

MÁTÉ GÁBOR

A TÉRBELI AKTIVITÁS TÖRTÉNETI VIZSGÁLATA A TÁJ ANTROPOGÉN MORFOLÓGIAI ELEMEINEK SEGÍTSÉGÉVEL, KÁRÁSZ TELEPÜLÉS PÉLDÁJÁN

1. BEVEZETÉS

Mendöl Tibor megfogalmazása szerint a település létének három elengedhetetlenül fontos kritériuma van: emberi jelenlét, lakóhely és munkahely (MENDÖL, 1963, 11).¹ A bioszféra átalakítása ezen tényezők állandó térbeli kölcsönhatásával leírható történeti folyamat, amely során ember és környezete között számos relációval leírható kölcsönös függő viszony, bonyolult kapcsolatrendszer alakul ki.² Jellemző paraméterekkel bíró, meghatározott tájfeldrajzi környezetben, a hármas kapcsolódás hatósugarában sajátos tevékenységi formák, gazdasági stratégiák domboznak ki, a különböző adottságú természeti tájakon az ember sajátos lenyomatokat teremt. Jelen tanulmányban ennek az összetett, többféle módon megismerhető és leírható folyamatnak, a környezetbe ágyazódásnak a lokális szinten megragadható vetületeit keressük. Különös hangsúllyal kezeljük azt a tényt, hogy a folyamat korántsem csak elmélyülést, hanem – a kölcsönös függőség jegyében – az ettől eltérő előjelű változásokat is magában hordozhatja.

A térbeli aktivitás a határban történő munkavégzést, a lakosság határhasználatának intenzitását és az ehhez kötődő mozgásjelenségeket felölelő kifejezés. Vizsgálatához a táj olyan „köztes” alkotóit ragadjuk meg, melyek az ember jelenlétét és munkáját reprezentálják, ezért szükségszerűen erőteljes többletjelentéssel bírnak. A dűlőutak, gyalogutak és víznyerő-helyek szerepét a változó társadalmi és gazdasági viszonyokat figyelembe véve tárgyaljuk. Területiségük révén törekszünk bemutatni, valamint ábrákkal szemléltetni, jobbára csak sejtések és megérzések révén igazolni vélt folyamatokat, így az utóbbi ötven év történéseit is, melyek ember és táj viszonyának lazulását „sejtetik”.

¹ A definíció így szól: „Településen értünk egy embercsoportnak, az embercsoport lakóhelyének és munkahelyének térbeli együttesét.”

² Ezt a kapcsolatrendszert próbálják jellemezni a nyers, természeti, kultúr-, társadalmiasított, humanizált stb. jelzővel megfogalmazott, egyik vagy másik „oldal” fölényét jelző tájdefiníciók.

2. KÁRÁSZ FEKVÉSE, LAKOSSÁGA

Kárász a Mecsek-hegység északi peremén, a Völgysegi-patak völgyében fekvő aprófalú (369 fő),³ mely a földrajzi Völgyseg részeként ismert. A különböző népszerűsítő kiadványokban gyakran felbukkanó „Mecsek kapuja” elnevezés igen találóan festi le a település geográfiai helyzetét, nemcsak tájképi, de domborzati értelemben is. A vízfolyás a Mecsek szorításából kijutván szerkezetileg előrejelzett völgyszakaszba lép,⁴ futása hirtelen irányt vált (D–É-i helyett Ny–K-i), esése csökken. Ezen az egyre terebélyesebbé váló völgytalpon sorakoznak az utóbbi évtizedek tudományos publicisztikáiban Vízvölgynek hívott térség falvai, köztük Kárász.⁵

A település határában három eltérő adottságú termőtáj találkozik (1. ábra). Középen a falut Ny–K-i irányban kettészelő Völgysegi-patak völgye, mint kistájukat (Völgyseg – Mecsek) elválasztó határ húzódik. Ettől délre a Keleti-Mecsek (továbbiakban Mecsek) szilárd kőzetalapú vidéke, mely jellegzetes hegységi formákat mutat, északra pedig a faluhatár legnagyobb kiterjedésű egysége a földrajzi Völgyseg részét képező, igen szabdalt, változatos adottságokkal bíró dombvidék (továbbiakban Hegyhát) fekszik.⁶ Éghajlata mérsékelt meleg és mérsékelt nedves. Az évi átlagos napfénytartam 2000–2050 óra, a középhőmérséklet 10,0 °C. A csapadék évi összege 710 és 730 mm között ingadozik (FAZEKAS, 2004, 7). A településhatár rossz termőképességű. A határ átlagos aranykorona értéke 2,9 K/ha, a szántóterületé 6,17 K/ha.⁷ A mecseki területek az erdőgazdálkodás és legeltetés évszázados szinterei, a hegyháti térség, valamint a patak völgy a munkaigényesebb művelési ágak (szántóföldi növénytermesztés, gyümölcs-, szőlőkultúra) otthona. Összetett természetföldrajzi vizsgálatok, valamint a helyi tapasztalatok szerint az adottságok az állattenyésztés és takarmánynövény-termesztés, illetve a gyümölcs-termesztés (déli kitétséggű domboldalak) számára nyújtanak kedvező feltételeket (ANDRÁSFALVY, 1972; LOVÁSZ–SZÜCS, 1972). Gyönyörű fekvése és nagyfokú erdőszűrsége miatt a turisták kedvelt célpontja már az 1930-as évek óta.

³Forrás: Szászvári Körjegyzőség, 2005.

⁴A Völgysegi-patak Kárász területén éri el a Mecsek és a Völgyseg földrajzi határát képező szerkezeti vonalat, futása ennek mentén vált észak-északkeletiről keletire.

⁵A különböző tudományos munkák mind ez ideig nem tisztázták megnyugtatóan sem a Völgyseg, sem a Vízvölgy elnevezés eredetét, kiterjedését. Dolgozatunkban az utóbbi évtizedekben meghonosodott névhasználatot követve (REUTER, 1961; FÜZES, 1997) a Völgysegi-patak mellékének hét községét (Magyaregregy, Kárász, Vékény, Szászvár, Császtza, Máza, Györe) Vízvölgynek nevezzük.

⁶A Völgysegi-pataktól északra elterülő határrészlet megnevezésére a földrajzi tájkataszter alapján kézenfekvőbb lenne a Völgyseg elnevezés alkalmazása, ezt azonban sem a környező (északi) falvak, sem pedig Kárász lakosságának történeti tájszemlélete nem támasztja alá, a térség megnevezése ugyanis Hegyhát, mely a Hegyháti járás nevéből alakult tájnévvé. Ennek általános területi elhatárolása a Völgyseghöz hasonlóan szintén problematikus, azonban alkalmazása Kárász és az attól északra fekvő falvak vonatkozásában helytálló.

⁷Forrás: Körzeti Földhivatal, Komló, 2005.



1. ábra. Kárász fekvése

(dőlt betűvel a földrajzi tájnevek, vastagon szedve a kárászi lakosság által használt tájnevek)

A lakosság alaprétege magyar, s hozzátartozik ahhoz a magyar népcsoporthoz, amely Hosszúhetény vidékétől megszakítás nélkül lakja félkörben a Keleti-Mecsek hegyvidékét (REUTER, 1961, 101). Az itteni magyar törzslakosság a tágabb térség reliktum népességének tekinthető. A 20. század közepe táján a néprajzi szakirodalom Baranya megye magyar néprajzi csoportjai közé sorolta, s völgysegi névvel különítette el, számos karakterisztikus, a szomszédos hegyháti és dél-mecsekajjai magyar csoporttól elütő jegye alapján.⁸ A községet az 1780-as évektől kezdődően német nemzetiségűek is lakják, akik a hazánkban már korábban megtelepedett németység belső migrációja során, zömében zselléreként kerültek a Völgysegi-patak mellékére. Az ide került németység gyorsan magyarosodott. A németység asszimilációját elősegítette az állandó népességmozgás is, ami a püspökségnek dolgozó zsellérréteg társadalmi viszonyait jellemezte. A jövevényszavak használata, a gazdálkodásban és a mentalitásban bekövetkezett változások mindkét félre ható, a 20. századra különösen intenzívvé váló akkulturációról vallanak. A község nyelvében és kultúrájában egyértelműen megőrizte magyar karakterét, akárcsak a szomszédos Magyaregregy és Vékény.

⁸A szomszédos hegyháti és dél-mecsekajjai magyar csoporttól megkülönböztette őket önálló tudatuk, házassági kapcsolataik, népszokásaik, valamint viseletük is (ZENTAI, 1978, 34).

3. A TÁJI ELEMÉK ÉRTELMEZÉSE, HELYE A FÖLDRAJZI, FELSZÍNALAKTANI ÉS NÉPRAJZI KUTATÁSOKBAN

A történeti irányultságú geomorfológiai (felszínalakítási) kutatások Ilyés Zoltán szerint gyakran élnek a palimpszeszt hasonlattal, aminek a lényege, hogy a tájat ahhoz a régi kézírathoz (palimpszeszthez) hasonlítják, amiről egyszer vagy több alkalommal már lekaparták, majd átírták a régebbi írásokat (ILYÉS, 2001, 54). A részleteiben, illetve csak halványan látszó olvasatokat, a tájhasználat korábbi módjainak reliktumait csak speciális eszközökkel, régészeti, levéltári kutatásokkal, módszeres terepbejárásokkal lehet megismerni és láthatóvá tenni. A néprajztudomány is a maga speciális eszközeinek birtokában igyekszik feltárni egy-egy tájegység vagy település gazdálkodástörténeti és tájhasználati ismérveit, és a forrásellátottság függvényében rövidebb vagy hosszabb időtartamok vonatkozásában tárgyalni azokat. Sajátos módszerét a levéltári források, a történeti-statisztikai adatok, térképek, élő kútfők stb. együttes felhasználása adja, központi kérdésvetése azonban mindig kulturális sajátosságokhoz kötődik. A táj fizikumának leírása és kataszterszerű számbavétele helyett ember és környezetének változó viszonyát, helyi sajátosságainak megismerését tartja elsődlegesnek, hangsúlyosan kezelve a mentalitásbeli, nyelvi-etnikai és társadalmi tényezők szerepét.

Sajnos jelen tanulmány, a szűkös terjedelmi keretek folytán, még az elvégzett munka birtokában sem vállalkozhat a határhasználat átfogó bemutatására. A következőkben részletezett, általunk táji elemeknek – vagy tájalkotó elemeknek – nevezett egységek vizsgálata ugyanakkor a történeti-néprajzi munkák térszemléletétől némileg eltérő megközelítési módot kínál. A táj tudniillik nem pusztán művelési ágak százalékos arányával modellezhető terület. Az egyes határrészek, dűlők diakrón vizsgálata és térképes megjelenítése mellett a kisebb léptékű elemek, jelesül a vízvezető árok, a határkövek, a dűlőutak stb. állapota, helyzete, történeti-morfológiai elemzése is kifejező lehet a tájváltozás megítélésére nézve.

A tájtervezés tudományának összegző definíciója szerint a tájalkotó (vagy táji) elemek a vegetációnak, a földfelszínnek és az ember alkotta tereptárgyaknak a különféle megjelenési formáit ölelik fel (CSEMEZ, 1996, 15).⁹ A táji elemek három alaptípusát különíthetjük el: a természetes, a módosított és a mesterséges vagy antropogén elemeket (CSEMEZ, 1996, 15). A természetes elemek közé soroljuk a vegetá-

⁹ Itt kell megjegyezzük, hogy a magyar földrajz tájszemléletében a táji elemeknek két lehetséges olvasatával találkozhatunk. Az általános földrajz a táji elemekben a táj tágabban értelmezett összetevőit, a tájkaraktert befolyásoló tényezőket érti, ebben az ember ugyanolyan hangsúlyos szereplő, mint a földszerkezet, a domborzat, az éghajlat, a vízrajz, a növényzet és a talajviszonyok. A földfelszín alakjának foglalkozó, morfológiai irányultságú aldiszciplínák (mint a geomorfológia, mérnök-geomorfológia, antropogén és történeti morfológia) a látképéből kiindulva, fizikai paraméterek alapján írják le a tájat, csoportosítják összetevőit és vizsgálják „működési” törvényszerűségeit. Itt az elemek a földfelszín megjelenési formáit jelentik.

ció megjelenési formáit,¹⁰ ami az ember által (kultúrtáj lévén) jelentősen befolyásolt, tehát nem a nyerstáj, az „ősi” állapot ökoszisztémáját tükrözi. Ide sorolhatjuk továbbá a földfelszín fizikai képződményeit.¹¹ Félig mesterségesnek vagy átmenetinek a tér azon elemeit nevezzük, melyek a természeti környezetből az emberi behatás következtében „hasadtak” ki, a környezetükben található anyag vagy anyagok közvetlen felhasználásával, átalakításával.¹² Mesterségesnek vagy antropogén elemeknek azokat hívjuk, melyeket kizárólag az ember munkája keltett életre, jellemzőjük az újrateremtettség, szerkesztettség, egyediség. Alapanyaguk különféle lehet, bárhonnan származhat.¹³ Az imént felvázolt kategóriák között nagyon nehéz megvonni a határvonalat, mint ahogy ellentmondásos a kultúrtáj és természeti táj közötti határmegvonás kérdése is. Mindkét problematikának központi kérdése, hogy egy adott térségben melyik az a pont, amelytől már az ember tekinthető a domináns hatótényezőnek.¹⁴ Ezúttal a probléma léteire hívjuk csak fel a figyelmet, anélkül, hogy részletes kifejtésére sort kerítenénk. Kérdésvetéseink pontosabb megfogalmazásokra, a kategóriák tisztább elkülönítésére várnak – amennyiben ez valóban lényeges. Vizsgálatunk szempontjából talán célszerűbb, ha fogalmunkat az elemek észlelésének és elkülönülésének gyakorlati oldaláról határozzuk meg. Így láthatjuk, hogy tárgyunk egyfelől vizuális kategória, mert gazdagsága nagymértékben függ attól, hogy az egyén és a vizsgálódó személy miként érzékeli a tájat, másfelől pedig tapasztalati, mert az elemek használati értékét és szerepének ismeretét is feltételezi. Ezen szempontok alapján a tájelemek legfontosabb tulajdonsága, hogy az ember határozottan megkülönbözteti és az esetek nagy részében helynévvel, földrajzi névvel is ellátja.

4. ANTROPOGÉN TÁJI ELEMÉK: A TÉRBELI AKTIVITÁS MÉRŐPONTJAI

A település olyan térbeli képződmény, amely egy adott időpontban (időszakasban) különböző mértékben aktív és passzív terek rendszeréből áll (MÉSZÁROS, 1994, 5). A különböző körzetek lehatárolását a munkaintenzitás, valamint a különböző tevékenységi formák alapján végezheti el a tudományos vizsgálat.

¹⁰ Kultúrnövényekkel borított, rendszeres művelés alatt álló területek: szántó, gyümölcsös, szőlő, rét, legelő, erdő stb. és ezek alkotói.

¹¹ A földfelszín fizikai elemei: vízfolyás, vízmű, tó, gödör, oldal, szikla, hegy, hát, tető stb.

¹² Félig mesterséges vagy átalakított elemek: árok, forrás, ösvény, dűlőút stb.

¹³ Mesterséges vagy antropogén elemek: építmények, szobor, kereszt, vadászles, határkő, támfal stb.

¹⁴ Dilemmát okozhat például, hogy egy állandóan karban tartott, nyomvonalában ekével is igazgatott dűlőút félig mesterséges vagy mesterséges kategóriába sorolandó-e. Azt a fát, amelynek egyik ága levágásra került, továbbra is természetes elemként, vagy esetleg határjelként értelmezve félig mesterségesként (humanizált) tarthatjuk számon.

A határban elszórta jelen lévő mesterséges tájelemek stabil mérőpontokként állnak rendelkezésre, szerepük azért különösen fontos, mert ezeken keresztül valósul meg a táj kiélése, ezek a „tájátalakítás helytartói”, a határbeli aktivitás (mezőgazdaság, közlekedés, rekreáció stb.) fontos letéteményesei. Különösen jól képezik le a szűken vett falu gazdasági-társadalmi folyamatait, változásait. A tájátalakulás aktuális állásának vizsgálatokor nagyszerű adalékot jelenthet például a határban szétszórta fekvő szállások vagy pincék, egyéb objektumok állapota. Gyakran egyetlen helyhez kapcsolódó esemény alkalmas kifejezője lehet évtizedek óta tartó folyamatoknak. Számottevő jelentéstöbbletet az egyes elemekhez kötődő mozgásjelenségek vizsgálata, vagy magának a forgalom lenyomatának, tehát a közlekedési utaknak a tanulmányozása jelent. Gráfik Imre szerint a települési környezetben mozgásövezetek, körzetek vannak, melyek funkcionálisan és térben is pontosan lehatárolhatók. A különböző övezetekben való funkcionális helyváltoztatás olyan életmegnyilvánulás, mely a gazdasági és társadalmi helyzetnek a kifejezője. A mozgás sűrűsége s az egyes övezetekbe tartozó objektumok felkeresettségének, látogatottságának nagyságrendje tükrözi az egyén, valamint az objektumok funkcionális státusát (GRÁFIK, 1974, 88).

A tájelemek vizsgálatokor olyan alkotók kiválasztására törekedtünk, melyek kellőképpen reprezentálják a településhatár egészét. Erre legalkalmasabbnak a dűlő- és gyalogutak valamint a víznyerő helyek vizsgálata mutatkozott.

5. A DŰLŐÚTHÁLÓZAT, A GYALOGUTAK ÉS A VÍZNYERŐ HELYEK VIZSGÁLATA KÁRÁSZON

5.1. DŰLŐÚTHÁLÓZAT

Az ember a szükségletei kielégítése érdekében állandó mozgásra kényszerül. A felszínen létesülő útvonalak e folytonos mozgás fizikai lenyomatának tekinthetők. Az utak kezdetleges, elemi formájukban mintegy „öntudatlanul” keletkeznek, a forgalom növekedésével nő a minőség iránti igény, ezáltal a szerkesztettség, a gondozottság és a tulajdonképpen felszínformálás is tudatosává válik. A használati igények eltérése vezet az utak, egyes útirányok felértékelődéséhez, a hálózat differenciálódásához. Az utak legfőképpen a határbeli munkavégzés helyszínének megközelítését látják el, a tájhasznosítás főbb tevékenységei során alakulnak, ilyenek a mező- és erdőgazdálkodás és a haszonvétel egyéb formái, pl. vadászat, gyűjtögetés, rekreáció. A közlekedés és ezen belül az útrendszer sűrűsége, terheltsége és állapota mindig a határbeli tevékenység mércéjének tekinthető.

Az utak futásiránya, rendszere változásban van, ebbe a források függvényében pillanthatunk bele. Ha csak egyes elemek, útvonalak ismertek, akkor ezek állapotából, irányultságukból vonhatók le következtetések, ebben az esetben az utaknak egyfajta nyomjelző szerepet tulajdoníthatunk. Ha a rajzolat kellő részletességgel ismert, és a hálózat már összefüggéseiben, kapcsolódási pontjaival együtt is tanulmányozható, akkor a nyomjelző szerepen túl a súlypontok megállapítására is mód

nyílik. Egy olyan térháló rajzolódik ki, amelynek pólusaiban azok a helyek, tájelemek állnak, ahol az emberi tevékenység összpontosul. A hálózat történeti összehasonlító elemzésével a súlypontok változása, s így a társadalmi-gazdasági változások képe is megfigyelhető.

Az úthálózat a lokális vizsgálatokra – különösen a telekre, házra, udvarra – koncentráló néprajztudomány mellett egyéb tudományokban is kitüntetett figyelmet kapott. A térbeli mozgások elemzésére egy földrajzi diszciplína, a közlekedésföldrajz specializálódott. Ez a települések közti, a regionális, az országos és az annál magasabb, szélesebb körű szerveződési szintek vizsgálatát helyezi előtérbe, a lokális jelenségekre kevésbé érzékeny. Ettől eltérő értelmezésben antropogén morfológiai kutatások vizsgálják az utakat, döntően az alaktani sajátosságok bemutatására fektetve a hangsúlyt. Pécs és Komló környékének vizsgálatával elsősorban Erdősi Ferenc, újabb kutatási eredményeket felvonultatva pedig Ilyés Zoltán foglalkozik (a gyimesi kultúrtáj példáján) egyes útformák és útszakaszok reliktum jellegével.¹⁵ Az alaktani vizsgálatok korszakonkénti különbözőségekre fényt derítenek ugyan, de társadalmi és gazdasági összefüggésrendszerben, a maga teljességében nem értékelik azokat. Fodor Ferenc, az ökológiai gondolkodás előfutáraként, a Szörénység tájrajza című munkájában az úthálózat elemzését egyedülálló módon végzi el. Az úthálózat kialakulásában a románság eltérő gazdasági stratégiájának, a magashegységet megszálló „vlach kolonizációnak” a táji sajátosságait, fontos jegeit ismeri fel (FODOR, 1930, 141), így szemléletében messze előre mutat.

A KÁRÁSZI DŰLŐÚTHÁLÓZAT ÁLTALÁNOS JELLEMZŐI

„A falu fekvése annyiban káros, hogy árvizektől szenvednek, valamint a magas hegyek miatt, amelyekre nap mint nap szekérrel felhajtani vagy gyalog felmászni kényszerülnek”¹⁶ – jegyzi a Széchenyi-féle összeírás 1785-ben. Az állapotok azóta sem változtak, a határba igyekvő kárászi lakosok útja legtöbbször hegyre föl, majd hegyről le vezet, hiszen a földek, legelők és erdők túlnyomóan a Hegyháton, illetőleg a Mecseken terülnek el. A domborzati feltételek hatására a dűlőutak futása a legenyhébb lejtőszögű völgyek, valamint dombhátak vonalához idomult. Nem csekély mértékű szintemelkedésről van szó. A völgytalpon fekvő település és a hegyháti földek között 50-70 méteres, a mecseki részekkel való kapcsolattartás pedig 100-120 méteres relatív magasság leküzdését kívánja meg. Kárászon a helyi névhasználat alapvetően két úttípust különít el, az „utat” és a „horgost”.

a) Az út elnevezést és annak különféle – jelzőkkel ellátott – formáit (szekérút, dűlőút, erdei út stb.) használják azokra a szakaszokra, ahol jelentős meredekséggel

¹⁵ Térésgünkre vonatkozóan lásd: ERDŐSI, 1972, 1978. A legújabb eredményekre vonatkozóan: ILYÉS, 2000a., 2000b, 2001.

¹⁶ Széchenyi Ferenc-féle descriptio, 1785. OSZK (Országos Széchenyi Könyvtár) Kézirattár Fol. Lat. 289. Latin nyelvről fordította: T. Papp Zsófia, akinek önzetlen segítségét ezúton is köszönöm.

és bemélyültséggel a használat során nem kell számolni (1. kép). Ide főként a völgytalpon, a domb- és hegyhátakon fekvő közlekedési utak tartoznak (pl. Derék út, Csárdaföldi út, Hegyháti út, Dankói út). Minőségre utaló jelzőket is gyakran hozzáragasztanak, így a földes, murvás, poros út elnevezések egyre gyakrabban használatosak a korábban szinte kizárólagosan használt „szekérút” helyett. Ez jelzi, hogy az utóbbi évtizedekben, mind a közlekedés eszközei, mind pedig az út minőségi követelményei terén változás történt.

b) A horgosok meredekségük és bevágódásuk folytán különülnek el a dűlőutaktól (2. kép). A földrajzi szakirodalomban löszmélyútként jegyzik mint sajátos felszínalakítási elemet.¹⁷ Helyi elnevezései: „horgos”, „horhos”, „hóró”, ami a tágabb térség (Baranyai – Hegyhát, Völgység, Mecsek) és a magyar nyelvterület nagy részén előfordul. Paládi-Kovács Attila szerint a Dunántúlon: szurdik, rapát és róna néven is ismert (PALÁDI-KOVÁCS, 2001, 839). A horgos szó, amellyel, hogy bemélyültséget feltételez, mindig a völgytalp és a hegytető (domb- vagy hegyhát) közti összeköttetést biztosító útvonal jelentésében használt, azonban nem minden dombhátra tartó út horgos. A horgosok általában löszön kialakult képződmények. Kárászon túlnyomórészt a lösszel vastagabban fedett hegyháti részen találkozhatunk velük. Megfigyeléseink szerint a mecseki utak is rendelkezhetnek bizonyos mértékű bevágódással, jellegzetes útperemmel. Itt a talajtakaróba vágódnak és a szilárd alapközépig mélyülnek, ami megakadályozza az utak felszínének további süllyedését. Mivel a bemélyültség itt is érzékelhető, ezért olykor, mint a közlekedő út, a szekérút szinonimáját, de csakis meghatározott útszakaszra vonatkozóan használják. Az egész úthossz nevesítésekor nem említik horgosként. A domborzat egyenlőtleniségére, a lejtési viszonyokra jellemző, hogy a határban alig van olyan út, ami ne rendelkezne kisebb-nagyobb bemélyültséggel. A horgos név használata ebből kifolyólag sem mindig egyértelmű. A „klasszikus” löszmélyutak azonban helynevükben is rögzültek, azaz minden esetben őrzik a mély bevágódásra utaló „horgos” szót (Nagy-horgos, Teleki-horgos, Berétei-horgos stb.). Az elnevezésből a forgalom intenzitására és az útvonal fontosságára is következtethetünk.

1865–1955

A kárászi útvonalak zöme – feltételezéseink szerint – több évszázados múltat tekint vissza, azonban a jelenkori fizikai állapotok (pl. a bevágódás mértéke), a térképes segédletek és az írott források alapján nem rekonstruálható 1865-nél korábbi, hiteles helyzetkép. Kárász újkori úthálózatának vizsgálatakor az alakrajz vál-

¹⁷ A löszmélyút olyan képződmény, melynek kialakulásában a gazdasági élet felszínformáló szerepének, főként a közlekedésnek van elsődleges fontossága (ERDŐSI, 1978, 72). A dűlőutak lösze a közlekedés (lovasfogatok, traktorok, állatok, emberek tiprása) nyomán fellazul, s valósággal porrá őrlődik. A mélyebb kerékvágásokon lefolyó csapadékvizek a fellazított löszanyagot kihordják, s az utat fokozatosan mélyítik, míg végül is a vonalas erózió évtizedes működése nyomán az egykori dűlőutak függőleges löszfalakkal határolt löszmélyutakká alakulnak át (ÁDÁM, 1969, 144–146).

tozásaira szorítkoztunk. Forrásaink főként térképes anyagok és fényképek (légi-felvételek, archiv és jelenkori fotók) voltak, melyeket az emlékezet kritikájával egészítettünk ki. Első hitelt érdemlő térképes forrásunk az 1781-es Első katonai felmérés volt. A határ részletes megismeréséhez azonban sem ez, sem az 1859-ben felvételezett második felmérés térképlapjai nem elegendők. Az uradalmi elkülönözések időszakáig (1865) a többi segédlet sem kellően részletező az útvonalrendszer pontosabb megismeréséhez. Az országutak és a főbb dűlőutak azonban irányultságukban gond nélkül összevethetők a 20. század közepi állapotokkal. Az eredmény egyértelműen az útvonalak hasonló futásirányáról tanúskodik.

Személyes visszaemlékezések és helynévmagyarázók segítenek betekintést nyerni az úthálózat múltjába a hálózat bizonyos – sajnos kevés számú – elemeire vonatkozóan. A falu legidősebb generációja a löszmélyutak korát több száz évszázadra teszi. Becslésük hitelessége mellett szól a személyes megtapasztalás, pusztulásukat és fokozatos mélyülését ugyanis pontosan megfigyelhették a használat során. Amennyiben különleges esemény fűződik egy helyhez, és főként ha ez nevében is rögzült, akkor az út fennállására is viszonylagos biztonsággal következtethetünk. Kárászon ilyen a Rác-horgos. Nevét onnan kapta, hogy a kuruc háborúk idején, a környéken dülő rácok – akik Nagy Lajos tanulmánya szerint kegyetlen pusztítást végeztek – ezen a horgoson keresztül vonultak el (NAGY, 1986, 97).¹⁸

1865-től az uradalmi elkülönözés, valamint az ekkor meginduló kataszteri térképezés jóvoltából megfelelő méretarányú és részletességű térképek állnak rendelkezésre, hogy a volt úrbéres használatában lévő területekről átfogó megállapításokat tehessünk. Az 1865-től 1955-ig eltelt kilencven év során a hálózat sűrűsége változatlan maradt, csak a futásirányban tapasztalhatók módosulások. Az 1870-es években a falut elérte a vasút. A település északi határrészét átszelő vasúti töltés fizikailag akadályozta a korábbi „rendszer” működését. Az átkelést rámpák (4 db) és azok mellett vasúti őrházak vagy sorompók kiépítésével kellett biztosítani, amelyek a vasútvonalra merőlegesen húzódó dombsorok és a vasút találkozásának – arra legalkalmasabb – pontján létesültek. Az északi határrészekbe tartó, völgyben futó dűlőutak ehhez igazodva „kúsztak fel” a dombhátak vonulataira. Egyéb, kisebb módosulásokról a telekkönyvi bejegyzések „új” jelzővel (régi nyomvonal mellett, pl. Berétei új út) jelölt útjainak felbukkanása tájékoztat minket. Mindez jelzi az úthálózat folyamatos idomulását, a megváltozott feltételekhez való alkalmazkodását. A rajzolat változásait minden korban a társadalmi igények is befolyásolták a technikai, gazdasági színvonal mellett. Jankó plébános értékes feljegyzéseiből tudjuk, hogy a birtokaprózódás is forgalomnövekedést generált: „A veszekedős, össze nem férhető magyar családoknál szokásba jött elvadások alkalmával annyira eldaraboltatták a földek és rétek, hogy egy kis negyed telkű parasztnak birtoka 30-35 darabocskából állott, a határnak különféle vidékin úgyhogy több időt töltött el járás-keelésbe, mint földjei művelésében.”¹⁹

¹⁸ A rácdúlás emlékét Vékényben is egy horgos neve őrzi.

¹⁹ Historia Domus, Kárász, 1865.

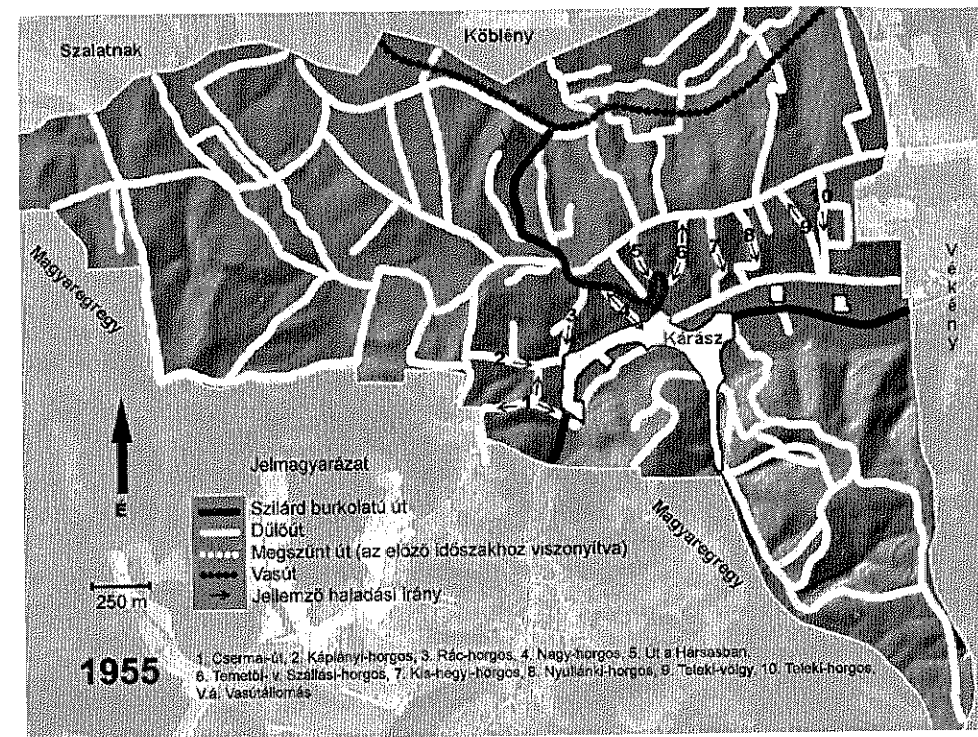
Az úthálózatra nézve kulcsfontosságú a gazdasági telephelyek határbeli helyzete. A településhatár útjai mindig a fontosabb létesítményekhez, az emberi jelenlét és tevékenység gyűjtőpontjaihoz vezetnek. A lakóhely, valamint az iga- és vonóerőt biztosító állatok szálláshelye a szálláskertes gazdálkodás idején nem esett egybe. A kétbeltelkes településrend a 19. század utolsó harmadában bomlott fel. Források híján nehezen tudjuk elképzelni, hogy milyen lehetett ekkor az úthálózat, gyaníthatóan sokkal több helyi jelentőségű, alsóbbrendű bekötőút létezett, mint egy évszázaddal később. A századfordulón már a lakóház mellett lévő istálló és pajta olvasztotta be a gazdaságok szétszórt telephelyeit, a szérűket, a szállásokat, rakodókat, kocsiszíneket, pajtákát. A belterületre tehát nagyobb forgalom hárult. A horgosok szerepe így minden bizonnyal megerősödött. Természetes módon mindenki a hozzá legközelebb eső útvonalakat, horgosokat használta. A közlekedési utak egyes elemeinek modernizálódása (betonút) ekkor még nem befolyásolta, nem csökkentette a hálózat sűrűségét. 1926-ban, amikor a kárászi vasútállomásnak tartó Nagy-horgos mellett műút épült, a horgos járatsága valamivel csökkent ugyan, de az továbbra sem vesztett szerepköréből, mivel a betonútnál lényegesen rövidebb volt.

1955

A 20. század közepétől napjainkig a dűlőúthálózat szinte teljes részletességében feltárható. A topográfiai térképek részletessége, méretaránya (1 : 25 000, 1 : 10 000) és jelrendszere kiváló. A továbbiakban ezen térképek, légifelvételek, valamint terepbejárásaink és a helybeliek visszaemlékezései alapján készült ábrákat elemezzük.

Ha rátekinünk az 1955-ös állapotokat rögzítő térképünkre (2. ábra), láthatjuk, hogy az úthálózat rajzolata meglehetősen sűrű. Kiemelt figyelmet érdemel a völgyperemi horgosok köre. Kárászon tizenhárom darab névvel elkülönített horgos létezett. Ezek közül a legforgalmasabbakat ábránkon számmal különítettük el. A hegyháti földek és a falu közötti forgalom ezekben zajlott, ennek megfelelően terheltségük is a legnagyobb volt az összes út közül. Mivel a völgytalp és a hegyhát között a relatív magasság nyugatról keleti irányban csökken, a legmeredekebb horgosok a határ nyugati felében találhatók. A leginkább csak lefelé közlekedésre alkalmas helyek rendkívül keskenyek és mély bevágódásúak. Minthogy az alapkőzet itt a lösz, klasszikus löszmélyutak alakultak ki, több méteres (2–10 m) szintkülönbséggel, meredek, folyton szakadó partoldalakkal. A teherrel lefelé közlekedő kocsik kerekeit gyakran láncsal kötötték be, így a szekér tulajdonképpen lecsúszott a lejtőn, ami még inkább elősegítette az erőziót. A rendkívül meredek szakaszokon esetenként mind a négy kereket is bekötötték. A földfelszint pusztító folyamat már egy emberöltő során is jól érzékelhető volt: „a bekötött kerék mindig marta a földet, mindig jobban, mindig jobban ... a sín fellazította a földet, az eső meg lemosa ... és akkor lett egy teknő, aztán meg egy szakadék” (SARKADI Ferenc Géza, 76).

A fékezés hatékonyabb volt, ha a kocsikerék bekötésére szolgáló láncot „aláeresztették”, vagyis úgy kötötték meg, hogy néhány láncszem a sín elé vagy alá



2. ábra. Kárász dűlőúthálózata, 1955

szoruljon: „Ereszd alá! Akkor tudtuk, hogy úgy kell bekötni, hogy mire az fordul, a lánc a kerék alatt ott legyen. Annyira ki kellett számítani, hány szem láncot alátenni, meg ... hát ez gyakorlat, na!” (SARKADI Ferenc Géza, 76).

A beláthatatlan és meredek részekon „befütyüléssel”, „bekiáltással” próbálták elkerülni a szekerek találkozását és az esetleges baleseteket. A „terüvel” (teherrel) lefelé közlekedőknek elsőbbségük volt. Ha a rakomány túl nehéznek bizonyult egy részét lepakolták, és többször vágta neki a kritikus szakasznak. Ha a szekér és a lovak nehéz helyzetbe kerültek, esetleg megdőltek akkor segítséget hívtak és többet próbálták a kocsit felállítani. Arra is akadt példa, hogy a szekeret „apró darabokra” szedték, és az úton összerakták. Ennél gyakoribb eset volt azonban, hogy a kocsit a hámból kifogott lóval húzták vissza az útra.

A közösségnek évi több napi (1-3 nap) együttes (minden háztól legalább egy ember részvételével) munkájába telt, míg használható állapotba hozta a tél során, valamint a zivatarok alkalmával megrongálódott utakat. A munkák helyszínét a használhatóság szempontjai befolyásolták, napjait a községvezetés határozta meg. Leginkább a téli hóolvadás és a hirtelen nyári zivatarok károsították az utakat. Legtöbbször árok mélyült az út talpába, amit az út épen maradt részéről lenyesett földdel töltöttek fel. Így az út talpának a szintje évről évre csökkent. A hagyományos

kézi eszközök használata mellett (ásó, kapa, lapát) ekével is igazították az utakat, hogy a bevágódott barázdákat hatékonyan eltüntethessék. Búzahordás idejére az utaknak kifogástalan állapotba kellett kerülniük. Javitgatásra minden évben szükség volt. Kisebb munkák, pocsolyák lecsapolása a csósz feladata volt, ő egész évben tevékenykedett. Az utak használata során nemcsak a domborzat szabdaltsága jelentett akadályt, hanem a föld minősége is. A talaj a község határ túlnyomó részén agyagos („csepeles”), ami a szántóföldi talajmunkákat (szántás, boronálás) illetően is nagy odafigyelést igényel. A Kárászon gazdálkodók véleménye alapján, csak egy nagyon rövid periódus van, amikor a földek már nem ragadnak a sártól, de még nem válnak keménnyé, nem szikkadnak ki. A dűlőutak karbantartásának idejét is célszerű volt és célszerű most is ekkorra időzíteni mind a mezei, mind az erdei utak esetében.

A közlekedési utak és főként a horgosok használatában szokásrend alakult ki, amelyet az egyes útvonalak funkciója, a lejtés, valamint a célirány jelentősége határozott meg: „...meg volt, hogy egyik horgoson csak felfelé szabad, és valamelyik horgoson csak lefelé. Ezt tudták a helyi emberek, hogy melyik az a horgos, úgyhogy ha véletlenül jött fönről egy szekér megrakva, lentről, meg trágyával megrakva, egyik se tudott volna visszamenni” (DOBOS László, 46). „És ezt be is tartották, ... mert különben összekaptak volna úgy, hogy... nem úgy van, hogy tolass vissza, mint az autóval.” (PAP „Gyuri” Isván, 78). Hegynek felfelé leggyakrabban három horgost használtak: Nagy-horgos (4), Temetői- vagy Szállási-horgos (6), Teleki-völgy (9). Előbbi kettő szélességénél, illetve a közben kialakított pihenő- vagy megállóhelyeknél fogva felfelé és lefelé történő közlekedésre is alkalmas volt, míg az utóbbin csak a felfelé haladást engedte meg a gyakorlat. Általában lefelé közlekedtek: Csermai-út (1), Káplányi-horgos (2), Kishegyi-horgos (7), Nyullánki-horgos (8), Hársas (5), Teleki-horgos (10).

A szőlőhegyekben fekvő horgosokon felfelé is haladhattak, de inkább csak az ottani vagy a környéken végzett munka céljából használták. A gyakorlat célirány és a szekér terheltsége szerint váltogatta használatukat. Esetenként a szokástól eltérő irányban is közlekedhettek rajta. Az ábrákon jelölt nyilak a közlekedés általános – és főként az átmenő forgalom – irányát jelzik.

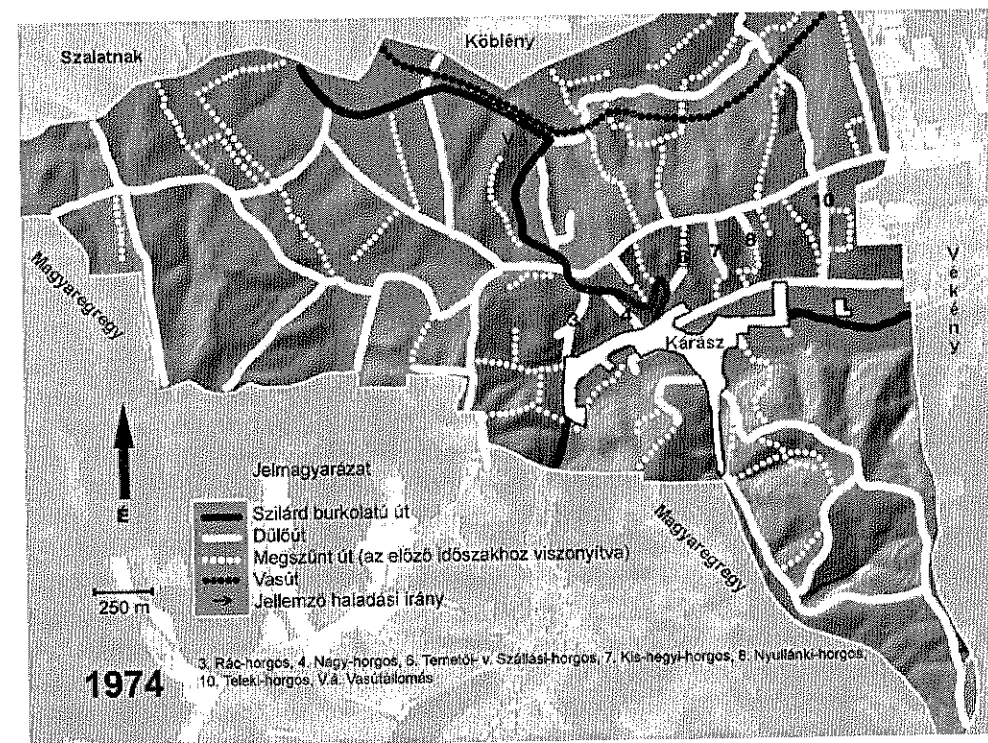
A fakitermelés és erdőgazdálkodás által érintett területeken – döntően a Mecsekben – az utak kialakításának és használatának sajátosságai eltértek a kizárólag paraszti használatban lévő területekétől. Az erdei utak alaphálózatát tehát az állandó, szélesebb, főbb utakat az erdészet és a helyi lakosok is használták. Az „alaphálózaton” túlmenően egyéb erdei utak is léteztek. Ezek legfőképpen abban különböztek az eddig megismert dűlőutaktól (mezei utak), hogy különböző korú és fajú állományokat határoltak le, erdőrészeket kötöttek össze az eredményesebb erdőművelés végett. Kialakításukkor nem két pont közötti, lehető leggyorsabb összeköttetés volt a cél, hanem az erdőgazdálkodás szempontjai voltak a mérvadók. Fakitermeléskor vagy egy erdőrész megközelítésekor ideiglenes, úgynevezett „megközelítő utakat” alakítottak ki, melyek többsége a letermelés után lassan eltűnt, csak bizonyos ideig maradtak fent, ezeket az erdészeti térképeken sem jelölték. A gépesítés előtt nem csak a markánsabb erdei utakon, hanem a szekerek mozgé-

konyságát kihasználva számos egyéb, út nélküli helyen is be lehetett jutni az erdőbe, egyes erdőrészekbe.

A mecseki területek belsőbb részei a püspökség használatában voltak, a térség útjainak karbantartása az uradalom feladatát képezte. A faluval közvetlenül határos mecseki erdők, azonban a közösség, pontosabban a legeltetési társulat és az erdőbirtokosság tulajdonában voltak. Az úthálózat sűrűsége éppen ezért a több szereplő által használt részekben, tehát a falu közelségében volt nagyobb. A keleti hegy, az 1955-ös ábrán nagy útsűrűségével figyelmet keltő Derzso volt a leggyakrabban járt, tudniillik községi legelő (korábban szőlők és pincék) és községi erdő fekvő rajta.

1974

Húsz év elteltével az utak használati igénye változott, ennek következtében azok rajzolata is módosult (3. ábra). Az úthálózat gerincevonalai használatban maradtak, a településhatár minden része továbbra is megközelíthető volt, az útsűrűség azonban csökkent. A horgosok több mint fele használaton kívül került. A kollektivizálással a földterületek döntő többsége a kárászi termelőszövetkezet tulajdonába ment át. A szövetkezet csak a fontosabb és könnyen járható utakat gondozta, amit géppel, húzólapos traktorral végzett. Az erózió egészen elképesztő gyorsasággal



3. ábra. Kárász dűlőúthálózat, 1974

vette „kezelésbe” a minden gondozást nélkülöző szakaszokat. Ezek az érintett horgosok, utak az esővíz útjának időszakos medreivé váltak.

A településkörnyéki részek és a korábbi szőlőterületek kerti, háztáji, illetmény- és bérleményföldek formájában a lakosság használatában maradtak. Ez tovább generált bizonyos mértékű forgalmat. Miután a kárászi szövetkezet beolvadt a szászváriba, majd az egyházaskozárral is egyesült, a helyi lóállomány felszámolásra került. A lótartás megszűnésével a szekér mindinkább kiszorult a közlekedés keléktárából. Az állati erő helyét a gépek vették át. A munkagépek többsége nem a faluból, hanem Szászvárról és Egyházaskozárról közelítette meg a település határát. A kárászi horgosokat túlnyomórészt a helyben lakó traktorosok (2-3 fő) járták, leginkább a Nagy-horgost (4) és a Temetői-horgost (6). Munkába menet vagy jövet rövidítés gyanánt használták, ennek érdekében arra is volt példa, hogy újra használhatóvá tettek egy-egy régi nyomvonalat. A lánctalpas traktorok eltűnése után az ilyen jellegű, „úttörő” munkákra a gumikerekes traktorok alkalmatlannak bizonyultak, mint ahogy a meredek fekvésű földek műveléséhez is elégtelenek voltak.

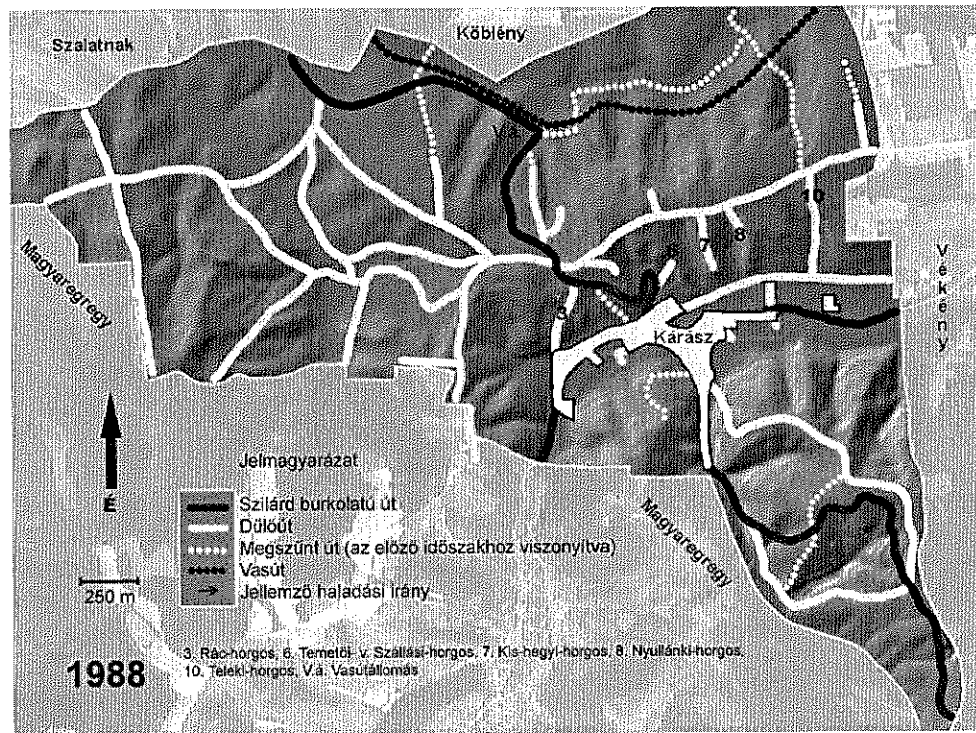
A megszűnt útvonalak és horgosok általában meredekségük okán voltak alkalmatlanok a gépi használatra, szűkösségük nem jelentett problémát. Az általában szekéryomtványi utak traktorral is járhatók voltak, ha „szólóban”, szerelvény nélkül közlekedtek. Szélesebb felépítésű erőgéphez már túl keskenyek voltak.

1988

1988-ra tovább kopott a már meggyérült úthálózat. Ábránkon (4. ábra) jól nyomon követhető, hogy egy újabb horgos, valamint két mecseki út vált használhatatlanná. Ezek a már korábban megszűntekhez hasonlóan szintén a gépesítésre és az aktivitás csökkenésére – csak némileg megkésve, elhúzódva – reagáltak. Ideig-óráig a gyalogosforgalom éltette őket. A határ ÉNy-i részén a több száz éve járt Köblény-be tartó út ez idő tájt került ki végleg a forgalomból. Lényegesen csökkent a horgosok szerepe is, amihez hozzájárult a szőlőterületek és kertek felhagyása.

Megszűntek a vasutat átszelő útvonalak. Ennek indítéka más volt, egy MÁV intézkedés váltotta ki az 1980-as évek második felében. A vasút számára nem volt gazdaságos a kezelő személyzetet igénylő átjárók (rámpák) fenntartása, így megszüntették őket. A határozatba beleszólási joga sem a településnek, sem a termelőszövetkezetnek nem volt. A település északi része fizikailag megközelíthetlenné vált, elszigetelődött. Ez az intézkedés erősen érintette az itt gazdálkodókat, akik ma is csak öt kilométeres kerülővel tudnak eljutni földjeikhez.

A mecseki úthálózat is jelentősen átalakult. A fakitermelésben és szállításban is a gépeké lett a fő szerep. A motorikus, gumikerekes járművek igényeinek a korábban használt szekérutak nem feleltek meg. Leginkább a meredekséggel és az altalaj minőségével voltak problémák. Egy nehezen letermelhető kárászi erdőrészlet megközelítéséhez az 1980-as évek végén szilárd útburkolatú utat építettek. Betonút építése erdőművelési célzattól csak akkor indokolt, ha az adott terület mennyiségre és minőségre is elegendő fát ad majd. Az itt újonnan megépített út rövidesen a közlekedés gerincvonalává vált. A kisebb erdei utak mind a betonút vonalához



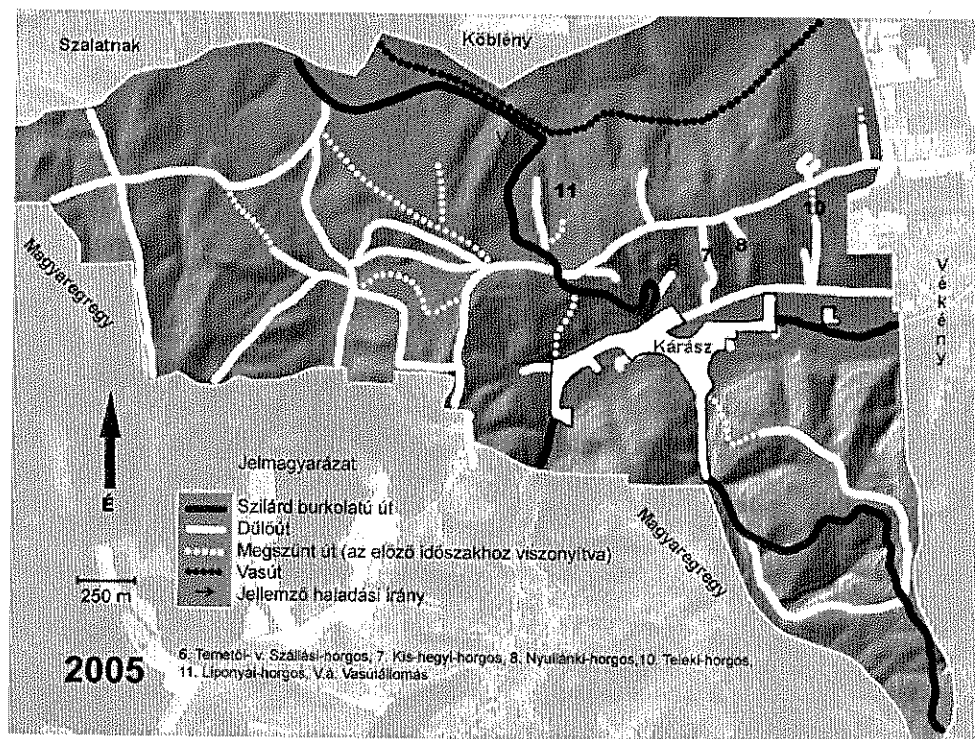
4. ábra. Kárász dűlőúthálózata, 1988

igazodtak. A falu felől futó útvonalak is ekkorra szűntek meg teljesen. A rendkívül meredek erdei utak használatára nem volt szükség, hiszen a betonúton, ill. az ahhoz csatlakozó mellékutakon minden erdőrész elérhetővé vált. A legeltetés felhagyásával és az erdőbirtokosság megszűnésével csökkent az aktivitás a térségben.

2005

2005-re a korábbi tendenciákkal egyidejűleg mérsékelt újjáéledés tapasztalható (5. ábra). Ez utóbbit több tényező együttes hatása okozza. A lakosság számára lehetővé vált a munkagépek alkalmazása, így személyes érdekeltségű utak is megújulhattak. Az utak felújítása tökéletesebb vállalkozás, komoly feladat, nem pusztán a földbirtoklás, hanem a hozzá kötődő gazdasági érdekeltség is feltétlenül szükséges. A közelmúltban három esetben újult meg korábban is működő dűlőút. A Kishegyi-horgos (7) egy szőlőhegyi pince, a Teleki-horgos (10) egy erdőterület, a Liponyai-horgos (11) pedig egy birkalegelő megközelítését szolgálja.²⁰

²⁰ Ábránk alapján világos, hogy az út valóban használhatatlan állapotban volt. Tönkremenetele 1988 és 2005 között történt.



5. ábra. Kárász dűlőúthálózata, 2005

Az utak használatához sok esetben speciális eszközök kellene, egy részük csak terepjáróval járható, a korábban általánosan használt szekerek helyett. A határ mára elvileg mindenki számára megnyílt, a lehetőség adott a munkagépek használatára, ez azonban az utak karbantartásával kapcsolatban vet fel újabb problémákat: „most már két ember jár a határban, boldog meg boldogtalan: személykocsival, rendszám nélkülivel, traktorral, teherautóval, mindennel. És ha rossz az út, akkor kimegy az elművelt, elmunkált területre, mert az nem ráz, és akkor letapossa.” (BÁNYAI Ferenc, 56). Az elvárt munka ma már nem a faluközösség és nem a termelőszövetkezet, hanem a gazdálkodók, a gazdasági szereplők egyéni feladata lenne, a használók köre pedig ellenőrizhetetlen. A termőföldekhez vezető utakat jobbára a faluhatárt művelő két vállalkozó, az erdei utakat az erdészet és a vadászok igazgatják. Az utak tisztítása szintén gépi eszközökkel történik. Húzólapos traktorral és földmaróval dolgoznak. A cél a korábbiakhoz hasonló, hogy az utakba mélyült barázdákat betemessék. Nagyon kevés anyagi forrás áll rendelkezésre, csak az igazán forgalmas részeket, a gerincvonalakat tisztítják. Általánossá vált, hogy a gödröket építkezési törmelékkel temetik be, esetenként a szilárdság növelése céljából kőzúzalékot terítenek szét az úton.

Új úthasználati igények léptek fel a mezőörség ismételt felállításával, valamint a vadászok számának növekedésével. A tájkielés ezen formája a falu ÉNy-i részében találkozott olyan terepi adottságokkal, ahol új útvonalak alakulhattak ki (terepjáróval járható), eredményeként a dűlőutak sűrűsödni kezdtek.

Az ábrásorunk által bemutatott ötven éves időtartam végére az úthálózat jelentős számú eleme az átalakulás végső stádiumába jutott, amikor már a szabadon érvényesülő felszínformáló erők az emberi behatás karaktereit szinte teljesen eltüntették. Képmellékletünkben a falu egykoron legforgalmasabb útvonalainak egyike, a Temetői-horgos látható (3. kép), mely lassan megközelíthetetlen mélységű löszszakadékká válik. A korábban használt utak, horgosok jelentős része már gyalog is járhatatlan (4. kép).

5.2. GYALOGUTAK, ÖSVÉNYEK

A települések belterületén vagy annak közvetlen közelségében gyakran intenzív munkát igénylő növénykultúrák (kender-, káposztás földek, szőlőterületek), tároló funkcióval rendelkező épületek (pincék, vermek, szállások), valamint egyéb lényeges szerepkörrel bíró objektumok (malmok, szakrális helyek) vannak. Művelésük, illetve használatuk erősebb, napi szintű kapcsolattartást igényel. A dűlőutak mellett ezért gyalogutak, ösvények biztosítják az elérhetőséget, ezek a közlekedés hajszálerei. Nem alkotnak a dűlőúthálózatához hasonló, az egész településhatárra kiterjedő, „teljes szövetű” rendszert, de a település környékén bizonyos szintű sűrűsödés felismerhető. A központtól, azaz a falutól távolodva csökkent a forgalom, a relatíve kisebb gyalogos forgalmat így jellemzően a dűlőutak nyelik el. Vizsgálatuk éppen ezért főként a bel- és kisebb részben a külterületi részek használatában mutatható rá eddig nem érintett kérdésekre. A gyalogutak a közlekedés elemi formájának lenyomatai, azonban ez nem kezdetlegességet vagy fejlődési fokot jelent. A gyalog- és a dűlőutak viszonylatában nem érvényesül hierarchikus rend. Más típusú, más funkciójú mozgásjelenségek éltetik egyiket és másikat. A gyalogutak alapvetően a lakóhellyel és a gazdasági telephelyekkel állnak a dűlőutaknál szorosabb összeköttetésben, ezek környékén sűrűsödnek. A gyalogutak mindenhol jelentős szerepet kapnak, ahol az emberi aktivitás valamilyen okból összpontosul. Konkrétabban a bel- és külterületi lakóhelyek mellett elsősorban a szállások, istállók, szérűskertek, pincék, temetők, patakmalmok stb. emberi jelenlétet hatványozó szerepére kell itt gondolnunk.

A gyalogutak, ösvények alapvető jellemvonása, hogy a terep adottságaival szemben kevésbé érzékenyek. A nyomvonal létesülésekor a meredekség és az altalaj minősége alárendelt fontosságú. A közelség és a gyors megközelíthetőség az elsődleges. Karbantartásuk kisebb anyagi vonzattal jár, hiszen rajtuk a közlekedés kizárólag gyalogszerrel vagy „két keréken” történik. Gyalogutak húzódnak nagy forgalmú dűlőutak mellett, jellegzetesek továbbá a dűlőutak kanyarulataiban, átvágások, rövidítések formájában. Fontosságukat és részben minőségüket is a cél-

objektum jellege, a mozgás funkciója határozza meg. Az úthasználati igény sokszínű, így például a teher-, étel-, vízfordás, a háztartáshoz, táplálkozáshoz szükséges alapanyagok beszerzése, de akár egy egyszerű séta vagy termésvizsgálat is eltehető őket. A gyalogutakon bárki közlekedhetett és közlekedhet ma is. Amennyiben a használat intenzitásában és a célirányban nem következik be változás, a nyomvonal változatlan marad, annak megújulása, újrataposása (ha például szántón vezet át) minden évben megvalósul. Még akkor is így van, ha mindez bizonyos esetekben a művelt területek rovására történik. A gyalogutak használati rendje a helyi szokásjog szerint működik. Kárászon a használat akadályozása elszigetelt jelenségként fordult csak elő, s inkább az utóbbi évtizedre jellemző.

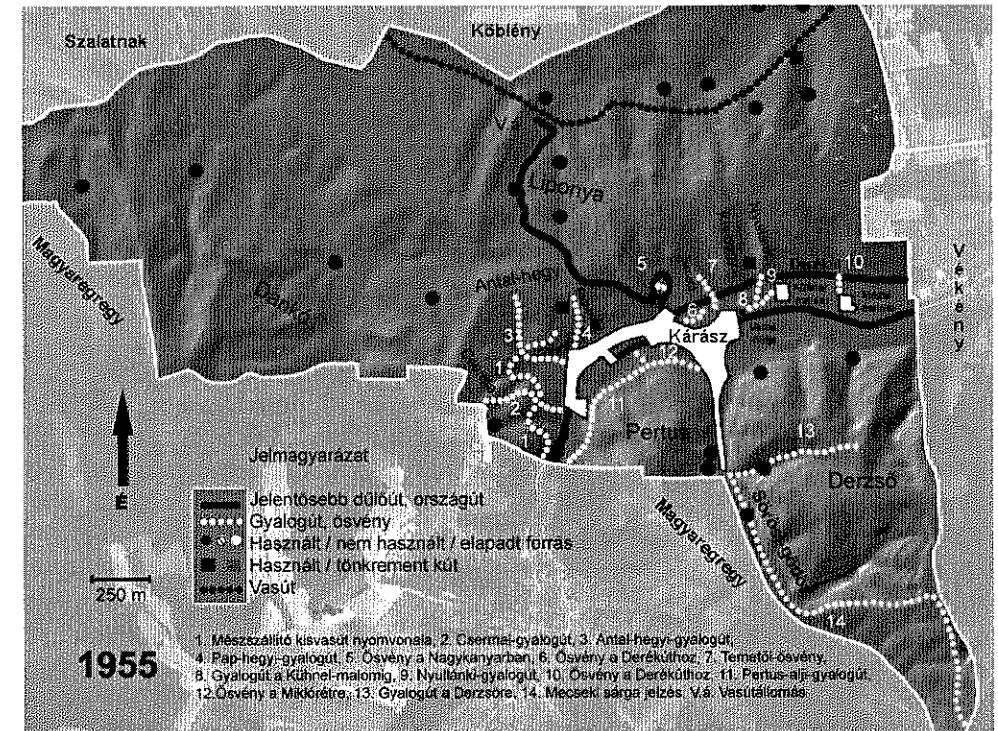
A gyalogutak keletkezése hasonló az állatok által járt csapásokhoz, ösvényekhez. A visszaemlékezések szerint a legelőre járó állat néhány méteres eltéréssel mindig ugyanazt az – itatóhelyhez vezető – utat, csapást tiporta ki magának. Az erdei legeltetés időszakában, az uradalmi elkülönözések előtt (1865) jellegzetes, markáns állattartó csapásokon hajtották a jószágot. Az idősebb generáció emlékezetében sem él ma már a telekkönyvi bejegyzésekben még fellelhető Szállásbükki-Középoromi-csapás, amely a hatalmas dankói erdei legelőre vezetett. A vadállatok erdei csapásai hasonlóképpen alakulnak. Ameddig a természeti feltételekben nem történik változás, nyomvonaluk sem változik lényegesen. Kárászon a gyalogutak csak a meredekebb részeken igényelnek minimális talajgyengítést. Általában a rajtuk zajló forgalom, tehát emberek, kétkerekű járművek és állatok tiprása teszi szilárdá, közlekedőképessé. A földfelszín a dűlútakkal összevetve itt alacsonyabb terheltségű, mint antropogén forma kevésbé maradandó és tartós. A használat megszűnte után a kitaposott fű és a tömörödött föld helyét már a következő évben eltakarja a kisarjadt növényzet, a nyomvonal így nagyon hamar „elmerül” a környező zöldben. A nyomvonal létrehozása, kitaposása és használata egyszerűbb. Mivel új nyomvonal létrehozása és felhagyása viszonylag gyorsabban megy végbe a gyalogos közlekedés érzékenyebb és reakcióképesebb a környezeti, társadalmi, gazdasági változásokra. A gyalogos közlekedés alkalmazkodóképességét bizonyítják azok a gyalogutak, melyek felszedett iparvasutak nyomvonalán alakultak (csermai mészszállító vasút, sörösi szénszállító vasút – 5. kép). Jellemzők a házilag, könnyen kivitelezhető megoldások (patakokon átfektetett ideiglenes pallók vagy a telekhatárokon létesített kiskapuk, hágcsók), amelyekkel a megváltozott vagy kedvezőtlenebb környezeti feltételek is olcsón áthidalhatók. Sűrűségét közvetve a közlekedés technikai színvonala is befolyásolja. A környező ipari üzemekben dolgozók a bicikli általánossá válása előtt naponta akár 15–30 kilométert is gyalogoltak. Nevezetes út volt a Mecseken át vezető „Kecskeháti-út”, amin a magyaregregyi és kárászi bányászok jártak dolgozni a szászvári bányába.

A 19. század második felében mind a falut közvetlenül övező térségben, mind a határ távolabbi pontjain jóval több objektum létezett. A harmadik katonai felmérés térképlapja szerint szállások, pásztorszállások, erdészházak tagolták a településhatárt. A korabeli útviszonyokat gyimesi, székelyföldi analógiák alapján csak elképzeli tudjuk, hasonló szövevényes ösvényrendszereket, dombokat beszövő úthálózatot feltételezve.

A gyalogosan járt utakat három időmetszetben (1955, 1980, 2005) ábrázoltuk (6–8. ábra).

1955

Kárászon a 20. század derekán tizennégy jelentősebb gyalogút volt használatban. A közlekedés intenzitását jelzi, hogy jó néhány közülük a topográfiai térképekre is felkerült, a szélesebbek pedig a légi felvételeken is tisztán kivehetők. Az úthálózat szempontjából nézve meghatározó volt a földterületek aprózottsága. Az sem hagyható figyelmen kívül, hogy a szántóföldek kiterjedtségük mindenkor maximumát érték el. Minden család rendelkezett valamekkora földterülettel. A faluban olyan objektumokat, tereket használtak, melyek legalább részben, de gyakran teljes egészében a paraszti önellátással, a közösség gazdasági különállásával álltak kapcsolatban. A faluban négy patakmalom működött. A cséplés meghatározott helyen, az egykori szállásokon zajlott. A filoxéra után a szőlőterületeknek csak egynegyede állt helyre, a pincéket viszont továbbra is használták. Egyes családoknak több, esetenként két-három lyukpincéje is volt. A bor mellett voltak kimondottan termény tárolására (krumpli, hagyma) szolgáló pincék. Ezek feltehetően a bortermelés visszaszorulását követően váltottak szerepkört. A településtől távolabb, határszerte



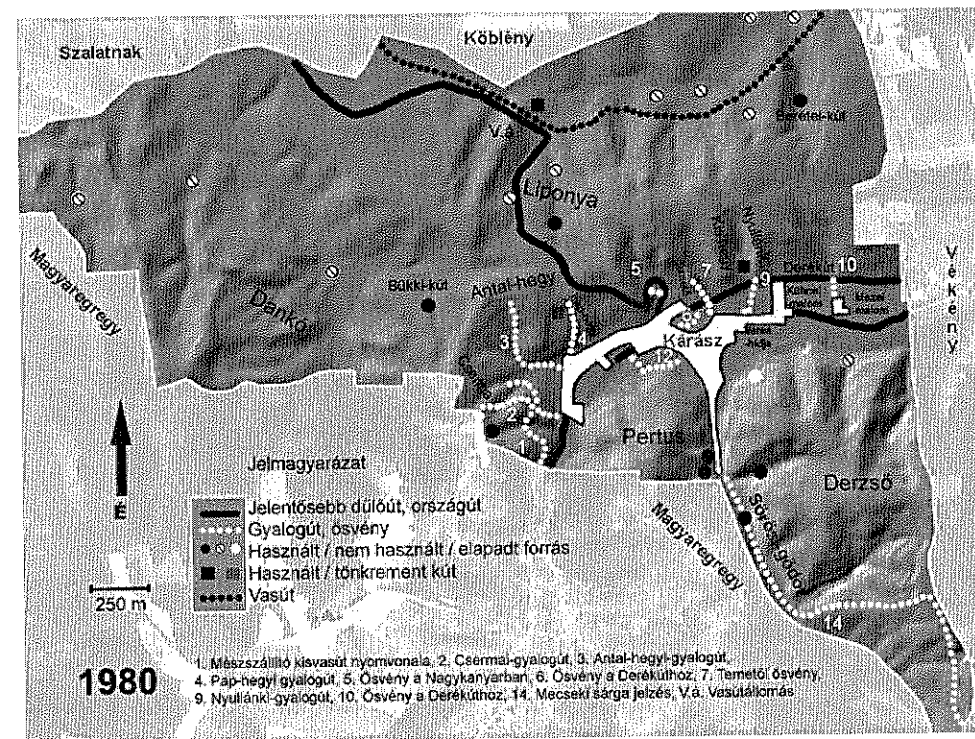
6. ábra. Gyalogutak és víznyerő helyek Kárászon, 1955

álltak állandóan vagy ideiglenesen lakott épületek. Fontos gócpont volt a vasútállomás és környéke, ahol a vasutasok számára épült lakóházak mellett kocsmá is működött. Az erdészet erdei házakat, kunyhókat tartott fent illetékességi területén, amelyek az erdészek, illetve vadászok számára szolgáltak lakó- vagy pihenőhelyül. A Kárász környéki erdőkben számos nevezetes épület állt. Ilyen volt a falu területén a Salamon-kunyhója és a dankói erdészház. A Berétei-órház fontos vasúti átkelőhely volt, ezért állandó kezelőszemélyzetet igényelt, itt egy család lakott. A Mecsekben fekvő Sörösi-gödörben cigány családok tanyáztak, akik a környező erdők faanyagából készítették eladásra szánt portékáikat (fa használati tárgyak, kosár, szerszámnyelek). A dankói legelőn vályogfalú pásztorház állt.

Kárászon 1955-ben (6. ábra) főként a falut északról végigkísérő vonulat szőlőkkel, gyümölcsösökkel borított dombjaira, a raktározást szolgáló pincékhez: a Csermába (2), az Antal-hegyre (3) és a Nyullánkba (9) vezettek gyalogutak. A munkaigényes növények, a patak menti öntéstalaj kender- és káposztásföldjeinek megközelítését is több út segítette. A Petőfi utca párhuzamos házsoraitól (6, 12), továbbá a Mezei-malomtól gyalogút húzódott (10) a főbb dűlőutakig, a Derékúthoz, ill. annak nyugati folytatásához. Döntően kárásziak által használt, fontosabb objektumokat megközelítő utak voltak: a Varsa-hídjától (gyaloghíd) a Kühnel-malomig vezető (8), valamint a Derékútról a temetőbe tartó út (7). Főként magyareregryiek használták a már említett csermai szőlőkhöz vezető utat, a pap-hegyi gyalogutat (4), mely a vasútállomás felé vitt, valamint a falu nyugati hegye (Pertus) alatt a (11) kárászi templomhoz tartó ösvényt. A déli, mecseki útvonalak egyben turistautak is voltak (13, 14), mint ahogy a Pertus-alji gyalogutat szintén használták a Kárászra látogató turisták. A Kárász-Szalatnak műút nagy kanyarulatának rövidítése (5) általánosan használt volt. Különleges szerepkört vett fel a magyareregryi kőbánya bányavasútjának nyomvonala (1), mely a bányászat megszűnte és a vasút felszedése után gyalogútként élt tovább. A vonal gödrökkel, hasznavehetetlen részekkel szabdalta, hasznosítása szakaszonként eltérő módon történt.

1980

A nyolcvanas évekre hárommal kevesebb gyalogutat, a korábbi tizenegy helyett tizenegyet használtak. A Kühnel-malmot (8) államosították, berendezéseit leszerelték, megközelítése szükségtelenné vált. Az egregyi határszéltől a templomig húzódó Pertus-alji gyalogút (11) a javuló közúti közlekedés, a rendszeres buszjáratok és nem utolsósorban a fiatalok növekvő vallástalansága miatt veszítette el jelentőségét. A falusi turizmus jellege is megváltozott, a helyi jellegzetességek, a kárászi településhatár látványára fogékony városi, polgári vendégkör helyére a gyermeküdültetés, a csoportos diákturizmus lépett. A strandfürdő bezárt. A Derzsó-hegy tetején fekvő kiterjedt fenyveset leművelték. A helyi turistaút (13) használata megszűnt. A hálózat alapvetően nem változott, az imént említettek inkább társadalmi változások okán szűntek meg. A gazdálkodást, a földek megközelítését megkönnyítő gyalogutak továbbra sem veszítették el jelentőségüket.

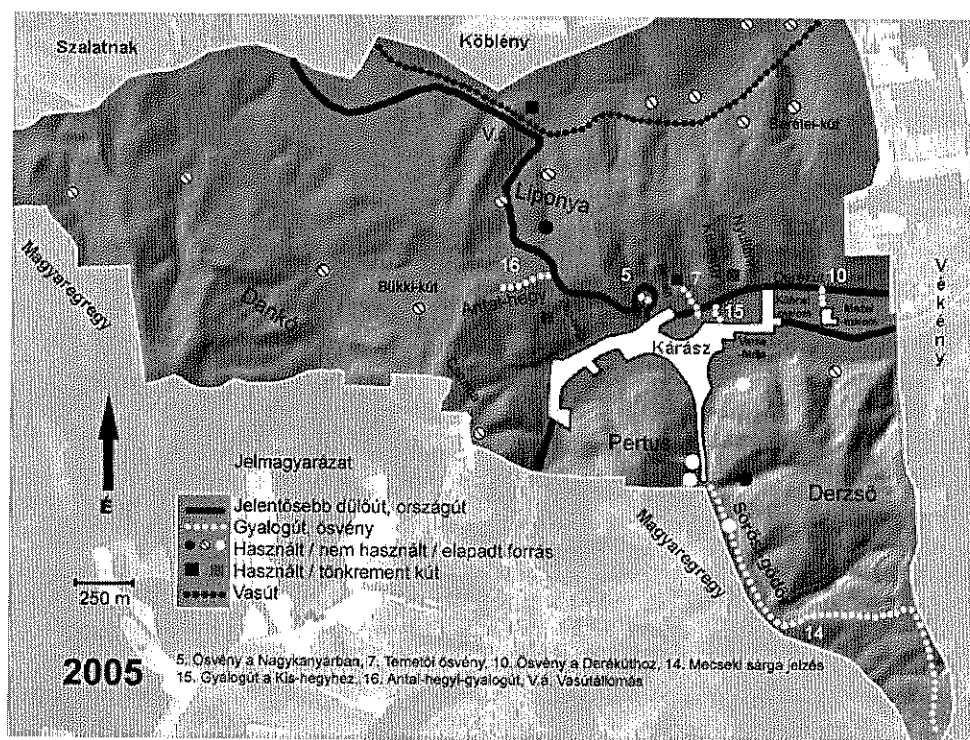


7. ábra. Gyalogutak és víznyerő helyek Kárászon, 1980

2005

Két és fél évtized múltán jelentős változások érzékelhetők, erre nézve a legkifejezőbb adat, hogy a nyolcvanas években használt tizenegy út helyett napjainkban hat gyalogutat használnak.

A zömében szőlők, pincék megközelítését ellátó vonalak (1–3) a szőlőművelés hanyatlása miatt nincsenek használatban. A vasúti közlekedés mind a személy-, mind a teherforgalom vonatkozásában visszaesett, így a pap-hegyi gyalogutat (4) több mint egy évtizede már nem használják. Az állomásig gépkocsival vagy autóbusszal járnak. A Petőfi utca házsorai mögött fekvő kerti földek használata a fiatalok földművelési hajlandóságának csökkenése miatt az utóbbi évtizedben visszaesett, ennek tudható be, hogy a páros és a páratlan oldalon is megszűnt a telkek mögött és között húzódó gyalogút (6, 12). Miután a hetven-nyolcvan pincét is rejtő nyullánki „pincefaluban” már csak két pincét használnak, a korábban igen forgalmas Nyullánki utat mára beszántották (9). A hegy gyakorlatilag teljesen kikerült a település vérkeringéséből, az akácerdő teljesen elborította. Továbbra is használatban vannak a temetőbe vezető (7) és a Mezei-malomtól a Derékútra tartó utak (10), valamint a mecseki turistaút (14) is. Huszonöt év alatt két újabb gyalogút is kelet-



8. ábra. Gyalogutak és víznyerő helyek Kárászon, 2005

kezett. A 15-ös számmal jelzett út a Varsa-hídjától a Kis-hegyre tart, ahol két pincét használnak. A 16-os számú, Antal-hegyi gyalogút a régebbi, káplányi nyomvonal (3) helyett létesült, és az utolsó Antal-hegyi pincét közelíti meg a műút felől.

A gyalogúthálózat a belsőbb területek jártóságának csökkenésével veszítette el jelentőségét. A fordulóponthoz a dűlőúthálózattal ellentétben itt nem a kollektivizálás jelentette, hanem a rendszerváltozás és az azt követő néhány év. A megváltozott igényeket jelzi, hogy a falu hat gyalogútja közül három szolgálja a gazdálkodást.

5.3. VÍZNYERŐ HELYEK

Víznyerő helyen a határban elszórtan található, félig mesterséges vagy antropogén táji elemeket értjük, ahol az emberi környezetben fellelhető víz emberi és állati fogyasztás számára vagy egyéb szükségletek kielégítése céljából hozzáférhetővé válik. A víz alapvetően természetes módon, forrás formájában, vagy pedig mesterséges úton létesített, ásott kutak segítségével kerül a felszínre. Vízkivétel a tájban pontszerűen létrejött vagy létesített források és kutak mellett az állandó felszíni vizekből: erekből, patakokból és állóvizekből is lehetséges (pl. kenderáztató, tó),

ezek tárgyalásától terjedelmi okok miatt most eltekintünk. A víznyerő hely fogalmát munkánkban szűk értelemben, a víz elsődleges kibukkanási helyeként használjuk.

A külterületi víznyerő helyeket illetően a használhatóság éppen úgy igényli a folytonos emberi beavatkozást, karbantartást, mint a dűlőutak esetében láthattuk. Amennyiben a források gondozás nélkül maradnak, hamar használhatatlanná válnak. A környéküket – a fényellátottságtól függően – felveri a gaz, csalán, szederinda, tehát megközelítésük egyre nehezebbé válik. A lehulló gallyak és levelek miatt a szivárgás egyre kevésbé lesz észlelhető. Az esetleges talajmozgások vagy antropogén hatások (talajmunkák, építkezés stb.) miatt a helyük meg is változhat (6. kép).

A víznyerő helyek bel- és külterületen egyaránt megtalálhatók. Használatukat fiziológiai igény váltja ki, a friss ivóvíz ugyanis alapvető emberi szükséglet. A víznyerő helyek fontos szerepet játszanak a település életében, a megtelepülés helyszínét is befolyásolják.²¹ Kárászon a belsőségben fekvő szállások kivétel nélkül forrás vagy kút közelében helyezkedtek el. A szakirodalomban hangsúlyos a források és kutak társadalmi vonatkozásban betöltött szerepe. Szendrey Ákos vizsgálata azt mutatják, hogy a Szernye-mocsár környéki falvakban (pl. Fornos) a település kútjai körül úgynevezett kútkörzetek alakultak ki (SZENDREY, 1940, 393). A kutak a falubeliek fontos, alkalmi találkozóhelyei voltak Vajdácská és Gyulakuta községekben is (SZOLNOKY, 1956, 619; MOLNÁR, 1955, 82).

A víznyerő helyeket a Kárpát-medence egész területén megbecsülték. Erről vall egy országosan elterjedt szokás, amikor a tavaszi határjárással egybekötve, Szent György napján, közös erővel megtisztították a forrásokat, közkutakat, víznyerő helyeket (TÁRKÁNY SZÜCS 1979, 209). A forrástisztítással kapcsolatos munkák a magyar és a német nyelvterület több pontjáról ismeretesek (Székelyföld, Szernye-mocsár, Szászföld).²²

A KÁRÁSZI VÍZNYERŐ HELYEK ÁLTALÁNOS JELLEMZŐI

Kárász és környéke vízben viszonylag gazdag terület, bár a Historia Domus szerint bizonyos években még a kárási kutakból is elment a víz, sőt olykor a felszíni vízfolyások is elapadtak. Legtovább a mecseki források vize tartott ki. A belterületen a vízellátást ásott kutak biztosították. A településen a természetes és az ember által létesített víznyerő helyekre egyaránt a kút elnevezés volt használatos.²³ A forrás megnevezésére – a mesterséges kúttól való megkülönböztetés jeléül – néha a forráskút szót is használták.²⁴

²¹ Jó példa erre a közeli Györe, ahol a falu központja a település legbővizűbb forrása körül alakult (SOLYMÁR, 1997).

²² Összefoglalóan: Pozsony, 1991.

²³ Ujváry Zoltán (1969, 372) a Zempléni-hegység víznyerő helyeiről és a víznyerés módjairól írt munkájában hasonló tapasztalatokról számolt be.

²⁴ Napjainkban a közbeszédben is az iskolából eltanult nevezéktan az uralkodó, ami a természetes keletkezésű forrást és a mesterséges eredetű kútot következetesen megkülönbözteti.

A források tisztítása nem igényel különösebben sok időt és energiát. Környezetét és magát a víznyerő helyet is általában a használat során, az ott töltött időközben, alkalmanként pedig egy-két szerszám segítségével, célirányosan tisztították. A forrásokat jellemzően a közelben birtoklók „pucolták ki”, ami mindenkinek a jól felfogott, egyéni érdeke volt. A használók körét is leginkább ők adták, de alkalomadtán a közösség bármelyik tagja igénybe vehette. Különösen igaz ez a falu apraját-nagyját megmozgató mezei munkák időszakára. A lakosság ismeretanyagának fontos, szerves részét képezte a források helyzetének és tulajdonságainak ismerete. A kárászi határ vízellátottság terén kedvező adottságokkal bír. Mind a Mecsek, mind a Hegyhát vonatkozásában elegendő számú és vízhozamú forrás állt rendelkezésre. Az állatok itatása szempontjából különösen fontos volt a vízhozam mennyisége és állandósága. A víz minőségétől, mennyiségétől függően voltak látogatottabb és népszerűbb „kutak”.

Az erdőgazdálkodás által érintett mecseki területeken tisztán tartásukat az erdő-törvény védi. Bepiszkolódás ellen itt – a természetjárók szóhasználatával élve – „foglalással” védik a forrásokat. Ez azt jelenti, hogy környezetét kellő odafigyeléssel és szakértelemmel rendezik, biztosítják a víz állandó lefolyását, tisztaságát (BARONEK, 1997, 6). A kárásziak által termőre fogott térségben – a Hegyháton – nem használták a „foglalt” forrás elnevezést. Nemcsak a helyiek szokincseitől volt idegen az ilyen típusú szóhasználat, hanem a környezetükhöz fűződő viszony sem indokolta. Itt a források évenkénti megújulását, tisztán tartását a használat állandó igénye szavatolta. A paraszti tájhasználat ciklikus, évről évre, hónapról hónapra megújuló cselekményei kötik az embert tájhoz. A viszony velejárója az állandó figyelem, a termőföld tulajdonságainak ismerete. A mecseki források használatára leginkább a turisták és erdőjárók tartanak igényt. A források foglalását, tisztítását sem az erdészet, sem a mezőrség nem vállalhatta magára. A természetjárás viszont esetleges cselekmény, az útvonalak legtöbbször rögzítettek, és a források ismerete is sok esetben a térkép aprólékosságától, jelgazdagságától függ. A látványt, a növény- és állatvilágot értékelő turista bizonyos értelemben felületes szemlélő, nincs alkalma a földfelszín paramétereinek olyan aprólékos, állandó megfigyelésére, mint annak, akit a megélhetés köt a földhöz.

A víznyerő helyekkel kapcsolatos észrevételeinket három időmetszetben, a gyalogutaknál látott felosztásban tárgyaljuk.

1955

Az 1950-es években huszonnégy ismertebb víznyerő helyet hasznosítottak (6. ábra). A kárásziak elbeszélése alapján számtalan kisebb fakadás, vízszivárgás létezhetett, melyek működése jobbra a csapadékosabb időszakokra korlátozódott. A források „feltártsága” a határbeli mozgástól, a munkavégzés intenzitásától is függött. Az intenzívebben használt részekben a földre vonatkozó fizikai megfigyelések is aprólékosabbak. Legalábbis erre enged következtetni az a tény, hogy a kevésbé ismert, kisebb vízhozamú források a több munkaráfordítást, kinntartóz-

kodást igénylő parcellák, főként a szőlők közelében ismertek. A falutól távolabb leginkább a bővizű forrásokat tartották számon. A kisebb szivárgások, lokális jelentőségű források térképeinken nem szerepelnek. A Völgységi-patak bal parti dombvonulatától, a kárászi Öreg-hegyről 3-4 kisebb csörge gyűjtötte össze ezeket az apró vízereket, melyek egyenesen a Völgységi-patakba vagy a belőle kiszakadó malomárokba futottak. Nagyobb vízhozamú, stabilabb víznyerő helyek a völgytalpakon voltak. Ezek minősége valamelyest rosszabb volt. Posványos, kellemetlen ízük lévén, ha lehetett, kerültek őket. Legjobb vizűek a községhatár nyugati határ részében (Dankó, Liponya) és a Mecsekben fekvő források voltak.

A víznyerő helyek az egyéni gazdálkodás idejében nagyon fontos pontjai voltak a falut körülölelő tájnak. Ennek bizonyosságát a faluhatárhoz kapcsolódó élményelbeszélések adják, melyekben feltűnő gyakorisággal szerepelnek az említett „stratégiai helyek”. Sokrétű ismeretanyagról és széles használói köréről vallanak.

1980

A külterületi víznyerő helyek jelentősége a kollektivizálást követően lassan homályosult (7. ábra). A huszonnégy víznyerő hely közül a nyolcvanas évek elején tíz még használatban volt. A külterületi források állapotára a kollektivizálás és a földművelés gépesítése közvetlenül és közvetett módon is hatást gyakorolt. A gépi művelés során több forrás betemetődött. A géppel nem művelhető területeket a szövetkezet felhagyta. Közeliükben szinte törvényszerű volt a változás. Az állapotromlást siettetette, hogy a cserjésedés, vagyis a spontán beerdősülés kezdeti szakasza főleg azokban a völgyfőkben, árkokban és völgytalpakon indult meg először, ahol a források nagy része megtalálható volt.

Időközben megváltozott a használók köre is. A különféle szántóföldi munkákat a tsz-tagok brigádokba tömörülve látták el. Ezek nem területi alapon szerveződtek. A munkafelvétel mindig egy központi helyen – Kárász esetében Szászváron – volt. A kárászi határban nem helybeliekből álló brigádok is dolgoztak. A források helyzetének ismerete tehát nem volt egyértelmű. Használatukra nézve nagyobb jelentőségű lehetett, hogy a tagosítással megszűnt a földek és a birtoklás elaprózottsága. A földközeli és -művelés sajátos, egyéni útjai, a gazdálkodás családonként eltérő idősikjai összeolvadtak, egységesültek. A természetett növénykultúrák egyre kevesebb élőmunkát igényeltek, nőtt a gépesítés. A traktorosok legtöbbször otthonról vitték magukkal az ivóvizet.

A mezei munkások mindezek ellenére két forrást, a Berétei-kutat és a Bükkikutat továbbra is használták. A szövetkezet minden évben forrástisztítást végzett. Tavasszal, az első munkákkal egy időben külön kiszálltak és rendbe rakták a forrásokat, hogy aztán egész évben használhatók legyenek. A források tisztaságára nézve egészen a nyolcvanas évek elejéig nem jelentettek veszély sem a vegyszerek, sem a műtrágyák, az intenzív vegyszerezés később kezdődött.

Napjainkban (8. ábra) igen kevés forrás van használható állapotban, összesen négy. A víznyerő helyek közül kettő mesterséges kút, vizük a vezetékes hálózatból származik. Forrásvizet mindössze két helyen hasznosítanak. Még a közelmúlt emlékéanyagából is sokkal több forrás használata tükröződik. Igen kifejező jelenség, hogy a frekvenciátalabb, sárga jelzésű mecseki turistaút mentén is csak egy használható forrás maradt. A faluban közismert, foglalt forrásként számon tartott Pajtás-kút is időközben tönkrement. Annak ellenére, hogy vize folyik, a szivárgás helye meghatározhatatlan. A mecseki részen egyetlen használható forrás maradt, ez a völgyben fekvő gyerektábor vízellátásában játszik szerepet. Vízének bizonyos hányadát egy csövön keresztül a gyermektáborba vezetik (7. kép). Források újjáélesztése, újak foglalása ritka esetnek mondható, mégis létező jelenség. Három évvel ezelőtt a Liponyának hívott határrészen egy helyi vállalkozó birkalegelőt létesített. A terület azt megelőzően beerdősülésnek indult, bokros térség volt. A munkálatok során egy ér vízadó forrását, a Mogyorósi-kutat is kitisztították. Az idősebbek emlékezete szerint a hely korábban a közeli szállások állatainak szolgált itatóhelyül. A szövetkezeti időkben az állandó gépi munkálatok miatt betemetődött. A legelőhely kitisztításával a forrás ismét százötven évvel ezelőtti jelentőségét kapta vissza: vizét újból állatok isszák.

A központosított gazdálkodást ismételtelen az egyéni gazdálkodás váltotta fel. A termőterületek művelését két vállalkozás tartja kézben. A korábban intenzíven használt kutak, források csak az idős emlékéanyagában élnek. A külterületi víznyerő helyek elhanyagoltságát Kárászon nem az általában hangoztatott elszennyeződésekben, hanem az aktivitás csökkenésében kell látnunk.

A műanyagpalackok megjelenésével könnyebbé és egyszerűbbé vált a vízhorlás. Biztosabbnak, tisztábbnak tartják az otthonról vitt vizet. Ami ötven évvel ezelőtt természetes volt, arra ma jóformán alig van példa: kevesen vannak, akik a határban járván, vizet forrásokból, kútból merítenének. Jelenleg nincs meg az a tartós, állandó igény, ami elegendő lenne a korábban használt víznyerő helyek karbantartásához.

6. ÖSSZEGZÉS

Az antropogén morfológiai elemek a táj elemi összetevői, a tájalakító tevékenység meghatározó színterei. Jellegzetességüket, fizikai tulajdonságaikat tudományos vizsgálatok leírják, sőt fejlődéstörténetükre is fényt derítenek, azonban a változó társadalmi és gazdasági helyzet függvényében nem értékelik azokat, vagyis nem értelmezik dinamikusan. Az antropogén elemek alaktanukon túlmutató többletjelentéssel bírnak, ezáltal lesz az ember és táj közti viszony változása objektív módon mérhető. Kárászon végzett vizsgálataink „mérőpontjai”, a térbeli aktivitás indikátorai a dűlő- és gyalogutak, valamint a víznyerő helyek voltak.

A közlekedési utak a rajtuk zajló forgalom folytán a lehető legteljesebb módon mutatták meg a munkavégzés földrajzi irányultságát, hiszen sűrűségük és használatra foghatóságuk a tevékenység növekedésével, valamint annak színesedésével párhuzamban nő. Az emberi tevékenységhez idomult úthálózat révén aktivitási térszíneket vizsgáltunk. A rendszer változóképes, mert a felszíni kötöttségek, a domborzati viszonyok viszonylagos „mozgáslehetőséget” engednek az utak alakulásának. A 19. század mérhető időkeretén belül voltak futásbeli módosulások, de a hálózat sűrűsége nem változott. A kárászi dűlőúthálózat az utóbbi ötven év leforgása alatt jelentősen átalakult, visszafejlődött.

A gyalogutak döntően a belterületre és annak közvetlen közelére vonatkozóan hordoztak többletjelentést. Vizsgálatuk végeredménye a dűlőútrendszerrel látottakhoz hasonló volt, alapvető különbség, hogy a rendszer átalakulása inkább az utóbbi egy emberöltő hozadékának tekinthető.

Ennél látszólag statikusabb helyzetben értékeltük a források szerepét, hiszen a víznyerés földrajzilag kötött. A víznyerő helyek használatát alapvető fiziológiai igény váltja ki, tartósságuk és minőségük az emberi munkavégzés és karbantartás függvénye. Határbéli szerepük részben különbözik az előbbiektől, jelentőségük változása ugyanakkor hasonlóképp kommentálható. Az elmúlt ötven évben túlnyomó részük használhatatlanná vált, e folyamat kezdetét a kollektivizálás jelentette.

A táji elemek és a térbeli aktivitás vizsgálata során megismert változások párhuzamba állíthatók a paraszti kultúra, valamint a lokális közösségek felbomlásának folyamatával. A változás kétségtelenül széles körű kapcsolatvesztést eredményezett. Tudjuk azonban, hogy a tájhasználat periodikus jellegű és – Mendöl Tibort idézve – a tájak hasznosítása is állandó szelekcióval történik. „Az ember szűkebb tájának sokféle adottságával szemben megszakított minden kapcsolatot, a maradékot a többi rovására igyekezett megerősíteni, úgyszólván uralkodóvá tenni; ehhez a kevéshez azonban egyre szorosabban ragaszkodott, egész élete ezzel a kevéssel jutott minden eddiginél szorosabb függőviszonyba. Ez nem függetlenedés, csupán a függőviszony jellegének megváltozása.” (MENDÖL, 1932, 77). Több mint hetven évvel e lényegbe vágó gondolatok után, munkánkban a függőviszony gyökeres és talán minden eddiginél rohamosabb átalakulásának kontúrjait rajzoltuk meg. Vizsgálataink térbeli kiterjesztésével, a történeti források, a helynévanyag és a táji elemek együttes vizsgálatával mindezen kapcsolatrendszer mélyebb feltárását tekintjük előttünk álló feladatnak.

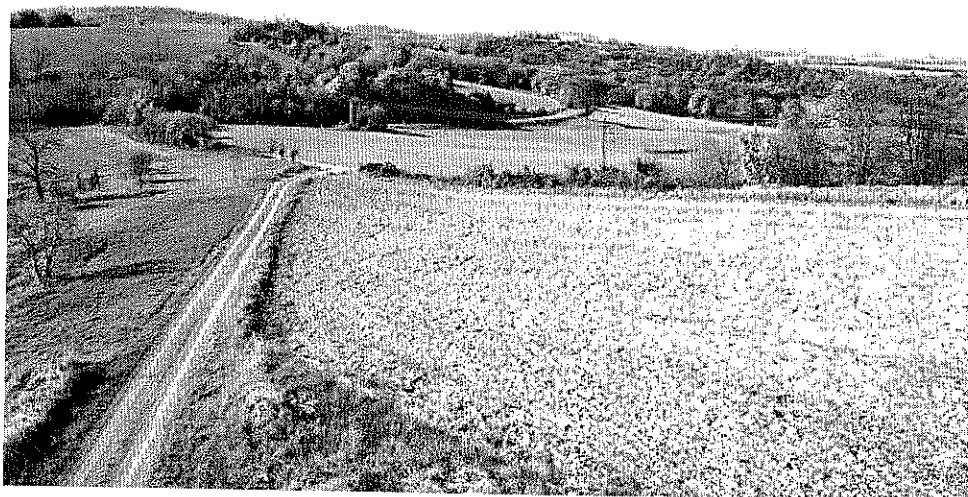
FORRÁSOK

Historia Domus, Karász Római Katolikus Plébánia
Széchenyi Ferenc-féle descriptio, 1785. OSZK (Országos Széchényi Könyvtár) Kézirattár. Fol.
Lat. 289.

IRODALOM

- ÁDÁM László
1969 *A Tolnai-dombság kialakulása és felszínalakulása és felszínalakulása*. Földrajzi Tanulmányok 10. Budapest, Akadémiai
- ANDRÁSFALVY Bertalan
1972 Néprajzi jellegzetességek az észak-mecseki bányavidék gazdasági életében. In: RÚZSÁS Lajos (szerk.): *Az észak-mecseki bányavidék regionális vizsgálata*. 123–169. Budapest, Akadémiai
- BARONEK Jenő
1997 *A Mecsek hegység forrásainak, turista emlékeinek és érdekességeinek képes gyűjteménye*. Pécs
- CSEMEZ Attila
1996 *Tájtervezés – Tájrendezés*. Budapest, Mezőgazda
- ERDŐSI Ferenc
1972 A mezőgazdaság és a közlekedési pályák felszínformáló hatása Pécs térségében. In: LOVÁSZ György (szerk.): *Komplex földrajzi és történelmi kutatások újabb eredményei a Dunántúlon*. Budapest, Akadémiai
1978 A társadalom hatása a természeti viszonyokra. In: BABICS András (szerk.): *Komlói monográfia*. 71–77. Komló, Komló Város Tanácsa V. B.
- FAZEKAS Imre
2004 *A komló térség Macrolepidoptera faunájának katalógusa*. Folia comloensis, 13, 5–68.
- FODOR Ferenc
1930 *A Szörénység tájrajza*. Gazdaság-Földrajzi gyűjtemény 6. Budapest, Atheneum
- FÜZES Miklós
1997 *Márévár és környéke. Kistáji monográfia*. Magyaregregy, Magyaregregyi Baráti Kör
- GRÁFIK Imre
1974 *Az udvar és a ház mozgásvilága*. Néprajzi Értesítő, LVI. 87–104.
- ILYÉS Zoltán
2000a Antropogén morfológiai elemek történeti földrajzi szempontú értékelése és védelme. In: *Tiszteletadás Szabó Józsefnek*. 43–54. Debrecen, Debreceni Egyetem Néprajzi Tanszék–Eszterházy Károly Főiskola Földrajz Tanszék, Eger
2000b Az ökomuzeális hasznosítás Gyimes hagyományos kultúrtáji képének megőrzésében. In: CSERI Miklós–KÓSA László–T. BERECKI Ibolya (szerk.): *Paraszi múlt és jelen az ezredfordulón*. 291–299. Szentendre, Magyar Néprajzi Társaság–Szentendrei Szabadtéri Néprajzi Múzeum
2001 Az állattartás és rétgazdálkodás hatása a történeti kultúrtáj mintázottságára és antropogén morfológiai elemeire. In: HÁLA József–SZARVAS Zsuzsa–SZILÁGYI Miklós (szerk.): *Számadó. Tanulmányok Paládi-Kovács Attila tiszteletére*. 53–62. Budapest, MTA Néprajzi Kutatóintézet
- LOVÁSZ György–SZÜCS Károly
1972 A mezőgazdaság termelés természeti feltételei az észak-mecseki bányavidéken. In: RÚZSÁS Lajos (szerk.): *Az észak-mecseki bányavidék regionális vizsgálata*. 169–203. Budapest, Akadémiai
- MENDŐL Tibor
1932 *Táj és ember. Az emberföldrajz áttekintése*. Kincsestár sorozat. Budapest, Magyar Szemle Társaság
1963 *Általános településföldrajz*. Budapest, Akadémiai Kiadó
- MÉSZÁROS Rezső
1994 *A település térbelisége*. Szeged, JATEpress
- MOLNÁR István
1955 Tavaszi „csorgó újítás” Gyalakuta községben. In: SZÉKELY Zoltán (szerk.): *A Sepsiszentgyörgyi Tartományi Múzeum Évkönyve 1879–1954*. Marosvásárhely, Magyar Autonóm Tartomány Tartományi Néptanács Végrehajtó Bizottsága
- NAGY Lajos
1986 A kurucok és a rácok pusztításai Baranya vármegyében 1704 elején. In: SZITA László (szerk.): *Baranyai Helytörténetírás 1985/86*. Pécs, Baranya Megyei Levéltár
- PALÁDI-KOVÁCS Attila
2001 Utak, csárdák. In: PALÁDI-KOVÁCS Attila (szerk.): *Magyar Néprajz nyolc kötetben II. Gazdálkodás*. 830–847. Budapest, MTA Néprajzi Kutatóintézet
- POZSONY Ferenc
1991 Csorgóújítás és esővarázslás a sónai szászoknál. In: HALÁSZ Péter (szerk.): *A Duna menti népek hagyományos műveltsége*. Budapest, Magyar Néprajzi Társaság
- REUTER Camillo
1961 Kárász helynevei. In: KÁLMÁN Béla (szerk.): *Magyar Nyelvjárások VII.* Budapest, Tankönyvkiadó
- SOLYMÁR Imre
1997 Fejezetek Győre történetéből. In: DOBOS Gyula (szerk.): *Tolna Megyei Levéltári Füzetek 6.* Szekszárd, Tolna Megyei Önkormányzat Levéltára
- SZENDREY Ákos
1940 *Az életvize karácsonyi népszokásainkban*. Ethnographia, LI. 4, 393–401.
- SZOLNOKY Lajos
1956 *Az udvar és építményei Vajdácskán*. Ethnographia, LXVII. 4, 593–632.
- TÁRKÁNY SZÜCS Ernő
1979 Forrástisztítás, kúttisztítás címszó. In: ORTUTAY Gyula (szerk.): *Magyar Néprajzi Lexikon II.*, 209. Budapest
- ÚJVÁRY Zoltán
1969 Források és kutak a Zempléni hegyvidéken. In: *Herman Ottó Múzeum Évkönyve VIII.* 367–388.
- ZENTAI János
1978 *Baranya megye magyar néprajzi csoportjai*. Ethnographia, LXXXIX. 4.

MELLÉKLET



1. kép. A Nagyparti-út (2005. október)



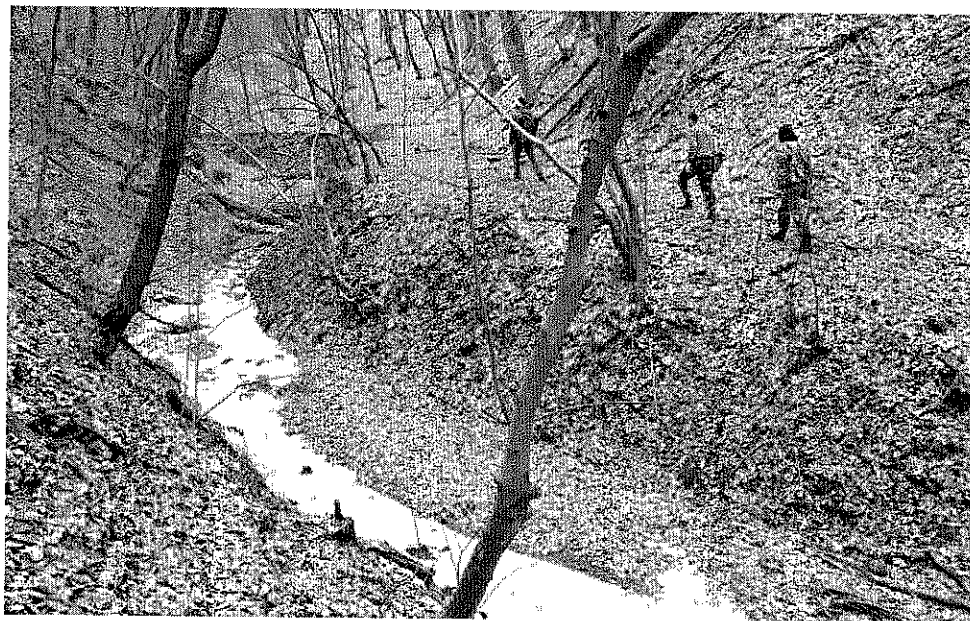
2. kép. A Nyullánki-horgos (2006. február)



3. kép. A löszszakadékká mélyülő Temetői-horgos (2005. március)



4. kép. A horgosok egy része járhatatlanná vált (Temetői-horgos) (2005. március)



5. kép. Erdei gyalogút egy felszedett mecseki iparvasút nyomvonalán (2006. február)



6. kép. Egy elszökött forrás megfagyott vize a „Sörösi-gödörben” (a kép jobb oldalán) (2006. február)



7. kép. Az utolsó használható mecseki forrás (2004. szeptember)

GÁBOR MÁTÉ

HISTORICAL RESEARCH OF SPATIAL ACTIVITY
IN ASSISTANCE OF THE LAND'S MORPHOLOGIC ELEMENTS
AT VILLAGE KÁRÁSZ

This paper is about the changing relationship between land and people. It is analysing the land's morphological elements in historical aspect. The scene of study lies on the boundary between geographical regions of Völgység and Mecsek.

The analysis of spatial activity is focusing on the characteristics of land development and the general movements connected to the land's usage. Examining the features of three elements: dirt roads, footpaths, natural and man-made springs.

Morphologic elements representing the social and economic changes could be defined as a kind of projection which was drawn into the land. As a matter of fact they prove that since the collectivisation a new period has begun, which has transformed the basic relationship radically between people and its surroundings.

As the examinations have pointed out, there is an interdependence between the physical condition of the land's anthropogenetic morphological elements, besides the spatial activity and the Peasant's culture. It shows the way of disorganisation at local communities a in materialized aspect.