

## A MAKÓI „TALICSKA-PÖR”

TÓTH FERENC

(Makó, József Attila Múzeum)

Makó nemcsak a hagyma, de a talicskák<sup>1</sup> városa is. E kettő elválaszthatatlan egymástól; együtt születtek és együtt terjedtek el, ezért is jellemezhetjük e speciális kézi teherhordó eszközünket — Erdei Ferenc szavaival — „a belterjes gazdálkodás első fecskéje-”ként.<sup>2</sup>

Városunkban mindent talicskába raknak: vizeskannát és zsákot, vetőmagot és terményt, hű társ a hagymatermelésnél és értékesítésnél, babakocsi sőt betegszállító alkalmatosság stb. A kocsival, lóval nem rendelkező hagymatermelőknek a talicska volt a szekerük. A termény betakarításakor valóságos karavánokat alkotva haladtak hazafelé. Volt olyan család, ahol 12 talicskával rendelkeztek, és egyszerre képesek voltak egy kocsi rakományt elszállítani. A régi talicskás időkre a 73 éves Koczás Ferenc így emlékezik vissza (*kiejtéséhez hű átirásban*):

„Akkoriban mindönki taicskával járt szőlőbe, hagymába. Akkor asztán az egyik gazdaembőr kérdöszte az egyik hagymást:

- Hová méssz?
- Hát — aszonygya — mögyök a szőlőbe.
- Taicskával méssz?
- Avval mék.
- Hozol valamit?
- Nem hozok én.
- Hát viszöl valamit?
- Nem viszök én sömmit.
- Hát akkor mér viszöd a taicskát?
- Viszöm, mer mögszoktam”.

A talicskaféleségek a 13. században jelentek meg. Az első magyar talicskaábrázolás a 15. századból való, a rozsnyói templom főoltárképéről. A talicskák két típusa ismeretes: a ládás és a saroglyás változat. Az előbbi a ládából, az utóbbi a saroglyából alakult ki.

Makón a ládás típus terjedt el, mivel az eredeti funkciónak (hagymatermelés, vízhordás a Marosról, piacra járás stb.), ez a forma felelt meg a legjobban. Ládája feltűnően hosszú, oldalai enyhén, végei erőteljesebben kifelé dőlnek, szarvánál széles, a kerék felé keskenyedő a dereka. Tartósítás céljából olajfestékkel is bemázolják. A tulajdonjegyeket tüzes vassal égetik bele. A tolás könnyítését szolgálja a nyakba akasztott szíj.

Városunkban „a talicska szinte összeforrott a járdával”.<sup>3</sup> Ennek köszönhető,

<sup>1</sup> Erre vonatkozóan 1. *Tóth Ferenc: A makói talicska. Móra Ferenc Múzeum Évkönyve 1966—67. Szeged 1968. 119—130 l.*

<sup>2</sup> *Erdei F., Futóhomok 2. kiadás (É. n.) Athenaeum 179 l.*

<sup>3</sup> *Makói Friss Újság 1920. augusztus 12.*

hogyan Makón más vidéki városokat megelőzve hamar megindul a nagyarányú aszfaltozás. „Akkoriban örömmel szavazták meg az aszfaltjárda építését, mert arra számítottak, hogy az aszfalon könnyebb tolni a teherrel megrakott talicskát, mint a hepe-hupás téglajárdán és a kiépítetlen kocsitúton.”<sup>4</sup> Történetileg hitelesen örökíti meg ezt Déry Tibor a *Felelet* című regényében „... tudod-e kedvesem — mondja a rektor Farkas Zénó egyetemi tanárnak —, hogy Szeged után Makó volt az első vidéki város, ahol aszfaltoztunk... Ami elkél Szegednek, az Makónak sem árthat meg, gondolta a városi tanács, s rögtön át is küldött egy bizottságot, hogy nézzék meg, mi fán terem az az aszfalt. A bizottság alaposan szemügyre vette az új találmányt, megtekintette, jobbról-balról megtapogatta, megszagolta, tán nyalt is rajta egyet, hogy milyen íze van, aztán három nap múlva beadta a jelentést, ha-ha-ha, hogy jól gurul rajta a talicska. Abban a minutumban a városi tanács megrendelte a vállalkozónál a főútvonalak sürgős beburkolását. ... No de várjunk csak kedvesem, mert az élet nem olyan egyszerű, mint egy kémiai képlet, ha-ha-ha. Amit megrendel az ember, azt ki is kell fizetni, a makóiaknak meg bő a szemük, de szűk a markuk, hát meg kellett egyeztetni a kettőt, hogy össze ne kapjanak. Ezért történt, hogy Makó városa ketté vágta az utcákat, mint Gordius azt a bizonyos csomóját s a pesti vállalkozónál csak az utca felének, az egyik járdának az aszfaltozását rendelte el és mindenütt azét, amely hajnalban, munkába menet napon, délután, munkából jövet pedig árnyékba fekszik ...”<sup>5</sup>

A néptől elszakadt hatóság és törvénykezés azonban nem akar tudni a járda és a talicska összeforrottságáról. Erről mondja Erdei Ferenc: „Van egy kézijármű ... melynek céljáról és értelméről a központi rendelkezés mit sem tud, s az országútra parancsolja.”<sup>6</sup>

Az első talicska-ellenes rendelkezést Vertics Gyula városi rendőrkapitány adta ki 1872-ben, amikor plakáton elrendelte, hogy tilos „Kocsival a járdára állni, vagy lóval rajta járni avagy járdán talicskát tolni.”<sup>7</sup>

A rendelkezést azonban következetesen nem hajtották végre, pedig a kialakulóban levő talicskaellenes tábor egyre többet hallat magáról. Egyik cikkben pl. ilyen kirohanásokat olvashatunk: „Járdáinkat teljesen monopolizálják a talicskák, s a kit az égiek nem áldottak meg ily egy kerekű alkotmánnyal, az kénytelen minduntalan a járda melletti piszkos sárban gázolni, mert különben ezen szerszámokat tolják keresztül a lábán. Sokszor két-három tenyeres-talpas kofahölgy áll meg a járdán, az egykerekű szerszámok melléklete gyanánt, s kit balvégzete azután ehhez a termophilei szoroshoz vezetett, valóságos salto mortalékkal kénytelen menekülni, kísérve a patent kofásasszonyok nyájas vihogásaitól.”<sup>8</sup> Az egyes rendőrök — hacsak tehetik — szemet hunynak az ilyen szabálysértőkkel szemben. „A mi rendőreink ... legtöbbször csak akkor lát meg valamit, ha őket meg a föllebblátjuk látja.”<sup>9</sup> Az erősebb kezű rendőrkapitányok viszont a rendszeres bírságotlástól sem riadtak vissza. Van olyan nap, amikor 50—60 személyt is megbírságotlástól. A város szabályrendelete már humánusabb és megértőbb: a 18.§ értelmében „A járda rongálása tiltva van. A talicskákat az aszfaltjárda külső szélén szabad tolni.”<sup>11</sup>

<sup>4</sup> Makói Friss Újság 1920. augusztus 6.

<sup>5</sup> Déry T., i. m. 157-től 159. Az író *Tettamanti Károly* egyetemi tanártól hallotta e történeti hiteles anekdotát.

<sup>6</sup> Erdei F., *Futóhomok* 2. kiadás (É. n.) Athenaeum 178—179.

<sup>7</sup> Makói Városi Levéltár. (A továbbiakban MVL) 1407/1872.

<sup>8</sup> Makói Hírlap 1887. november 17.

<sup>9</sup> Talicskák a járdán. Maros 1899. szeptember 3.

<sup>10</sup> A járda meg a talicskák. Maros 1899. november 26.

<sup>11</sup> Járda szabályrendelet az 1906., 1907., 1913. évekből a MVL-ban.

Ez a békeállapot 1920-ig állt fenn. Ekkor azonban Török József rendőrtanácsos, a makói rendőrkapitányság vezetője saját hatáskörében utasítja a rendőrlegénységet, hogy „a talicskával való közlekedést a járdáról szorítsák le.”<sup>12</sup> A makói Gazdasági Egyesület nevében Dr. Galamb Sándor elnök a városi tanácshoz fordul, és a sérelmes intézkedés orvoslását kéri, mivel már a mellékutcákban is leparancsolja a rendőrség a járdáról a talicskást.<sup>13</sup> Petrovics polgármester személyes befolyására a rendőrkapitány hajlandó utasítani „a rendőrlegénységet, hogy a gyalogjárdán a talicskával való közlekedőket egyáltalán ne háborítsák”,<sup>14</sup> de ugyanakkor aggályait fejezi ki, hogy valóban betartják-e a szabályrendeletben előírt utasítást, hogy t. i. kizárólag a járda szélén közlekedjenek. A csend és a nyugalom mindössze egy eszten-deig tartott. A kedélyeket „Jaj az a talicska. Három kis történet a talicskáról” címmel a Makói Friss Újságban megjelent cikk korbácsolta fel, amely azt a következtetést vonja le, hogy „... bűnös a hatóság, amely a talicskának megengedi kijátszani azt a megegyezést, mely szerint a járda szélén van a helyük”, és az ismeretlen cikkíró nem tudja megérteni, hogy ez a „makói kézi vicinális” miért ragaszkodik ilyen „rakoncátlan csökönységgel” a járdához, „mint az ember testéhez ragadt pióca.”<sup>15</sup>

Néhány nap múlva ugyanabban a hangnemben olvashatjuk azt a felháborodást, hogy a talicska „az utóbbi időben ismét feltolta magát a járda közepére, s miatta a járda nem is járda, hanem talicskálta lett.”<sup>16</sup> Bitter rendőrtanácsnok kése-delem nélkül hirdetményt ad ki, melyben megállapítja, „hogy a lakosok talicskájukat a járdákon rendszer nélkül össze-vissza tologatják és ezzel a járókelők testi épségét is veszélyeztetik.” Elrendeli, hogy a talicskákat csak a járda külső részén szabad tolni. A rendelet megszegőivel szemben kihágási eljárást, 10 koronától 200 koronáig terjedő pénzbüntetést, illetve elzárást helyez kilátásba.<sup>17</sup>

A tulajdonképpeni „talicska-pör” 1929-ben kezdődik. Ez év nyarán törvénybe iktatták Magyarországon is (1929: XXXII. t. c.) a közúti közlekedés szabályozása tárgyában 1926. évi április hó 24-én Párizsban aláírt nemzetközi egyezményt, melynek egyik cikkelye felhatalmazza a belügy- és kereskedelemügyi minisztert a nemzetközi követelményeknek megfelelő új részletes közúti közlekedési szabályzat elkészítésére. Rövidesen meg is születik a 120 oldalas rendelet, mely nem egy vonatkozásban ma is alapját képezi a közúti közlekedésnek.<sup>18</sup>

A lakosság a helyi sajtóból értesül az új rendelkezésről, mely az egész gazdaságsadalom éles ellenállásába ütközik. A járdáról leparancsolt talicska érdekében elsőnek a városi Mezőgazdasági Bizottság emeli fel szavát, és felháborodva ítéli el az antihumánus felső intézkedést.<sup>19</sup> Szűcs József és Kiss János városi képviselők a polgármester segítségét kérik.<sup>20</sup> A képviselőtestületben Löwenbach Benedek képvii-

<sup>12</sup> MVL 4611/1920.

<sup>13</sup> MVL 4611/1920. Továbbá A talicska meg a kocsipásztor. Makói Újság 1920. július 25. Újból a talicska. Makói Friss Újság 1920. július 25.

<sup>14</sup> MVL 4611/1920. Továbbá A talicska. Makói Friss Újság 1920. augusztus 6. A talicska feljöhethet újból a járdára. Makói Friss Újság 1920. augusztus 12.

<sup>15</sup> Jaj az a talicska. Három kis történet a talicskáról. Makói Friss Újság 1921. október 16.

<sup>16</sup> A talicska megrendszabályozása. Makói Friss Újság 1921. október 22.

<sup>17</sup> U. o.

<sup>18</sup> A m. kir. belügyminiszternek és m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 1929. évi 250 000 B. M. sz. rendelete, a közúti közlekedés rendjének és a közutakon a közrend fenntartásának egy-séges szabályozásáról. Magyarországi Rendeletek Tára 66. évf. 1929. Bp. 1930. 2. kötet 1278-tól 1401. A m. kir. belügyminiszternek és m. kir. kereskedelemügyi miniszternek 1929. évi 261 340 B. M. sz. körrendelete, a közúti közlekedés rendészeti szabályzat némely rendelkezésének értelmezéséről.

<sup>19</sup> Marosvidék 1930. január 1. 8. évf. 1. sz.

<sup>20</sup> Marosvidék 1930. január 9. 8. évf. 6. sz.

selő emel szót: „... figyelembe kellene venni más városokkal össze nem hasonlítható speciális makói viszonyokat, mely szerint a lakosság zömének a talicska képezi minden munkájának és tevékenységének elmaradhatatlan kellékét.”<sup>21</sup> Behatóan tárgyalja az ügyet a városi és a vármegyei Közigazgatási Bizottság is, és Makó vezetői — Petrovics György országgyűlési képviselő, Purgly főispán, S. Bálint György felsőházi tag — az alólról jövő nagy nyomásnak engedve kedvezően foglalnak állást.<sup>22</sup> Buday Géza gimnáziumi igazgató nagy érzelmi telítettséggel írt cikkében kér kegyelmet a talicskának: „... igen tisztelt talicska-ellenes tábor, ne méltóztassék feledni azt, hogy Makón sok száz család használja gyermekkocsinak a talicskát. Tessék csak elstétálni a Stefánia Gyermekotthon előtt s bekukucskálni az udvarra: egész talicska-park lepi el! S azokon mind beteg gyermekeket fognak haza vinni ... Hát nem tudom, mi lesz a megoldása a talicska ügynek, de az bizonyos, hogy nekem nagyon rosszul esnék, ha ezeknek a gyermekkocsiknak az én kedvemért, az én kényelmemért le kellene szorulniok a járdáról, ... a biztos, sima járdáról. Nem is mernék többé a szemébe nézni a bennük ülő kis apróságoknak, amikor kátyus úton, sárban, rossz kövezeten tolják el őket mellettem, mert biztosan azt olvasnám ki tekintetükből: csúnya, rossz szívű bácsi! ... Látja, hol kell engem maga miatt szegény anyukámnak dőcögtetni!”<sup>23</sup>

A Mezőgazdasági Bizottság 1929. december 29-én tartott ülésén felvett 4 oldalas jegyzőkönyvében foglalt kérelmet a városi képviselőtestület 1930. február 24-i rendes havi közgyűlésén vitatta meg, és egyhangúan megállapítják, hogy a 250 000/1929. B. M. sz. rendelet csak részben hajtható végre a helyi viszonyok mellett, ezért felkéri a vármegyei törvényhatósági bizottságot, hogy tegyen előterjesztést a fenti rendelet nyolc pontjának hatályon kívül helyezése, illetve módosítása tárgyában. Egyben utasítja a képviselőtestület a város polgármesterét, hogy felterjesztést intézzen a belügyminiszterhez, melyet küldöttséggel kívánnak a minisztériumba eljuttatni. A küldöttség vezetője a polgármester, tagjai: dr. Dózsa Ferenc, Szűcs József, Kotroczó József és B. Nagy Ferenc képviselők; felkért tagok a főispán, az alispán, Petrovics György országgyűlési képviselő és S. Bálint György felsőházi tag.<sup>24</sup> Közben S. Bálint György személyesen megkéri, a polgármester és a főispán hivatalosan utasítja a rendőrséget, hogy az új közlekedési rendelet szigorú betartásától átmenetileg tekintsen el. Petrán György rendőrtanácsos megígéri a kérelem teljesítését. A belügyminiszterhez benyújtott polgármesteri memorandum többek között kéri a rendelet V. fejezet 102 §. 15. pontjának hatályon kívül helyezését, „... mert ez a rendelkezés a szegénysorsú lakosság ezreit zárná ki attól, hogy legfontosabb teher szállító eszközét: kézikocsiját (talicskáját) használhassa. Makón hozzávetőleg 8—10 000 talicska van, amelynek nagyrésze oly emberek birtokában áll, akik lófogattal nem rendelkeznek. Ezeknek egyedüli szállítóeszközük a talicska, amely nélkül gazdálkodásuk, munkálkodásuk, megélhetésük el sem képzelhető, mert lófogat hiányában termelvényeiket földjükről városi házukba, a piacra, a vasútállomásra, vetőmagvaikat, szerszámaikat munkahelyükre szállítani képtelenek volnának. Ennek lehetetlenné tétele pedig az egyes emberek és családok, de a város egész gazdálkodására is előre láthatatlan súlyos következményekkel járna.”<sup>25</sup>

A felterjesztés taktikailag nem eléggé átgondolt, ugyanis egyszerre 8—10 § módosítását, illetve törlését kéri, köztük nem egy megvalósíthatatlan sérelmet (pl.

<sup>21</sup> MVL 3 307/1930.

<sup>22</sup> Marosvidék 1930. január 12. 1. évf. 9. sz. MVL 53 kgy. 309. ikt/1930.

<sup>23</sup> Buday G., Néhány szó a talicska-ügyhöz. Marosvidék 1930. január 14. 1. évf. 10. sz.

<sup>24</sup> MVL 53. kgy. 309. ikt./1930.

<sup>25</sup> U. o.

ne kelljen szürkülettől napkeltéig kivilágítani minden járművet, vagy névtáblával ellátni a kerékpárt stb.), ilyen beadványra a válasz csak elutasító lehet, de közvetlenül mégsem ez történt, a miniszter helyszíni szemlét rendel el a talicska közlekedés szabályozása tárgyában, melyen megjelent dr. Tomcsányi Kálmán miniszteri tanácsos, Tarnay Ivor alispán, Gorcsa Péter főjegyző és a szegedi kerületi kapitányság helyettes vezetője. A helyszíni tárgyalás során előterjesztésben kéri a belügyminisztert, hogy „... azokban az utcákban, ahol kövezett kocsíút nincsen s emiatt a talicska közlekedés a kocsíúton mindenkor le nem bonyolítható, a helyi hatóságokkal egyetértve a gyalogjárók mellett ún. talicskautakat jelölhessenek ki ... Azon utcákban pedig, ahol kövezett kocsíutak vannak, a gyalogközlekedés zavartalan biztosítása érdekében a kövezett kocsíutakon bonyolítottassék le.”<sup>26</sup>

E felterjesztés alapján születik meg a belügyminiszternek a talicskaközlekedés szabályozása tárgyában 122 794—1930. VIII. sz. utasítása, mely szerint „... a gyalogjárdán a talicska közlekedés tilos és kihágást képez. E rendelet ellen vétőket pénzbírsággal kell büntetni.

Miután azonban a város területén talicskaközlekedés részére a közlekedési kódexban folyó évi január hó 1-től megjelölt kocsíút nem mindenütt van kikövezve s így a talicska-közlekedés a kocsíúton nem bonyolítható le mindenkor ... a talicskaközlekedés biztosítására a gyalogjárdák mellett levő ún. talicskautat jelöltünk ki. Ezek az utak a forgalmasabb helyeken a városi hatóság által táblákkal lesznek megjelölve.

Figyelmeztetem a város közönségét, hogy azokban az utcákban, ahol a kocsíúttest ki van kövezve, a talicskaközlekedés sem a gyalogjárdán, sem a gyalogjárda mellett húzódó ún. nyári gyalogúton nem bonyolítható le, hanem csupán a kocsíúton.

Ezek az utcák a következők: Apaffy-, Aradi-, Ardics-, Árpád-, Batthyány-, Csokonai u., Dessewffy tér, D'Orsay-, Deák Ferencz-, Eötvös-, Báro Erdélyi-, Hédervári-, Hunyadi-, Justh Gyula-, Kálvária-, Kálvin-, Királyhegyesi-, Kossuth-, Liget u. a Lonovics sugárútig, Lonovics László-, Lonovics sugárut-, Munkácsy-, Szegedi-, Széchenyi tér, Sirkert u. a református temetőig, Szent István tér, Szent János tér, Teleki-, Tulipán u. a görögkatolikus temetőtől, Uri-, Vásárhelyi-, Vörösmarty-, Zrínyi u. egy része, Gőzmalom u.

A város többi utcáján, azonban ahol a kocsíúttest kikövezve nincsen, a talicskások a gyalogjárda mellett párhuzamosan haladó talicskautakon közlekedhesse- nek.”<sup>27</sup>

A város közönsége nem nyugszik bele ebbe az új rendelkezésbe, és a városi képviselőtestület 1930. évi május 12-i rendes havi közgyűlésén Diós Sándor képviselő indítványára közel másfél órás vita indul meg. A felszólalók részletesen kifej- tik, hogy a talicska kis terjedelme és az utcák kis forgalma miatt a gyalogos közle- kedést nem akadályozza, viszont a kocsíúton beláthatatlan veszedelmek előidézője lehet. Gorcsa főjegyző rámutat arra is „... hogy az aszfaltjárók megvalósítása te- rén annak idején az egész országban Makó járt az első helyen s ez a nagy igyekezet a jobb járdák érdekében egyedül azzal magyarázható, hogy a talicskás ember igye- kezett mindent megtenni a tekintetben, hogy jobb gyalogjárón könnyebben tolja a talicskára rakott terhet. Ne vegyük el az aszfaltot attól, akinek köszönhetjük az aszfaltjárdát.”<sup>28</sup> A határozat értelmében újabb akciót kell indítani a talicska régi jogainak visszaszerzése érdekében, és a polgármester megint kéri felterjesztésében a

<sup>26</sup> MVL 4865/1930, 506/1940.

<sup>27</sup> Marosvidék 1930. április 10. 8. évf. 82. sz.

<sup>28</sup> Marosvidék 1930. május 13. 8. évf. 107. sz.

belügyminisztertől, hogy a talicskaközlekedés a város összes utcáin a gyalogjárókon bonyolódhassék le. Javaslatahoz viszont nem tudja megnyerni egyetlen szerv támogatását sem, a rendőrkapitány mereven közli, nem áll módjában a miniszteri rendelet felfüggesztése,<sup>29</sup> a megyei törvényhatósági bizottság szintén megtagadja az újabb közbejárást.<sup>30</sup>

A belügyminiszter elutasító válasza igen későn, 10 hónap elteltével érkezik meg. Elismeri benne, hogy az előterjesztett kívánság teljesítése helyi vonatkozásban bizonyos kényelmi szempontot elégitene ki, ezt azonban egy országos, sőt nemzetközi vonatkozású szabályozásnál nem lehet figyelembe venni.<sup>31</sup> Ennek szellemében állapítja meg a megyei törvényhatósági bizottság közgyűlésének határozata, hogy ez a kérdés nyugvópontonra jutott.<sup>32</sup>

Bármennyire is izgatta a makói parasztokat az új rendelkezés, sokan tréfásan vágtak vissza a szigorú közigazgatási rendeletre. Mint 1920-ban, úgy most is előfordul, hogy egy-egy markos legény hátára kapja kerékpárját vagy talicskáját — mivel tolni tilos volt —, és úgy viszi a járdán keresztül, hogy „bosszantsa a Közlekedési Gondviselést”.<sup>33</sup> Egy törzsökös hagymakertész, a 73 éves Koczkás Ferenc szerint: Vót ęty kis huncutság mög ravaszság a hagymásokba is. Akkor ők gyűttek fáradvá haza a taicskával, a sétálókra ęty kicsit iritykődtek. Osztt bizony mögesőtt, hogy a sétálók sarkába tolták a taicskát, vagy ott toltak, oszt idegősítőtték. Azér lött a járdárul eltiltva, mer nem tuttak nyugottan sétálni.

Néhány év múlva pedig H. Szabó Imre hírlapíró énekli meg kis versében a járda és a talicska harcát:

Hejh! Makón a talicska nem járhat a járdán!  
De hát ebből érhet-e akárkit is hátrán?  
Hisz Makón az aszfaltjárda  
Olyan rongyos bővli,  
Hogy nem is lehet azon már  
Jól talicskát tolni!  
... Kár hát bebeszólni.<sup>34</sup>

Amikor 1926-ban Kiss Menyhért képviselőjelölt megbukott a választáson, akkor pedig ezt énekelték:

A piacon talicska, kis angyalom,  
Kis Menyhértke taszítja, kis angyalom.  
A talicska megrepedt,  
A mandátum elveszett,  
Kis angyalom.<sup>35</sup>

Valóban néhány éves csend következik, de nem a tömegek meghátrálása, hanem a rendőrség elnéző magatartása miatt, ugyanis a talicskásokat kizárólag a forgalmasabb főtéri járdákról tiltják le. Ezen állapoton 1935. december 13-án olyképpen változ-

<sup>29</sup> MVL 506/1940., 12 474/1930.

<sup>30</sup> MVL 506/1940., 18 771/1930.

<sup>31</sup> MVL 506/1940., 7357/1931.

<sup>32</sup> MVL 506/1940., 10 092/1931.

<sup>33</sup> Makói Friss Újság 1929. december 22. 20. évf. 292. sz. Továbbá a József Attila Múzeum Adattára: 260.

<sup>34</sup> Várospolitikai Szemle 1936. március 14. I. évf. 3. sz.

<sup>35</sup> Marosvidék 1926. november 26.

tat a rendőrkapitány, hogy a főtéren kívüli gyalogutakra is kiterjeszti a tilalmat. Nagy Gy. Mihály 48-as párti képviselő már 3 nap múlva szóváteszi ezt a városi közgyűlésen, és az elnöklő polgármester személyesen vállalja, hogy a rendőrségnél eljár az intézkedés megváltoztatása érdekében.<sup>36</sup>

Mivel ez a tárgyalás eredménytelenül végződik, Nagy Gy. Mihály javaslatára egy bizottság alakul, hogy a vármegye főispánjának személyes segítségét kérjék.<sup>37</sup> Egy hónap múlva H. Szabó Imre városi képviselő interpellációjában veti fel, van-e tudomása a polgármesternek, hogy szabálytalan talicskaközlekedés miatt az elmúlt hetekben több makói polgárt megbírságot a rendőrség.<sup>38</sup> A Várospolitikai Szemle is arról írt, hogy a napokban „... egy csomó inségmunkásnak kézbesítettek ki büntetőparancsot, azért, mert talicskáját a járdán tolta a Teleki utcán.<sup>39</sup> Mivel a főispáni közbenjárás sem hozza meg a kívánt eredményt, Nagy Gy. Mihály indítványára a belügyminiszterhez fordulnak,<sup>40</sup> ahonnan az elutasító válasz a következő indokkal szeptember 18-án érkezik meg: „Itt mindössze egy rossz helyi szokáshoz való ragaszkodásról van szó, melynek figyelembevétele csak a közlekedési rend ártalmára volna.” E leirat tudomásul vétele után a képviselőtestület úgy dönt, hogy újabb feliratban kéri a belügyminisztert, kiküldött útján személyesen győződjön meg az itteni állapotokról. Farkas Imre indítványára ezt a feliratot nem küldik el, amíg a rendőrség a talicskaközlekedés eltiltása tekintetében újabb megszorításokat nem léptet életbe. (Ugyanis ebben az időben a tilalom csak a Főtéren és a rendőrség utcájára, a Teleki László utcára terjed ki.)<sup>41</sup>

A felettes hatóságok merev, elutasító magatartása miatt Nagy Gy. Mihály városi képviselő végleges megoldásként azt indítványozza, hogy a megfelelő utcákban létesítsenek a talicskaközlekedés számára külön utat.<sup>42</sup>

A kiküldött bizottság a kérdés beható tanulmányozása után előbb a főtéri és az ide becsatlakozó utcák torkolati részén javasolja a talicskautak kiépítését, azután forgalmi sorrendben a többi utcában is. A talicskajárókat aszfaltból vagy cementlapból 30—40 cm köz kihagyásával a gyalogjárda mellé javasolják.<sup>43</sup> Pénzügyi fedezet hiányában persze nem volt reális külön talicskautak létesítéséről ábrándozni, nem is valósult meg lényegileg sehol a városban, de 3 év múltán 1939. december 11-én megegyeszer felvetődik a képviselőtestület rendes havi közgyűlésén. Apjok István képviselő interpellációjában előadja, hogy az internátus előtti gyalogjárdáról a katonai parancsnokság a talicskaközlekedést eltiltotta. Megint a polgármester személyes segítségére van szükség, hogy legalább korlátozott mértékben visszaálljon a régi állapot.<sup>44</sup>

A katonai parancsnokság okvetetlenkedései miatt Apjok István javaslatára a DMKE internátus előtt elkészül az első talicskaút, de nem aszfaltból, nem is betonlapokból, csupán salakfelszórással.<sup>45</sup>

Így zajlik — hol lanyhulón, hol erősebben a harc, mely szerves része a politikai küzdelmeknek is. Ilyen megnyilatkozásról számol be H. Szabó Imre 1936-ban: „A választásokig úr volt a talicska. Tolhatta a szegényember ott, ahol kedve tartotta.

<sup>36</sup> MVL 607. kgy. 1935.

<sup>37</sup> MVL 90. kgy. 3582. ikt./1936.

<sup>38</sup> MVL 254. kgy. 6293. ikt./1936.

<sup>39</sup> Várospolitikai Szemle 1936. február 9. 1. évf. 2. sz.

<sup>40</sup> MVL 280. kgy. 9584. ikt./1936.

<sup>41</sup> 593. kgy. 22 572. ikt./1936.

<sup>42</sup> U. o.

<sup>43</sup> U. o.

<sup>44</sup> MVL 691. kgy. 34 917. ikt./1939.

<sup>45</sup> MVL 14. kgy. 143. ikt./1940.

Az aszfaltjáró közepén, vagy éppen a városháza és a vármegyeháza előtt. A választások után azonban vége ennek a nagy szabadságnak, s a paragrafusokra való hivatkozással a talicskát újból száműzni akarják a kocsiutra.”<sup>46</sup>

Egy-két napra felzavarta a kedélyeket az az újsághír is, hogy a többi járműhöz hasonlóan a talicska után is kell hídvámot fizetni, de rövidesen megjelenik a helyreigazítás, szóficam történt, nem talicskára csak a taligára vonatkozik a híd-pénz kötelezettség. A cikk ugyan helyreigazít, de méltatlankodó megnemértéssel fejeződik be: „A talicska . . . , a makói kerekes ridikül azonban továbbra is előjogokat élvez a hídon, aszfalton, piacon. Pedig a talicska a lehető legidétlenebb közlekedési pótlék: a terhelése a lehető legrosszabb, hiszen tolójának a vállát rángatja szinte az egész teher, kereke döcögős, karjai hosszúak, úgyhogy más városiak mosolyognak rajta. Dehát mit csináljunk, ha Makón ragaszkodnak hozzá?”<sup>47</sup>

A „talicska-pör” folyamán a város közvéleményének hangulatát egy 1920-as újságcikk szövegét idézve summázhatjuk: „Mint a boldog béke ideji múltban megfértünk csendben a nyikorgó kézivicinális mellett, megférhetünk és megférünk a jövőben is. Ha látjuk, hogy balról jön — jobbra előzünk és viszont. Oh csak ez volna nekünk a legnagyobb bajunk, a talicska-kérdés, akkor talán még bankettet is rendeznénk a jóképű makói talicskák tiszteletére.”<sup>48</sup>

Csak a dolgozó néptől elszakadt, idegenből idecsöppent városvezetők és főleg rendőrkapitányok ágáltak rendszeresen a talicska ellen. Eljárásuk nem volt korrekt és törvényes, ugyanis a sokat emlegett 250 000/1929. B. M. rendelet egyetlen pontja sem korlátozza a talicskaközlekedést, de még a taligát vagy más kézikocsit sem említi, mindössze a kerékpárról állapítja meg, hogy „Gyalogjárdán még tolni is tilos.”<sup>49</sup>

Mi lehet az oka tehát, hogy ennek ellenére a kerékpárra vonatkozó megállapítást kiterjesztették a talicskára is? A szálak a közlekedési kódex életbelépése előtti hetekre vezetnek vissza. 1929. decemberében a talicska-ellenes tábor egyik névtelenje a Makói Friss Újság hasábjain a rendőrség figyelmébe ajánlja: „Kerékpárt tilos a járdán vezetni, de a megrakott kézikocsi elől a sárba kell kitérni? Furcsa közlekedési rend ez!

A talicskának szerzett joga van, úgy látszik a járdahasználatra. Ez ősi jog azonban nem jelenti azt, hogy másfél vagy két mázsás teherrel megrakott talicskákat is szabadoljon a járdán tolni. Most nem a talicskátlan gyalogosok kényelméről van szó, hanem arról, hogy nincs alkalmasabb járdaromboló az ilyen túlterhelt talicskánál. Ennek a kereke minden zökkenésnél újabb darabot tör le a megtámadott téglából. . . . ha már az autókat, kerékpárokat, kocsikat annyira megrendszabályozzák, amelyek pedig semmi kárt nem tesznek az úttestben, nem volna-e időszerű e túlterhelt vaskerekű járdapusztítók ellen is eljárni. Meg vagyunk győződve, hogy a rendőrség megtalálja ennek a legjobb módját.”<sup>50</sup>

Az ország más részéről városunkba kerülő rendőrkapitányok nem akarják tudomásul venni a helyi körülményeket és szokásokat, tűzzel-vassal irtják a szokás-jog alapján kialakult népi hagyományokat.

Az első világháború végéig a rendőrparancsnokok — a Vertics Gyulák és Cseresznyés Jánosok — még hatalmi szóval, középkori oligarchák módjára tiltják le a talicskát a gyalogjárdáról, senki sincs, aki szót emelhetne a talicskások védel-

<sup>46</sup> Várospolitikai Szemle 1936. február 9. 1. évf. 2. sz.

<sup>47</sup> Makói Újság 1939. augusztus 4. 5. évf. 176. sz.

<sup>48</sup> Makói Friss Újság 1920. augusztus 12.

<sup>49</sup> V. fejezet 102. §. 15.

<sup>50</sup> Makói Friss Újság 1929. december 12. 20. évf. 283. sz.



mében. A két világháború között — főleg a 30-as években — megváltoztak az erőviszonyok: a baloldali ellenzéki pártok összefogása olyan átütő erőt jelentett a képviselőtestületi üléseken, de a város egész politikai életében is, hogy álláspontját a kormánypárti vezetők sem hagyhatták figyelmen kívül. A talicska körül kialakult politikai harc jelentős mértékben elősegítette a demokratikus erők közös platformjának létrehozását.

1944. végétől a felszabadult Makó járdáin újra szabadon gurulhat a talicska, de ezzel a jogával már alig él, hiszen a talicskaközlekedés már a múlté. Kisgyereket talán 10 éve láttam utoljára talicskában, és az első világháború óta a hagymaföldre sem igen járnak vele. Ma már a Széchenyi utcai malom előtt 20—30 kerékpár mellett elvéve bújik meg egy-egy talicska.

Palugyay Imre a múlt század közepén még azt írja, minden kofa megrakott tállait, kosarait talicskába teszi és azon viszi a piacra áruit, mert „Makón mindent talicskába visznek, még a vizeskantákat is a Marosnál abba rakják.”<sup>51</sup> A híres makói talicskát előbb felváltotta és kiszorította a könnyen guruló kerékpár, manapság meg egyre inkább terjed a kétkerekű kézi gumis kocsi. A talicska, a kerékpár és gumiskocsi a kisemberek teherhordó és közlekedési alkalmatossága. A nagyüzemi életforma és a közlekedés általános gépesítése végérvényesen kiszorítja a közlekedésből a talicskaféleségeket, és lassan már csak múzeumi tárgyként őrizzük városunk e speciális teherhordó eszközét.

## SCHIEBKARRENPROZESS IN MAKÓ

von

*Ferenc Tóth*

Vormals war die Schiebkarre auf den Zwiebelbauer von Makó vielmehr charakteristisch, als der Stiefel oder der Schlappschuh — indem sich der örtliche Verkehr in Verbindung mit dem Zwiebel- und Gemüsebau hauptsächlich mit diesem Fördermittel abgewickelt wurde. Die Schiebkarre war noch als Kinderwagen, ja sogar auch beim Krankenliefern brauchlich. Ihre Anwendung ist mit der des Gehsteiges eng verbunden. Wie überliefert ist, wäre Makó — nach Szeged — eine unter den ersten ungarischen Landstädten, wo die Asphaltierung grossangelegt in Gang gebracht wurde.

Die Behörde und das Gericht liessen aber den volkstümlichen Brauch unbeachtet und befahlen die Schiebkarre am Fahrwege zu verkehren. „Der Schiebkarrenprozess“ ging in zwei, voneinander abgesonderten Perioden vor. Im ersten Abschnitt des Prozesses (1872—1919) wird die Schiebkarre mit unveränderlichem Machtwort von dem Gehsteig hinabgeordnet. In der Periode aber zwischen den zwei Weltkriegen traten die demokratischen Kräfte zum Schutz der Kärner elementarisch auf. Es lag nicht an ihnen, dass sie in dieser Frage völlig nie siegen konnten.

Vom Ende 1944 darf die Schiebkarre auf den Gehsteigen der befreiten Stadt wieder frei verkehren, obwohl sie von ihrem Recht jetzt schon kaum Gebrauch machen werde, indem die veränderte Lebensform auch den örtlichen Verkehr verkraften lässt und somit die Schiebkarre von Makó verschwinden wird.

<sup>51</sup> Palugyay I., Békés-Csanád, Csongrád és Hont vármegyék leírása. Pest 1855. 80—81.