

„Által mennék, a Tiszán, de a révész nem visz át...”

A MINDSZENTI KOMP

A Tisza szabályozása előtti időben, az 1700-as évek vége felé még csak dereglyével közlekedtek a Tiszán az emberek. Ez a dereglye csak személyszállításra volt alkalmas. A dereglye nagyságától függött, hogy hány személy fért el benne. Ha a Tisza áradt, magas volt a vízállás, akkor a dereglye a szőlőparti magaslatokról indult, és a baksi szőlők magaslatánál kötött ki. Ha a Tisza a mederben volt, akkor a mai nagyrév tájékán, a folyó két partja között közlekedett. Itt a fordulási idő jóval rövidebb volt. Ahogy szaporodott a lakosság, a községünk létszáma, úgy nőtt a Tiszán való átkelés igénye. Ezt a tényt az is motiválta, hogy ez idő tájt még Tömörkény község, valamint a hozzá tartozó területeken élő emberek közigazgatásilag, egyházilag Mindszenthhez tartoztak. Ezért a hivatalos dolgaikat: születés, keresztelezés, elhalálozás, adózás és egyéb ügyeiket Mindszenten kellett rendezniük. Így megnőtt a Tiszán való átkelés igénye. Mindezeket fokozta az is, hogy a Pallavicini-uradalom a Tisza jobb partján terült el. Az uradalom sok mezőgazdasági munkást igényelt, akiknek szintén a Tiszán kellett átkelniük. Ezért is szaporodott a dereglyék száma. Sőt, nagyobb felületű átkelési alkalmatlanságokat kezdtek építeni, amelyek az egyszerűbb komp formáját mutatták. Ezeken már lovas fogatokat is szállítottak a túlpartra. Az ilyen egyszerű kompokat még kézi evezéssel, a kompon utazó férfiak segítségével tudták a másik partra átvinni. A komp útvonalra nem merőleges volt, hanem a part mentén, a vízfolyással szemben eveztek, ahol a víz sodrása gyengébb volt.

A kompot csak akkor fordították a másik part kikötési pontjához, amikor a víz folyása már ezt, vagyis a kikötést lehetővé tette. Később az ilyen, kézi erővel való átkelés megkönnyítése céljából lovakat fogtak be vonóerőnek. Ez úgy történt, hogy a folyó mindkét partján a lovaknak utat képeztek ki. Ekkor már nagyobb felületű kompokat ácsoltak, amelyeken négy lovas fogat is elfért. A kompot lovakkal húzták fel a vízfolyással szemben, szintén olyan magasságig, hogy a kompot utána ismét kézi vezéréssel a szemben lévő kijáróig tudták irányítani.

A túlpartról a visszaút ugyanígy történt. A kompot ismét lovak vontatták fel olyan magasságba, hogy a komp kézi irányítással ismét a kiinduló helynél kössön ki. Ezt a lóvontatású módszert addig alkalmazták, mígnem 1876-ban Passauból hozták drótköteleket. A drótkötelek vízi alkalmatlanságon úsztatták le a Dunán, Kalocsa irányáig, és ott rakták ki a partra. Közben a községet értesítették, hogy lehet menni a drótkötélért. Több fogattal indultak el, hogy hazaszállítsák. Meglepve tapasztalták, hogy a nagy karikába tekert köteleket a kocsikra felrakni nem tudják. Ezután úgy cselekedtek, hogy a drótköteleket kitekérték, a végére erősítettek kettős kiszefát és a köteleket kinyújtva húzták haza lovakkal. Az útvonal viszont lakott községeken keresztül vezetett, ezért hogy a derékszögű fordulónál a ház sarkát ne sodorja el a drótkötél, erős cölöpöket, karókat vágtak, és azokat verték le a ház sarkánál, hogy az épület sértetlen maradjon. Tehát így érkezett meg Mindszentre az első drótkötél. Az akkori technikai lehetősé-

gekhez mérten rögzítették a túlparton a drótkötél végét. Az innsó oldalon pedig a talajba rögzített 15 m átmérőjű forgódobhoz rögzítették a kötélt végét. A forgódob tetejére két hosszúkarú hajtórudat erősítettek, amit két ember hajtott körbe addig, amíg a drótkötél olyan magasságba nem emelkedett, ami a komp húzásához megfelelt. A drótkötéllal már lehetett a kompot olyan szögbe állítani, hogy a víz sodrásának minél kisebb felületet adjon. A révészek és a kompon utazó utasok pedig a drótkötélre helyezhető húzófával húzták a kompot a túlsó part felé. A járművek akkor még lovas kocsik voltak, amint elhagyták a kompot, a túldalton várakozók ráhajtottak, s az máris indult vissza. A visszautazás hasonló módon történt. Sajnos a révészeknek nemcsak az volt a feladatuk, hogy egyik oldalról a másikra átvigyék az utasokat, hanem a komphoz való feljutás biztosítása is. Száraz időben ez csak ment is rendesen, de amikor esős idő és sár volt, bizony a révészek segítettek a szekerek feljutását a kompra. A szekerek által felvitt sarat is a révészek takarították le. Ugyanis ebben az időben még a révhez nem volt kövesút, csak földutak vezettek odáig. A község főutcáját, amelyik a révhez vitt, csak 1901-ben kövezték ki kockakövel, de csak a gát vonaláig. A gáttól a kompig még legalább tíz évig földes út vezetett. Különösen akkor volt nehéz a szekérral való közlekedés, amikor a Tisza, áradás után, visszament a medrébe, s a talaj el volt ázva. Ugyan volt már drótkötél, ami a kompjárást nagyban segítette, de a felsorolt nehézségek miatt bizony egy kompforduló egy óráig is igénybe vett.

A kompok járása már akkor is napkeltétől napnyugtáig tartott. Ha hosszú, hideg tél volt, a kompjárást úgy oldották meg, hogy fűrésszel kivágták a jeget a komp útján, és így télen is folyt az átkelés. Csúpan a jégzajlás és a nagy áradások idején szünetelt. A befagyott Tiszán gyalogosan és korcsolyával is át lehetett kelni. Sőt, lovas szánkókkal is, ha megfelelő volt a jég vastagsága. A lovas szán útját törekkel beszórták, hogy a lovak ne csússzanak az útvonalon. Az ilyen átkelések nem voltak kockázatmentesek, de megoldást jelentettek az átkelőknél. Az eddig leírtak a nagyrévi dereglyés és kompátkelés történetét foglalja magába az 1800-as évek végéig. Mivel azonban a Pallavicini birtok mind több munkást igényelt, szükségessé vált egy új átkelési lehetőség, vagyis a kistrévi komp üzembe állítása, ami az 1901. évre tehető, bár ennek pontos dátumát nem tudjuk. A községnek erre pénze nem volt, így a komp létesítését és üzemeltetését a Pallavicini uradalom vállalta. A kistrévi átkelőhöz köves út nem vezetett soha.

A kistrévi kompot már létesítésekor drótkötéllal helyezték üzembe. Ez a komp is alkalmas volt lovas fogatok, később traktorok és egyéb járművek szállítására. A kompok 1963-ig mindkét átjárónál fából készültek.

A nagyrévben 1964-től állítottak vaskompot, de ennek a vaskompnak a járó felülete



(f. HDK 2011)

Hézső Ferenc: Menedék GONDOLATAIM EGY ALKOTÁSRÓL

A Vásárhelyi Látóhatár fontos feladatának tekinti az olvasókkal való párbeszédet. A Gondolataim egy alkotásról című írással arra szeretnénk ösztönözni a művészet iránt érdeklődőket, hogy osszák meg velünk egy-egy mű, alkotás által ébresztett gondolataikat, érzéseiket. Előfordulhat, hogy a ma emberének többet, mást üzen az alkotás, mint azt a mű születésekor tervezte a művész. Ki tudja? Írja le Ön is a gondolatait!

Fülöpné Rákos Éva ezúttal Hézső Ferenc: Menedék című festményével kapcsolatos gondolatait osztja meg velünk. Az alkotás a hátsó borítón - a Galéria rovatban - színesben látható.

Budapesten, a Képző- és Iparművészek Szövetségének Andrassy úti székházában mutatkozott be a Szövetség Hódmezővásárhelyi Területi Szervezetének tagsága. A gyűjteményes kiállítást Fülöp Erzsébettel néztük meg, készítettünk képeket és videót is az alkotásokról. Itt csodálhattam meg először Samu Kati állatfiguráit, s itt láttam meg először ezt a Hézső-festményt 2004 szeptemberében. Először csak átsiklott rajta a szemem. Aztán visszaemlékeztem rá, később pedig újra és újra befurakodott gondolataimba.

Az alkotásokkal a videó másolása folytán többször is foglalkoztam. Ennek folytán gyakran láttam ezt a képet, s úgy éreztem, az alkotás mondanivalót akar átadni nekem.

A festmény középvonalában egy madáretető áll ferdén, hosszú, felül kétfelé ágazó faoszlopon, melyen piros-fehérvörös-zöld jelzés látható. Az etető bal oldalán látszik a hold s egy galamb vagy varjú. A jobb oldalon a nap látszik s egy fecskemadár. Mindkét szárnyas a madáretető felé repül az égen. Jobbról is és balról is, keletről és nyugatról is. A madáretető csúcsos teteje olyan, mint a háztető. A madáretető előtt a földön egy fekete macska áll, világító sárga szemekkel.

Képeket nézegetve hajlamosak vagyunk hamar megállapítani, hogy egy-egy alkotás tetszik-e vagy sem. Vannak művek, amelyek önmagukért szépek, s a szépséget közvetítik, mint a természet tükörképei. Aztán olyan alkotások is készülnek, amelyek mélyebb mondanivalót hordoznak magukban, megfestésükhöz a mester felhasznál jelképeket, szimbólumokat, színeket, azok árnyalatait, beleértve saját gondolatait a világról, a történelekről. A kép címének megválasztása is hatással lehet a befogadóra, segíthet a mondanivaló megfejtésében. Ilyen alkotás a *Menedék*.

Próbáljuk megfejteni a kódokat!

A kép szimbólumai:

„Az ókori jövőmondásban a madárarak röpte az istenek által adott jel volt. A hollókat, varjakat például szerencsétlen jelnek tartották, a fecskéket és gólyákat szerencsésnek.” (Carr-Gomm,

Sarah: *Szimbólumok a művészetben*. Bp. Holnap, 2001. p.: 163.) Ez az egyik ellentétpár a képen. „A vándormadár fecske viselkedése tavasszal a reményt, a termékenységet és az élet megújulását jelenti, míg a kínai hagyományban a veszély, a hűség és a szerencsés sorsforduló jelképe a fecske, Japánban hűtlenséget és anyai gondoskodást is jelenthet egyszerre. [...]

A fekete macska némelykor szerencsét jelképez, de más vonatkozásban a boszorkányok familiárisa volt. ...Régen az ördögöt szimbolizálta, amelynek egyébként kedvenc állata volt, így tehát gonoszságot és halált jelentett [...]

Ha a Napot és a Holdat együtt ábrázolják, az jelentheti az idő egységét, [...] vonatkozhat a világegyetemre[...]” (Gibson, Clare: *Jelek és jelképek: Képes kalauz a jelek és jelképek világához*. Debrecen, 1998. Kinizsi. p.: 67, 69.) Ez egy másik ellentétpár a képen.

A madáretető talán az otthon ábrázolja, a hazát, hiszen az etető tartóoszlopára a piros-fehérvörös-zöld szín van festve, nemzeti zászlónk színei; a piros, amely az erőt, a fehér, amely a hűséget és a zöld, ami a reményt jelképezi. A haza jelenti a népünket (keleten, nyugaton és itthon élők összességét), a gyökereinket, a múltunkat s talán a jövőnket is. Ellentét a kép bal és jobb oldala, amely keletet és nyugatot szimbolizálja, ellentét a hold és a nap, a fent és a lent.

Mi lehet a mondanivaló?

A madáretető (a menedék, a haza) a magasban, oszlopa ferde, mintha kidőlni készülné, a fekete macska pedig – súlyosbító körülményként – örködik alatta...

A megoldáshoz jusson eszünkbe, vagy olvassuk el Illyés Gyula versét, figyeljünk annak tartalmi összefüggéseire:

Haza, a magasban

„Jöhet idő, hogy emlékezni
bátrabb dolog lesz, mint tervezni –
bátrabb új hont a múlt időkben
fürkészni, mint a jövőben –?”

Fülöpné Rákos Éva

palincseszkából volt és van ma is fedve. A nagyrévi kompot 1974 óta a komp oldalához kapcsolt motorcsónak húzza oda-vissza. De ez a motorcsónakos közlekedés, a motor meghibásodása miatt, hol rövidebb, hol hosszabb időre leállt. Ilyenkor ismét a kézi húzásos átkelés került alkalmazásra. A múlt század második felében a beállt jég átvágása, hogy a komp közlekedni tudjon, már nem történt meg. Ha a Tisza jege beállt, akkor a komp közlekedés is leállt. A komp közlekedésben volt egy akadályozó tényező, amikor a nagy, motoros hajók megjelentek a Tiszán, akkor a kötelet a hajó jelzésére le kellett engedni a Tisza fenekére, hogy a hajó útját ne akadályozza. Ez a művelet: a kötél leengedése, felhúzása sajnos időt vett igénybe, s ennek a parton várakozó járművek és vezetőik, vagy gyalogos személyek nem örültek. Ez a kötéleengedés és felhúzás, mindkét kompnál fordulókiesést eredményezett.

A kompok történetében voltak sajnálatos események. A kistrévi komp 1910. január 2-án elszabadult, mikor az átkelést megkezdték. A kompon lovasfogatok és gyalogos személyek is voltak. De hála Istennek, evezőkkel sikerült parthoz irányítani a kompot, és így nem történt halálos baleset. Máskor a nagyrévi komp a jégen vágott úton az északi oldal felőli jégtábla elmozdult, és a kompot a két jég közé szorította. A kompon utazóknak baja nem történt. Olyan is volt, hogy a megvadult lovak a kompon keresztül a Tiszába rohantak, a lovak belefulladtak, a hajót sikerült kimenteni. De nem sorolom tovább, hisz a közlekedésbiztonság abban az időben még hiányos volt.

A Pallavicini-uradalom nemcsak a kistrévet, hanem a nagyrévet is üzemeltette, vagyis a révek az uradalom tulajdonában voltak. A község csak a második világháború után vette át a réveket tulajdonba és üzemeltetésre. A kistrév 1971-ig bonyolított le forgalmat. Ezen időtől megszűnt az átkelés. Így a kistrévi kompot már nem cserélték ki vaskompra.

A kistrév mintegy 70 évig szállította az utasokat, ezen idő alatt mindvégig fakomp közlekedett. A kompok mellett mindvégig voltak ladikok is. Ha nem volt utas nagy számban, csak néhány személy, akkor ladikkal vitték át az utasokat a túlpartra. A kompon vagy dereglyén való átkelés a Tiszán mindig díjtételes volt. A beszédett összeget az üzemeltetőnek kellett átadni. A révészeket mindig az üzemeltető fizette.

Itt még említést teszek arról, hogy a Pallavicini-uradalom időnként bérbé adta a réveket. A révek béréről nincs ismeretünk, csak egy esetben, amikor a kistrévet Pálkó Mihály bérelte 1910-től, több éven keresztül. Az első világháború után a község közigazgatása már felügyeletet gyakorolt a révek működése felett, ezért révbíró neveztek ki. Ilyen révbíró volt Kós Géza és Bozó Márton. Ez időben révészek voltak: Gyovai Gáspár, Ludányi Mihály, Pap Sándor és még sokan mások.

Mivel Mindszent évszázadokon át fontos átkelelőhely volt a Tiszán, ezért a községben több hajóács is dolgozott. A ladikokat, dereglyéket, majd később a kompokat is ők ácsolták. A mindszei hajóácsok híresek voltak, ezért nemcsak helyi megrendeléseket, hanem a környékből is, különösen Szegedről kaptak megrendeléseket, vizen közlekedő létesítmények megépítésére. A vízi járművek javítását is vállalták. Sajnos, ma már ilyen vízi létesítményekre nincs igény, így a hajóács szakma is teljesen kihalt.

Vida Mihály