

## Bödönhajók, csónakok, ladikok, dereglyék, kompok

„Aki megelevenedett bibliai festményt akar látni, az keljen át Zamárdi és Szántód között a kompon. A hajót azok az emberek hajtják evezőikkel, akik már Jézust a tengeren hajózázták, akiknek arczásait régi templomok félhomályos boltozatain láttuk. Az evező ember, az evezésbe elmerült, szinte átváltozott ember egyforma a biblia ezer esztendőinek messziségében és a zamárdi kompon. A fázasztó testi munka az Üdvözítő közelségébe vonja az emberi arcokat, a túlvilágra megy az arc fényekért, színekért, a halálosan elfázasztott testből kiválik a lélek és kiül a szemekbe, mintha elrepülni készülne. Régen láttam szebb embereket, mint az evező révészeket.

Bús taktusa a munkának a legősibb. Az evezés ugyanaz volt ezer évek előtt is. Hat legény hajtja a nehéz kompot, egymás mellett ül, párosával. Mielőtt meghúznák a hosszú, nehéz lapátot, felemelkednek a deszkától, amelyen ülnek, aztán ugyanabban a másodpercben vetik hátra magukat, amidőn meghúzzák a rudat. Előrevetik magukat, hátradőlnek, mintha egy test, egy izom volna valamennyi. Nem késhet senki egy szempillantást, nem pihenhet egyik sem egy másodpercet, nem takarékoskodhat a munkával egy verejtékcseppet sem. Mint egy emberfölötti tánc, ősi ringatása a testnek, megfeszülő és engedő kötele az izomzatnak, a testi munka csodálatossága: folyik az evezés a kompon. [...] Nem lehet leírni azt a változást, amelyen a révészigények általmennek, amire a Balaton közepéig hintáztatják a kompot. A szélmarta, esőtépte, viharos arcok elveszítik minden földi durvaságukat. Megnemesednek a homlokok, belső fényekben égnek a szemek, alkonyati aranypírban fürdőznek a kipirult arcok.” (Krúdy Gyula, *Balaton révészei*, in *Magyar tájak*, Budapest, Helikon Kiadó, 1959, 126–127)

A folyószabályozások, a sárrétek, lápok lecsapolása előtti századokban a magyarság jelentős hányada vizek között élt, maga is „vízenjáró” volt. Érthető, hogy a magyar néprajzkutatás a kezdetektől fogva kiterjedt a vízi életre. „A vízi közlekedő eszközök formáit, típusait természetesen a halászok és a hajósok, révészek foglalkozását, életmódját kutató etnográfusok vizsgálták elsősorban. Legelőbb Herman Ottó, Jankó János és Solymos Ede halászati tárgyú műveihez fordulunk, amikor a magyar nép vízi járműveiről kívánunk mélyebb ismereteket szerezni. Azonban az átkelés a folyón, az utazás és szállítás a vízen életszükséglete volt a folyók, tavak mellékén élő egész



Pásztor János: Révész (Balatonfüred)

népességnek. Erre a halászok, a hajósok, a révészek járműveit, tevékenységét és életmódját bemutató munkák is sok utalást tesznek. Csermák Géza, Betkowski Jenő, Gráfik Imre műveiben a hagyományos hajózás, hajóvontatás történeti néprajzát feltáró munkáiban szó esik a helyi érdekű vízi közlekedés eszközeiről, módozatairól is.” (PALÁDI-KOVÁCS, 2017, 143)

Hajó szavunk a legáltalánosabb meghatározás szerint: vízi jármű, amely a víz felszínén haladva személyeket és árut szállít. A hajó a csónaknál nagyobb, a tutajnál pedig összetettebb felépítésű, s az emberiség egyik legrégebben használt járműve. A hajó terminus alatt általánosságban a következő értendő: „Eredeti jelentése a rokon nyelvi megfelelők alapján ‚fakéregből kivájt, fatörzsből készült edény’ lehetett. Ebből fejlődhetett a ‚csónak’, majd a ‚hajó’ jelentés azon az alapon, hogy hajdan a csónakot, illetőleg a hajót szintén fakéregből kivájt fatörzsből készítették.” (BENKŐ, 1970, II, 26–27. – Adataink szerint a Vas megyei Csákánydoroszlón megőrizték a halászatkor használt csónakra a hajó, pontosabban a hajú megnevezést.)

Az edény-jelentéssel kapcsolatban:

a) hajó jelentéssel Szekszárd vidékén;

b) csónak jelentéssel Bátán;

c) a halászok és révészek mindennemű csónakjainak, bárkáinak, haltartó és szállító eszközeinek összefoglaló neveként Tiszadobról vannak tájszótári adatainak.

Hajó szavunknak a *Magyar Nyelv Értelmező Szótára* hat jelentésváltozatát különbözteti meg. De a szó köznyelvi használata során ma már talán az idősebb korosztály tagjai esetében sem merül fel, hogy a korábbi századokban mi is volt a jelentése. Kutatásaink során azt tapasztaltuk, hogy mind a köznyelvben, mind a szakirodalomban a vízi járművek elnevezéseinél meglehetősen nagy a következtelenség; sok esetlegesség (köznyelvi, tájnyelvi, szaknyelvi terminus technikusok keveredése) figyelhető meg. Nem könnyű egyértelműen eligazodni a különböző méretű és formájú, valamint szerkezetű és felépítésű hajótestek nevei között.

A hajóácsok – miként a Szentendre szigeti superok is – szerkezet szerint három alaptípust különböztettek meg:

a) elöl tőkés és hátul tőkés, vagyis, amikor elöl és hátul is függőleges tőkében végződik a hajótest;

b) elöl tőkés és hátul csapott. E típusnál a hajótest hátsó része vízszintes gerendában végződik, a feneke ehhez a gerendához hajlik fel;

c) elöl csapott és hátul is csapott, vagyis az orr és a fartőke is egy vízszintesen elhelyezett gerenda.

A *Somogy* című folyóirat olvasói közül föltehetően sokak körében ismert a realista magyar tájképfestészet kiemelkedő alakjának, Mészöly Gézának (1844–1887) *Baltoni halásztanya* című festménye, amely a Magyar Nemzeti Galéria gyűjteményében található. A rendkívüli hangulatú kép közepén, kissé jobbra, az előtérben klasszikus formájú, egyetlen fatörzsből kivájt, kimélyített, úgynevezett bődönhajók láthatók. Kevésbé ismert viszont egy másik festménye, a *Baltoni alkony*, melyen a bődönhajó mellett egy laposabb testű csónak is látható.

A vízi közlekedési eszközöknek ezen archaikus típusa az emberiség kultúrájának széles körben elterjedt eszköze. Mint ilyen, a vízhez kötődő foglalkozások számára nélkülözhetetlen, a magyar népi műveltségnek is ismert tárgya volt. Különböző típusainak, változatainak felbukását még az utóbbi



Mészöly Géza: *Balatoni alkony* (Magyar Nemzeti Galéria)

évtizedekben is dokumentálhatta a régészeti és a néprajzi kutatás. Az egyetlen főtörzsből kivájt hajótest készítését archaikusabb eljárás szerint még égetéssel is segítették. (Égetésre több leírás hivatkozik, néhányan azonban nem tartják valószínűnek.) A kimélyített vízi közlekedési eszközök egyetemes elterjedésűek, s feltételezhetően az egyik legkorábbi típus az emberiség történetében. Régészeti leletekben, de recens anyagban is egyaránt megtalálhatók a világ legkülönbözőbb tájain, s a tudományos kutatás Einbaum vagy Monoxylon névvel jelöli.

Hazai vizeinkről – így a Balatonról is – a legarchaikusabb változatokról úgy tudjuk, hogy többnyire tölgyfából készültek. A típus és változatai tehát egész Magyarországon ismertek, vidékenként eltérő megnevezésekkel. A Dunántúl egyes területein – mint például a Balatonon – *bödönhajó*nak (bodonhajó) nevezték. A bödön- és bodonhajó szinonimaként jelentkezik, s minden esetben egyetlen főtörzsből vájt vízi járművet értettek alatta. A Balatonról e csónaktípusra az egyik legkorábbi utalást egy a *Tudományos Gyűjtemény*ben közzétett magánlevélben találunk: „A’ meszsze benlévő, nagy tölgy derekából vájott tsónakok úgy lászának a’ kék Balatonban, mint á repülő tsókák á levegőben.” (OLÁH, 1834, 61) Malonyai Dezsőnél kissé másképp olvasható: „Igen szép innen nézni a halászást; a messze bennlévő, nagy tölgyderekakból vájott csónakok /bodonhajó/ úgy látszanak a kék Balatonban, mint a repülő csókák a levegőben.” (MALONYAI, 1911, III, 8–9)

E méltán nevezetes és figyelmet érdemlő hajótestről írja Herman Ottó a halászok vízi járműveivel kapcsolatban: „Az egyik törzsalak a Balaton ‚bödönhajója’, mely mindig tűzzel is van vájva: a másik a folyókon dívó ‚csónyik’. A Balaton bödönhajója kétféle s mind a két alakja tölgyfából való; keresztmetszete szerint vastag körtealakú, orra hegyes, magasra felálló. [...] Ez magyarán mondva suta, mert a fara elkerekített; hossza 3 m – egy, legfőlebb két embernek való; a balatoni kishalász szerzősámja, melynek egyetlen példányát csak Siófokon láttam. Repedező orrát ekkoron már pléh védte, illetőleg pléh akadályozta a víz benyomulását. Van első és hátulsó tatja és húzószöge.

A második alak a bödönhajó kiálló orral és vágó farral, mely sok esetben szintén felkunkorodik s ekkor ez a nevezetes járómű nagyon emlékeztet a tengermellék régi »mentő hajóira«, a melyek alma szelethez hasonlítottak, hogy soha föl ne borúlhassanak [...]. Ez 4 méteren túljár, négy halászt szerszámostól elbír s mély járása, szövetkezve a halászok ügyességével, mely valóban bámulatos, csendes vagy csak lengedező vízen megóvja a fölborúlástól. Igen ám; de az ú. n. nagy szerszám, t. i. az öreghálóval való halászat, kivált kissé habos vízen, egy bödönnel nem végezhető, mert legalább is nyolcz ember kell hozzá, ki egy bödönbe nem fér el; azonkívül tér is kell az öregháló elhelyezésére [...]. Ezen úgy segítenek a bödönösök, hogy két hajót kötnek össze s ehhez képest van a hajó felvasalva, amint következik, természetesen az orrán kezdve: [...] a tatyvas, mely a bödön orrát az elrepedéstől óvja; [...] az első és második kötésvas, a melynél fogva két bödön összeköthető; [...] a húzószeg, a melybe az evedzőt beakasztják, rendszerint három; [...] a habvető, egy rámás alkotmány, mely a habot visszaveti, mert megjegyzendő, hogy a bödön hasas volta mellett, habvető nélkül a víz igen könnyen benyomúlhatna. Ez a »magyar tenger« ősi vízijáróműve, mely manapság már letűnő félben van, hogy helyébe a laposfenekű hajó állhasson [...]» (HERMAN, 1887, 204–205)

A *hajó* és a *csónak* megnevezés már korábban is keveredve, bizonytalan szóhasználattal, illetve jelentéstartalommal tűnt fel. Egy 1789. november elejéről származó levélben olvasható: „Kevéssel azelőtt menének által a hajósok, s csak reggelre várattak vissza. Eszerint én a révházban vontam meg magamat, mely annyira tele volt, hogy több ember be nem férhetett volna; s búsan képzeltem el, mily hosszú fog lenni éjjelem, hol sem ágyat nem kaphattam, sem egészen átázott öltözetemen kívül egyéb ruhám nem volt. Végre megszántak az istenek, s valamely lármázás azt jelentette, hogy a hajósok visszajöttek. Csak másnap reggel akartak visszatérni, de leitatam lábokról, s megigérttem, hogy ha majd holnap visszajövök, ismét megitatom; – s égő fáklya mellett léptünk a hajóba. A legények danoltak, hátradültek, de szerelem nélkül s igen későre vették észre, hogy a csónakot farral hajtják előre. A közepe táján a víznek eloltották a fáklyát, mert különben az utat elvesztették volna; az inasom félelme, akinek nem lévén Horváthja, kihez siessen, szíve haldoklói kínokkal küzdött, végtére csakugyan eloszlott, – mert szerencsésen eljutánk a parthoz” – idézi Malonyai Dezső (Malonyai, 1911, III, 13–14).

Vajkai Aurél bödönhajóról szóló leírását – mely szinte összefoglalja korábbi ismereteinket – tanulságos teljes egészében idéznünk: „A balatoni halászok jellegzetes közlekedési eszköze a bödönhajó volt, amiről több régi híradásunk van, festményeken megörökítették, az újabb néprajzi irodalom (Herman Ottó, Jankó János) többször szóvá tette, de voltaképpen pontos leírását mindeddig senki sem adta. P. Horváth Ádám egyik versében (*Balatoni veszedelem*, 1789. június 23.) írja, hogy Tihany közelében délelőtt csendes időben egyetlen fatörzsből vajt kis csónakon hirtelen vihar érte el a vízen. A leírásból a bödönhajóra ismerünk. – A keszthelyi egykori halászcéh zászlajának címerén a halász a Balatonon bödönhajóból szigonyozza a halat. – A halászcéh korszáján is bödönhajós halászok láthatók. Mészöly Géza balatoni

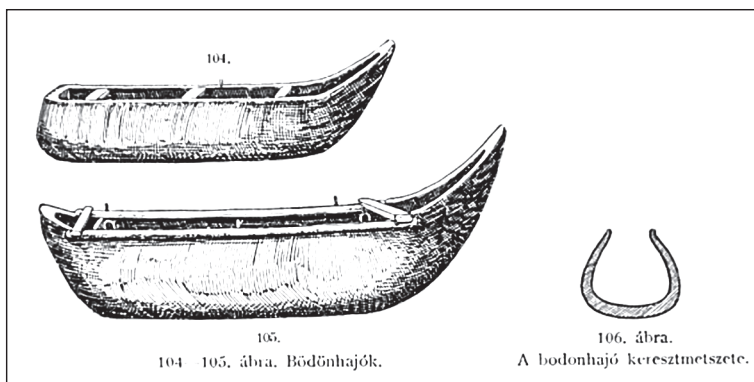
tárgyú festményein többször felbukkan a fatörzsből kivájt, két végén csúcsosan felfelé álló hajó.” (VAJKAI, 1964, 69–72)

A bődönhajót Herman Ottó is leírta halászati könyvében, azonkívül több, századunk elejéről származó fényképe található Malonyai könyvében. E hajók akkor még a tóban voltak. Jankó János gyűjtése idején, az 1890-es években még néhány kishalász használta, de általában a nagy halászszerzők kezelésével a Komáromban készült deszkahajók kiszorították – ahogy erről később még lesz szó. Herman Ottó a tihanyiaknak 1764-ből való halászkartikulusai alapján megállapította, hogy a tihanyiak régente maguk csinálták a hajót a félszigeten termett fából. Meg kell azonban jegyeznünk, hogy a Herman Ottó, majd Jankó János könyvében közölt ábrák alig felelnek meg a valóságnak; az ott látható hajók inkább torzók, ugyanis túlságosan rövidek. Malonyai dunántúli kötete bemutat egy balatoni bődönhajót Balatonyörökről, az ott közölt hajó egyik csúcsos vége kétségtelenül erősen felfelé hajlik. A felvétel az 1900-as évek elején készülhetett. Jankó úgy írja, hogy a bődönhajó (a Balaton déli felében: bődönhajó, Vörsön: tölgyfacsonak) a Balaton mellékén az 1860-as évekig általános volt, s e hajókat Vörsön, a Kis-Balaton mellett készítették. Győrökön azonban már arról is tudtak, hogy Zsiden (a mai Várvölgyén), Kilitin pedig helyben is gyártották.

Jankó gyűjtésekor Vörsön tehát még szép számmal voltak bődönhajók, 1897-ben még kettőt készítettek a keszthelyieknek. Csak szaluval, tagyvágoval vájták, s ahol készítés közben rés, lyuk keletkezett, ott azt szurokkal, gyantával beöntötték, fadarabbal kifoltozták, végül konzerválás céljából vizes marhaganéval (marhatrágyával) kenték be.

A 20. század végén már csak néhány kishalász használta, s azóta a bődönhajók teljesen eltűntek. Sajnos múzeumainknak is csak szórványosan sikerült egy-egy példányt szerezni belőlük. A Balatoni Múzeumban található hajó 490 cm hosszú, ehhez képest elég alacsony: törzse mindössze 48 cm magas, s a csúcsos két vége sem hajlik túlságosan felfelé: 65 cm, illetve 80 cm magasra. Legnagyobb szélessége is csekély: 72–76 cm, a kivájt rész pedig még ennél is kevesebb: 34–40 cm. Belsejébe, a két vége felé rögzítésre, egy-egy odailló fatörzsszeletet erősítettek.

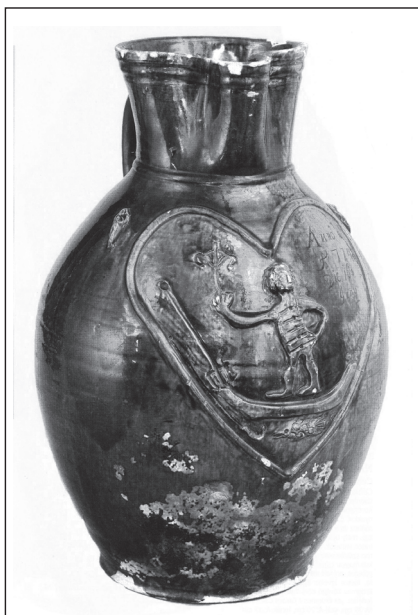
A kaposvári Rippl-Rónai Múzeumba Vörsről került be egy jászolnak átalakított, tehát mindkét végén lecsonkított, 290 cm-re lekurtított bődönhajó.



104 105. ábra. Bődönhajók.

106. ábra.  
A bődönhajó keresztmetszete.

*Balatoni bődönhajók, bődönhajók (Jankó, 1902, 104–106. ábra)*



A keszthelyi halászcéh korsója  
(NM 30149 – Csupor István, 2010)

De épp ezzel a megcsönkítással tanulságos képet kapunk a hajó pontos keresztmetszetéről. Ezek szerint a törzs fent lemetszett csónakörte formájú, legnagyobb szélessége 58 cm, a felső nyílása viszont meglehetősen szűk, mindössze 36 cm. Feneke vízszintes, azaz egyenes, 37 cm. Egészen alacsony, 38–43 cm magas hajó volt. A fatörzset feltűnően vékonyra vajták ki, mert mindössze 3–3,5 cm a falvastagsága. Egy másik, fatörzsből kivált hajó Somogyegresről került a kaposvári múzeumba; ez azonban lapos végével különbözik a balatoni típustól. Meg kell még emlétenünk a bödönhajóhoz tartozó keskeny (13–20 cm) lapátú, egyetlen fából faragott evezőket. A lapát általában 60–80 cm, a nyél pedig 120–150 cm hosszú volt.

Megemlítendő, hogy Vajkai Aurélnak aktív veszprémi muzeológus korszakában már nem volt lehetősége bödönhajót a vízen látni, hiszen azok akkorra már végleg eltűntek a Balatonról. Használatukat ugyanis az 1880-as évektől rohamosan kiszorította a deszkahajó, a 19–20. század fordulójára pedig már csak egy-két pusztuló példány maradt.

Erre – a már hivatkozott forrásokon túl – Eötvös Károly is utalt a Balatonról szóló leírásában. (EÖTVÖS K., 1896, 583) És ezt az időszakot idézte föl Bertha Bulcsú

is írásában: „Az ősmodell a bödönhajó volt, melyet egyetlen hatalmas fatörzsből faragtak ki, s általában két halászt is elbirt szerszámostól. A partvidék őslakossága ilyen bödönhajókkal járta Sármellék, Vörs, valamint a Nagyberek mocsarait, nádasait. A bödönhajót érdekes módon még a múlt század végén is használták a balatoni halászok, pákászok.” (BERTHA, 1978, 81) Ilyenformán nem meglepő, hogy a használatból kiszorult vízi jármű dokumentálása céljából Bán Ferenc, egykori kádármesterrel 1963-ban elkészítette egy bödönhajó modelljét (a műtárgyra Rainer Pál történész–muzeológus volt szíves felhívni a figyelmem).

A tihanyi halászcéh-ház fészereiben, ahol a halászati eszközök kaptak helyet, ma is látható három, egykor helyben használatos, különböző típusú fahajó. Egy klasszikus



Halászcéh zászlója, bödönhajó-ábrázolással  
(Jankó, 1902)



*Balatoni bődönhajó, bodonhajó (Jankó, 1902, 104–106. ábra)*

bődönhajó, melyet a balatoni halászok a 19. század végéig mint jellegzetes közlekedési eszközt használtak, s egy későbbi, ugyancsak egy fatörzsből vájít, valamint egy deszkából készült, újabb típusú deszka- vagy lentahajó. Szubjektív emlékként idézem föl, hogy ennek a mini-skanzennek a berendezésében az 1960-as évek közepén részt vehettem, miként erre S. Laczkovits Emőke is utalt: „1966-ban Erdélyi Zoltán és Gráfik Imre néprajzosok részvételével kiterjedt, háztartások rekonstruálására is alkalmas tárgygyűjtés folyt Tihanyban, amelynek eredményeként közel 200 db tárgyat leltároztak be. Valamennyi, a még ez évben megnyílt szabadtéri néprajzi múzeumban (halászcéh-ház, majd a parasztgazda háza) került.” (S. LACKOVITS, 1989, 86)

A klasszikus bődönhajók – mint arra már fentebb utaltunk – szinte kizárólag tölgyfából készültek, oldalaik enyhe görbülettel formáltak, a csónaktest vízzel érintkező felülete legömbölyített, orra ül, fara kissé felfelé ívelően hegyes. Minden bizonnyal e típust írta le Richard Bright (1789–1858) angol utazó is 1815-ös dunán-



*A tihanyi skanzen halászcéh-ház fészereiben kiállított hajótestek*



*A keszthelyi múzeum kiállításában látható bődönhajó (58.2233.1)*



*Opper Imre, Bödönhajó (1920 körül)*

nevezés máshol is, vissza-visszatérően fölbukkant a legkülönbözőbb leírásokban, mint például Malonyai Dezsőnek a tihanyi halászbokrokról írt feljegyzésében: „A legnevezetesebb szervezet, mely napjainkig fennmaradt s amelynek csak a halászatot szabályozó törvény adta meg a halálos dőfést, mindenesetre a Balaton tükrébe benyuló Tihany félsziget tizes halászbokra volt, különösen abban az időben, amikor vízi járóműve még a bödön vala, az egy szál óriási tölgy törzséből részben még tűzben vajt *lélekvesztő*, tehát határozottan a legősibb alakzat.” (MALONYAI, 1912, IV, 40–41) Petánovics Katalin Gyenesdiás néprajzi leírása során a halászzal kapcsolatban pedig azt írta: „A halászathoz elengedhetetlen volt a csónak. A Balatonon az egy fából faragott, egyik vagy mindkét végén hegyes bödönhajót használták, amelyet a Keszthely környéki halászok bodonhajónak, keskenysége, bizonytalansága miatt *lélekvesztő*nek is neveztek. A 19. század hatvanas éveitől a nagyhalászatra alkalmasabb és gyorsabb deszkahajók kiszorították ezt a nehézkes járművet, és csak a kishalászok kezén maradt meg néhány. Sterlik József, gyenesdiási lakos 1904-ben egy bödönhajót ajándékozott a Balatoni Múzeumnak.” ([http://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/telepulesek\\_ertekei/gyenesdias/gyenesdias\\_tortenete\\_I/pages/007\\_fejezetek\\_gyenesdias\\_neprajzabol.htm](http://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/telepulesek_ertekei/gyenesdias/gyenesdias_tortenete_I/pages/007_fejezetek_gyenesdias_neprajzabol.htm) – letöltve 2018. augusztus 2.)

Szinte azonos hajótestet ábrázolt a Malonyai Dezső által közölt felvétel, melyet később képeslapként Mérei Ignác adott ki Keszthelyen. Felirata szerint: „Meszgyörök a Balaton mellett”. Az ábrázolt település ma Balatongyörök, mely korábbi nevét föltehetően onnan kapta, hogy lakói a halászat mellett elsősorban mészégetéssel foglalkoztak.

A magyar néprajzi szakirodalom a 19. századdal bezárólag több, e típusba sorolható vízi közlekedési eszköz használatáról adott hírt. Elsősorban mint a halászat-hoz kapcsolódó munkaeszközzel, főként *bödönhajó* és/vagy *csónak* megnevezéssel.

túli utazása során: „A tavon a rendes hajózás általában kezdetleges csónakon történik. Egyetlen fatörzsből készül; nem ritkán ül bele egy személynél több. Veszélyes volta miatt *lélekvesztő*nek hívják. De a halászok azért át- és átszelik benne a legnagyobb szélességében is a tavat.” (Idézi ANTALFFY, 1975, 347; az útleírás legújabb kiadása: SZERECZ, 1970, 46) A lélekvesztő meg-

A leírások arról számolnak be, hogy később e hajótesteket felváltotta – különösen folyóvizeken – az egyre inkább előtérbe kerülő ladikok használata. Így a Balatonra vonatkozóan is azt olvashatjuk, hogy „Balaton-Füreden [...] meg lehetett állapítani, hogy az utolsó bődönhajó 1881-ben pusztult el; a bodonhajók kipusztulásával a deszkavagy lentahajók kerültek forgalomba, s ezeket Komáromból hozták.”



*Szécsi Margit és Nagy László csónakban, Szigligeten, 1959*  
(Koczogh Ákos felvétele, Kovács, 2018)

(JANKÓ, 1902, 313; HERMAN, 1887, 253–255; VISKI, 1932, 45–46) Azaz megjelentek és egyre terjedtek a bordákra épített, deszkafedésű hajótestek, a kisebb csónakok és a nagyobb halászhajók, dereglyék, s ezek váltották fel a régebbi bődönhajókat.

Az újabb vízijármű-típusok kapcsán ki kell térnünk a *ladikokra*. Solymos Ede szerint: „A magyar Dunán a ladikoknak három fő típusát találjuk meg: osztrák, apatini és helyi formák. [...] Az egyes típusokon belül meg kell különböztetnünk a nagyhalós ladikokat a kishalász ladikoktól.” (SOLYMOS, 1965, 67) A helyi formák kapcsán megjegyzi, hogy azok nem egységeseek, s többnyire tompa orrúak. Készítőik asztalosok, hajóácsok vagy maguk a halászok. A Balatonon ezek köréből a győri és a komáromi hajóácsok közvetítésével az úgynevezett felső-dunai (osztrák típusú) változatokkal találkozunk, melyek azonban nem igazán honosodtak meg. Ezért is nem meglepő, hogy a Balaton nagy festőinél (például Egry József) szinte alig találkozunk ladikábrázolással. Erről győz meg Tóth Csaba nemrégiben megjelent írása is (Tóth, 2018).

Hazai vizeinken a ladikok elterjedése főként a halászokhoz köthető. E többnyire lapos orrú, és lapos farú, evezőkkel hajtott vízijárművek megnevezésére, ritkábban a csónak, gyakrabban és általánosabban a *ladik* kifejezést használják. Mindent egybevetve a ladikoknak – csakúgy, mint általában a fából készült hajótesteknek – szerkezetileg, alakilag/formailag három fő típusát különböztethetjük meg:

a) a Felső-Dunán, megközelítően Dunapentele vonaláig az ún. osztrák ladikokat használták. Ezek 7–12 m hosszúak, hegyes orrúak, kissé csapott farúak voltak. Hátrányuk, hogy fenyődeszkából faszöggel készültek, s nagyobb terhet nem bírtak el;

b) Dunapenteletől lefelé, az ún. apatini típus volt az általános. Ezek hossza 9 m, a fenék 95 cm, felfelé szélesedik, s a perem magasságában 130 cm széles. Elöl és

hátral egyformán hegyes, felhajló végű. Tölgyfából készült, két-három gúzzsal rögzíthető evezője volt, de olyan elhelyezésben, hogy párosan nem lehetett használni;

c) a Tisza mentén a mindkét végén egyenes, csapott végű ladikokat használták.

Más tavainkon, például a Velencei- és a Fertő-tavon, s főként a Tisza-tavon – miként arról a néprajzi szakirodalom beszámol – a halászok körében általános lett a ladikok használata. E tekintetben tehát a Malonyai Dezső Füreddel kapcsolatban olvasható szóhasználatának értelmezése akár kérdéses is lehet, talán inkább hangulatjelző szerepben áll a kifejezés: „Gyakran az itt mulató társaság éjszaka, fáklyavilágnál, bé szokott ladikázni jó messze, sokszor Tihanyig is, a Balatonba, mely közben a vízen tűzijátékok adatnak és az, a kívülről szemlélőknek, szép mulatsággal szolgál.” (MALONYAI, 1911, III, 10)

Végezetül meg kell említenünk, hogy az egy fából készült csónakok kifaragása, ha nem is tartozott a különleges kézügyességet kívánó és nehezen elsajátítható munkák közé, de mégis szükség volt e téren is egyfajta sajátos jártasságra, képességre, de leginkább gyakorlatra a mestereknek.

A Balaton déli partjának leghíresebb bődönhajó-készítőközpontja – ezt több forrás egybehangzó adatai mutatják, például Jankó János balatonmelléki monográfiája, illetve több visszaemlékezés is – Vörs volt. Az ország más vidékéről is ismerünk olyan tudósítást, miszerint: „[...] némelyik faluban valóságos mesterei akadtak a hajókészítésnek, akik tavasszal négyet-ötöt egymás után kötve úsztattak a szomszédos vagy távolabbi községekbe, s jó árért adtak túl rajta.” (BALASSA, 1975, 70) Zákonyi Ferenc kutatásaiból is úgy tudjuk, hogy a bődönhajó lényegében „[...] 1862-ig kizárólagos vízi járműve volt a balatoni halászoknak Fennmaradt, hogy a keszthelyi halászok számára Szabó János készítette az utolsó bődönhajókat, 1897-ben, Vörsön. Fő hajókészítő központ volt tehát Vörs, illetve később Kiliti. Itt kisebb, egy-két személyes hajók készültek, míg Vörsön nagyobbak. A leletként őrzött balatoni bődönhajók hossza általában 320–575 cm közötti, de bizonyos jelek utalnak arra is, hogy a 16–17. századi Balatonon 12 m-t meghaladó hosszúságú és kb. 1,5 m magas hajók is léteztek, s ezekkel katonai csapatokat is szállítottak, például a törökök, Fonyód várának ostromához. A későbbiekben a kisméretű bődönhajók stabilitásának és biztonságának növelésére kitalálták az ún. »kötött hajót«. A kötött hajó gerendákkal összefogott és a gerendák tetején ledeszkázott két bődönhajó volt, amit ma katamaránnak neveznénk. 1848-ban a tihanyi halászok – Horváth Bálint tudósítása szerint – még úgymond »kettős csónakocskáról« halászták a gardát.” (Lásd <http://www.balatonihalaszat.hu/tort.html> – letöltve 2018. augusztus 2.)

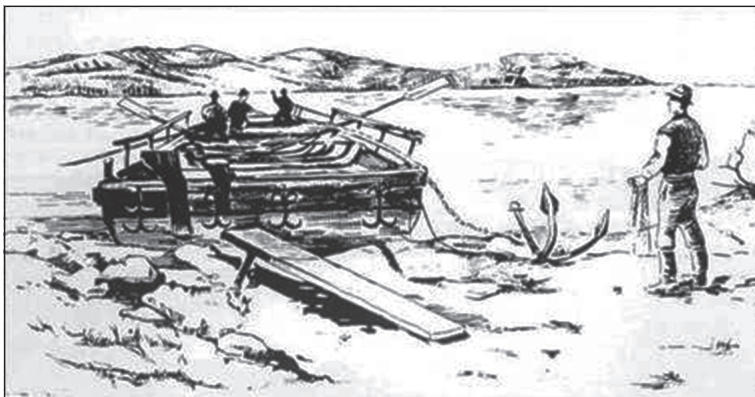
A nagyobb méretű hajókat, azaz a dereglyéket, illetve a speciális hajótesteket – mint például a kompokat – már inkább hajóépítő mesteremberek (ahogy általánosságban nevezték őket), a hajóácsok, illetve a superok készítették. A *Magyar Néprajzi Lexikon* (K. Kovács László) címszava szerint a „dereglye: elsősorban teher szállításra használt, széles, lapos fenekű, mindkét végén csapott, alacsony építésű vízi jármű. Mérete változó volt, rendszerint a szállítandó teherhez igazodott: 2–4 m széles és 6–8, sőt 20 m hosszú is lehetett. A szállított anyag szerint többféle neve volt

[...]. A dereglyéket fenyődeszkából készítették.” A néprajzi szakirodalom mellett a dereglyének, a Balatonon halászhajóként való használata, említése szépirodalmi forrásban – Margittay Rikárd tollából – is föltűnt: „A gőzhajó a két említett helyen kívül sehol sem köthetett ki, hanem horgonyt kellett vetnie a kellő mélységű vízben, onnan csónakon vitték ki a partra a kirándulókat. Tihanyi kirándulásokon, amikor szívességből egyet került a gőzös, előre halászdereglyéket rendeltünk, hogy ezek a fenékköveken kárt ne szenvedjenek, a kirándulókat pedig ne kelljen ölben kicipelni.” (MARGITTAY, 1943, 9)



*A szántódi rév kompja, háttérben a tihanyi félsziget*  
(Malonyai, 1912, IV. köt., 83. kép)

A kompokkal, komphajókkal kapcsolatos legkorábbi adataink a balatoni révek történetéhez kapcsolódnak. Zákonyi Ferenc a legnevesebb, s egyben legforgalmasabb rév történetét önálló kötetben foglalta össze. Anélkül, hogy a balatoni révek történetét – tanulmányunk kereteit szétfeszítve – részletesebben bemutatnánk, főként a hajótestekre vonatkozó adatokat érdemes fölledézni. Sajnálatos, hogy a középkori oklevelek – miközben megemlítik az átkelőket, a révhelyeket, a révek helyét – még csak utalásokat sem tettek a hajótestekre. Zákonyi Ferenc föltételezte, hogy a halászok: „Valószínű, hogy ezen minőségükben – mint vízenjáró emberek – a révészi szolgálókat is ellátták, és kötött hajókkal vagy bödönhajókkal szállították az árut és az átkelni szándékozó személyeket.” (ZÁKONYI, 1981, 17) Zákonyi szerint egy 1562-ből származó levéltári forrás számadáskönyvi adatai alapján feltételezhető, hogy a hajókészítés helyben történt: „A révészkedéshez szükséges dereglyéket ez időig a tihanyi apátság erdeiben kitermelt fákból készítették az apátság mesteremberei, s miután azok továbbra is a tihanyi vár védelmében álltak, a hajók valahol a félszigeten készülhettek, a már parlagon hagyott, lakatlan Szántód mögötti erdőben kitermelt és a szoroson átszállított faanyagból. [...] feltehetően a Tihanyban állomásozó révhajók keltek át kellemő körületek után a zamárdi partrészre, ott



*Révészek dereglyéje a szántódi révben* (Zákonyi, 1981, 13. kép)

történt a hajókba való berakodás, majd a zamárdiak húzták át evezővel, vitorlával a hajókat a Tihanyi-félsziget déli csúcsához.” (ZÁKONYI, 1981, 23–24)

Zákonyi Ferenc jól adatolt feldolgozásából kiderül az is, hogy az apátság, majd később a királyi kamara vagy a megyék kezelték a réveket, s biztosították az átkelest – kisebb-nagyobb eltérésekkel így volt ez századokon keresztül. A 18. századból Bél Mátyás országleírásából idézte: „Mert szoktak ugyan egymáshoz erősített ladi-kokkal átleni, de ezek a kicsiny evezős hajók alig elegendők egynéhány embernek átszállítására és bizonyos, hogy rendes teherszállításra még kevésbé alkalmasak.” (ZÁKONYI, 1981, 35) Az apátság által kezelt rév korszakáról pedig a következőket olvashatjuk: „A révek között ekkor közlekedő úszó járművek tehát nem voltak mások, mint egy hatalmas tölgyfatörzsből kivájt bodob-, vagy bődönhajók, amelyek egészen a múlt század hatvanas évéig forgalomban voltak a tavon Nagyobb dereglyéről a korabeli írás nem is tesz említést.” (ZÁKONYI, 1981, 36) Egy neves francia természet-tudós 1818-ban járt a Balatonnál, és Tihanyba eljutván megörökítette a révátkelést: „Miután végig tekintettem ezeken a hegyeken, tovább folytattam az utamat a tavon át. A hegy déli részén egy révhajó van, amely naponként többször kel át. Több elég nagy kocsit és utast képes felvenni. Vitorla hajtja, és ha kedvez a szél egy órán belül át lehet kelni; amikor azonban én mentem rajta, kis ellenszél volt, s két óránál is többre került, amíg a másik partra értünk. A tó erősen hullámozott és igazi kis tenger benyo-

mását keltette.” (ZÁKONYI, 1981, 38) A királyi kamara révhasználati időszakából úgy tudjuk, hogy „a szántódi és a tihanyi parton [...] két külön révészgazda működött, külön-külön hajókkal. [...] két révészgazda (naut) és nyolc révészlegény (famulus naut) [...], és



*A szántódi komp. A háttérben a Tihanyi-félsziget*  
(Malonyai, 1911, III. köt., 10. kép)

négy evezővel hajtott hajót emlegetnek az egykorú források.” (ZÁKONYI, 1981, 49) Egy magyar utazónak a *Tudományos Gyűjtemény*ben közzétett, 1818-ból származó feljegyzésből az akkor használatos révhajó teherbíró képességéről kapunk hű leírást: „[...] mindnyájan fölrakodtunk a hajóra, amelyen mindenestül valami 35 ember, 5 parasztkocsi, 1 hintó és 12 lovak voltak.” (ZÁKONYI, 1981, 65)

Sági Jánosnak, a keszthelyi múzeum igazgatójának 1902-ben megjelent útikönyvében olvashatunk érdekes és pontos megfigyeléseket tartalmazó részleteket a szántódi-tihanyi révközlekedésről: „A komp nagy, nehézkes jármű, 4 kocsi s több ember megfér rajta. Hatalmas evezőkkel 4 ember viszi előbbre. Az utasok kövekből, ágakból összehányt mólón szállnak be. A kompot jó időben 20 perc alatt, hullámokban 45 perc alatt hajtják át. Gyalogemberek kisebb csónakokon jutnak a túlsó partra.

A révközlekedés élénk. A somogyi oldal közönsége itt kél át a vásárookra, mert így óriási kerülőt takarít meg. [...] Többször megtörténik, hogy az utasok azonnal átkelni nem tudnak, mert a legények a komppal már áteveztek. Addig is a révcársárdában várakozunk, ahol italokat mérnek, de ételt nem szolgálnak fel. Nagyon érdekes a révcársárdásné miként jelzi a túlsó parton veszteglő révésznak, hogy az utasok szállítása végett át kell jönniük: Szalmát keresgél elő. Ha a kompra van szükség, két-, ha gyalogutas részére csónak kell, egy szalmahatárt alakít. Ezeket meggyújtja. Nappal a füst, éjjel a láng figyelmezteti a legényeket. Ez az eljárás persze meglehetősen nehézkes. Ha köd vagy eső van, a füstöt, a lángot nem látják; a szél a füstöt a földre veti.” (SÁGI, 1902., 274–277)

Eltekintve a Zákonyi Ferenc által részletezett révtörténet további kronológiai adataitól, a két utolsó, hagyományos komp használatával kapcsolatos leírás megerősíti az előbbieket: „A ‚Selymes’ nevű hajót, amely Siófokon készült, 1915-ben kiselejtezték. Ennek mintájára ugyanolyan nagyságban egy másikat készítettek Győrben. Ha a hajókat javítani kellett, a nagy javításokat Brella Ferenc tihanyi ácsmester végezte el. A kisebb javításokat maguk a révészek végezték.

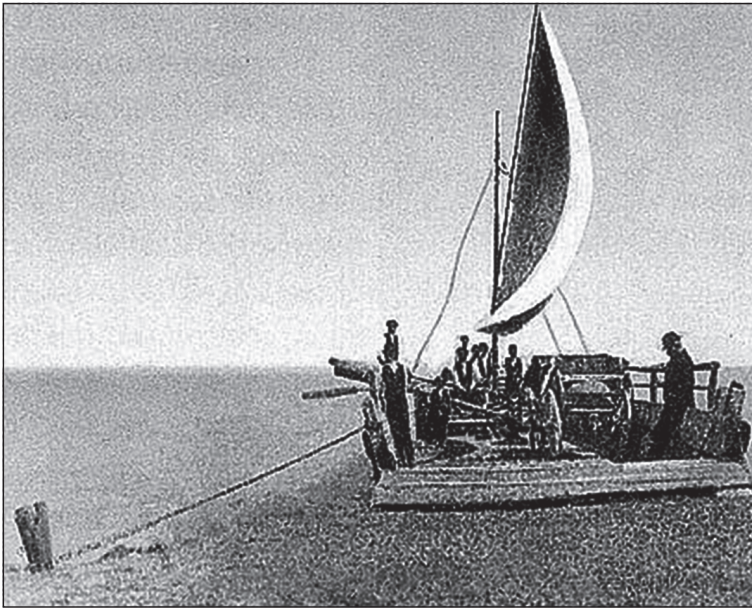
A nagy hajóval fél óra alatt értek át csendes időben, de erős hullámmásban két-három óra is kellett. Sokszor levitt bennünket a szél, akkor a sekély vízben kiszálltunk és úgy toltuk fel a kikötőbe. Orral indultak mindig és a másik kikötőnél megfordultak. A komp faránál lecsapható kapu volt, azon keresztül jártak ki. Maga a kikötő töltés volt cölöpszegéllyel, melynek közét rőzsével fonták ki és földdel töltötték be.

Az egyik partról a másikra füstjelekkel hívták át a révészeket. Ha két füstjel volt, akkor a nagyhajóval kellett menni, a kishajóra csak egy füstjel szolgált. Rossz időben is jeleztek, de akkor az asszonyok szárazabb dolgot raktak a tűzre. A tüzet nádtörmelékből rakták. Külön füstjele volt a tihanyi apátnak, ilyenkor három tűzből füstöltek, akkor aztán kellett ám nagyon sietni. Ezt a három füstjelet a jószágkormányzó is megkapta. Akkor húzták az evezőt, de keményen.

A hajózásra egy nagyhajó és két ladik szolgált. A nagyhajónak más neve nem volt. Belefért öt kocsi meg öt pár ló, vagy 19 db szarvasmarha. Kisebbebből 20 darab is. Ember megállt rajta, vagy 100 is. A hajóknak hegyes orra volt és lapos vége. Hat evezővel hajtották. Négy pad volt benne, azon ültek az evezősök. Az evező hossza a tollával együtt 4 méter volt. Tölgyfából készült, tollával együtt. Maguk a révészek csinálták az uradalmi asztalosműhelyben. [...]

A nagyhajó 20 méter hosszú volt. Közepén egyetlen vastag gerenda, az ‚életgerenda’ húzódott, ahhoz kapcsolódtak a két szélén és az alján az ‚oldalgerendák’. A padlózat kettős fenekű volt, fenyődeszkából készült, míg az életgerenda és az oldaltámasztó gerendák mind tölgyfából. Az oldalán hatalmas fenyődeszkák húzódtak. Ezeket borították rá az oldalgerendákra. [...] a farán két vastag oszlop tartotta a ‚fartót’, közöttük volt a kapu. Az oszlopokat ‚fartóbikának’ nevezték. Az orrán ismét egy erős, vastag keményfa oszlopba szaladtak össze az oldaldeszkák. Ez volt az, orrbika’. Ez előtt állt a hatodik számú legény, aki a kikötő-kötelet és a macskát is kezelte.

A „fartőbikák” között feküdt a „kapu”, amit a révészgazda kezel az első legény segítségével. Az oldalgerendákból felfelé támasztókorlátok nyúltak, ezeknek támaszkodtak az álló utasok a komp fala mellett. Ha nem kocsit, vagy állatokat szállítottak, hanem



*A szántódi komp indul Tihany felé (Malonyai, 1911, III. köt., 11. kép)*

csak embereket, akkor mozgatható padokat helyeztek a hajóba az utasok részére. Feltűnhet a figyelmes olvasónak, hogy a nagyhajó méreteire vonatkozólag kétféle adatot is láthat. A század eleji leírásoknál 15 m hosszú a dereglye és 4 m széles. Most viszont az utolsó hajónál 20 m hosszú és 6 m széles. Valóban az volt. Többször is visszakérdeztem adatszolgáltatóimat és mindig ugyanazt a választ kaptam. Három sorban álló kocsikat nem lehetett volna 4 méter széles hajóban elhelyezni, csak a 6 méteresben. [...] A nagy hajónak volt vitorlája is, amit kedvező szél esetén feszítettek ki. Érdekes, hogy a vitorlás dereglyét mennyiszor emlegetik a leírások, úgy látszik gyakran és jó eredménnyel használták.” (ZÁKONYI, 1981, 123–124, 126. – A vitorla használatát a hajóvontatás néprajzi kutatása során magam is dokumentálni tudtam.)

Mára már e hagyományos fahajók szinte teljesen eltűnnek a Balatonról. He-lyüket, szerepüket a különböző műanyag- és fémtestű, eltérő alakú és méretű vízi járművek (csónakok, kajakok, kenuk, főként vitorlások, gőz-, illetve motoros hajók, komphajók) vették át. Kétségtelenül korszerűbbek, praktikusabbak, hatékonyab- bak, de – különösen a nagyobb méretűek – nem föltétlenül hangulatosabbak. (Ezt igazolja – az eredendően környezetvédelmi okok miatt – kitiltott motorcsónakok példája is.)

csak embereket, akkor mozgatható padokat helyeztek a hajóba az utasok részére.

Feltűnhet a figyelmes olvasónak, hogy a nagyhajó méreteire vonatkozólag kétféle adatot is láthat. A század eleji leírásoknál 15 m hosszú a dereglye és 4 m széles. Most viszont az utolsó hajónál 20 m hosszú és 6 m széles. Valóban az volt. Többször is visszakérdeztem adatszolgáltatóimat és mindig ugyanazt a választ kaptam. Három sorban álló kocsikat nem lehetett volna 4

## Szakirodalom

- ANTALFFY Gyula 1975 *Így utaztunk hajdanában*, Budapest
- BALASSA Iván 1975 *Lápok, falvak, emberek*, Budapest
- BALASSA M. Iván 1979 *Bödönhajó Őcsényből*, Téka, Szabadtéri Néprajzi Múzeum, Szentendre, 3. sz. 4.
- BENKŐ Lóránd (főszerk.) 1970. *A magyar nyelv történeti-etimológiai szótára, II*, Budapest
- BERTHA Bulcsú 1978 *Baltoni évtizedek*, Budapest
- BETKOWSKI Jenő 1968 *A tiszai fahajók építése, javítása, népe*, Szolnok
- CSERMÁK Géza 1956 *A magyar hajózás múltjából*, Budapest
- CSUPOR István 2010 *Céhes kerámiák / Guild Pottery*, Budapest, Néprajzi Múzeum, 85. oldal leírás és kép (A Néprajzi Múzeum tárgykatalógusai 16. Catalogi Musei Ethnographiae)
- EÖTVÖS Károly 1896 *A Balaton tava*, in *Az Osztrák–Magyar Monarchia írásban és képben, Magyarország, IV. Dunántúl*, Budapest, 577–600.
- GRÁFIK Imre 1971 *Szállítás és közlekedés Szentendre szigetén*, Néprajzi Közlemények XV/1–4.  
1983 *A magyarországi fahajózás*, Néprajzi Közlemények XXVI/1–4.  
1983a *Fából faragott csónakok*, Dunatáj, 2, 52–61.  
1993 *Bödönhajók, fatörzsből vájt csónakok*, Ethnographia, CIV, 1, 373–393.  
2001 *Vízi közlekedés és szállítás*, in *Magyar néprajz, II, Gazdálkodás*, főszerk. PALÁDI-KOVÁCS Attila, Budapest, 974–1020.  
2008 *Céhemlékek – Guild Relics*, A Néprajzi Múzeum műtárgykatalógusai – Catalogi Musei Ethnographiae 12, Budapest, Néprajzi Múzeum
- HERMAN Ottó 1887 *A magyar halászat könyve*, Budapest
- JANKÓ János 1902 *A Balaton-melléki lakosság néprajza*, Budapest
- JUHÁSZ Antal 1962 *A tiszai tutajozás és a szegedi super-mesterség*, Móra Ferenc Múzeum Évkönyve, 1960–1962, 117–146.
- KECSKÉS László 1978 *Komáromi mesterségek*, Bratislava, Madách Könyv- és Lapkiadó
- MAGYAR Kálmán 1973 *Előzetes jelentés a Barcsi bödönhajó feltárásáról*, Somogyi Múzeumok Közleményei I, 357–362.
- MALONYAI Dezső 1911 *A Magyar nép művészete, III, A balatonfelvidéki Magyar pásztornép művészete*, Budapest  
1912 *A magyar nép művészete, IV, A dunántúli magyar nép művészete*, Budapest
- MARGITTAY Rikárd 1943 *Balaton. Tájak – emberek*, Budapest
- OLÁH János 1834 *Balaton mellyéki tudósítások barátságos levelekben*, Tudományos Gyűjtemény, 1/51–96.
- ORTUTAY Gyula (főszerk.) 1977/1979 *Magyar Néprajzi Lexikon, I–II*, Budapest
- PALÁDI-KOVÁCS Attila 2017 *Szállítás csónakon a magyar Dunatájon. Bödönhajó, csónak, ladik, de-reglye*, in *Víz, ember, örökség. Tanulmányok az 50 éve született Solymos Ede tiszteletére*, szerk. KOTHENCZ Kelemen, Baja, 143–158.
- PETÁNOVICS Katalin 2007 *Fejezetek Gyenesdiás néprajzából*, in *Gyenesdiás Nagyközség Monográfiája, I. Gyenesdiás története*, szerk. MOLNÁR András–GÁL Lajos, Gyenesdiás, 2007, 285–361.
- SÁGI János 1902 *A Balaton írásban és képben*, Keszthely
- S. LACKOVITS Emőke 1989 *A néprajzi kutatások története Veszprém megyében*, in *Néprajz a magyar múzeumokban*, szerk. SELMECZI KOVÁCS Attila–SZABÓ László, Budapest–Szolnok, 79–96.
- SOLYMOS Ede 1960 *Adatok a Fehér-Körös halászatához*, Gyula  
1965 *Dunai halászat. Népi halászat a magyar Dunán*, Budapest
- SZERECZ Imre (vál., ford. és bev.) 1970 *Richard Bright utazásai a Dunántúlon 1815*, Veszprém
- TÓTH Csaba 2018 „A Balatonnak nincs hétköznapja...” *A Balaton és a vasi képzőművészek, I*, Vasi Szemle LXXII. 4, 431–451.
- VAJKAI Aurél 1964 *Balatonmellék*, Budapest
- VISKY Károly 1932 *Tihany őshalászata*, Néprajzi Értesítő, XXIV, 37–54.
- ZÁKONYI Ferenc 1981 *A szántódi rév története*, SIOTOUR