

Összefoglaló

a **Hajómolnárók Ünneperől**, Budafoki Kikötő, 2012.május 29.

A Promontorium Polgári Casino a 2012-es **Promontor-Budafok Tricentenáriumi** programnaptárba az esemény sorozat ötletének felmerülésekor már javasolta ezen esemény felvételét, és vállalta megrendezését, hangsúlyozta bevezetőjében Mészáros Péter a Casino elnöke. Utalt arra, hogy a hajómalomok, a hajómolnárók fontos részei voltak ennek a 300 évnek, Budafok történelmében, így a **hajómolnár tradíció** felelevenítése fontos, közös feladatunk. Ugyanakkor kiemelte a Duna, a Duna part szerepét, annak egykori fontosságát, jó értelemben vett hasznosítását, amitől mára jelentősen elszakadtunk, és a Duna parti programjainkon a látogatók újdonságként élik meg a Dunát, a Duna part értékeit. A **Dunára való visszajutás** szempontjából fontos elem a kikötő létesítése, ezért is választottuk ezt a helyszínt. A hajómolnár tradíció azonban már évek óta újra épül, utalt a Záborszky pincében a borváros projekt előkészítéseként zajlott hajómolnár ünnepre, korábban Joó Ernő helytörténeti füzetére a témában, amit a Péter Pál utcai Polgári Kör adott ki.

Joó Ernő helytörténész, díszpolgár tartott előadást, **Hajómolnárók Budafokon** címmel. Aláhúzta, hogy a hajómolnárokat nagy tisztelet és szeretet övezte Budafokon, a helyi közéletben is részt vettek. A XIX. század közepén 15 hajómalom működött ezen a Duna szakaszon, melyeknek „kelepelése” a széljárástól függően jól hallható volt a településen. Különleges szakma volt a hajómolnárság, mert sokféle szakmai ismeretet igényelt, kovács, kőfaragó, hajós, ács, maguk végezték a kapcsolódó feladatokat, eszközök legyártását. Kitért a hajómolnárók ünnepeire, így a segédből mesterré avatás ünnepeire, a társ pohár ivásra, a céh mesterre, a tanítómesterre, a királyra, táncsal, énekkel. Majd **Nepomuki Szt.János ünnepe** is ide kapcsolódott, aki a védőszentjük volt, prágai érsek volt a XIV. században, és Vencel király megölette a gyónási titok ki nem adása miatt, s aki a vízen járók patrónusa lett. Ez az ünnep május 16.-án volt, s lampionos hajók vonultak fel a Dunán, a Szt.István tér magasságában volt kikötő környékén, és bállal, szabadtéri áldással is párosult. Joó Ernő aláhúzta azt, hogy jelentős adósságunk van a hajómolnárók emléke megőrzése tekintetében, pl. egy festmény a városházán sokat jelenthetne.

Garbóci László helytörténész, díszpolgár a Duna part élete a XIX., XX. században címmel tartott előadást. Két időpontot emelt ki, 1715 Reitter János serfőző mester serfőzdéje, braxatóriája, és az első kutya villa, amik a mai Lukoil kút magasságában voltak, és 2012 a Vasmacska megnyitása. A Duna parton a XIX. században még szőlők is voltak, a gyakori áradások uszadékfái hasznosítására is engedélyt adott a prefektúra. A Péter-Pál utcai temető betelte után egy darabig temető is volt a parton, 1798 után, amit az áradások hamar kimostak. A Duna szabályozatlan volt, ágakkal, szigetekkel, a rendezés sokáig jelentős munkát, robbantásokat jelentett ezen a szakaszon, a mészköpadok miatt. A Duna parti életet nagyban befolyásolta a vasutak megépítése, 1861 fehérvári, 1882 pécsi vonal. Ezek ugyanakkor gátat, árvízvédelmet is jelentettek. Akkoriban nyolc átjáró volt a vasúton a szekereknek. 1893-ban megalakult a Szépítő Egylet, elindult a fásítás, platánsor, sétány alakult ki a parton, rendezett járdával, szegélyekkel, padokkal, karbantartással. Ez a mai SZTK és a Tóth József utca vonala között helyezkedett el. Itt volt a harmadik kutyavilla, a Városház tér alatt mintegy 50 m-el, míg a macskacsárda a jelenlegi kikötőtől délre, 150 m-el. Krúdy gyakori látogatója volt e vendéglőknek, sőt 1930-ban Faruk királyt is ide hozták halászlét enni. Evezősegylet működött a patak torkolata közelében, csónakházzal, a helyi ifjúságot, iskolákat is ellátva. Itt működött később a Budai Spartacus kajak kenu szakosztály is egy darabig. Kiemelte, a tauplik, a halászbarkák működését, amik valójában hordókra épített házikók voltak merítő hálóval, és friss halat szolgáltatottak a településnek. Később a Duna szennyezése ezt is elvitte, a 80-as évek végéig működött az utolsó. Az árvizek nagy rombolásokat végeztek a különböző időszakokban, 1939 1030 cm, 1954 730 cm, 1956 848 cm, ami felerősítette a hanyatlást, kimosott fák, sétány, az 1965-ös árvíz után szűnt meg a kutyavilla. Strand működött fagerendákkal, védőhálóval, ami szintén 65 után szűnt meg. Parcellázás történt, kis telkekkel, amik a 6-os út .építésekör szűntek meg, a Nemzeti Színház bontási törmelékét is itt tették le, a part bővítésére. A mai hajóállomás közelében volt az egyik régi hajóállomás, majd a Tanács költségvetési üze me működött itt. Jelentős volt a hajó forgalom, pl. 1846-ban Buda Érd között hat pár hajójárat közlekedett, itt is megállva, és emellett kiránduló hajók is nagy számban jártak.

Diebel Dietrich a hajómalomokról tartott képes előadást, felidézve a tavalyelőtti Borváros-beli hajómalom bemutatókat. A ráckevei hajómalomról képeket, majd működéséről videót láthattunk, amit a helyiek építettek, rekonstruáltak, 2010-ben. A másik pedig egy múzeum hajómalom Gúta – Kolárovonál egy Vág mellékág mellett. Ezek kéttestű hajók voltak, középen a lapátokkal, különböző típusú malomokkal, hengermalom, kőmalom, malomkövek között őrlve. Korai képeket is bemutatott a budai, óbudai hajómalomokról a XVIII. XIX. században, amikor nagy számban működtek, ő arra utalt, hogy Mária Terézia

betiltatta a működésüket, mert az árbcok miatt sok baleset volt a hajózásban. Garbóci László ezt azzal egészítette ki, hogy később is működtek hajómalmok, de a végső lökést a gőzmalmok, a hengermalmok megjelenése hozta.

Hervai István mutatta be **Götz Sándort**, aki hajómérnöként végzett a Műegyetemen 50 éve, és most egy, a **térségi dunai hajózást** fejlesztő vállalkozáson dolgozik. Götz úr hosszú időt töltött el a hajógyártásban, tervezésben, technológiai fejlesztésben. A rendszerváltás után a magyar hajóipar leépültével, logisztikával foglalkozott, majd az elmúlt években ismét a hajózással, a térségi hajózás fejlesztésével, valamint a hazai hajógyártás újra-élesztésével foglalkozik. Az aktuális projekten ma 22 cég és mintegy 300 ember dolgozik. Ennek lényege, hogy gyorsjárású, gyorskikötésű, a 21. századnak megfelelő technológiákat egyesítő hajók jelenjenek meg. Ezek a bio-gáz diesel motorral – 2x750 LE - működő katamaránok, 165 személyesek, csak ülőhelyekkel, 50 km/ó csúcsebességgel, és 35 km/ó eljutási sebességgel működnek majd. A hálózat Visegrád, Vác-tól, Göd, az M0 hídfő, a fővárosi pontok felfűzése mellett, Szigetújfalu, Érd, Halásztelek, Százhalombatta relációban három önálló vonalon működik majd összesen 28 kikötővel, 11 fővárosi, 17 vidéki, agglomerációs településen. Automata, oldalirányú, gyorskikötés, intelligens rendszerekkel, bejelentkezéssel az állomásokról. Integrált, P+R rendszerekben gondolkodnak, az agglomerációból, elsősorban az autóval járók átültetésével, kedvező bérlet konstrukciókkal. Kapcsolatban vannak a BKK-val és a Parlament Gazdasági Bizottságával, 2014-ben tervezik a hajójáratok indítását. Első lépcsőben húsz, majd negyven hajóval, negyvenezer utas/nap forgalommal. A jelzett mellett többféle hajó konstrukcióban gondolkodnak, ill. terveznek, így kabinos hajók távolsági közlekedésben pl. Belgrádig, mezőgazdasági változat árú és személyszállításra, „kofahajó” 3 kamion árú kezelésével, egység rakományokkal, könnyen kezelhetően, komphajó pl. Afrikába, valamint hazai tulajdonos részére szállodahajó, amely a Rotterdam-Konstanca teljes DMR viziútra alkalmas. A bio gáz motorok további alkalmazását tervezik a buszközlekedésben. A bio-gázt a környezeti károsodást jelentő szemét, és szennyvíz telepekre telepítve javasolják üzemeltetni, ezzel oldanák meg azok hasznosítását az üzemanyag előállítására. (Ezt a javaslatot a Parlament Gazdasági Bizottsága már támogatással elfogadta.) Honlap: www.dunaexpressz.hu

Mészáros Péter

Kanyó Ferenc és Brockhauser Edit képeiből:



Jóó Ernő beszél



Garbóci László előadása



Diebel Dietrich bemutatója



Az érdeklődők egy csoportja



Szigetközi hajómalom



A mai sólya és leendő yacht kikötő



A személyhajó kikötő a terasszal