ezáltal lehetővé vált, hogy a térszerű és forgalmas üzleti utca, a Graben mellett álló négyemeletes ház egyik lakosztályát megvehesse. Az épület földszintjén kölcsönkönyvtárat nyitott, és magyar lapok bizományosa lett. Vállalkozása nem sikerült, felszámolta, és ott a továbbiakban feleségének fodrászüzlete működött.

Az ambiciózus, tehetséges költő, író és színműíró, újságíró élete nem volt mindig örömteli. Gyászos és megrendítő események következményei, közeli hozzátartozóinak elvesztése hatással volt rá. A bajai zsinagóga udvarán létesített emlékfalon – ahová a holocaust áldozatainak neveit vészték – ott szerepel apjának, anyjának és nagyanyjának neve. Háromgyermekes öccse Izraelben egy bombatámadás következtében veszítette életét. Első felesége elhunyt a zsidó államban. Az idősödő férfi nem tudta feledni múltját sem, hazavágyott szülőföldjére. Azon felül más családi problémák is hatással voltak rá, ellentétbe került második feleségével annak életvitel miatt, és közömbössé vált hozzá való vi-

szonyában, nem törődött vele. Elveszítette életkedvét, meghasonlott. Közeledett a vég, hatvanéves korában, 1965. május havának egyik napján Bécsben elhalálozott.

Fiatalkorától jelentek meg versei, novellái, regényei. Színműveket is írt. Összegyűjtött írásműveinek gyűjteménye az alábbi:

Verseskötetei: *A meztelen szívem, Ezüstfelhő, Sírások és sírásók, A gépmadár dala, Pesti képeskönyv, Helyszíni közvetítés, Vallomás öt perccel tizenkettő előtt.*

Novelláskötete: *Pillangók násza*

Regényei: *Sápadt kis Anikó, A piros élet, Ember a hinárban, Vezérigazgató kisaszszony, Tettének oka ismeretlen, A fekete malom, Utazás a szerelem körül, Párizsi szálloda, Pont úr és az asszonyok, Vigasztaló*

Színművei: *Akácfafelevél, Melyiket a kilenc közül?, Hetedik mennyország, Don Quijote csodálatos feltámadása, A Föld halála* (Az utóbbit Párizsban is előadták.)

Egyéb művei: *Paletta, Fővárosi útmutató, Vidám filozófia, Vigasztaló*

Újságíróként írt a bajai Független Magyarorság című lapban, továbbá a Színházi Életben és más hazai lapokban. Párizsban, Londonban, Bécsben is megjelent egynéhány cikke, Izraelben a Menóra és az Új Kelet című lapokban.

Bánáti Tibor

Több mint hobbi

Georg Stein kocsimodell-kiállítása Csátalján

„Bár már hatvan éve Németországban élek, valami különös érzés máig rendszeresen hazahúz Magyarországra, így persze felemelő érzés számomra, hogy szülőfalumban is be tudom mutatni eddigi munkáim legjavát” – mondja érthető büszkeséggel a hangjában a most 79 éves Georg Stein, akinek kiállítása augusztus 20-án nyílt meg a Csátaljai Művelődési Ház életmódklubjában. Ebből az alkalomból a „Csátalja község tiszteletbeli polgára” megtisztelő címet is átvehette Kovács Antal polgármestertől.

Sokan előre megtervezik, mihez fognak kezdeni nyugdíjas éveikben, és azok sincsenek kevesen, akik úgy látják, végre addig a munka miatt elhanyagolt hobbijuknak szentelik szabad idejüket. Olyanok azért már jóval kevesebben vannak, akik ezt a hobbijukat művészi tökélyre fejlesztik úgy, hogy másoknak is örömet szerezzenek vele. Miután 1980-ban Georg Stein nyugdíjba vonult a Münchenben székelő, repülőgép-hajtóműveket előállító MTU



Georg Stein munka közben

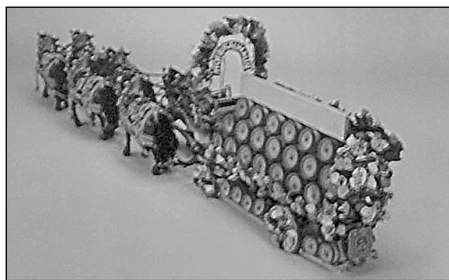
nevű nagyvállalattól (ahol géplakatosként kereste a kenyerét), rátalált hobbjára, amelyre azután szabad idejének szinte

minden percét áldozta. Az elkövetkező 25 évben lovaskocsi-modelleket faragott, amelyek hamarosan szűkebb pátriájában hírnevet és elismerést hoztak a számára. Az viszont egy véletlen múlt, hogy ezt a tevékenységét családján kívül szélesebb közönség is megismerhette. A fiatalabb éveiben futballbíróként is tevékenykedő Stein úr egy iskolai sportrendezvényen „szólta el magát”, s egy iskolaigazgató éles szemén és szervezőképességén múlt, hogy az általa faragott kocsimodelleket hamarosan kiállításokon is vizsgáltathatta, és a helyi és regionális sajtó, valamint a televíziók érdeklődését is felkeltette. E munkásságáról tanúskodik mostani kiállítása, ahol ugyan csak néhány faragványa látható eredetiben (a többség kiváló minőségű fényképeken tekinthető meg), ám a látvány hiányáért kárpótolta a szemlélőt a mester elbeszélése, akit minden modelljéhez személyes kapcsolat és emlékek egész sora fűz, s azok egy részét szívesen megosztotta e sorok írójával is.



A kiállítás megnyitóján

A lovak és a fafaragás iránti vonzalom persze nem volt új keletű Georg Stein számára. Kézügyességét minden bizonnyal parasztember édesapjától örökölte, aki a mezei munkáktól mentes téli időszakokban maga is sokat farigcsált. Az 1945-ben Nyugat-Németországba került Stein úr aztán hosszú időre eltávolodott mind a faragástól, mind a mezőgazdasági munkáktól. Egyetlen előképzettségét egy népfőiskolai fafaragó-tanfolyam jelentette. A 2. világháború után Dachauban új otthonra lelt Georg Stein nyugdíjba vonulása után, 1980-ban, lakásuk időközben megürült gyerekszobájában fogott hozzá első munkájához, amely – talán nem véletlenül – egy magyar parasztszekér volt. Akkor még néhány, minden boltban megvásárolható eszközzel dolgozott, ma már szabályos műhelye van, munkáihoz főként bükkfát és hársfát használ. A kezdet óta eltelt huszonöt évben jelentősen szélesedett a paletta térben és időben is; máig 35 kocsit készített el, amelyek között éppúgy megtalálható egy római harci szekérnek, mint a vadnyugati telepések jellegzetes sátoros kocsijának, különböző postakocsiknak, vagy éppen egy 19. századi koronázási hintónak makettje – persze a hozzájuk tartozó lovakkal együtt. Valamennyi modell 1:10 kicsinyítésben készült; ahol lehetséges volt, az eredeti tervrajzok alapján, de arra is volt példa, hogy a mester –



A díszes söröskocsi

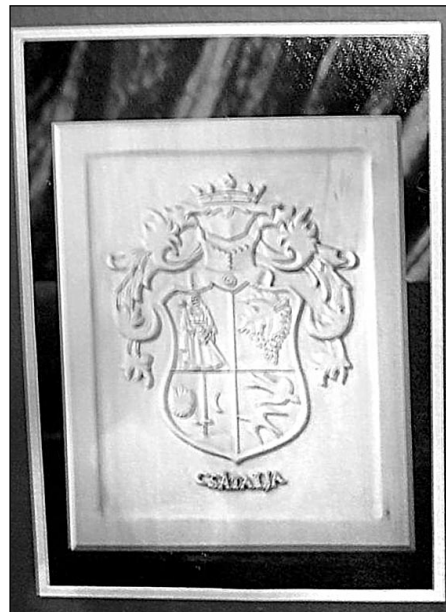
meglátván egy-egy díszes kocsit – maga vett méretet az eredetiről, és annak alapján látott hozzá elkészítéséhez. Egy-egy modell sokszor hetekig, néha hónapokig készült, míg elnyerte végleges formáját. A munka aprólékosságára és az alkotó műgondjára jellemző, hogy még a legapróbb részletekre is figyelt: a kerekeken fémabroncs van, a lovakon az eredetit hűen követő lószerszám található (még a szerszámok regionális különbségeire is figyelve), némelyik ló még patkót is visel (azokat is Stein úr öntötte), sőt az elegánsabb hintók belseje is a valóságot idézi. A koronázási hintóban bőrhuzatos ülés van, a falakat tapéta díszíti, sőt még a tájékozódást szolgáló lámpás is világít. A méretarányos elkészítés mellett a festés is a mester keze munkáját dicséri, mint ahogy a kocsik rakománya is: a csomagok, gabonaszákok, söröshordók ugyanolyan műgonddal készültek, mint maguk a járművek. A kocsibelső díszítéséhez használt textiliákat Stein úr felesége készíti.

A gyűjteménynek az alkotó szerint két igazi gyöngyszeme van. Az egyik annak a díszes, ünnepi söröskocsinak a modellje, amely a hagyományos bajor sörünnepeken szállítja az üdítő nedűt a szomjas tömegek számára. Ez a hatlovas jármű a gyűjtemény legméretesebb darabja (165 cm), és egyben a legértékesebb is: egy alkalommal 40 000 euróra (!) becsülték. Stein úr összesen mint-



Az 1819-es koronázási hintó modellje

egy 2 000 órát foglalkozott vele, amit az is nehezített, hogy tervrajzok híján a müncheni Oktoberfesten készített fényképek alapján kellett elkészítenie. A másik büszkeség egy halottashintó, amelybe alkotója Magyarországon „szeretett bele”, s nem is nyugodott addig, míg tervrajzait meg nem szerezte magának. A kocsimodellek mellett kifaragta jelenlegi lakhelye (Dachau) és szülőfaluja (Csátalja) címerét, egy feszületet, készített hintalovat dédunokái számára, amely állítása szerint akár két felnőtt ember súlyát is elbírná. Miközben beszélgetünk, a mesternek szinte minden modelljéről van egy-egy kedves szava, hozzá kapcsolódó



A szülőhely címere

története, s így szinte észre sem vesszük, hogy már közel egy órája beszélgetünk. Közben Stein úr egyik pillanatról a másikra vált át németről magyarra, majd vissza, miközben hol tegez, hol magáz, de szemmel látható, jólesik neki az érdeklődés, s így aztán elemében van: nemcsak a modellkészítés apró trükkjeiről mesél, de az általa megidézett járművek működését is elmagyarázza, mintha csak rendhagyó történelemórán volnánk, ahol a tanárt okítják.

Hogy a mestert munkáihoz mennyire bensőséges kapcsolat fűzi, azt mutatja, hogy a számos kecsesgetető ajánlat ellenére egyetlen modelljét sem adta el magángyűjtők vagy múzeumok számára. Kivételt csak egyszer tett – akkor sem anyagi megfontolásból: magyar parasztszekér-modelljét pár éve szülőfaluja helytörténeti gyűjteményének adományozta. Amint meséli, lakásában már alig van olyan helyiség, amelyben ne állna egynéhány kocsimodell a díszes, megvilágítható tárlókban – ott viszont bárkinek szívesen megmutatja őket. Megszabadulni azonban egyiktől sem tudna szívfájdalom nélkül, csak ha majd egy „felsőbb hatalom” kényszeríti erre. Akkor a gyűjtemény méltó helyre, a dachau helytörténeti múzeumba kerül, hogy másokat is sokáig gyönyörködtethessen. Addig azonban még vannak tervek: négy ló már készen áll, s amíg be nem fogják őket egy újabb díszes kocsiba, alkotójuk biztosan nem fog elégedetten hátradőlni.

(Cikkünk megírásában segítségünkre volt a kiállítást megnyitó Röckl Éva, a helyi német kisebbségi önkormányzat vezetője, amelyért ezúton köszönetet mondunk.)

Dr. Mayer János

Városszépítés a reformkori Baján

Baja város 19. század közepi tanács- és közgyűlési jegyzőkönyveit lapozgatva az ember sok apró, a település történetét kutató személy számára hasznos adatra bukkanhat. Ezen kis mozaikokból építkezem magam is, és próbálok ízelítőt adni a több mint százötven évvel ezelőtti bajai városképről. Az általam tanulmányozott protocollum Kecskeméten, a Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat Levéltárában található (1001. Baja város községtanácsának iratai 1841—1845.). A forrásrészleteket szó szerint közlöm és a mondatok, idézetek végén zárójelben feltüntettem, hogy azok a jegyzőkönyv melyik oldalain találhatóak.

Nem kell török időkre gondolnunk Baja főterének és utcáinak első kövezését illetően. Mindszenty Antal Egy fordulás az Alföldön című, a 19. század első harmadában (1831) megjelent tanulmányában a bajai utcákról azt írta, hogy azok egyike sincs kővel kirakva. A 19. század közepén azonban már gyakran került „szőnyegre” a tanácsülések alkalmával a város utcáinak, tereinek kövezése, javítása. Az 1843. április 7-i jegyzőkönyvi bejegyzésben olvashatjuk, hogy „Szőnyegre kerülván a kő terület kijavítása s’ folytatása; mind a kettő mulhatatlannul szükségesnek találtatván, annak következtében Simits Tivadar, Samuel István, Gyurinovits Mátyás bel, Dominits Ignátz szószóló, Nenadovits Samuel, és Alföldi István kül Tanácsos Urak küldettek ki olly végre: hogy a kijavítást úgy, mint a kövezetet leg főképen meg kívánó helyeket vizsgálatuk után kijelelvén, arról szóló tudósításukat hová hamarébb hozzák bé.” (253.)

Még mielőtt a kövezésről bővebben írnék, előrebocsátok egy 1845-ben keletkezett adatot, mely a korabeli bajai belvárost vetíti elének. A szöveg a kövezett utcák tisztításáról szól, amit mindig azon személyek végeztek, akik a munkát a legolcsóbbért elvállalták. (445.) Így 1845 augusztusában: „A kő terület egyszeri tisztítása felet árlejtés tartatván, az a következőképp adatott ki:

1ör a vörös ökor és ferdő uttzáknak a kastély sarkáig egyszeri tisztításukat Alföldi István Ur válto 40 forintokért

2or kastély sarkától Balázs házáig Miko-sevits Antal válto 29 forint 30 xrokért

3or az egész piarczot Alföldi István Ur 79 válto fkért

4er Kastély sarkától Nenadovits Ur házáig, onnénd Gludovátz Martinka és Szávits házáig Terszkity Pál 47 vfkért

5ör Nenadovits Samuel Ur házáig egész a Soó házig Alföldi István Ur 46 frintokért

6or Fehér hajótul egész az óhitű templomig, úgy Paukovits Ur házáig Jurray házáig Gyurakovits János 46 válto fkért magukra vállalták.” (472.)

Az idézett jegyzőkönyv részletből több új ismeretet szűrhetünk le. Azt már többen leírták, hogy a mai Attila utcát azért nevezték régen Fürdő utcának, mert a 19. században két gőzfürdő is üzemelt az utcában. Paul Flach 1803-as házjegyzékéből tudjuk, hogy a Vörös Ökör vendégfogadó a mai Szabadság és Attila utca találkozásánál lévő telken állt. Azt azonban, hogy a Vörös ökor utca melyik volt, nem vetette papírra senki. A fent említett idézetből kiderül, hogy a Vörös ökor utca az azonos nevű vendégfogadótól a Grassalkovich-kastély sarkáig tartott, eszerint a mai Szabadság utca elejét nevezték a 19. század közepén Vörös ökor utcának. Egy másik hozadéka a szövegrészletnek – amire később még visszatérünk –, hogy a Balázs vezetéknévű ember utcájának egyik vége a kastély sarkáig tartott.

Nemcsak a sűrűn előforduló tűzvészek, hanem a nagyobb esőzések is gyakran gondot okoztak a reformkori Baján. Mindszenty 1831-ben azt írta a városról, hogy „essős időkkel olly nagy sarak vagynak, hogy alig lehet benne mászkálni, több ollyan útszái vagynak, mellyeken a’ megálló esső víz pocsojákat formál, mellyek a’ kis rácz mrekok-nak¹ majd hasokig érnek.”

A Péter-Pál és Bognár utcák javítását 1844. július 10-én azért rendelték el, mert „a leg szárazabb időkbén víz állások szemlélhetők, mellyek búze az arra menőknek ártalmas s’ tsak nem betegséget okozó lenne.” (386.)

1844 augusztusában „Többek által előterjesztetett miként a Róchus uttzának a kövezetnél alantabbi fekvése miatt az esső víznek folyása nem lévén, az ott annyira öszve szivárgott, hogy az ország út tsak nem járhatatlaná vált légyen; a mire nézve ezen uttzának mentül előbbi ki javítása indítványba tétetett.

Mint hogy némelyek ezen uttszát fel tötéssel, mások ellenben kikövezéssel s’ nem máskép ki javíthatónak vélnék, ezen uttzának meg tekintésére, s’ a javallott két javítási rendszer közül mellyike alkalmazhatóbb s’ elfogadhatóbb megvizsgálására adandó tudósítás terhével[...] Tanácsos Urak küldettek ki.” (400-401.)

¹ „A’ Rácz az ő kis fájtájú lovát a’ maga nyelvén mrekonak nevezi.”

1845. június 3-án jelentették a városi tanács tagjai, hogy „a Klastrom kertjénél lévő híd a gyakori esőzések által iszappal anynyira be hordatatott, hogy a víznek folyására elegendő rész nem lévén, a közeliben álló kerteket önti el

Mint hogy ezen akadály tsak az iszap megszűnésével orvosolható, s’ az egyedül a tsatorna fenekének téglával ki rakása által eszközölhető lenne, ez okbul a tsatorna másfél sukkal fellyebb emeltetni, s’ fenekét téglával ki rakatni határozatott.” (452.)

1842. június 17-én a református eklézsia előtti árokról jelentették a tanácsstagok, hogy „ezen árok az esőzések alkalmával történni szokott sebes víz folyás által anynyira meg rongáltatott, hogy annak roskadt, s’ tsak nem öszve dülő félbeni léte miatt tartani lehetne: nehogy annak egészleni öszve omlása az Ekklezsia ház falait veszélyeztesse; ezen okbul alázatos véleményük oda járul: miként ezen árok bé töltessen, s’ az esső víz folyására a kotsi út vagy is az uttza közepe hagyassék Ns Balázs Józseftől kezdve egész Oláh János szíjártó házáig, a hol is azután az e végre készitendő rostélyon a csatornába bé folyand minden kár tétel.

Melly hivatalos tudósításukra határozatott: minthogy a Város az uttzák köveli ki rakkatását nem sokára ismét folytatandja, s’ azon alkalommal ezen ároknak ki javítása, vagy ha szükséges leend az uttza közepének a víz folyására leendő elkészítése sokkal kevesebbe kerülne, mint sem ha az e nélkül munkába vétetnék, ezen oknál fogva annak foganatosítása azon időre hagyatattván; addig is pedig míglen ez a Város részéről foganatosítatnék, azon ház tulajdonosoknak, kiknek házaik előtt ezen árok áll köteleességül tétetik: hogy azt házaik előtt a mennyire lehet jó karban fen tartani, s’ az öszve omlástól meg óvni igyekezzenek.” (176-177.)

A fent már említett Balázs úr, azaz Balázs József háza a református gyülekezeti épület és a kastély között állt. Mint alább majd olvashatjuk, az utcát akkor Klastrom utcának nevezték, ez a mai Deák Ferenc utca.

Az utcák javítási munkálatait felügyelő bizottság 1843. április 7-én a következő jelentést tette: „A kövezetet pedig Ns Balázs József házáig kezdve egész Oláh János szíjártó házáig 94 öl hosszaságban, és utánna Klein Fülöp házáig kezdve Jankovits Timót házáig 100 öl hosszaságban a nagy posványosság s’ sár miatt folytatni igen szükséges légyen.” Ekkor jelentették ki, hogy a Vörös Ökör és a Bárány vendégfo-

gadó közti „kőterület” is javításra szorul és a Fürdő utcában csak 50 öl területet fognak kikövezni. A munkákra szükséges nyersanyagként 100 kubik öl kő „vétetni rendeltetett”.² (259.)

A Klastrom és a Kéményseprő utca sarkán álló református eklézsia a kövezéssel járó földmunkákat kissé megsínylette. Építésetörténeti adalékok miatt érdemes idéznünk az 1843. július 25-i városvezetői öszszefüggésben lejegyzett szövegből. „A Klastrom uttzának ki kövezése alkalmával az Ekklezsia épülete s’ Paplak előtt a föld annyira le szállítattott, hogy annak kapuja bé járhatatlanná lett, falainak pedig alája kellett rakkatni, s’ így a kapunak egész le döntésével s’ újra fel építésével a Reformata Gyülekezetnek 100 pengő forintnyi költség okoztatott, s’ mind e mellett is nagyobb essőzések alkalmával a kémény seprő uttzából ki tódulo víz az épület sarkának s’ kikövezetlen elejének rohanván, abban nem kis kárt okoz, a minek el távollítása tekéntetéből illő tisztelettel esedeznek: hogy az Érdemes Tanács s’ Választott Község az eddigi kövezetek alkalmával a Római katolika ugy, mind a Görög n[em] egyesült Szent Egyházak eránt ki tüntetett nagy lelkűségét – mellyel az előttök vezető járdákat a kő területi köz költségekből meg tsináltatni szíves volt – reájuk is kiterjeszteni kegyeskedjék.” (297-298.)

1843. augusztus 1-jén Gyurinovits Mátyás, Baja akkori helyettes bírója előterjesztette, hogy „A Barátok uttzájában lévő lakosok szóval abéli kérelmüket adták elő, hogy ezen uttza – mellynek ki kövezése jelenleg munkában áll – szélességében ne az adott utasítás szerént 3 öltre, hanem 4 ölnyire köveztesse ki, részint azért mivel e szélesség az eső víz folyására szükséges, részint pedig azért, mivel ezen uttza ha 3 öl szélességben ki köveztetődik, miután az eleje szélességben 4 ölnyire ki kövezve lenne, ez által az egész formájában veszítend, s’ ugyan ezt Kerekes József megyei Almérnök Ur is bé adott nyilatkoz-ványában erősíti; a miknek következtében e tárgy ujontan szőnyegre kerülván, arra valo nézve határozatá lőn:

Miután a tapasztalás mutatná, miként Városunk több más uttzái – mellyek tsak 3 ölnyi szélességben ki kövezettek – az eső víz bármilyen folyásának bé fogadására elégségesek, s’ a nélkül hogy ez által formájukban is tsak leg kissebbet veszítettek volna, annál fogva nem lévén ok az e tárgyban hozott

végzés meg másítására, az imitten ujontan megerősítetük, s’ ahoz képpent a kérdésben forgo uttza a kémény seprő uttzáig 4 ölnyire, azontul pedig tsak 3 ölnyi szélességben leend kővel ki rakandó.” (280.) A szövegből kiderül, hogy a Barátok utcája merőleges volt a Kéményseprő, tehát a mai Petőfi Sándor utcára. Eszerint a Klastrom utcával párhuzamos, mai Széchényi utcát nevezték egykor Barátok utcájának.

A szóban forgó utca kövezése valószínűleg nem készült el az 1843-as évben, mert a következő év áprilisában Dominits Ignác, Simits Tivadar, Samuel István, Paukovits János, Tóth József és Kőműves Mihály tanácsstagok azt jelentették, hogy „a Város uttzáit szem ügyre vévén, kövezet alá leg szükségesebbnek vélik a Barátok, Oskola³, s’ Péter Pál uttzáit venni, annak utánna pedig a Plébánia Templom előtti nagy térséget, mellyek öszvessen 787 □ ölet tesznek, [...] továbbá elő terjesztik még: miként a mult évről meg maradt 10 kubik öl kővel, addig is míglen az új kő elérkezne, a ferdő uttza ki kövezése folytattassék.

Mely véleményes tudósításuk helyben hagyattatván, az abban meg nevezett uttzák az ott le irtt s’ ki tett ki terjedésben leendnek hová hamarébb kövezet alá veendő.” (360.)

Az éves kövezésekhez szükséges kőmennyiség beszerzéséről az arra kinevezett tanácsstagok döntöttek. Az illetékesek az 1844 májusi eszmecsérét követően úgy határoztak, hogy 200 kubik öl kő elég lesz, és azt mielőbb meg is kell vásárolni. (369.) A következő évben folytatták a kövezési munkálatokat, akkor már 250 kubik öl kővet vásárolt Baja városa. (435.)

Keves ismeretünk van arról, hogy honnan hozatta a város ezeket a köveket. Erre nézve örvendetes az 1843. május 20-i egyik napirendi javaslat, miszerint „a’ város által Sataristyai Uradalomtól Szabari bányából vásárolt területi köveknek Mohács felé vonatása alkalmával – de ott helyben is – biztos ember általi őrzése felette szükséges lenne.

Simics Tivadar Tanacsnok – és Dominics Ignác szószólo urakra bizatott – mi szerént; egy biztos embert e végre fel fogadván; köteleségét ennek szabják meg – mindazon által olly módon; hogy ennek bére naponként egy váltó fto meg ne halladjon.” (262.) Az említett Szabar település a mai Székelyszabar község Baranya megyében, a Baranyai-dombság déli részén, Mo-

hácstól 7 kilométerre Észak-Nyugatra. A falu eredeti elnevezése 1907-ben Hercegszabarra, a bukovinai székely családok oda-telepítését követően pedig 1950-ben Székelyszabarra változott. *A magyar korona országai területén létező kőbányák részletes ismertetése* címmel 1904-ben jelent meg Budapesten Schafarzik Ferenc munkája, amely szerint Szabaron 1840-től működött kőbánya, ahol világosbarna, szemcsés, tömör mészkövet bányásztak. A könyv szerint a bányából kitermelt követ útpítésre, útfenntartásra, kőburkolatokra, folyamszabályozásra, épületek alapozására használták. A híres bajai építész, Nagy András *Kör-séta a városban* című művében szintén említést tett a főtér régi mészkő burkolatáról.

1844 tavaszán merült fel a városvezető honatyák fejében, hogy a városszépítésre szánt kövek szállítása kevesebbe kerül akkor, ha azt nem a város szállítja saját költségén, hanem vállalkozókra bizza. (359.) 1845. május 18-án vetették papírra, hogy „A kő területhez meg kívántato köveknek Mohácsrol ide a Sugo vize piarcz alatti partjára a szállítást árlejtés útján Karapity József Bajai lakos cubik ölét 9 válto forint 37 xrokért – ugy a Sugovicza partjáról a munka helyére a kövek szállítását Gyurakovits János, Gyurkity Ferentz, Gugán István és társai cubik ölét egy válto forint 56 xrokért – nem külömben a föld hordást Terszkity Pál, Ikotity Mártony, Lyublanovics Jakab, és Pantyits Ferentz kotsiját 3 válto xrokért vállalták magukra.” (451.)

Az 1844. évi április 26-i bejegyzésből ismerjük egy kövező mester nevét, ugyanis akkor „Bé nyujtván Dimitrievits Athanáz kő padlozó mester könyörgő levelét mellyben a piartz, s’ más kövezet alá veendő helyek felmérésére magát ajánlván, kéri a kövezeti munkát, mellynek □ ölét 6 válto xral oltsóbbért fel vállalni kívánja mint más kövező mester, részére adattni.

A folyamodó ezen ajánlata, addig is míglen a többi kövezet alá veendő helyekre nézve a kövezeti munka felett árlejtés tartatód-nék, elfogadtatott, s’ a Ferdő uttza kövezésének folytatása □ ölét pengő 34 xral véve, reá bizatott.” (365.) Miután Dimitrievits Athanáz nekifogott a piac kövezésének, ráeszmélt, hogy a „földnek tömérdek ki ásása” miatt „háromszoros a fáradsága”, emiatt négyszögölenként 6 krajcár béremelést kért a várostól. Pont annyit, amennyivel kevesebbért elvállalta a kitűzött munkát. A város hitt a mester szavának, ezért 5 krajcárral megemelte egy négyszögöl munka árát. (382.) A piacról kitermelt föld elhordásáról „árlejtést” tartottak, és azt Terszkity Pál kocsinként 4 ½ krajcárért vállalta el. (385.)

² A kubik 1 öl (1896 mm) széles, 2 öl hosszú, fél öl magas kőrakás, ami tulajdonképpen 1 köből.

³ Az egykori Oskola utca 1903-tól Berényi Dániel nevét viselte, napjainkban pedig Martinovics Ignác utca a neve.

1844. április elején a városvezetés részéről nyolcan „a piarcz s’ kirakodo hely rendezésére szolgállo rendszabályok kidolgozására, nem külömben a hal piarcznak egy alkalmas hely kijelelésére bizattak meg.” (354—355.) A piactér rendezését követően a bajai halászmesterek több alkalommal sérelmezték a megbolygatott régi rendet. 1844 júliusában levelet küldtek a városházára „mellyben elő terjesztik: miként a piarcznak újrendezése alkalmával a hal piartz előbbenyi helyéről Nagy János háza mellé tétetvén által, az ott önnön költségükön fel állított két águ léptsőt a közönség köz használatára hagyni kéntelenítettnek, a minek tekéntetéből kéri ezen részükre ujonlan rendelt helyet vagy is hal piarczot kóvvel kirakattni

Minthogy folyamodók által fel állított léptsők, s’ azok a közönség köz használatára szolgálának, annál fogva kérelmük igazságos lévén, ahoz képpeszt a mostani hal piarcznak ki jelelt hely kóvvel ki rakattatni határozatott.” (390.)

Az említett év augusztus 22-én került szóba, hogy „a régi hal piarcznál a Duna part naptul napra mind inkább omladozni s’ düledezni kezd, a minél fogva nehogy az elhanyagolás által annak kijavitása később nagyobb költségekbe kerüljön, az mentül előbb kijavitatni javaltatott

Mely javallat helyben hagyattatván, ahoz képpeszt a Duna partnak az említett helyen leendő kijavitása Samuel István bel, és Alföldi István kül Tanátsos Urakra adandó tudositás terhével bizattott.” (400.)

Ekkor olvasták fel a halász cég levelét is. „Miként az új hal piarcznál új léptsőket – mellyek 669 válto forintokba kerültek – tsináltatni kéntelenítettvén, a minek tekéntetéből az ott öszve szivárgo víz le folyására egy csurgót a Város által fel állítatni könyörög.

A folyamodó halász czéeh [sic!] által kért csurgó a Város költségén el készített-ni rendeltetvén, annak végbe vitele Paukovits János szószóllo és Ott Mártony kül Tanátsos Urakra adando tudositás terhével bizattott.” (404.)

Dimitrievits Athanáz kövező 1845 májusában levelet intézett a városvezetéshez, melyben a következőkről írt: „miként a várostul a kövezeti munka folytatására fel fogadtatván, szerződéssel be kötetett, hogy a midőn kivántatódik, elegendő emberekkel ellátva a munkához fogni tartozik; a minek következtében e munkához értő hét egyént önnön költségén ide hozatott, történt pedig hogy a kőnek nem léte miatt kövezeti munkához hozzá nem foghattván egész állo egy hónapig cselédjeivel együtt időzni, s’ őket önnön költségén tartani kéntelenített, a mi miatt 500 vfra menő kárt szenvedvén, kéri e kárát a honni pénz tárbol meg térítettni

Minthogy a folyamodó szerződéssel le köttve állott, miként akkoron, a midőn kívántatni fog, a kövezeti munkához hozzá fogni tartozik, s’ ennek következtében a fel vállalt munkához értő embereket előlegessen fel fogadván, azokkal – miután a város a közbe jött nagy víz áradás miatt köveket a bányából nem szállíthatott – több hete-

kig időzni, s’ őket önnön költségén tartani készítettve volt; ezen okbul ebéli költségeinek pótlásául részére 60 pengő forintok a honni pénztárbol ki adatt-ni rendeltetvén; Kopper György kamarás Urnak meg hagyatott: miként e summát a folyamodónak költségei pótlása fejében kifizettvén azt számadása ki adási sorába hozza bé.” (453-454.)

Olykor előfordult, hogy egy-két adományozó kedvű lokálpatrióta áldozott a városépítésre. Például 1845 áprilisában Klenantz János helybeli fűszerárus a háza homlokzata előtti piactér kikövezésére 100 váltóforintot ajánlott fel. (445.) A bajai utcák folyamatos kövezése, karbantartása során ebben a hónapban került napirendre a „Czina féle uttza”, a „Gyász⁴ és Szeremly uttzák” kijavitása. (448.)

Csak érdekességként jegyzem meg, hogy előkelőbb személyek Bajára látogatásakor a városházát mindig szépen kivilágították. 1841. október 4-én „bé nyujtotta Ott Mártony Kül Tanátsnok Ur Fenséges Nádo-runk itt léte alkalmával a Város háza ki világítására fordított költségekről szóllo hivatalos tudositását, mellyben jelenti: hogy ezen kivilágítás került öszvessen 84 válto forint 57 xrokba.” (132.)

Úgy gondolom, e rövid írás adatai rávilágítanak arra, hogy az egykori Kis Pestként emlegetett városunkban a 19. század közepén is folytak városrendezési munkálatok.

Kothencz Kelemen

⁴ A Gyász utca ma Batthyány Lajos utca.

4. Idill Jazz Napok

A bajai önkormányzat hathatós támogatásával az idén is ingyenes volt az Idill Ház által szervezett őszi (október 7-9) dzsessz-

fesztivál. A rendkívül változatos programokra a Duna Szálloda éttermében és a városi színházteremben került sor.

*Szöveg: Schmidt Antal
Fotók: Berta Zoltán*



Hárman a fesztivál főszereplői közül (balról jobbra: Big Daddy Wilson, Oláh Andor, Wolfgang Feld) egy ifjú rajongóval



A Szekszárd Jazz Quartet bő három évtizede rendszeres résztvevője a bajai dzsesszéletnek.



Korabeli tánckompozíciók is színesítették a Big Daddy Wilson & Mississippi Grave Diggers nevű nemzetközi formáció blues és gospel műsorát. A felvételen a Happy Hoppers Step (Budapest) táncsoport tagjai láthatók.

Az úri sport ászai és fonákjai

25 éves a bajai teniszkлуб

A sportolás romantikus környezetben vért kíván. Hemzsegnek a szúnyogok a Petőfi-szigeten: tizenöt semmi a csipések javára. A lecsapást nem csupán a magas labdákon gyakoroljuk. Az idei szezon már csak ilyen. Szúnyogriasztó krém és védőöltözet: feljebb húzom a felsőmön a cipzárt, kapucni, és igyekszem a labdára koncentrálni. A játék sem megy ma igazán jól: az edzőm azt mondja, hamar leállt a „motor”, a vérszívók miatt pedig ne nyafogjak annyit, hanem ugráljak többet. Na persze, az ő térfelén biztosan kevesebb van. Közben a méhészek ruhájának mintájára egy speciális, szúnyogálló teniszmez ötletével viccelődünk.

Csátaljaj István, ismertebb nevén Prűcsök egész családjának élete maga a bajai tenisztörténelem. Édesapjának döntő szerepe volt abban, hogy a hetvenes évek végétől újra fellendült ez a sportág városunkban. Nevét emlékversenly őrzi. Edzőm egy időben tanulta meg az ábécét, és a teniszezés alapjait édesapjától. Az ifjúsági tábor területén lévő hajdani pályán nőtt fel a bajai játékosok nagyjai közé. Biztosan létezik tenisz-pszichológia, hiszen az érzelmek könnyedén felszabadulnak a játék során. Női szemmel is élmény számomra például egy férfi ismerősöm meccseit nézni, ahogyan „mindent bele, adj neki” szenvedéllyel a rossz ütésnél néha földhöz csapja az ütőjét, de a szép tenyeresek pillanatait is megéli. Edzőm stílusa más, mozdulataiban évtizedek magabiztos nyugalma érzem. Talán mert teniszezés közben nap mint nap lehetősége van kiütni magából a testnevelőtanári mindennapok feszültségeit.

Nekünk, amatőröknek mindig ünnepet jelent ez a játék, de nem a múltban kötelező fehér sportöltözék miatt. Manapság inkább a mozgás öröme, a szabad levegő, a természet érintése teszi magasztossá a partik idejét. Egyikünk sem képzelet magát Wimbledon ászai közé, egyszerűen csak szeretünk megizzadni, jól elfáradni, és szívből küzdeni minden egyes labdáért, miközben úgy érezzük, hogy az egészségünkért is tettünk valamit. Az egykor úri sportként emlegetett tenisz bizony ma sem a legolcsóbb testedzési lehetőség, mégis kétszáznál is több bajai választja ezt. Ha két játékos télvíz idején találkozik az utcán, néhány mondat után biztosan szóba kerül az igazi szezon kánikulástól, szúnyogostól, és számolni kezdjük a hónapokat,



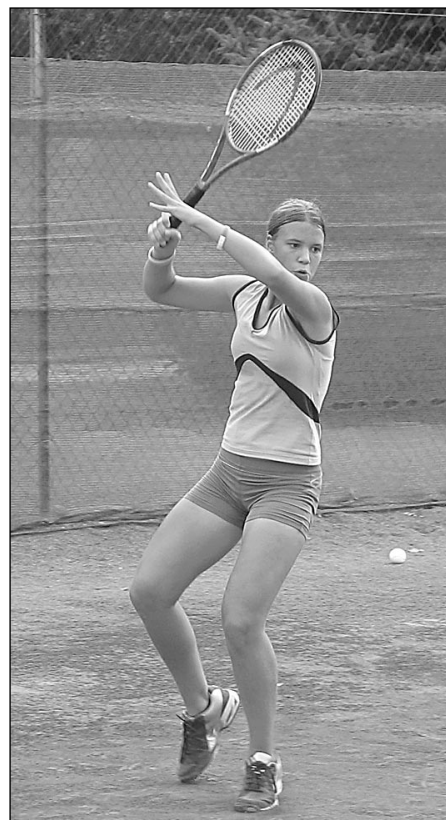
A népes bajai teniszcsoapat az 1950-es évek elején

mikor lesz ismét miénk a pálya. A fagyos évszakban az erre viszonylag alkalmas környékbeli sportcsarnokokban, illetve a nemesnádudvari fedett pályán lehet ütögetni a labdát, de ezt anyagilag kevesebben tudják vállalni.

Egy régi fotón a fél évszázaddal ezelőtti bajai teniszjátékosokat nézegetem. Egyenruhaszerű sportmezek, a maiakhoz képest látványra is súlyosabb ütők. Városunk első teniszpályái az 1920-as években épültek a Petőfi-, akkori nevén Pandúr-szigeten. A bajaiak hamar megkedvelték ezt a játékot, így az 1930-as évek végére már 10 pálya üzemelt; elindultak a helyi és területi versenyek, kialakult a klubélet. A második világháborúban tönkrement pályákat 1949-ben sikerült pótolni. Ekkor már külön teniszszakosztály is működött, és a vidék legaktívabbjaként rövidesen 100 fő feletti taglétszámmal, erős utánpótlással rendelkezett. A Petőfi Sportegyesület tagjai közül dr. Hollós Sándor (Basa), dr. Csátaljaj István, Szalai József (Dódi) és dr. Horváth Géza neve vált legendássá. Akkoriban ők tették a legtöbbet azért, hogy a tenisz a gyerekek körében is népszerű, igazi tömegsporttá váljon városunkban. Az ötvenes években politikai okokból nem támogatták ezt a sportot, így az újabb fellendülésre 1979-ig kellett várni. Ekkor már a mai helyén, az evezősház melletti területen építettek pályákat.

Egy évvel később megalakult a Közút Sport Klub és annak teniszszakosztálya. 1985 óta 10 pályából álló, parkosított sporttelep várja a játékosokat.

A helyi színeken induló versenyzők sikereiről, biztató eredményeiről sajnos csak múlt időben beszélhetünk. A férfi teniszcsoapat 2003-ban Baja tenisztörténetében először bejutott az Országos Csoapatbajnokság I. osztályába. A sportág helyzete napjainkban országosan is nehéz. Az egyesületek kedvezőtlen anyagi helyzete, a megfelelő pályázati lehetőségek hiánya



Pump Luca edzés közben

miatt a tehetséges gyerekek versenyztetésének költségei nagyrészt a szülőket terhelik. A 14 évesen máris komoly eredményeket elért Pump Luca például Budapesten a Vasas Sportklubnál játszik: bekerült a szuperligások közé, a Szávay-Gubacsi párossal egy csapatba. Legjobb eredménye ez idáig az Országos Korosztályos Verseny harmadik helyezése. Édesapja, Pump Gábor a bajai teniszkлуб elnöke kemény edzőként évek óta segíti Luca fejlődését, nem is beszélve a havi 180 ezer forint körüli sportköltségről, ami jelentős áldozatvállalás a család részéről.

Több nagynevű bajai amatőr verseny is csupán emlék mára, de például a Közúti Igazgatóságok Teniszbajnokságát, a Zombor-Baja testvérvárosi tenisztalálkozót, vagy a Budapest-Baja versenyt a mai na-

pig megrendezik. A már említett szakosztályvezető, dr. Csátaljay István mellett a III. Béla Gimnázium egykori tanára, az amatőr sportéletet szívvel-lélekkel támogató Szabó Kálmán munkásságát is emlékvésény őrzi. A teniszkлуб természetesen a szórakozás, a viccelődés, a baráti beszélgetések és a jó hangulatú vacsorák színtere is. Gyakoriak a „röptében” megrendezett névnap, születésnap bulik, halászléfőzések. A jövő tervei között szerepel, hogy a klub a jelenlegi, megyei tulajdonostól visszakérülhessen Baja városához, és javulhassanak a pályahasználat anyagi és technikai feltételei.

Az igazán szegénylős amatőrök, akik közül néhányan kocatenisznek nevezik magukat, a közeli hotel pályáján játszanak. A sövényel benőtt kerítés mögött könnyeb-

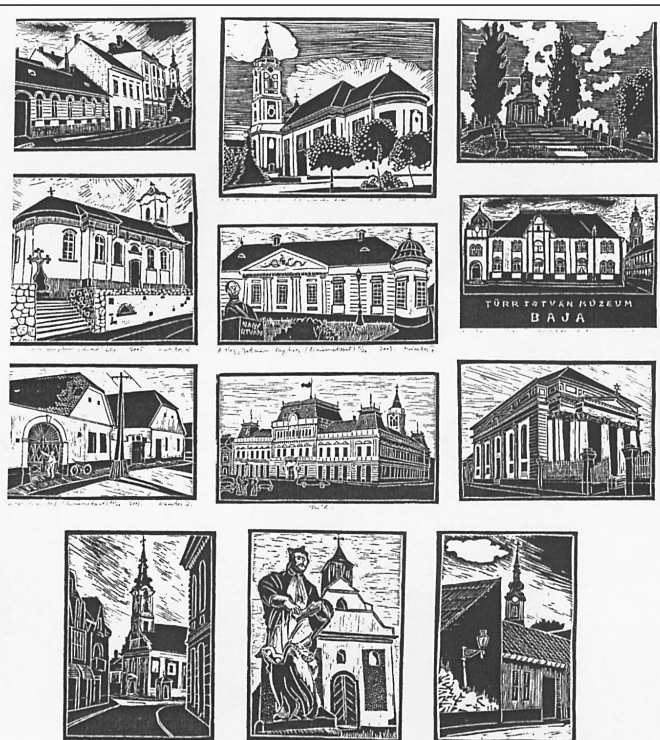
ben felszabadulnak a kezdők is, a vízpart melletti sétány nézőközönsége pedig elviselhető. Hétfőként még a legamatórebb amatőrök is ide merészkedhetnek, akik leegyszerűsített szervákat és játékszabályokat is megengednek maguknak. Egy forró napon jólesik az edzés utáni csobbanás a medencében, a környék büféiben pedig az ásványvíz és sör ürügyén maradunk még egy kis beszélgetésre. Az igazi teniszés életérzés persze minden pályán ugyanaz. Szeretjük ezt a hangot, az ütő húrjáról visszapattanó labda ritmusát. Bőrünkön viseljük a tucatsnyi, viszkető, piros jegyet, de nem úgy, mint szegényfoltot. Egy szövetség apró kis pecsétjei ezek köztünk, akik tudjuk, hogy a sportolás romantikus környezetben Baján bizony gyakran vért kíván.

Katymári Vanda

Bevezető sorok Kántor József grafikai lapjaihoz

A tizenkét linómetszetet tartalmazó mappa napvilágra kerülésének előzményei közé tartozik, hogy alkotója Erdélyből települt át Bajára. A képzőművésznek az évek során nemcsak egyszerűen lakóhelye lett városunk, hanem törzsökös bajaivá vált. Szülőföldjének tartós szeretete mellett elválaszthatatlanul feltámadt benne olyan helyi érdekű hazafias érzelem is, amelyet lokálpatriotizmusnak szoktunk nevezni. Az utóbbi érzület készítette arra, hogy városi járókelőként, szemlélődékként nemcsak találkozhatott a múlt építészeti emlékeivel, hanem meg is ajándékozott bennünket az azokról sokszorosító eljárással készített grafikai lapjaival. Linómetszeteinek témái – az építészeti szempontból jelentős bajai épületek, utcák stb. – jelen vannak az egész városban. Ezekből válogatta ki a metszetek létrehozója azokat a különböző stílusjegyeket viselő, világi, egyházi, városképi fontosságú épületeket, melyekben örömet lelte és megalkotta.

A várostörténet hiteles épületei, utca-részletei nem örökkévalók, de megbecsülésre méltó értékek, védelmük is fontos feladat. Grafikai lapjaival a művész nem akart a régi épületekről katasztert készíteni, az időt megállítva láttelepet adni, hanem élményt.



A régi Baja

Kántor József

képzőművész

12

Linómetszeteiben

Bánáti Tibor ajánlásával

Bár a legsötétebb semleges szín, a fekete általában baljóslatú, komor, leverő hatású, a legvilágosabb szín – a semleges fehér – meg leginkább a tisztaság, a dicsőség, az ünnepi alkalmak kifejezője, Degas francia festő és grafikus szerint „A fekete-fehér elég ahhoz, hogy remekműveket alkosson az ember.”

Magam a *Mesélő házak*, *Baja* címmel írtam 2001-ben lakóhelyünk ránk maradt építészeti örökségéről, Kántor József most művészi megfogalmazású, frapáns grafikai lapjainak rajzolataival ábrázolt részleteket Bajáról. Művészi jellegű sokszorosítással készült, számozott példányú fekete-fehér reprodukcióival – melyek eredetinek tekinthetők – méltó módon mutatja be alkotóképességét. Művei színvonalas grafikai munkásságának meggyőző érvei.

Bánáti Tibor

(Ajánlható ajándékozáásra, ott-honok, intézmények díszítésére.)

Kapható:

- Színvonal Galéria, Szentháromság tér 11.
 - Mini Galéria, Szabadság u. 13.
 - Nagy István Képtár, Arany János u. 1.
 - Ady Endre Könyvtár, Munkácsy u. 8.
 - Nemzeti Könyvesbolt, Jelky András tér 6.
- A 12 metszet ára 20 ezer forint.)

A linómetszés technikai sajátosságainak megfelelően a fekete-fehér felületek ellentéteinek kontrasztjaival, sűrítettségével, folt-szerű hatások elérésével és hajlékonyabb ívek érvényesítő lehetőségeinek megvalósításával mutatja be lapjain a régi Baját.

Védendő védtelenek: az Atalanta-lepke

A Baja környéki lepkefauna legszebb vándorlepkéje a májusban dél felől Magyarországra érkező, majd ősz végén a melegebb déli tájakra újból visszarepülő Atalanta-lepke (Vanessa atalanta). Bársonyosan fekete alapszínű szárnyainak jellegzetességei a vörösesbarna „admirális sávok”, a régi Admirálislepke elnevezés ebből ered. A feltűnő sávok az elülső szárnyat ferdén, a hátsó szárnyat fekete pettyekkel tarkítva szegélyként díszítik. A 2,5-5 centiméter közötti hosszúságú elülső szárnyak csúcán különböző méretű fehér pettyek láthatók, mellettük a szárnyszél kékes. Az elülső szárnyak fonákja hasonlít a másik oldalhoz, de annál kissé világosabb; a hátulsó szárnyé barna és fekete mintás, a sötét rajzolat jó rejtőzködést tesz lehetővé. A két ivar színezete hasonló. Teste és potroha felül megegyezik a szárny alapszínével, alul barnás. A jó szárnyizomzatú lepke röpte igen erőteljes, kitűnően repül és szerez kóborolni.

A tarkalepkék családjába tartozó Atalanta-lepke megtalálható Európában, Észak-Afrikában, Ázsia nyugati részén és Észak-Amerikában. Meleg nyarakon a sarkkörtől északabbra fekvő területekre is eljut. Hazánkban, így Baja környékén is bárhol felbukkanhat, és a viszonylag gyakori lepkék



Őszirozsán pihenő Atalanta-lepke

közé tartozik. Kedveli a ligetes erdőket, a nyiladékokat és a kultúrtájt sem kerüli el. Gyakran látni a lepkéket cserjék ágain, levelein és talajon pihenni, amint szárnyaikat szétnyitják és összezárják. Kedvelik a virágokat, és szívesen táplálkoznak a földre hullott erjedő gyümölcsökből, fák kifolyó nedvéből.

A tavasszal Dél-Európából érkező imágók csalánra rakott petéiből júniustól szeptemberig két nemzedék fejlődik. A hernyók színe többnyire szürkésbarna és zöld, oldalukon két hosszanti sárga vonallal és sárga tüskékkel. Magányosan élnek, és tápnövényük, a csalán csúcsleveleit összeszöve bábozódnak be. Az októberi vándorlás megkezdése előtti

időszakban egyes helyeken alkalmanként nagyobb számban gyülekeznek. A szeptemberi napfényben a dunai homokzátonyokon gyakran látni sütkérezés közben Atalanta-lepkéket, amint pödör-nyelvükkel a nedves homokból ásványi anyagokat szívogatnak, erőt gyűjtve a vonuláshoz vagy az itteni átteleléshez. Enyhe teleken megfigyelhető egy-egy bábként vagy lepkéként nálunk áttelelő példány.

Védett, természetvédelmi értéke 2 000 forint.

Dr. Nebojszki László



A szárny fonák oldalának színezete és mintázata segíti a rejtőzködést

Előfizetési felhívás

A Bajai Honpolgár
2006-ban megjelenő
XVII. évfolyama
előfizethető a mellékelt
„Készpénzátutalási megbízás”
utalványon.

Előfizetési díjak:

helyben

(házhoz szállítva): 2 400 Ft

vidéken

(postaköltséggel): 3 200 Ft

külföldön

(postaköltséggel): 6 500 Ft

Várjuk

megtisztelő megrendelésüket.

A Bajai Honpolgár Alapítvány

BAJAI HONPOLGÁR

Megjelenik minden hónap első napján
ISBN 1416-4469

Főszerkesztő:
Bálint László

A szerkesztőbizottság tagjai:
Bálint Attila, Bánáti Tibor, dr. Dániel József,
Jász Anikó, Kothencz Kelemen, Kovács Zita,
dr. Laki Ferenc, dr. Mayer János,
dr. Nebojszki László, Schmidt Antal

Lapalapító és kiadó:
Újvárosi Általános Művelődési Központ

Postacím:
6500 Baja, Oltvány Imre u. 14.
Telefon: 79/325-599

Fenntartó:
Bajai Honpolgár Alapítvány
Az alapítvány számlavezető bankja:
OTP Kereskedelmi Bank Rt.
Bajai Fiókja 11732033
Bajai Honpolgár Alapítvány 20030119

Nyomdai munkák:
Arculat Nyomda Kft.
Baja, Attila u. 15. Tel.: 79/428-944

KÉZIRATOT, FÉNYKÉPET NEM ŐRZÜNK
MEG ÉS NEM KÜLDÜNK VISSZA.