

Utak, távolságok a Jászságban és a Nagykunságban a folyószabályozások előtt I. rész

A mai ember – aki már lovas fogatot csak imitt-amott lát, lassanként csak versenyeken – nemigen gondolkodik el azon, hogy dédapái és régebben élt felmenői, hogyan, mivel közlekedtek, s honnan hová mennyi idő alatt értek el. Érdekes módon a kutatók többsége is megelégszik azzal, hogy rögzíti a tényt „*Y vagy Y látogatást tett ebben vagy abban a városban, faluban rokonainál, vagy éppen bekerekedett egy-egy vásárra*”.

Magyarország minden tájának – beleértve mai megyénk területét – igen mozgalmas és változatos történelme volt. Ez a történelem – Shakespeare szavaival élve – két színen játszódtott le. Az első felvonás a folyószabályozásokig és a mocsarak lecsapolásáig tartott, melynek természeti keretei (színei) ezer esztendőn keresztül szinte azonosak voltak, vagy csak alig-alig változtak. A folyók, patakok, erek kanyargásai, újonnan kialakult medrei, lefűződése jelöltek újdonságot időről-időre. Érdekes az is, hogy az 1300-as évektől 1900 környékéig tartó mintegy hatszáz év egységes éghajlati korszakkal, az ún. „kis jégkorszakkal” jellemezhető nemcsak szűkebb pátriánkban, hanem egész Európában is. Az 1-2 fokkal alacsonyabb átlag hőmérséklet mellett, a bőségesebb csapadék jellemezte a korszakot. Ez éppen az olyan tájakon segítette a mocsarasodást, és tette szinte lehetetlenné a közlekedést, mint az Alföld középső vidéke, így a Jászság és a Nagykunság.

A két kiváltságolt terület vízviszonyai, s ezzel kapcsolatban az útviszonyai között az volt a különbség, hogy a Jászságban a Zagyva-Tarna rendszerének kanyargós, csak helyenként kiszélesedő árterülete és mocsarai között az utak kanyargósabbak, megjárásuk több időt vehetett igénybe. A Nagykunságban a jóval nagyobb folyó, a Tisza ölelésében, és a széles mocsarak szorításában a közöttük levő területek is nagyobbak voltak. Míg a Jászságban ilyenek a Jászberénytől nyugatra és délre fekvő, valamint a Jászkisér-Apáti térségtől északra húzódó vidékek nevezhetőek jobban járhatóknak, addig a Nagykunságban Kunhegyestől Madarason át Karcagig, illetve Madarastól északra is tágasabb földek feküdtek. Ezzel együtt a kisebb-nagyobb erek mindkét területen megnehezítették a közlekedést. A 18. század közepén megkezdődtek a rendszeres vízi munkálatok,

s egészen a 19. század végéig tartottak. Az utak állapota azonban a száraz, és az esős évszakok függvényében jelentősen változott. Bár a száraz utakon jobban lehetett haladni, de a porfelhők, a megmaradt kátyúk sok akadályt jelentettek. Az esős évszakban sok részen teljesen lehetetlenné vált a szárazföldi utak használata, s ekkor bizonyára mindkét vidéken többet használták a kis csónakokat, amelyekkel biztonságosabban lehetett közlekedni.

Ha a két-ötszáz évvel ezelőtt élt eleink életét jobban meg akarjuk érteni, valamelyest tisztában kell lennünk munkájukkal, annak természetével, időigényével. Igen jó segítséget nyújt az időhatárok meghatározásánál az I. katonai felmérés térképlapjaihoz készített szöveges leírás, amely egységesen 12 pontban fogalmazta meg egy-egy helységgel kapcsolatos tudnivalókat. Ez a leírás természetesen a katonaságnak szólt, ennek megfelelően kell kezelni az adatait, de nagyon hasznos ismeretekhez juthatunk egész Magyarországhoz falvai és városai vonatkozásában. Dolgozatunk szempontjából a 4-5. pont érdekes, amely a településnek a szomszéd helységektől való távolságát határozza meg órákban. Ez a praktikus megközelítés még apróbb pontatlanságai ellenére is felbecsülhetetlen, hiszen segítségével a szabályozások és lecsapolások előtti korok emberének idő felhasználását rekonstruálhatjuk. Vizsgált tájunk, a mai Jász-Nagykun-Szolnok megye térségének érdekessége és egvedisége, hogy a Tisza és mellékvízei keresztül-kasul járták a vidéket jelentősen megnehezítve a közlekedést. Jelen munkában az egész megye áttekintése lehetetlen, csak a Jászság és a Nagykunság régióját vizsgáltam meg - helyszűke miatt - vázlatosan.

A Jászság

Fodor Ferenc és Nemes Gerzson, valamint mások munkássága alapján a terület vízrajza, s az azzal kapcsolatos gondok évtizedek óta ismertek az olvasók előtt. A folyók, patakok az Északi-középhegységéből kiérve, hordalékukat lerakták, esésük szinte a minimálisra csökkent, így kisebb-nagyobb mocsarak alakultak ki, melyekben aztán a víz lassan mozogva, időnként el-eltűnve folydogált. Áradáskor viszont láptengerré változott a táj, melynek mintegy 30-35%-a állott időszakosan víz alatt. Az I. katonai felmérés

leírásában a következőket olvashatjuk, például Jászberénynél: „*Az országutak tartós esőzés idején nagyon rosszak... Az országút a Zagyván át a város alatt, a malom és a szőlőskertek között, majd tovább Pusztakerekudvar irányába vezet, csak alacsony vízállás esetén járható...*”

Szinte minden jász helységre vonatkozik az a megjegyzés, amelyet Jászárkoszállásnál találunk:

„*Mind az itteni országutak, mind az egyéb utak száraz időben jók, és mindenféle járművel járhatók, de nagy esőzések idején a zsíros, nehéz talaj következtében feneketlenül sárosak és csaknem járhatatlanok.*” Azok az utak, amelyeket a katonai felmérők járhatóknak ítélték meg, szinte mind homokos terepen vezettek át, például Felsőszentgyörgy, Fényszaru és Monostor térségében. Ugyancsak jónak minősítik a közlekedési feltételeket a száraz évszakokban, főként észak felé. A Jászság földrajzi helyzete mindenkor jobb volt a Nagykunságénál, amelyet sokkal nagyobb vízrajzi akadályok választottak el az Alföld más vidékeitől. Sőt a jász települések mindenkor hasznot húzhattak abból a tényből, hogy a feudális Magyarország egyik fő kereskedelmi útvonala tőlük nem kis távolságban vezetett Lengyelország felé.

Nézzük ezek után, hogy amennyiben egy vásárra igyekvő, vagy más ügyeit intéző jászsági lakos nekiindult, mennyi idő alatt remélhette azt, hogy célját elérhesse. Mivel Jászberény volt a központ, s igazgatási-jogi szerepe mellett gazdaságilag is kiemelkedett, ezért elsősorban oda igyekeztek az emberek. A 18. század végén három településről érhetett Berénybe leghamarabb az oda tartó paraszt, nemes vagy polgár. Jákóhalma, Kerekudvar, Mihálytelek falvakból 2 órán belül bejuthattak a központba. Négy órán belül Dósáról, Monostorból és Fényszaruból szekerezhettek ide. Ha figyelmesen nézzük, és a térkép is előttünk van, levonhatjuk azt a következtetést, hogy a messzebb fekvő utóbbi két helységből bizonyára sokkal jobb út vezetett a jász centrumba, mint a Tarna-menti vizes, lapályos területek kerülgetésével Dósáról.

Ugyanígy a helyzet a négy-hatórányi távolságra fekvő településekkel is. Ezek: Alattyán, Jánoshida, Farnos, Nagykáta, Szentmártonkáta, Ladány, Árokszállás, Apáti és Kisér. Utóbbi kettő Mihálytelken
(folytatás a 30. oldalon)

(folytatás a 29. oldalról)

keresztül, Árokszállás Dósán át. Végül a leghosszabb utazási időt természetesen a Jászságon kívüli, illetve a Jászság pereméről kell áldozni arra, hogy Jászberényben a dolgait intézhesse az, akinek feltétlenül kell. A Leírás (Tápió) Szecsőt, Jászsósztgyörgyöt (Ladányi Szentgyörgy), Újszászt sorolta fel ebben a kategóriában.

Mivel a 19. század közepéig tartó, nagyjából egyöntetű természeti viszonyok alig-alig változtak ezek az adatok – kis megszorítással (katonai felmérés igényei) – a korábbi évszázadokra is állnak. A privilegizált Jászság etnikai-kulturális-gazdasági-igazgatási egység volt, melyet még a török is jóváhagyott, szemben például a Nagykunssággal, amelyet saját közigazgatásában feldarabolt. Ennek oka lehetett a jól szervezett igazgatás, és a gazdasági összetartozás is. Dolgozatunk szempontjából ez azért fontos, mert ezekben az időkben, ahogyan Györffy István fogalmazott: „*Bizony nagy dologra szánta el magát száz év előtt egy utas, aki pl. Erdélyből Pestre akart jönni. Végrendeletet tett, felpakolt egy pár hétre való élelmet, aztán nekivágott a világnak.*”

Persze itt erről nincs szó, de oda-vissza azért a Jászságban is eltelhetett egy-két nap azzal, hogy elérjenek a központba. Ha még tovább akartak menni, mondjuk Árokszállásról Alsószentgyörgyre vagy Apátiba, bizony fel kellett málláznai és készülni a várható viszontagságokra. A ma megszokott utazásokra, például Jászberényből Szolnokra vagy Karcagra nem is igen lehetett számítani, hacsak valamilyen személyes jellegű dolga nem akadt az embernek.

Jegyzetek és felhasznált irodalom

- Cseh Géza: *A Jászkunsság és Külső-Szolnok vármegye leírása (1782-85)*, Szolnok, 1995
- Fodor Ferenc: *A Jászság életrajza*, Budapest, 1942
- Elek György: *Karcagi csárdák és vendégfogadók a 18-19. században*. In: *Zounek* 33.10.
- Frisnyák Zsuzsanna: *A magyarországi közlekedés krónikája*. BP. MTA-TTI., 2002
- Györffy István: *Alföldi népelet*, Budapest 1983 (361-365)
- Nemes Gerzson: *A Zagyva- és a Tarna völgy Jászkerületi vízüzeinek krónikája (1279-1786)* Szolnok, 1981
- Ujfalussy Sándor: *Jelentés az utakról, hidakról és töltésekről*. Madaras, 1830
- Palugyay Imre: *Jász-Kún Kerületek s Külső Szolnok vármegye leírása*. Pest, 1854
- Vereseházi Béla**
helytörténeti kutató
folytatjuk

Olvasói vélemény **dr. Suba Györgyné Kocsis Julianna:** **Szeretetszolgálat Jászberényben 1950-től** **című könyvéről**

A második világháború után, az 1945. esztendő követően, a Szovjetunióból Magyarországra visszatért és hatalomra jutott Rákosi Mátyás által vezetett pártállam súlyos csapásokat zúdított a katolikus egyház vezetőire, a papságra és a hívek kisebb-nagyobb közösségeire. Kezdődött mindez a vallásos társulatok, hitbuzgalmi csoportok működtetésének betiltásával, és 1948-ban folytatódott az egyházi iskolák államosításával. 1949-ben Mindszenty József esztergomi érseket, az ország bíborosi ranggal rendelkező hercegprímását koholt vádak alapján bíróság elé állították és életfogytiglani börtönbüntetésre ítélték. (Ilyen még soha nem fordult elő a magyar katolikus egyház ezeréves történetében.) De még ez sem volt elég, mert a katolikus püspöki kar nem volt hajlandó tárgyaló asztalhoz ülni és aláírni az előre elkészített nagybetűs „Megállapodás” okmányának szövegét. Ezért aztán 1950-ben megvalósult az állam ördögi terve: az ÁVH (államvédelmi hatóság) egy júniusi éjszaka leple alatt a szerzetesek nagylétszámú csoportjait – a férfi és női kolostorokból egyaránt – megfélemlítés céljából, leponyvázott teherautókon elhurcolták az ország egyik részéből a másikba. A nyári hónapok elteltével államosították a szerzetesházakat, ahová a lakók többé nem térhettek vissza. A püspökök testülete a további durva intézkedések megelőzése érdekében hajlandóságot mutatott a tárgyalásokra. Eközben az állam feloszlatta az összes szerzetesrendet, kivéve a benecéseket, piaristákat és ferenceseket, valamint a Miasszonyunk iskolanővéreket, akik csökkentett tanári létszámmal 2-2 gimnáziumot, tehát összesen nyolcat újra működtethettek a sokszáz volt egyházi középiskola közül. Így a szerzetesek többsége utcára került, a szerencsésebbek egyházmegyei papi beosztást kaphattak, mások gyárakban, üzemekben helyezkedhettek el, jónéhányan börtönök, internáló táborok foglyai lettek. Legnehezebb sors várt az időskorba jutott, betegségekkel küzdő, otthontalaná vált szerzetesnőkre, vagyis az apácákra. Őket a megállapodás által is engedélyezett idősok otthona fogadta be és részesítette életük végéig teljes ellátásban. Ilyen célra vették igénybe a ferences rend barokk időkben épült jászberényi kolostorának patinás épületét is.

Ennek az immár több mint hetven éve működő intézménynek terjedelmes történetét állította össze és dolgozta fel dr.

Suba Györgyné Kocsis Julianna, a város kiváló helytörténeti kutatója most megjelent nagyszerű könyvében. Hasonló témájú korábbi írásainak bőséges tapasztalatait felhasználva, kitűnő érzékkel, nagy hozzáértéssel, fáradságot nem ismerő odaadással már évekkel ezelőtt megkezdte az adatok összegyűjtését. A feldolgozás folyamán legnagyobb figyelme arra az együttérzésből, végtelen emberszeretéből táplálkozó szándékra összpontosult, amellyel tökéletesen tudta érzékelni az 1950-es állami intézkedések következtében súlyos lelki válságot és megrázkódást átélő idős szerzetesnők helyzetét, akik



A könyv címlapja

zárdaikból kitiltva, rendi ruháiktól megfosztva, idegen városban, ismeretlen környezetben voltak kénytelenek hátralévő éveiket leélni. Az országnak ezen a részén a jászberényi ferences kolostor lett az idős nővérek végleges otthona, ahol 100 férőhelyet alakítottak ki. Ez a szám később 120-ra növekedett. Az intézmény állami fenntartás mellett működött, melynek egyházi jellegét – az 1951-ben megszerzett Római Katolikus Szeretetszolgálat biztosította, 1991-ben került egyházi fenntartásba, majd 2007-ben felvette Assisi Szent Klára nevét.

A szerző a kötet első részében részletesen elemzi az otthon fenntartásának, működésének mechanizmusát, a beruházások, felújítások, épületbővítések és korszerűsítések folyamatát. Reálisan méltatja, értékeli az intézmény vezetőinek tevékenységét. Közülük különösen kiemelkedik a ma már nyugállományban lévő Szalóki Miklós, valamint Szatmári Antal