

A BAKITY

(Adatok a homoki teherhordó eszközökről)

A kocsi a hagyományos paraszti közlekedés és teherhordás legfontosabb, szinte nélkülözhetetlen eszköze. Néprajzi kutatásunk mégis mindeddig keveset foglalkozott a különböző kocsi- és szekérfajtákkal.¹ Az eszköz története és főbb típusai ismertek, de nem ismerjük eléggé táji változatait és különleges alkalmazásukat az egyes vidékek népi teherhordásában.

A Dél-Alföldön, ahol a kötött mezőszégi talaj, a folyami hordalék és a különböző minőségű homoktalajok előfordulása változatossá teszi a talajképet, a szükségletek többfajta teherszállító eszköz kialakítását is megkövetelték. Más kocsit használt a parasztember a kötött, fekete földű hódmezővásárhelyi, makói határban, mint a jórészt homokos szegedi földeken. A természeti viszonyokhoz való alkalmazkodás különösen homokos talajú területeken hozta létre a munkaeszközök sok válfaját. Most a Duna-Tisza köze déli részének, kiváltképpen Szeged környékének egy jellegzetes teherhordó eszközét, a *bakity*ot fogjuk bemutatni.²

Szegeden a XIX. században népes fuvaros réteg alakult ki. A vásárookra fuvarozó ún. *nagykocsisok* mellett voltak *taligások*, *koplalósok* és *szekekesek*, akik mind csak a város területén vállaltak szállítást.³ E városi rétegek igényeihez járultak még az állandóan növekvő paraszti szükségletek, a környékről hiányzó fát (kőris, szilfa) a Tiszán tutajozták, s így a kocsigyártás Szegeden jelentős iparágga fejlődhetett. Az 1803. évi árszabás szerint a „kerékjártók” 14 különféle szekeret, kocsit és hintót készítettek.⁴ 1830-ban a városban 15 kerékgyártó mester dolgozott, 14 legénnyel és 7 inassal,⁵ 1844-ben viszont már 25 mester, 22 legénnyel és 7 inassal.⁶ A múlt század végén a városban több kocsigyár is létesült, ahol a kocsikészítés mindhárom munkáját: a bognár-, a kovács- és a *szatler* (fényező)-munkát egy helyen elvégezték. A Szeged környéki parasztok megkedvelték a különböző gazdasági féderes kocsikat, mert a laza, süppedős homokon ezeket a lovak könnyebben tudták húzni. A különféle féderes kocsikat piacozó, *gyüvő-mönő* járműnek használták, teherhordó eszköznek megmaradt a régi fajta *igáskocsi*, *parasztkocsi*. A kocsikészítés szakmai fejlettségére jellemző,

¹ A régebbi irodalmat áttekinti K. Kovács László: A magyar népi közlekedés kutatása. Klny. A Magyar Népkutatás Kézikönyvből. Bp. 1948. 23 p. — Újabbban megjelent tanulmány Csalog Zsolt: A kocsi és a szekér Szentes vidékén. Néprajzi Közlemények X. 1—2. Bp. 1965. 3—44.

² A *bakity* szó etimológiájával most nem foglalkozunk, ezúttal az eszköz néprajzi jellemzése a célunk. A tájszó nyelvészeti feldolgozásához csupán néhány adalékot hozunk.

³ Kovács János: Szeged és népe. Szeged, 1901. 246—247.

⁴ Céhíratok, Móra Ferenc Múzeum, Szeged.

⁵ Szegedi Állami Levéltár, Céhíratok.

⁶ Szegedi Állami Levéltár, Céhíratok.

hogy Szeged közvetlen szomszédságában, Kiskundorozsmán is jeles kocsigyártó központ létezett. Sőt, a *dorozsmai kocsi* több tekintetben eltért a *szegedi kocsi*-tól.⁷ A dolgozatunkban bemutatásra kerülő paraszti szállítóeszköz azonban nem kizárólag a híres bognár- és kovácsmesterek leleménye, hanem elsősorban a homoki parasztnak, tanyai ezermesterek találékonyságát, alkalmazkodó készségét dicséri.

Szeged környékén két különböző paraszti teherszállító eszközt illetnek a *bakity* megnevezéssel. Közös jellemzőjük, hogy mindkettő homoki földeken használatos. Előbb az elterjedtebb eszközformát mutatjuk be.

A szegedi tájat a különböző homoktalajok változatos előfordulása jellemzi. A város körül, a Tisza közelében folyami iszappal kevert, jó minőségű barnás homokok vannak, távolabb, a Duna–Tisza közti hátság felé a homok egyre világosabb és végül átmegegy a laza, ritka homoktalajba, – régiesen: siványhomok, közkeletű szóval: futóhomok, – amit idevaló népünk *poszahomoknak*, *fosóhomoknak*, *úszóhomoknak* nevez. E homoktalajok között persze sok az átmenet és köztük régebben, a belvizek levezetése előtt szikes tavak és kisebb nádasok, zombékos rétek terültek el.

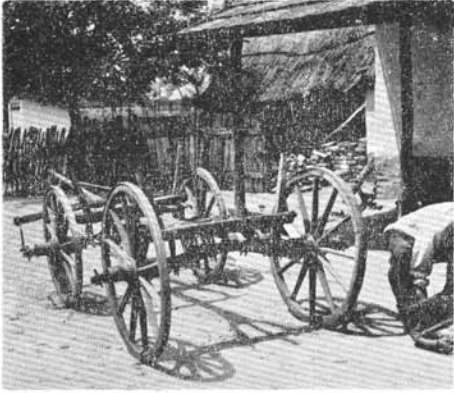
Az itt élő kisparasztnak úgy könnyítették meg a homokon való közlekedést, hogy a közhasználatú parasztkocsi löcsös oldalát, saroglyait levették és deszkákkal helyettesítették. Az átalakítás módja a következő: leveszik a kocsi első és hátsó saroglyait. Ezután kiemelik a *kerékszöveget*, leveszik a *tésznit*, így a löcs alsó vége, a *lőcskarika* a tengelyvégről kibújtható. A löcs felső végét, a *lőcsfejet* nem is szükséges a *lőcsgúzs*ból, illetve a kocsioldaltól szétszerelni, mert a négy löcs a két kocsioldallal együtt leemelhető. Ezek után leemelik az *alcserényt*, illetve alcserénydeszkákat, így együtt marad a négy keréken a kocsi egész alváza. Két ún. *pörgettyűt* készítenek, ami U alakú vázát képezi a *bakity*nak. A pörgettyű vízszintesen fölfekvő vastagabb fájába két végén egy-egy erős lécc van csapolva. Az első pörgettyű elhelyezése úgy történik, hogy az első tengely fölötti *vánkus* vagy *zsámoly* fölülről leveszik a *förgettyűt* és helyére teszik a lért, U alakú pörgettyűt, amit középen a *derékszög* erősíti a *vánkushoz*. A hátsó pörgettyű a *nyújtón* fekszik, a felső *vánkus* belső oldalán (1. kép). A két pörgettyűt jól a *vánkusokhoz* erősítik, visszateszik az *alcserénydeszkákat*, majd fölhelyezik az oldaldeszkákat, amelyek hossza rendesen egyezik a löcsös kocsi hosszával (2. kép). A kocsi oldaldeszkáit az első és hátsó pörgettyű ferdén beállított szárjai tartják. Aki nagyobb teherszállításra is alkalmassá kívánta tenni a *bakity*ot, az a pörgettyűk szárát hosszabbra szabta, ehhez mérten magasította a *bakity* oldalát és elől-hátul végdeszkát vagy *súberdeszkát* alkalmazott (9. kép). Az így átalakított parasztkocsit nevezik a volt szegedi határban – Domaszéken, Mórahalmon, Ásotthalmon, Rúzsán, Balástyán és a környéken – *bakity*nak.⁸

Az átalakítást tanyai parasztnak maguk elvégezték, bognármester igénybevétele nélkül, legfeljebb a szomszédok segítettek egymásnak. Egy-egy fúró-faragó tanyai *ezörmestör* a közeli tanyákba sok pörgettyűt kifaragott. A pörgettyű, más, ritkább nevén *raconca* és az oldaldeszka akácfából készült.

A *bakity* azért célszerű, mert jóval könnyebb, mint a löcsös parasztkocsi. Leveszik a négy löcsöt, a megvasalt, nehéz kocsioldalakat, a két saroglyát és helyükre csak a két pörgettyű és a 2–4 oldaldeszka kerül. A szállító-közlekedő

⁷ Vö.: Bálint Sándor: Szegedi Szótár. Akadémiai Kiadó Bp. 1957. I. 791.

⁸ A szegedi parasztkocsi alkatrészeit Bálint Sándor im. kocsi szócikkében részletesen leírta. Ezért itt csak a kocsi átalakításával kapcsolatos részeket jegyezzük meg. Vö. még Csalog Zsolt im. 19–20 *raconcáskocsi*.



1



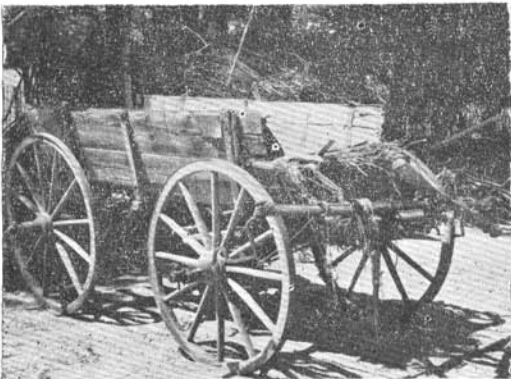
2



3



4



5



6

eszköz súlyának ez a csökkenése homokon nagy előnyt jelent: több lehet a hasznos teher. Ha terhet szállítanak, legalább két zsákkal, kb. másfél mázsával több terményt tudnak a *bakityra* fölrakni. Különösen hasznos – sőt szükséges – volt a kocsi átalakítása egylovas parasztembernek. Nyáron – főleg szárazság idején – a süppedő homokú dűlőutakon két ló is beleizzad a teherszállításba, egy lónak pedig éppen elegendő a terheletlen lőcsős kocsit húzni. Ezért az egy lóval bíró kispaszterek mindig átalakították kocsijukat *bakitynak*.

A szegedi határnak a város birtokában levő területeit földbérletek formájában, a múlt század közepe óta parcellázták. A közlegelők bérbeadásával párhuzamosan haladt a tanyásodás. Egy-egy bérlő régebben 10–15–20 holdat, századunkban, kivált az 1920-as években átlagosan már csak 5–10 hold *arendás* földet fogott ki a legelőből. A legelő feltörése, a futóhomok megszelídítése kemény munkát, szorgalmat, kitartást követelt a bérlőktől. A sovány homok a külterjes művelés mellett keveset termelt, sokan nem bírták fizetni a bérleti díjat és eltartani családjukat, ezért tovább vándoroltak és másutt próbáltak szerencsét. De a „bukott föld”-nek hamar akadt új gazdája, aki vállalta a másokat legyűző nehézségeket. A mostoha természeti viszonyok és a hátrányos gazdasági körülmények szívóssá edzették, alkalmazkodóvá tették az itt élőket. Ezzel is magyarázható a kocsi igénytelen, ám igen hasznosnak tekinthető paraszti módosítása.

Szegedi földön az a tanyai kisbérlő vagy szegényparaszt, akinek egy kocsija és egy lova volt, rendszerint átalakította kocsiját *bakitynak*. De a század első harmadában *bakityot* használtak a középpaszterek és a tehetősebb gazdák is. A domaszéki örökföldes gazdának két kocsija volt: egy könnyű parasztkocsi, amin piacozott és egy nehezebb, erős fájú lőcsős kocsi, amit a gazdasági munkákra, teherhordásra használt. Utóbbit átszerelte *bakitynak*, hiszen két ló után is arányosan nagyobb terhet tudott szállítani a homokon, mint a nehéz lőcsős kocsin. A féderes kocsik – pl. az első világháború után elterjedt ún. *nagyatádi* kocsi – nem érintették a *bakity* használatát, mivel alkalmazási körük különbözött. Az első világháború után a módos tanyai gazdának három kocsija volt: a könnyű és nehéz parasztkocsi mellett egy féderes kocsi, homokon történő teherszállításra azonban változatlanul a *bakityot* szerelte föl.

A *bakityot* a gumiskocsi elterjedése kezdte visszaszorítani a homoki tanyákon. Előbb – a 40-es években, 50-es évek elején – tehetősebb gazdák vásárolták. A gumiskocsinak nagyobb a rakterülete és könnyebb vontatású. Aki ilyet vásárolt, az már nem szorult tovább a *bakity* használatára, sőt meg is szólta volna, ha ezután *bakityra* ül. Ettől fogva a *bakity* annak a silányabb homokon élő szegény- és kispaszrti rétegnek a teherhordó eszköze maradt, amely a várostól távolabb, kedvezőtlenebb gazdasági feltételek között gazdálkodott. Ők nem tudtak gumiskocsit vásárolni és egyetlen kocsijukat csaknem egész éven át *bakityként* használták. Így a *bakity* szóhoz az utóbbi időkben bizonyos mértékig csúfolódó, gúnyos jelentésárnyalat tapadt. Erre vall egyébként a szó hangalakja, a bak- alapszó több más összetétele⁹ és az is, hogy több adatközlőnk csak rákérésre említette a homoki parasztkocsinak ilyen megnevezését.

A homoki paraszterek rendszerint már kora tavasszal átalakították lőcsős kocsijukat, úgy mondták: „szereljük föl *bakitynak*”. Ha a két *pörgettyű* készen volt, akkor a szétszedés és összerakás két embernek még fél órát sem vett igénybe. Teherhordásra mindig a *bakityot* használták, piacozni is azon jártak, akiknek nem futotta másik kocsira. A várostól 30–40 km-re fekvő tanyákról előző nap

⁹ Pl. a talicska jelentésű *bakszekér*, a *bakarasz*, *bakfitty* mind pejoratív értelmű tájszó.



7



8



9



10



11



12

este indulni kellett a hetipiacra, tehát időt takarítottak meg és lovukat is kímélték, ha *bakityon* mentek. Ugyan a 40–50-es években a szegedi piacrendezők már lenézték és az utolsó sorokba helyezték a homoki *bakityokat*.

Év közben a gabonahordás idejére, szalma- és szénaszállításra szerelték vissza a löcsös kocsit, mert arra – vendégoldallal szélesítve – többet tudtak rakodni.

A *bakity* volt a vidékünkön gyakorta szükséges homokhordás eszköze is. Akinek a földje *vógyes*, homokbuckás volt, annak a művelés, de főleg a szőlőtelepítés előtt a talajt el kellett egyengetnie. A szintezés munkamódjáról alább fogunk szólni, most csak annyit, hogy erre a fent leírt *bakityot* is használták. Ilyenkor két ló húzta. Rakodásnál az egyik oldalon levették a deszkákat, hogy könnyebb legyen a homokhányóknak dolgozni, majd visszahelyezték és jól meg-rakták a deszkák közét. A homokhordó *bakityon* szükség esetén harmadik *pörgettyűt* is alkalmaztak, amit a kocsi közepére tettek. Miután a *bakityot* a mély fekvésű *laposba* húzták, kivették az oldaldeszkákat, széthúzták, megemelgettek az *alcserénydeszkákat*, hogy a homok leszóródjon a kocsiról. A rajta maradt homokot kapával lehúzták.¹⁰

Látható, hogy a *bakityot* a löcsös kocsinál könnyebb volta és ebből eredő sokoldalú, célszerű felhasználhatósága teremtette meg és tette homoki földeken széles körben elterjedté.

Régi öregek a *bakityon* nem használták kociülést. Egy-két hónalj szalmát nyaláboltak az *alcserényre*, maguk alá húzták a lábukat, arra ültek (3., 4. kép). Mások ún. *kapcsos ülést* alkalmaztak, ami a löcsös kocsinak is tartozéka, vagy deszkaülést fektettek át az oldalakon.

A *bakity* a silány talajú és gyengébb termésű homoki földeken, sok tsz-paraszt háza táján ma is megtalálható. A lovak száma megcsappant, de egy lovat még a legtöbb tanyában tartanak. Akinek nincs gumiskocsija, annak egy ló után a *bakity* a legcélszerűbb homoki szállító- és közlekedési eszköz. Városra már évek óta nem járnak vele, de a határban munkába járni, termést hazaszállítani, a faluba bekocogni ma is alkalmasnak tartják. Erre vall, hogy nemrégiben az ásatalmi tanyákon új *bakity* is készült. Ez elől-hátul zárt, rakterülete egészen láda formájú (6. kép).

*

A szegedi tanyákon *bakitynak* nevezik azt a kétkerekű, egy lóval húzott homokhordó eszközt is, amely tulajdonképpen a kubikoskordé paraszti átvétele. Katona Imre kutatásaiból, monográfiájából tudjuk, hogy kubikosaink a kétkerekű, egylovas kordé használatát az 1879-es árvíz után Szegeden dolgozó, *kordésdigó* néven emlegetett olasz kubikosoktól tanulták el.¹¹ Tanyai népünk talán éppen a város feltöltését, a körtöltés építését végző *digóktól* vagy a példájuk nyomán kordéval dolgozó Tisza menti kubikosoktól leste el ezt a munkamódot. A tanyai honfoglalásnak – és vele összefüggésben a homok meghódításának – egyik nagy hulláma az árvíz utáni évtizedben zajlott le, ezért nem lehetetlen az olasz kordésoktól való közvetlen átvétel. Mindenesetre jellemző, hogy a kordéból származó *bakity* a városhoz közeli homokföldeken volt használatos és ott is maradt fenn napjainkig. A Szegedtől távolabbi tanyákon viszont ez a

¹⁰ Ezt a munkamódot röviden ismerteti Börcsök Vince: A szegedi homokpuszta meghódítása. Homoki szőlőtelepítések Szeged, 1964 c. dolgozatában. Kézirat Móra Ferenc Múzeum Néprajzi Adattára.

¹¹ Katona Imre: A magyar kubikosok élete. Hazafias Népfront 1957. 49.

kordészerű eszköz szinte ismeretlen. Ez a megfigyelés is a városi példa utánzását-átvételét támasztja alá.

A kétkerekű, egy lóval húzott kordé tipikus földhordó eszközként ment át paraszti használatba. Nagy előnye, hogy a kordé, illetve *bakity* ládája a tengely fölötti *vánkus*on hátrabilen, így a rakomány emberi munka igénybevétele nélkül kiüríthető. Ez meggyorsítja és könnyíti a földhordás munkáját, hiszen az elszállított teher lerakódása teljesen szükségtelenné válik. Bizonyára ezért kaptak e célszerű munkaeszközön a homoki földeket művelő, igyekvő tanyaiak. Am a paraszti használatban a kordéról másolt *bakity* tovább módosult. Rájöttek ugyanis arra, hogy ha a bakity ládáját jól megrakják földdel, akkor ez a két rúd között húzó ló járását megnehezíti, a súlyos teher a szokott, szakirodalomból ismert módon befogott¹² kordéslovat hátrahúzza, szinte fölemeli. A szegedi paraszt a lovat, nélkülözhetetlen igavonó jószágát a nagy igénybevétel mellett is kímélni igyekezett. Most a ló terhén úgy könnyített, hogy a kétkerekű bakity elé újabb két kereket szerelt, ami elé a hámfákhoz akár két lovat is befoghatott. Előtte persze a bakity két húzórúdját leszerelte. A bakity elé régebben az ökrös szekér elejét, utóbb az igáskocsi alvázának elülső részét csatlósították úgy, hogy a bakity rúdja és a kocsi elülső alváza a *derékszög*gel kapcsolódik össze. Így a *homokhordó bakity* négykerekű járművé alakult és ezzel a vonójószág számára biztonságosabbá vált (8., 9. kép). A teher súlyától és a talajtól függően egy vagy két lovat fogtak elébe. Ma rendszerint egy lóval vontatják.

A bakity ládáját a bognár a megrendelő kívánsága szerinti méretre készítette. Úgyesen faragó tanyai emberek maguk is megbarkácsolták. A 10., 11. képen látható bakity ládájának hossza 115 cm, szélessége: 80 cm, magassága: 45 cm. A 8. és 9. képen bemutatott bakity ládája 135, illetve 140 cm hosszú. A láda hátsó részén felhúzzható deszkát, ún. *sublert* alkalmaztak, ami lehetővé tette a jó megrakodást és a teher szóródás nélküli szállítását (l. 9. kép). Ilyen bakityon egyszerre fél m³ földet is tudtak szállítani. A bakity ládáját vaskampóval, lánccal, esetleg biztosító rúddal rögzítették a rúdjához.

Némelyik leleményes parasztember a bakity ládája elé ülődeszkát erősített, így a hajtó kényelmesebben végezheti a szállítást (10. kép). Leggyakrabban azonban a *nyújtóra* és a *rúdszárnyra* ültek, és maguk alá rossz kabátot vagy szalmazsákot tettek.

Lássuk most, hogyan történt a homokhordás bakityon! Mindenekelőtt röviden ki kell térni az egyszerűbb munkamódokra.

A szegedi tájon és a szomszédos kiskunhalasi, kiskunmajsai határban megtelepedő tanyai ember szinte mindenütt arra kényszerült, hogy földjén talajszintezési munkát végezzen. Ezt a nagy területeket borító, szél fútt futóhomok természete tette szükségessé. A szél munkája egyik helyen völgyet mélyített, másutt buckát épített. Még a hosszú ideje barom járta füves legelők is buckás, hullámos felszínre mutattak. A *baromjárásokat* és a természetlennek hitt homok-siványokat művelés alá vevő kisparasztok különböző módokon *kubikolták*, tették egyenletessé földjüket.

Még hallottam, hogy az öregek „nagy szélben lapáttal hányták föl a homokot, hagy’ vigye a vögybe”. Ez a primitív eljárás jóformán csak a természet, a szél energiájának kihasználására épült.

Kezdetben ásózták a gyeget és lapáttal, kezdetleges húzó deszkával egyengették a föllazított talajt. „Ahol kis domb volt, buckás terület, azt ki kocsival

¹² L: Katona Imre im. 50 és Bodgál Ferenc: A miskolci taliga. Ethnographia 1960. 524—536.

hordta, ki meg talicskával.” Adatgyűjtésünk alapján úgy látszik, hogy legtöbben parasztkocsin, illetve az először leírt, deszka oldalú *bakityon* szállították a homokot. Ugyancsak elterjedt, de valamivel ritkább munkamód a talicskával történő homokkubikolás. Egyaránt használták a ládás, hosszú derekú, ún. *mőnyétderekú tajicskát*, ami mindmáig paraszti munkaeszköz¹³ és a kubikotalicskát, ami a hivatásos kubikosok a célnak megfelelően kifinomult munkaeszköze. Gyakrabban, szélesebb körben alkalmazott a ládás *paraszttajicska*, amely minden tanyában megtalálható, míg a *kubikustajicskát* inkább dorozsmai földön és a vele szomszédos szegedi földeken használták. Módos gazdák dorozsmai kubikosokat fogadtak föl a homokhordásra. *Virtigli* kubikosok a *parttól* a hajlatos *laposokig* járódeszkákat fektettek le és azokon tolták a talicskát. Tanyai kisbérlő a falverő deszkát, *palincsdeszkákat* fektette végig a földön, de ahol az sem volt, ott tarackot, szalmát, *szárizéket* szórtak a homokra, hogy ne süppedjen el a talicska kereke. Láttam olyan talicskát (és targoncát), amelynek a kerekét szalmafonattal kötözték körül, hogy a homokban ne üljön el.

Jobbára a kocsival-lóval nem rendelkező kisbérlők kubikoltak talicskával, – akinek kocsija-lova volt, az már inkább kocsit használt. A kocsin történő szállítás az igásjóság vonóerejére épült és ezzel – különösen nagy távolságra, 80–100 méterre való szállításnál – részben mentesítette az emberi munkaerőt. A homokhordó kocsi és a talicska megrakásához és kiürítéséhez ásót és lapátot használtak.

A homokbuckák elegyengetésének tájunkon speciálissá vált eszköze a *hőgyhúzó* (vagy *hőgyhúzó eke*, *parthúzó*), amit szakirodalmunk Nagy Dezső alapos tanulmányából ismer.¹⁴ Dolgozata után fölösleges volna itt az eszközre és munkamódjára kitérnünk, csupán annyit jegyzünk meg, hogy a hegyhúzóval való talajszintezés nem volt olyan elterjedt, mint az előbbi két homokkubikolási eljárás. Nagy Dezső is említi, hogy az eszköz „a középparaszti gazdaságokban volt jelentős”, ahol rendelkezésre állott a megfelelő igaerő.¹⁵ A hegyhúzót ugyanis régebben 4 ökörrrel, utóbb 4 lóval vontatták. Szokás volt kölcsön adni, de még a kölcsönhasználattal együtt sem alkalmazták olyan széles körben, mint a talicskát és a *bakityot*. A szegedi határ belső tanyavidékén pl. alig ismert, adataink szerint Ásotthalmon kívül inkább az igen buckás mérgesi és halasi határban használták az oda elszármazó Szeged-alsótanyai parasztok.

Több adatközlőnk szerint a hegyhúzóval történt talajszintezésnek az volt a hátránya, hogy az eszköz a part, homokdomb termőrétegét teljes egészében lehordta a *laposba*. Szintezés után a feltöltött *vögy* jól termett, de emiatt az elhordott domb helyén *vad föld* került felszínre, ahol egy ideig rossz termés mutatkozott. Ezt a hibát bakittyval való homokhordással igyekeztek kiküszöbölni.

A kétkerekű, majd fenti módon megtöltött bakittyval úgy fogtak munkához, hogy az elhordandó part közepén árkot ástak. Olyan mélyet, ahogyan a szintezés megkívánta. A bakityot ebbe az árokba tolták be. Így könnyebb volt meg rakni, mert nem kellett magasra hányni a földet. Ezután kétfelől kb. 80–100 cm széles földpadkát elhagyva ástak újabb árkot. Ebből a földet egyenesen a bakityra lapátolták. Így haladtak a homokdomb szélességében tovább, tehát

¹³ Tóth Ferenc: A makói talicska. A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve 1966–67. Szeged, 1968. 119–129.

¹⁴ Nagy Dezső: A „hegyhúzó”. A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve 1956. Szeged, 1956 91–101.

¹⁵ Nagy Dezső; im. 99.

váltakozva árok és otthagytott földtöltés következett. A felső termőréteget – úgy mondják: *élő földet* – így nem hordták mind el, hanem az árkok kiásása után, a megásatlan földet beleszaggatták a gödrökbe, ahol azután elegyengették a termőföldet. Ilyen módon termőréteg maradt a part helyén és jutott a laposba is. Jó ideig azért – úgy mondják – meglátszik, hová került feltöltés: ott ugyanis a szőlő és gyümölcsfa nem virul olyan szépen, mint a dombos helyen. Ezt a jól kikísérletezett szintezési eljárást sűrűn alkalmazták ott is, ahol löcsös kocsiból alakított *bakityon* vagy talicskán hordták el a földet.

A talajszintezési munkára rendszerint télen került sor. Az őszi betakarítás végeztével, novemberben fogtak hozzá és addig dolgoztak, amíg meg nem fagyott a föld. Ha maradt munka, akkor kora tavasszal, amikor kiengedett a föld fagya, folytatták. Gyakran több telet is igénybe vett, amíg az újonnan letelepült tanyai ember a közeli partokat elkubikolta. „Mindég télön kubikoltunk. Az én földemön volt egy nagy part, mellette olyan lapos, hogy ha kocsival, lóval beálltam, nem láttam ki az útra (dűlőútra). Nekifogtam elhordani. Apám mög a sógorom is segített. Karácsonyra végeztünk, de még a másik esztendőre is volt kubikolni való, mert a lapos vízállásos maradt” – mondja az egyik adatközlőnk.

Ezzel rövidre fogva áttekintettük a szegedi tájon alkalmazott összes talajszintezési munkamódot, föltüntetve ezek elterjedési körét és gyakoriságát.

Homokkubikolásra a kordé-*bakity* célszerűbb volt a korábban leírt kocsifajtánál, mert ennél a rakomány ürítése nem vett igénybe időt és munkát, tehát egy bizonyos idő alatt több földet tudtak vele elhordani. Alkalmazása mégsem volt olyan széles körű, mint a parasztkocsiból alakult *bakityé* vagy a talicskéé. Kordé-*bakitya* a hegyhúzóhoz hasonlóan csak tehetős, középparaszt gazdáknak volt. Bognár- és kovácmester készítette, így vétele külön befektetést igényelt, amire kisparasztnak nem volt lehetősége. Ezt is kölcsön adták, de csak magát az eredeti *bakityot*, amihez a kölcsön vevő a saját kocsija elülső alvázat kapcsolta nozzá. Kizárólag egy lóval húzott kétkerekű *bakityot* már sehol sem találtam. Gazdahelyen gyakran 2–3 *bakityal* is kubikoltak – pl. szőlőtelepítés előtt –, hogy gyorsabban haladjon a munka. A *bakity* kölcsönzését és a szomszédok segítségét munkával, rendszerint hasonló kubikolással dolgozták le, illetve segítették vissza.

Elsődleges rendeltetése a talajszintezésnél végzett homokhordás volt. Sok gazda még a 30–40-es években is kifejezetten a *kubikolásra* készített *bakityot*. Van olyan tanyai paraszt, aki a 30-as évek elején maga eszkábálta, mert nehezzel az árendás földjén fekvő nagy homokdombok talicskázását. De használták még *telek* (trágya), vályognak való *székföd* hordására (11. kép), krumpli, kukorica, tők, és más termények tanyába szállítására. Városra járni, piacozni azonban ezt a *bakityot* a tanyaiak nem vették igénybe – mint régebben a kétkerekű *taligát*.

Homokkubikolásra ma, évtizedekkel a földek feltörése, művelés alá vétele után is szükség van. Az igyekvő, belterjesen gazdálkodó tanyai paraszt mindig gondosan megválasztotta, melyik földdarabján mit termeljen, okult apái és a saját tapasztalatából, figyelte földjét, hogyan javíthatná a homok termőképességét. Nagyobb szélviharok, különösen a böjti szelek még a mai, korszerű gazdálkodás mellett is sok helyütt elhordják a homokot. A szél munkáját még abban az évben helyre kell igazítani. Másutt új barackos vagy almás telepítéséhez kell homokot kubikolni. Ilyenkor az évtizedekkel ezelőtt készült *bakityot* ma is előveszik a szín alól.

Több tanyában – éppen törekvő, szorgalmas gazdáknál – a *bakity*ot trágyahordásra, termények szállítására stb. rendszeresen használják. Ez is arról bizonykodik, hogy a *bakity* a tanya körüli teherhordásban ma is előnyösen felhasználható munkaeszköz.

Összehasonlítva a két eszközvariánst, megállapíthatjuk, hogy mindkettőt a természeti feltételekhez, a homoktalajhoz való alkalmazkodás teremtette meg. A lócsős kocsiból alakult *bakity* az elterjedtebb, általánosabb, míg a kordé-*bakity* csak gazdahelyen található, ahol több kocsit is tartottak.¹⁶

A *bakity*ra vonatkozóan még történeti, nyelvészeti és más tájakon végzett kutatások szükségesek, amelyek kideríthetik kialakulását, a hozzá hasonló hagyományos eszköztípusokat. Most csak a két eszközvariáns bemutatását tartottuk feladatunknak. A *bakity*, mint a Duna–Tisza köze déli részén elterülő homokvidék tanyai lakosságának jellegzetes teherhordó és közlekedési eszköze érdemel figyelmet. Jól példázza, hogyan módosulnak a mesteremberek készítményei parasztságunk kezén, hogyan, milyen leleménnyel alkalmazkodott népünk eszközünyaga a táj, a környezet adottságaihoz, a munkafeltételekhez.

Juhász Antal

BEITRÄGE ZU DEN GEFÄHRTEN AUF DEM SANDBODEN („BAKITY”)

Der Verfasser führt zweierlei Fahrzeuge auf, die auf dem Sandboden in der Gegend von der Stadt Szeged bei den Bauern als Liefer- bzw. Verkehrsmittel bräuchlich sind.

Alle beide Typen nennt das Volk aus der Umgebung von Szeged „bakity” (bakitj), welche charakteristisch auf dem Lande, das mit Flugsand bedeckt ist, benützt werden.

Der erste Typ wurde eigentlich durch die Modifizierung eines gemeinsamen Pferdewagens hergestellt: der schwere Wagenkorb, der Schragen ebenso wie die Wagenleisten wurden heruntergenommen, anstatt deren zwei U-förmige Holzgestelle (sog. „pörgettyű”) und Brettenseiten aufgesetzt werden (Abb. 1–2). So zusammengestellt wurde *bakity* ziemlich leicht, demzufolge es mit Nutzlast von grösserem Gewicht als der Pferdewagen auch auf dem Sandboden zu beschweren ist. Wegen der zweckmässigen und vielseitigen Brauchbarkeit braucht das Bauerntum auf dem Sandboden *bakity* allgemein und weit verbreitet. In den letzten Zeiten ist *bakity* immer mehr bei den ärmeren Bauern benützt.

Das andere Gefährt, das man ebenso *bakity* nennt, hat man aus einem zweirädrigen Karrentyp vervollständigt.

Durch italienische Erdarbeiter wurde dieser Wagentyp vor den ungarischen Erdarbeitern in den Zeiten nach der grossen Überschwemmung (1879) bekannt. Damals arbeiteten nämlich hier italienische Dämmer, von denen die ungarischen Bauer die Konstruktion solcher Karren wahrscheinlich unvermittelt übernahmen. Die Karre hat den Vorteil, dass — als ihr Kasten zurückkippt — die Last daraus von sich selbst, ohne menschliche Arbeit ausgeleert wird. (Abb. 7, 8, 9.). In der Gegend von Szeged, wo grosse Gebiete mit Flugsand bedeckt sind, wird *bakity* hauptsächlich zur Sandlieferung gebraucht.

Im Aufsatz werden die verschiedenen Methoden der Bodenplanierung auf dem Flugsand sowohl als die Arbeit mit *bakity* eingehend behandelt. Die Bauer haben das Karren vervollständigt, indem sie zu diesem den Vorderteil des Pferdewagens, mit den Vorderrädern, zusammensetzten (Abb. 8), wodurch das Karren-*bakity* rücksichtlich des Zugpferdes sicherlicher umgestaltet wurde. Die vermögenden Gehöftwirte — mehrere auch noch heute — haben *bakity* zur Frucht-, Dünger- und Erdlieferung verwendet.

Die zweierlei vorgeführten Fahrzeuge, die als Liefer- und Verkehrsmittel auf dem Sandboden in der Fachliteratur bisher unbekannt waren, erweisen, wie unsere Bauernschaft den Gegebenheiten der Umwelt entsprechend und gemäss den schweren Arbeitsbedingungen ihre Arbeitszeuge ausgeformt, bzw. umgestaltet hat.

Antal Juhász

¹⁶ Adatközlőim voltak Domaszéken: Illés Mihály, Makra János, Szekeres József, Vass József, Ásothalmón: Bozóki András, Ézsiás Antal, Gárgyán Mihály, Majoros Károly, Szabó Lajos, Rúzsnán: Csóti Antal, Farkas József, Csengelén: Tóth Péter, Túri János.