

A MAKÓI TALICSKA

Makó legnépszerűbb és legáltalánosabb kézi közlekedési eszköze a talicska volt. Nem tarthatjuk írói túlzásnak, amikor Déry Tibor úgy emlegeti városunkat, „... hogy ott eleven ember úgy nem lép ki a házból, hogy magával ne vinné talicskáját, ... mert Makón a talicska az, ami Pesten a férfinek az aktatáska, a nőnek a retikül.”¹ Szinte „a talicska jobban hozzá tartozik a makói hagyományhoz, mint a csizma vagy a papucs”².

Ez az egyszerű kézi teherhordási eszköz elkísérte az embert születésétől haláláig. A nincstelenek babakocsinak használták. Rongyot, pokrócot vagy párnát tettek bele, a gyereket pedig úgy helyezték el, nehogy a fejébe menjen a vér. A hagymaföldeken benne játszott a kisgyerek, amíg a felnőttek rakták, kaparták vagy szedték a hagymát. (1. ábra).



Abb. 1. ábra

Nagy volt az öröm, ha a tipegő legényke játéktalicskát kapott vásárfiába. Bukdácsolva, fáradhatatlanul tologatta. Ha ezt kinőtte, kitalicskát kapott, ami a nagy-nak pontosan kisebbített mása. Volt rajta vasalás, sőt legtöbbször be is festették.

A bérlő, a kiszgazda, a napszámos a várostól sokszor igen nagy távolságra fekvő bérelt vagy saját földjére talicskán vitte ki a vetőmagot. Ezen szállította haza földjé-

¹ Déry Tibor: Felelet I. A gyermekkor felelete. Bp. 1950. 157.

² A talicska alkonya. Makói Friss Újság 1929. december 20. 20. évf. 290. sz.

nek összes termékét. Ilyenkor egy-egy család kisebb karavánt alkotva egymás mögött libasorban haladt hazafelé. Ott voltak az öregek és a fiatalok, nők és a gyerekek, sőt sokszor az ismerősök és a rokonok is, akiknek később ezt visszasegítették. A terményeket talicskával szállították piacra, ahol gyülekeztek a talicskás emberek. Az árut földre tették, a talicskát oldalára fordították, és azon ülve kínálgatták portékájukat. Általánosan használták betegszállításra is. A Stefánia gyermekotthon udvarát valamikor egész talicska-park lepte el.³ Voltak, akiket utolsó útjukra, a temetőbe is talicskával toltak ki. (utoljára 1944-ben, a harcok idején fordult elő.)

„A kishagyárnak a talicska a kocsija, az a szekere,... minden szállítási alkalmazhatósága, ...talicskán bonyolódik le a hagymatermeléssel kapcsolatos helyi forgalom legnagyobb része, úgy, hogy bártan meg lehet állapítani, hogy Makó közgazdasági élete és a nehéz viszonyok közt a köz ellátása is valósággal össze van kapcsolva a talicskával...”⁴

Magyar talicskatípusok

Derecskei Fodor Gábor már 1827-ben megkülönbözteti a talicska két típusát. „Lehet a 'gazda' udvarában látni még olyan eszközt is, a'melynek egy kereke van, és hol deszkából van oldal 's fenéke, hol pedig tsak allya van, még pedig zápozott fából, és mind egyiknek két nyele, a'mellyeket közbe állva, megfogván egy ember terhet tolhat előre rajta. Ezek közül az első talicska, másik pedig a 'targontza.”⁵

Ma is két fajtáját ismerjük a talicskaféleségeknek: a ládás (2. ábra) és a saroglyás (3. ábra) típust. Az elsőnél „benne”, az utóbbinál „rajta” viszik a terhet. Homok, föld, szalag szállítására pl. szinte kizárólag a ládás típus felel meg; kisebb bútor, zsák, láda vitelére pedig a saroglyás típus. Ez utóbbi neve Nagykőrösön *tajiga*, Gyulán *targonca*, Óföldrészen *deregyés tajicska*, *deregyés targonca*, *dragacs*, Tápé-Lebőn *rakoncás*-, Hódmezővásárhelyen pedig előfordul a *francija tajicska* elnevezés.

A két típust mereven elkülöníteni egymástól nem lehet, mert ha a tragacsra ládát helyezünk, ugyanazt a célt szolgálja, mint az eredeti ládás talicska. A saroglyásra pedig csak egy deszkát kell tenni, és ugyanúgy terhelhetjük, mint a tragacsot. A két típus közötti átmenetet mutatja a kertészetekben néhol alkalmazott átalakítható talicska, amelyet lehet alkalmazni ládás típusként, és a leszerelhető oldalak eltávolításával tragacsoként is, attól függően, hogy milyen szállításra veszik igénybe.⁶

Győrffy István szerint a tragacs hazája Dunántúl, a talicskaé (furik) a Dunántúl és az Alföld. „A talicska szó tót, a tragacs osztrák eredetű. Ez magyarázza meg földrajzi előfordulásukat.”⁷

A talicska kialakulása

a) A saroglyás talicska

A régi talicskaábrázolásokon feltűnik, hogy egyiknek sincs lába. Még manapság is használnak szélteben-hosszában láb nélküli talicskát (4. ábra). Újabb keletére mutat az is, hogy legtöbb helyen vasból készül.

A saroglyás talicskának fontos része a kerékfelőli oldalon bereesztett *támla*, amely megakadályozza, hogy a felrakott teher a kerékre csússzon vagy rázódjon.

³ Buday Géza: Néhány szó a talicska ügyhöz. Marosvidék 1930. jan. 14. 8. évf. 10. sz.

⁴ Makói Friss Újság 1920. augusztus 6.

⁵ Derecskei Fodor Gábor: A' mezei gazdaság. Tudományos Gyűjtemény. 1827. 11. 71.

⁶ Lázár Ferenc: Zöldség termesztés Bp. 1927. 44.

⁷ Győrffy István: Teherhordás közlekedés, jármű = Magyarság Néprajza II. 205.

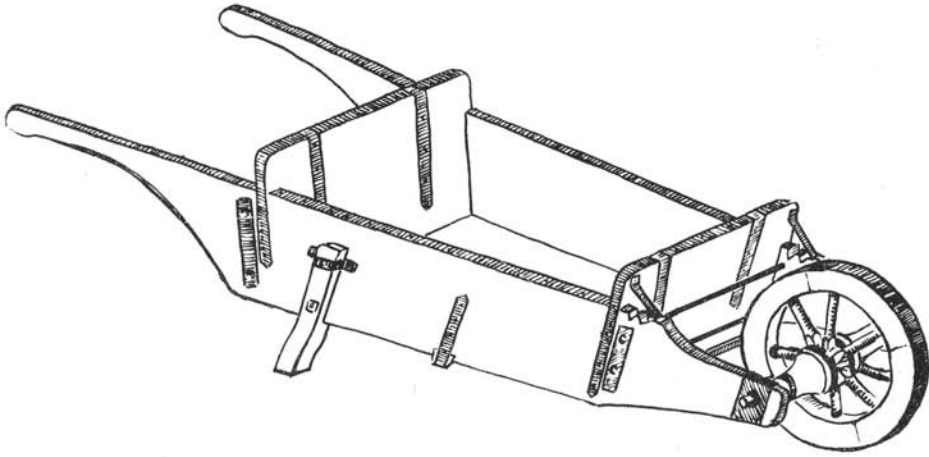


Abb. 2. ábra

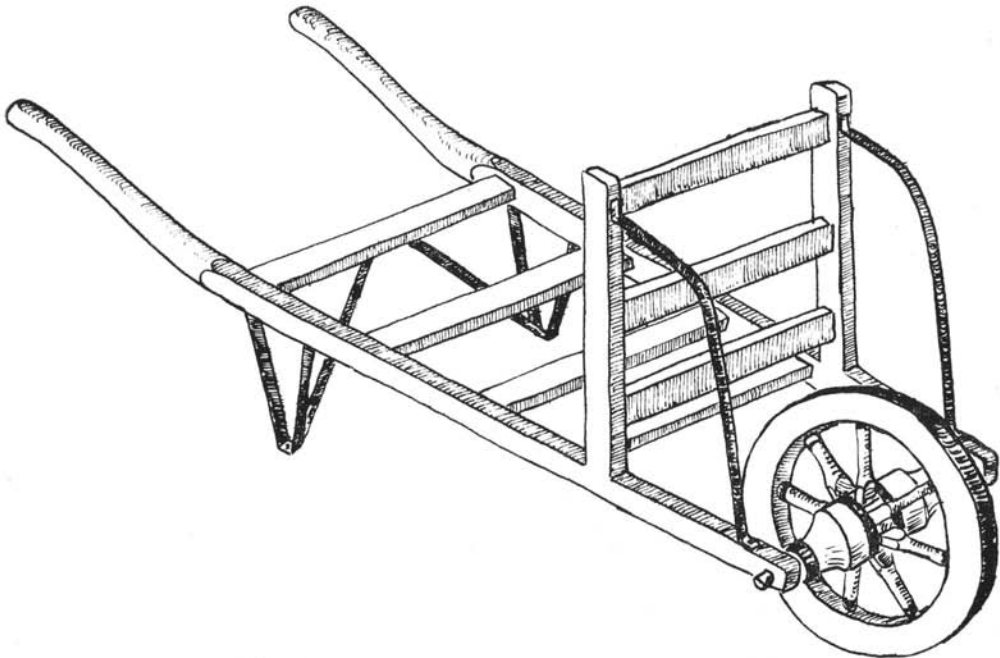


Abb. 3. ábra

A támlát Makón *sarogjának* vagy *rakoncának*, Őrszentmiklóson *karzatnak*, Óföldréken *táblának* nevezik.

Magassága kb. fél méter, szélső léceit 2—3 *záp* és egy *zápvas* köti össze, a kerék felőli oldalon pedig egy-egy *támaszvas* biztosítja szilárdságát. A tábla kialakulására Kernstock Károly Őszi munka című festményén látható talicskaábrázolás mutat. Ezen a képen a tábla még csak egy lécs magasságú, tehát a tábla a talicskalázból hasonlóan, csak fokozatosan alakult ki.

A kerék is sokat fejlődött. A jelenlegi 8 küllős, vasráfos kerék elődje a vasalás nélküli 4 küllős változat, amely a kubikotalicskáknál általánosan jellemző.

A legkezdetlegesebb talicskakerék korong alakú. Két részből áll: korongból és tengelyből. Ma már ritka, de régen igen általános volt. Ma főleg trágyahordó és játék talicskákon látunk ilyeneket. Az ilyen típusú kereket Makón *sajt-*, *guriga-* vagy *bolondkocsi* keréknek hívják. Bátky Zsigmond Útmutójában közölt taligának fűzfa-korongból készült kereke van.⁸

A jelenlegi és kerekese kézi teherhordási eszközök korábban többnyire kerék nélküliek voltak. A saroglyás talicskának korábban nemcsak lába és támlája nem volt, de kereke sem. Ez már nem is saroglyás talicska, hanem saroglya.

Egy makói példát hozunk fel napjainkból arra, hogy a keréknélküli közlekedési eszköz hogyan kapott fejlődése folyamán kereket, ha azt a gyakorlati szükség-szerűség megkívánja. A századforduló táján a makói hagymatermelők között egy új osztályozó-rosta terjedt el, amelyet az itteni ácsok készítettek a kavicsosztályozó mintájára. (5. ábra)⁹

A hagymások órábérre szokták kölcsönkérni attól az 5—6 öreg ácstól, akik valamikor megszerkesztették ezt az ötletes eszközt.

A bérbevevő másodmagával elment érte és úgy vitték, mint a saroglyát. Aki messzebb lakott, kocsival szállította el, de a kocsiatévés igen nehéz volt, és a rázódás is igen nyűtte. Kézzel vinni pedig nagy súlyánál fogva igen fárasztó volt. Az első világháború után már az elülső két lába alá egy (vagy két) kereket tettek, amelyek kijártak belőle. A keréktengely számára a rosta első lábaiba egy-egy mélyedést vágtak (*pörsőj*).

A kerék csak addig van a talicska alatt, míg hazatolják. Amikor megkezdik a rostálást, az elülső részét, szarvánál fogva megemelik, és a kerék kiesik. A forgató rosta tehát kétéltű: vihető úgy, mint a saroglya és tolható, mint talicska.

A kerék megjelenése nem szorította ki teljesen a saroglyás talicska ma is élő primitívebb elődjét, a saroglyát. Bizonyos munkák elvégzésére alkalmasabbnak, sőt egyelőre egyedül alkalmasnak bizonyult. *Dereglye*, *targonca*, *tragacs*, *taraglya* stb. a neve. A talicska nagy előnye a saroglyával szemben, hogy munka végzés közben egyetlen személyt igényel, — amint a XVII. században Comenius is megállapítja: „A mennyit ketten vihettek taraglyán, annyit vihet egy tolván maga előtt a talicskát.”¹⁰

b) A ladás talicska

Münster Cozmográfiájában (6. ábra) közölt talicska ábrázolásokon feltűnik, hogy: 1. valamennyinek mély a ladája, 2. két szarvához hasonló a talicska elülső része, a kerékjárás is, 3. túlságosan nagy a kereke, 4. végei nem emelkednek ki ívesen, 5. lába nincs, 6. két oldala teljesen párhuzamos.

⁸ Bátky Zsigmond: Útmutató néprajzi múzeumok szervezésére. Bp. 1906. 51.

⁹ Márton György: Az apró- (dug-) hagyma osztályozása és szárítása Makón. Makó 1926. 11.

¹⁰ Magyar Nyelvtörténeti Szótár, Taraglya címszó.

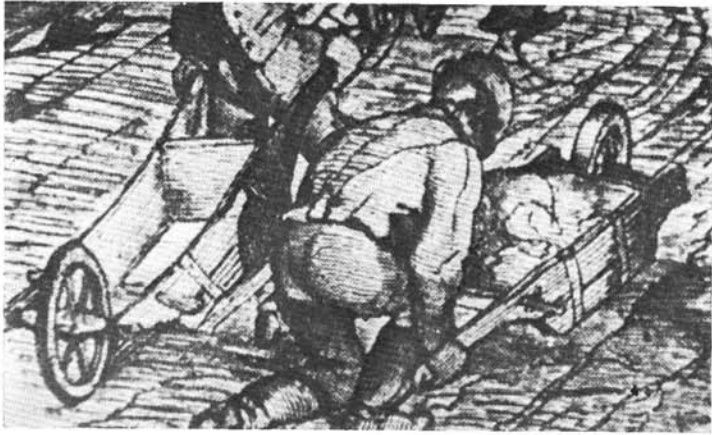


Abb. 4. ábra

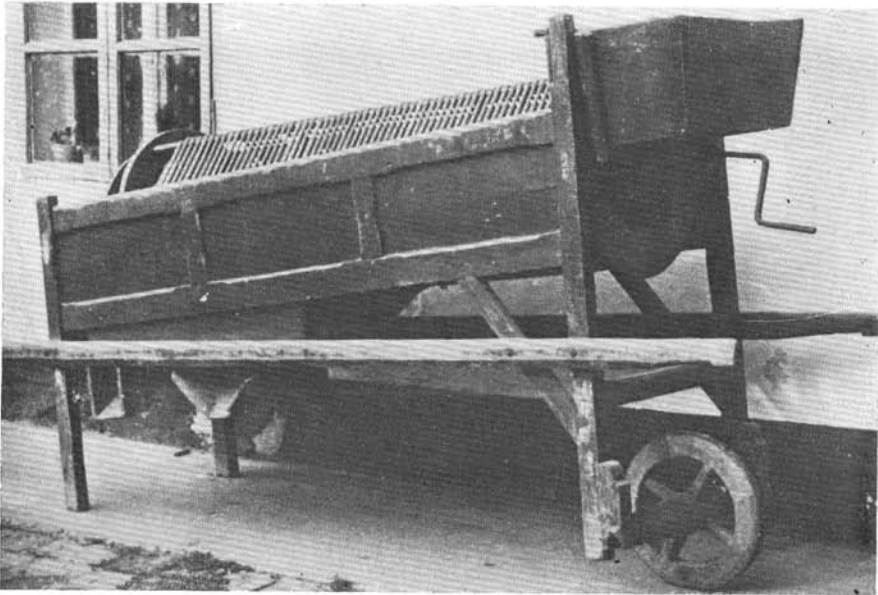


Abb. 5. ábra

Formája, alakja és mérete a ma is használatos malterhordó ládára emlékeztet. Minden valószínűség szerint a ladás talicska is úgy jöhetett létre, hogy a kétkéz-fogantyús láda egyik végén kereket kapott. Tehát ahogy a saroglyás talicska saroglyából, úgy a ladás talicska ladából alakulhatott ki.

Ennek a kezdetleges talicskának a használata nagyon fárasztó lehetett, hiszen mély volt a ládája, a kerék járása meg olyan magasan feküdt, mint a talicska szarva, ez pedig szükségszerűen megkívánta a nagyméretű kerék alkalmazását. Így a teher súlya egyenlő mértékben oszlott meg a kerék és a talicskás ember között. A ladás talicska további tökéletesítése a talicskával való cipekedés megkönnyítésére irányult, amit úgy próbáltak elérni, hogy a teher nagyobbik fele essen a kerékre, és csak a kisebbik része terhelje a talicskát toló embert. Attól függően, hogy milyen rendeltetéssel használták a talicskákat, két irányú fejlődést, tökéletesítést figyelhetünk meg: vagy a talicska láda mélységét csökkentik, vagy a kerékjárást, a tengelyt helyezik a talicskaláda alulso részére. Az előbbihez a makói és általában a gazdasági talicskák, az utóbbihoz a malteros, sőt a kubikos-talicskák sorolhatók. Ez utóbbinál a teher már szinte teljesen a kerékre esik. Tömörkény István meg is állapítja, hogy „... megszerkezése külön tudomány, ahhoz bognárok, asztalosok, teknő csinálók nem értenek, mert az egyedül csak a talicska készítőnek a tudománya... Nincsenek ugyan mérnöki számítások hozzá, de annak minden részének eltalálva kell lennie ahhoz, hogy valóban kézhezálló legyen. A kerék nagysága és vastagsága, az oldalak mélysége és magassága határoznak. Erős legyen és mégis könnyű. Az oldala rézsút fekvése figyelembe veendő, hogy a homok bele teljesen rakható legyen és tolás közben mégse peregjen le. A keréknek a teherhez való távolsága is fontos, de leginkább még a talicska nyeleké, mert a terhet nem lefelé kell húzni, hanem fölfelé kell tolni. Számításba kell venni azt is, hogy mikor a kubikos izmainak az ereje felmondja a szolgálatot, akkor a testi súlyát is segítségül hozza, hogy amikor tolás közben csaknem ráfekszik a talicskára, annak a kereke akkor is csak haladjon felfelé a járódeszkán: az erők egymásra való hatásának fölfoghatatlan tudományai ezek olyan ember előtt, aki nem ért hozzá.”¹¹

Természetesen más irányú fejlődés, átalakítás is felfedezhető. A talicskavégek eredetileg ugyanolyan magasságúak, mint az oldal, később legtöbbször ívesen megnagyobbítják, hogy ezzel a teher lerázódását megakadályozzák. A talicskaláda párhuzamos végeit, illetve oldalait fenék felé keskenyedő, rézsüs kiképzésben készítik. Ennek szöge a funkcionális követelményeknek megfelelően különbözőképpen alakult: a makóinál enyhe, a kubikosnál pedig erőteljes.

Az első talicskák megjelenésének időpontját ma már nehéz lenne pontosan megállapítani. S. Lilley a XIII. század közepére időzíti.¹²

Az első magyar talicska-ábrázolás a XV. századból való, a rozsnyói templom főoltár-képéről, mely egy fémolvasztót mutat be. Az itt látható ladás talicska szarva feltűnően vékony. Az oldal elülső része elég hosszú. Végei egy magasságúak az oldallal. Egy fakorong a kereke. A két oldala párhuzamos. Lába nincs, vasalás nem fedezhető fel rajta.

A Magyar Oklevél Szótár a XVI. századból említi először. „1538 talyczka 1556 Carruce manuales wlgo tarycka. Carrucas manuales wlgo tyracka vocatas. 1588: Asoth Thalyckath”¹³

¹² S. Lilley: Történelem, emberek és gépek Bp. 54.

¹¹ Tömörkény István: Egyszerű emberek Bp. 1914. 78.

¹³ Magyar Oklevél Szótár, Talicska címszó.



Abb. 6. ábra

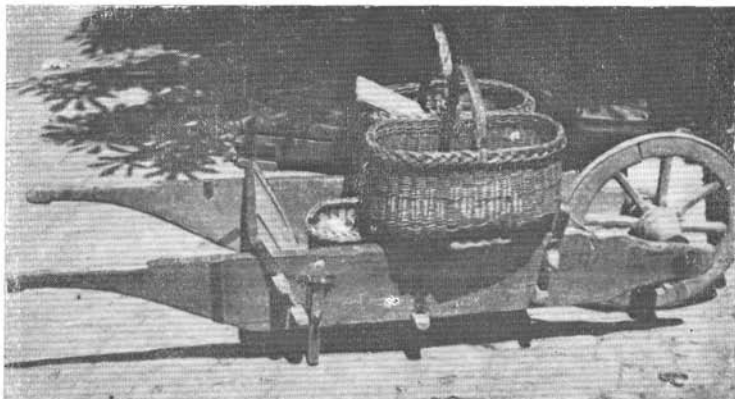


Abb. 7. ábra

Városunk környékén a ládás típus terjedt el, mivel az eredeti funkciónak (vízhordás a Marosról, piacra járás stb.), ez felelt meg a legjobban. A talicska-láda — más magyar talicskaféleségekhez viszonyítva — igen hosszú (70 cm.), az oldalai enyhén, végei erőteljesebben kifelé dőlnek, szarvánál széles, a kerék felé keskenyedő a dereka. A végdeszkákat korábban csappal erősítették be, ez volt a „csapos tajicska” ma szegezik és különböző vasalással erősítik meg.

A talicska legfontosabb része a kerék. Ez agyból vagy *kerékefejből*, *küllőből*, *talpból*, *ráfából*, *tengőből* és *agykarikából* áll. A vékony ráfot *abrincsnak* hívják. A tengelyt a talicskakészítők sokszor *csapnak*, Szegeden *csibának* mondják. A makói talicskakerék 4 talpból tevődik össze, és egy-egy talpba két-két küllő van beeresztve. Vannak olyan típusú kerekek is, amelyeknek talpuk nincs, csak ráfjuk. Ilyenkor erős ráfra van szükség, ami egy-egy csavarral van felerősítve a küllőkhöz. Az ilyen kereket *csillagos* vagy *ráfos keréknek* mondják. Az agyon van még négy agykarika, ezek közül kettő a küllők tövén, ez a *tűkarika*, és az agy két szélén, ez a *vég-* vagy *szélőskarika*. A makói talicska fogóját *szarvnak* nevezik, amelynek a folytatása a *tajicskaódal*. Az *eső-* és a *háccsó* vég zárja le a talicskaláda két végét. Az oldalak és a végek alsó részére van szegezve a talicska *feneke* vagy *ajja*. Ezt tartja a *fenéktartó* (léc) és a *fenékölkötő* vaspánt. A *páca* — másnéven *köröszvas*, *bekötővas* — szorítja össze a talicskaoldalt a végeknél. Nélküle nagyon *nyagda* a talicska. Az oldal elülső részén van a *jukaskarika*, ebben forog a tengely. A végeken lehet még két-két *kampó* vagy *horog*, nagyobb csomag fölkötésekor ebbe akasztják a kötelet. A talicska végeit erősíti a *végirevaló lemez* és a *támaszvas*. Az utóbbit azért alkalmazzák az első végnél, hogy az a tehertől nehogy eltörjön. A talicska végeit az oldalakhoz kötő lemezt *végfélkötőnek*, a szarvannal levőt *ódalplatninak* és az oldalak felső élén *tetejirevalónak* hívják. A lábat csavar és vaslemez (sliszni) erősíti a talicskaoldalhoz.

Teherrhordó eszközünk legáltalánosabb *elnevezése* a makói nép ajkán *tajicska*. Csak ritkán hívják készítőjéről *majsaji tajicskának*, gúnyosan *majsaji fíjđernek*, *majsaji kocsinak* vagy *majsaji autónak*. Eléggé általános a *pijacbajáró-* vagy *pijacos tajicska* elnevezés (7. ábra). Mondják még *mönyét-* vagy *mönyétderekú tajicskának* is, mert „hosszú, mint a mönyét”. Megkülönböztetéskor *ládástajicska* a neve. A szomszédos községekben *makai tajicskának*, gúnyolódásból *nyöszörgős tajicskának* hívják, mert nyiszorog, nyihog, sikorog. Különösen a *fatengős* időben volt sok nyiszorogós talicska.

Ismeretes az a tréfás válasz, amit arra a kérdésre szoktak adni: *Felétők hogy híjják a talicskát?* Válasz: *Mi nem híjjuk, hanem tojjuk*. Valóban, a makói nép a talicskát csak akkor húzza, ha olyan nagy teher van felpakolva rá pl. csutkaszár, szalma, amelytől nem látja az utat. Az üres talicskát különösen a fiatalok nem leeresztett karral tolják, hanem a talicskaszarvát behajlított karjukra akasztják, kezüket pedig a talicskaoldal felső élére fektetik. Minden házban megvan a talicska állandó helye. Hol az istállóban, színben, hol a kotárka vagy hombár alatt tartják. Lehetőleg száraz helyen tartják, mert ha eső nem éri, hosszabb ideig eltart.

A tolást megkönnyíti a *nyakló*. Ezt a vállra úgy helyezik, hogy egyik fele előre, a másik hátra essen. Megszokás szerint egyesek jobb, mások bal vállon hordják. Anyaga bőr vagy gurtni. Az utóbbit kötelesnél veszik, az előbbit kiöregedett lószerszámból ki-ki maga készíti, ritkán szíjgyártótól rendelik. A *nyakló* végére erős zsinórt vagy szíjat erősítenek, s ezt akasztják a talicskaszarvára. Hogy a *nyakló* végéről a zsinog ki ne szakadjon, a gurtnit vagy a szíjat visszahajlítva levarrják, és

bele egy erős pálcát tesznek. Kiss Lajos szerint e pálcika a nyakló *csülke*.¹⁴ A makói nép ezt a fadarabkát *pácának* vagy *pöcöknek* nevezi, és a nyakló csülkének azt a madzagot hívják, amit a talicskaszarvra akasztanak. (A lószerszám istrángjának is az a csülke, amit a hámfára húznak.) A nyakló másik ismert neve a *hám*. Ezt sokan lealázónak tartják, mert hámja csak a lónak van. Ezért az öregek viccesen *úrhámnak* (embőrhám) mondják. Makón a hámnak átkötött pántja, *melledzője* nincsen. A melledzős talicskaszíjat a kubikosok használják, és megkönnyíti a járást a meredek, „legényös járón.”¹⁵

„A kajsza tajicska a hámot jobbra vagy balra húzza”. A nyakló nem új találmány. Comenius 1673-ban írja: A teherhordó emberec edgy kerekeű talicskán a köteleket nyakba akasztván hordoznac.”¹⁶



Abb. 8. ábra

A talicska sokkal szebb és tartósabb, ha be van festve. Leginkább zöld színű, de van barna és szürke is. A különféle vasalásokat lakkal feketére mázolják. A talicskakészítő sohasem árul festett portékát, mert ezt a vevő nem szereti, mert látni akarja, hogy mit vásárol.

Régen alig volt talicska, amelyen tulajdonjegy ne lett volna. A festettre valami más színnel, a festetlenre tüzesvassal vagy *billegvassal* égették be a név kezdőbetűit. Ezt a talicska végére, esetleg az oldalára is rásütötték. Egyesek patkót is szegeztek a talicskára. Ennek babonás hitét, szerencsét hozó jellegét már nem ismerik. Sokan csak azért teszik rá, hogy erősebb legyen. A gazdasági udvarban használt talicskákat kátránnyal tartósítják.

¹⁴ Kiss Lajos: A szegényember élete. É. n. Atheneum 118.

¹⁵ Tömörkény i. m. 82.

¹⁶ Magyar Nyelvtörténeti Szótár, Talicska címszó.

A talicskának állapota szerint változik a *funkciója*. Az újat kímélik és csak piacra, malomba vagy vízért mennek vele. A legrosszabbakat már csak trágyahordásra használják. Ha valamelyik része felmondja a szolgálatot, amíg lehet toldozgatják. A kisebb hibákat házilig javítják, s ha a kerékkel van baj, akkor elviszik a talicskáshoz vagy a bognárhoz. Szegeden a talicskások között voltak, akik csak új talicskakészítéssel foglalkoztak és mások csak javítással.¹⁷

Leggyakrabban a lyukaskarikánál kopik a talicskaoldal eleje, máskor a fenék megy tönkre, vagy a lába törik ki. Toldozgatva a makói talicskát 20—30 évig is használják. „A rossz talicska tyúkólba kerül, a sarokba, szalmát tesznek bele, abba tojnak a tyúkok. Ha már nem használható a talicska: feltüzelik...”¹⁸

Annak ellenére, hogy a talicskás *ipar* a mai napig megmaradt képesítéshez nem kötött háziiparnak, Makón ez a mesterség a bognárságból szakadt ki. Majsay Pál, aki 1873-ban költözött Hódmezővásárhelyről Makóra, szintén bogvár volt, de a királyhoz címzett levelében keserűen panasolja, hogy mestersége nagyon rosszul megy „... nem élhetek belőle, rokonok kegyelméből élek.”¹⁹

Igen hamar felismeri a talicskák helyi nagy keletjét, és rövidesen erre specializálja magát. Négy fiát szintén e szakmára tanítja. A felszabadulás előtti években létrejött városunkban is a bérmunkásokkal dolgoztató, talicskakészítésre is berendezett Gyüge-féle nagyüzem. A felszabadulás után a helyi faárugyár foglalkozott talicskagyártással, de kizárólag kubikotalicskákat készítettek.

A talicskás házán régen egy szépen kifaragott kis talicska, *cégér* állt.

A talicskakészítés egy szobányi nagyságú műhelyben történik (8. ábra). A műhely nagyobb felszereléséhez tartozik a gyalupad, az eszterpagad és a vaspad.

A gyalupad mindig a fal mellett, az ablak közelében áll. Vályujában, a *padmáj*-ban kalapácsok, harapófogó, söprű, *fapangájn*i, (gyalupadbefogó,) esetleg előre elkészített csapok, lábak, alatta kézifűrkők, padbavaló tőke, csapcsináló. Az eszterpagadon faragóbalták, esztergavésők, s az ablak melletti vaspadon: lemezolló, lukasztóprés, (kézi) lukasztók, (hideg) vágók, C-vágó. A vaspadhoz tartozik az üllőtőke is, rajta egy 25 kg-os üllővel. A vaspadon van még üllővágó, nyelesvágó, (pálca) fejező, fejklobni (sikattyú, vagy kéziszatú). A vaspad alatt: tengelyek, lyukaskarikának, ráfnak, keresztvasnak való anyagok, saroglyástalicskához felhasználható régi vaslábak, támaszvasak.

A műhely közepén egy nagy faragótőke, az ajtónál köszörű, a vaspad előtt satupad, mellette néhány bak, inas és fűrőgép áll. A szerszámok többi részét szegekre, polcokra, fogasokra akasztják. Szegekre akasztanak különböző kézi- és asztalos fűrészeket, a srég-, állítható-, egyenes vinklit, talp- és küllőmodellt, spiccpangájnit, drótlert (vastagságmérő), strejmódlit (párhuzamvonalzó), cigányfűrőt, fűrészbefogót, görbecirklit, talpkörzöt.

Az egyik polcon szöges dobozok, tisztogatófűrő, egy másikon előre elkészített vagy félig kész talicskalábak, talpak, fenéktartólécek, talicskafenéknek való deszkák állnak. A vaspad fölött „meccős katula”, nitszőges doboz, srófkulcstartó tábla. A gyalupad közelében a falon vannak a „cejgrámák”. Az egyikben keskenyebb, szélesebb asztalos vésők, fülesvésők, a másikban a legkülönbözőbb gyaluk, kezdve a szimpla-, eresztőgyaluktól a falcgyalun át az amerikai gömbölyítő- vagy dupla-gömbölyítő gyalukig. A fogason vonókések, fűrészek, furdancsok, továbbá csap-szegvágó, cirkli, jegyzőkés, vasvágó fűrész.

¹⁷ Bálint Sándor: A szegedi talicska. 1952. kézirat.

¹⁸ Kiss Lajos i. m. 119.

¹⁹ Makói Városi Levéltár. V. 1017/1876.

A sarokban fejsze, ráfhúzó, talicskaoldal modell, saroglyástalicska modell, megmunkálásra váró faanyagok és a készülő talicskák különböző részei.

E felsorolásból is kitűnik, milyen szoros a kapcsolat a bognár és a talicskakészítő kismesterség között.

A műhely egyébként földes, egyik sarokban tűzhely áll, mert e kis helyiség egyúttal konyha is. Télen ez melegíti be a műhelyt. A tűzrevaló nagyrésze kikerül a forgácsból és hulladékból. A műhely képéhez még hozzátartozik egy-két kutya, a nyitott ajtón besütő napon nyújtózkodó macska, vagy egy-egy éhesen káráló baromfi.

A talicskakészítéshez szil-, köris-, fűz-, tölgy-, bükk-, fenyő-, nyár- és akácfaát használnak fel. Agynak legjobb a szilfa, küllőnek az akác, mert ez jó szálas, de készítik bükk-, tölgy-, és körisfából is. Talpna szintén a szilfa a legalkalmasabb, de ez is helyettesíthető köris-, fűz-, tölgy-, bükk- és nyárfával. A talicskaláda fenyő és nyárfából készül.

A szükséges faanyagokat az első világháború végéig a Maroson tutajjal szállító románoktól vásárolták, később a helyi fatelepeken szereztek be. A rönköket valamikor kb. 2 m mély fűrészelőgödörben, majd a Landesmann-, Löwinger-, Grünstein-, Telcs-, Pollák- és Schwartz- féle fűrésztelepeken vágatták fel. A felfűrészelt fát a talicskás az udvarán „máglába” rakta össze. Néha 100—200 talicskának való deszka volt a készlete.

A makói talicska ötnegyedes, colos vagy félcolos deszkából készül. Méretei: az oldal hossza három sukk és 27 col, szélessége 7,5 col. Az első végszélessége alól 14, a hátsóé 16, magassága 9,5 col. A fenék hossza 22,5 col. A kerékátmérője 17, az agy szélessége 12 col.

A talicskás egyszerre több munkadarabon dolgozik. Manapság legfeljebb 3—4, de régebben 15—20 darabon is.

A talicska értékesítése főleg hetipiacokon vagy országos vásárokon és rendelésre történik. Valamikor a gimnáziummal szemben adták el, majd feljebb kerültek a Kis-korona elé. Majsay Mihály 1930-tól a Deák Ferenc utca elején, a Montag-ház előtt árult. Néhány év múlva a Majsay család többi tagja is ide került. A talicskapiac ma a Szabadság téren van.

A talicskavásárlás nagy dolog. Amint Tömörkény írja a „... jó kubikostalicska ritka madár, mint az araszos szalonna. Hú asszonyt, jó asszonyt, dolgos asszonyt könnyebb találni, mint egy jó kezes talicskát.”²⁰

Toth Ferenc

DER MAKÖER SCHUBKARREN

Makó ist nicht nur die Stadt der Zwiebel, sondern auch die des Schubkarrens. Die beiden sind unzertrennbar voneinander; sie wurden gemeinsam geboren und verbreiteten sich gemeinschaftlich und eben deswegen können wir dieses unser Handlastbeförderungsmittel als die erste Schwalbe in der intensiven Wirtschaft charakterisieren.

In unserer Stadt wird alles in den Schubkarren geladen: Wasserkanne und Sack, Saatsamen und Frucht, er ist ein treuer Genosse bei der Zwiebelproduktion und ihrer Verwertung, er ist Kinderwagen und wird sogar zur Beförderung der kranken verwendet usw. Den Zwiebelproduzenten, die über Pferd und Fahrzeug nicht verfügten, war der Schubkarren ihr Wagen. Beim Einheimsen des Produktes zogen die Zwiebelgärtner richtige Karawanen bildend nach Hause. Es gab Familien, wo

²⁰ Tömörkény István i. m. 79.

man über 12 Schubkarren verfügte, so dass ihnen möglich wurde eine ganze Wagenladung von Zwiebeln auf einmal weiterzufördern.

Die Schubkarrenarten erschienen in Ungarn in dem XIII. Jahrhundert. Die erste ungarländische Darstellung stammt aus dem XV. Jahrhundert, sie befindet sich auf dem Hauptaltarbild von Rozsnyó-Rosenau. Bei uns sind zwei Typen von den Schubkarren bekannt: die schragenförmige und die ladeförmige Abart. In Makó hat sich der ladeförmige Typ verbreitet, weil dieser seiner ursprünglichen Funktion (Zwiebelproduktion, Wassertragen von der Maros, Besuchen des Marktes usw.) am besten entsprach. Seine Lade ist auffallend lang, seine Seiten neigen sich gelinde, die Enden kräftiger nach aussen, an seinem Griff ist er breit, in der Richtung auf das Rad verschmälert sich sein Rumpf. Zur Hebung seiner Haltbarkeit wird er auch mit Öl bestrichen. Die Eigentumszeichen werden daran mit Brandeisen angebracht. Die Erleichterung des Schiebens soll der in den Hals gehängte Riemen erleichtern.

Vor der Jahrhundertwende verdankte unsere Stadt dem Schubkarren, dass seine Fusssteige in raschem Tempo asphaltiert wurden, seit 1929 wurden sie von dort dennoch heruntergewiesen. Es folgte ein zäher Streit, die Frage wurde jedoch endgültig erst mit der Befreiung gelöst.

Nach dem zweiten Weltkrieg folgte der allmähliche Untergang des Schubkarrens. Im Kleinbetrieb wurde er durch den mit zwei Gummirädern versehenen Handwagen verdrängt, im Grossbetrieb durch verschiedenartige maschinelle Fahrzeuge.

Ferenc Tóth