

KÖZLEKEDÉSI IPARÁGAK

SUPEROK

A szegedi hajóács-ipar

Superok, másként *hajóácsok*, régiesen *hajókötők* már a középkorban dolgoztak Szegeden. A só- és borszállítás megkövetelte, hogy a víziközlekedés eszközei itt helyben készüljenek. Ezekről a hajózásnál még ejtünk néhány szót.

Az 1522. évi tizedjegyzék *Ács* és *Faragó* nevei világosan utalnak a hajóépítésre is. Ha ehhez hozzávesszük, hogy II. Lajos a szegedi polgárságot a szálfauzstatás hagyományos jogaiban is megerősíti, nem lehet kétséges, hogy a mesterség már középkorban is a Város jellegzetes iparágai közé tartozott.¹

A szegedi hajóácsok a hódoltság idején is dolgoznak, a török adójegyzékben is szerepelnek, így Nagy Sándor, Bükös Péter, Molnár Orbán, Kiss János. A szükséges kötelek, láncok, deszkák, iszkábák mind helyben készülnek. A mesterség később el-sorvad, — vagy adataink hiányzanak.

Takáts Sándor írja, hogy a török hódoltság idején a Tisza a gondozatlanság miatt annyira elmocsarasodott, hogy hajók nem közlekedhettek rajta, és így a *szál* néven is emlegetett fenyőtutajokon szállították a sót.

Ez a körülmény nyilván a szegedi hajóács mesterséget is elsorvasztotta.

A hódoltság után a Város ősi révjogát a katonai hatóságok bitorolják, csak a királyi kiváltságlevél (1719) erősíti meg ismét benne.

A magyar és benne a szegedi hajóács-ipar a török alóli teljes felszabadulás után kezd lassan megújulni, fejlődni. 1687-ben hajózási főhivatalt alapítanak Pesten. Ennek legfontosabb fiókja (Floss- und Holzamt) éppen Szegeden nyílt meg. Mellette hajózási hivatal (Schiffamt) is működött. Ennek szegedi magyar ajkakon *sifont*, hivatali helyiségének pedig *sifontház* (Schiffamtshaus) volt a neve. Ez irányította a szállításokat.

*

A sifontház gondoskodott arról, hogy Szegednek akkoriban teljesen fátlan vidékét tűzi- és épületfával ellássa. Eleinte az ideérkezett hajókat verték szét, később Tokajból szállítottak. Az 1703. évben a faanyagot és a már ottlevő hajókon kívül Szegedre, Péterváradra és Eszékre 56 hajót kívánt a hivatal az örökös tartományokból, javítás céljára pedig anyagot és szerszámot. Még ez év őszén már 60 hajót, szeker-cét, baltát, fúrókat, egyéb szerszámokat kérnek Szegedre. Majd pedig az ottlevő 300 hajó schopperolására, azaz javítására, tömésére 50 *Schopper*, azaz hajóács érkezik a városba. Ezek bajorok és osztrákok voltak. Takáts Sándor nyomán mi is úgy véljük, hogy a törzsökös szegedi hajóácsok ezektől tanulták el a fejlettebb szakmai technikát, és nem véletlenül nevezik magukat *super* néven. E délnémet ösztönzésre született újjá egyik legjellegzetesebb helyi iparágunk.

¹ Reizner III, 482.

1712-ben Huber szegedi sófelügyelő ismételten sürgeti Bécsből sószállító hajók leküldését. Még 1728-ban is 20 sószállító hajót küldenek Erdélybe a sónak Szegedre, illetőleg Belgrádba szállítása végett. Ez azt mutatja, hogy a szegedi hajóépítés ekkoriban még nem jelentős.²

1727-ben a kamara Baján létesít hajójavító telepet. 1738-ban az Erdélyből és Tokajból Szegeden összegyűlt hajók javítására Claudius Lefort du Plessy főhajómeister 21 hajóácsot (Schopper) küld a felső-ausztriai Gmunden, továbbá Passau körzetéből Szegedre. Ezeknek számos régen elmagyarosodott ivadéka máig él a Városban.

1742-ben hatalmas mennyiségű anyagot küldenek hazánkba, de mestert már nem. Ez annyit jelentett, hogy a magyar hajóács szakma Szegeden is már talpra állott. A mesterség csakugyan példátlan virágzásnak indult. Sikeresen küzd meg a fahiánnyal is. A napóleoni háborúk gazdasági konjunktúrája virágoztatta föl rövid évtizedek alatt a dunai és tiszai közlekedést, megteremtven főleg Szeged és Komárom messzire híres hajóács iparát.

Nyilvánvaló, hogy a *superság* magábaolvastja a *faragó* mesterség évszázados helyi hagyományait is. Ennek az egyesülésnek lett azután a következménye, hogy a hajóács szakma Szegeden nem tömörült céhbe, hanem szabad, képesítéshez nem kötött iparként vált nagygyá. Később azonban mégis van valami belső versengés, mert a magyar faragók (fabri lignarii Hungarici) csak olyan munkát végezhetnek, amelyhez nem szükséges a *varrás*, továbbá az *iskába* használata. Ennek ellenére maguk a szegedi hajóácsok mégsem alapítottak céhet. Összetartozásuk tudata külön zászlóban és farsangi felsővárosi *superbál* rendezésében is kifejezésre jutott. Különleges táncuk volt a *superos*, bőrduda hangja mellett. Erről csak Móricz Pál rövid följegyzéséből tudunk.

Vedres István a szegedi hajóépítés hihetetlennek tetsző föllendüléséről szemtanúként így ír:

„az 1798. Esztendőben épített itt leg előbb Korosán Úr tengeri Kormányra, úgy nevezett Lúdlábra (Timon) egy hajót, mely 4400 mázsát birt és nevezte *Magyar* néven. Az ő példája után többek is építődtek mind itt, mind Horváth Országban, még a Komáromi és Győri Hajósok és Kereskedők is követték azt. 1800-dik Esztendőben ismét egy *Kurir* nevezetűt épített, mely 2500 mázsát birt. 1802. Esztendőben a Felsőes Kamarának *Ferentz* nevezetű hajója készült el, mely 8200 mázsát birt. Ismét *Nepomuki Szent János* nevezetű és 3200 mázsát bíró hajója Nuni Kereskedő Úrnak. Ezek előtt: Gavrilovits, Jovánovits Urak is tsináltattak már itt két 2000 mázsát bíró hajókat. Zsigits Nitzefor Úr Tölgyfa Hajója pedig, mely 5400 mázsát vihetett el, még 1792-dikbe épült föl. Ezekon kívül számtalan apró Hajók, Kompok, Dereglyék készültek itten és Roskadók foldoztattak. . .

Az egész Ausztriai birodalomban, ki vévén a tenger partjait, sehol jobb Hajógyártó vagy Hajót tsinálók nem találtassanak, mint a szegediek — folytatja Vedres³ —, ezt magok a kereskedők és Hajóbirtokosok mondják, azért minden különös ditsekedés nélkül hozom elő. Az idén Horváth Országba is vittek sokakat belőlük.”

Ebben az időben tehát a szegedi hajók már országszerte keresettek voltak. Bár a tengerpartot kivéve működtek az országban másutt is, így Budán, Győrött, Komáromban, Eszéken is hajóépítő telepek, a hazai és balkáni kereskedők mégis legszívesebben Szegeden építették vagy javították hajóikat. — Ezért javasolja Vedres, hogy a Szeged alatt a Tiszába torkolló Maty eret hajóépítő helynek kellene berendezni, mert így a folyón zajló kereskedelem zavartalan lenne. Sajnos, ez az ötlete sem valósult meg.

² Takáts S., Hajóépítők telepítése Magyarországra a 16., 17. és 18. században. MGSz. 1904.

³ Vedres I., A Tiszát a Dunával összekapcsoló új hajókázható csatorna 36. Adatait átveszi Csaplovics J., „Bessere Schiffbaumeister gibt es (die Seeküste ausgenommen), in der ganzen Monarchie nicht, als in Szegedin.” — Elmondja továbbá, hogy a faragók Horvátországba is elszereződtek. Említi, hogy Ábrahám szegedi hajóács Triesztben taníttatta a fiát. Csaplovics J., Gemälde von Ungarn. II. Pest 1829, 73.

Más forrás szerint:

„itt Szegeden a legerősebb, legnagyobb és legszebb Tiszai s Dunai Kereskedő Hajók, Győri, Komáromi, Mosonyi és Horváth Országi Nagy Kereskedők által, sőt a Magyar Királyi Kamara számára is mind kemény, mind lágy fákból szünet nélkül készítettnek, mellyeknek alkotómesterei idevaló születésű *Magyar* úgy nevezett *Faragók*, a kik noha sem a rajzolást nem tanulják, sem az írást közönségesen nem esmérlik, még is úgy alkalmasabb és legarányosabb Hajókat készítenek. Mit lehetne tehát ezen természeti okossággal felruházott Művészekről remélneni, ha ők, vagy fiaik az Hajó építésnek mesterségére, annak felsőbb szabásai szerént oktattatnának.”⁴

Ennek ellenére a piarista gimnázium mellett működő rajziskola mégis hatással van a szegedi fahajók szép, tetszetős vonalvezetésére, és célszerűbb alakítására. Ezt azok a rajzok is bizonyítják, amelyek *Illyés Ágoston* piarista rajztanár keze munkájaként ránk maradtak.⁵ A hajók mindkét végükön csúcsba hajlanak, és így vízfolyás ellenében is könnyebben lehet őket vontatni. Az orrtőkét nagybögő módjára díszesen kifaragják. Innen azután az általánosnak mondható *böggőshajó* elnevezés. A formát Hajdú Mihály mester még 1860 táján is tovább fejleszti.

Juhász Antal tárta föl a hajóácsok 1812-ből származó munkadijszabását:

1. A Mesternek tavaszi és őszi napokba reggeli hat órától estvéli 5 óráig dolgozván	
Napi bére	1 Ft 10 kr
2. Az első Legénynek vagy Pallérnak	50 kr
3. Minden Legénynek a ki a Mesterségét érti	40 kr
4. Két esztendő Inasnak	25 kr
5. Egy esztendő Inasnak	20 kr
6. A Mesternek nyári hónapokban reggeli öt órától estvéli hét óráig	1 Ft 31 kr
7. Az Első Legénynek vagy is Pallérnak	1 Ft 05 kr
8. Minden Legénynek a ki Mesterségét érti	52 kr
9. Két esztendő Inasnak	33 kr
10. Egy esztendő Inasnak	26 kr

Ide értvén hogy a munkát a magok eledelén tartoznak végezni.

Szintén Juhász Antal kutatásaiból tudjuk, hogy 1812-ben 267, 1830-ban 515, 1844-ben 530, 1848-ban 800 hajóács: mester, legény és inas dolgozott Szegeden. Híres helybeli superdinasztiák voltak a *Zsótér*, *Kopasz*, *Ábrahám*, *Ökrös*, *Terhös*, *Tóth* családok, de természetesen mások is. Ezek közül akárhányan már *supergazda* néven emlegetett vállalkozókká lettek, akik 30–40 munkást is foglalkoztattak *superplacc* néven emlegetett partmenti telepeiken. Ezek nem mind voltak képzett hajóácsok, szép számmal dolgoztak közöttük *fűrészölők* is.

A gőzfűrész elterjedése előtt a *fűrészölők* szeletelték deszkává a superok, talicskások, de nyilván még az ácsok, asztalosok számára is a Tiszán érkezett szálfát, farönköket.

Munkahelyük a mély *fűrészölőgödör* volt. Az ember nem látszott ki belőle. Föléje embermagasságban állványt állítottak, amelyet a földbe is belerögzítettek. A fűrészölők a rönköket *möghámizták* vagyis lefejtették róluk a kérget, majd az állványra fektették. Itt az egyik fűrészelő ceruzával egyes helyeken a deszka vastagságát kijegyezte, majd krétaporban csaptatót, hosszú zsinórt forgattak meg, és ezzel a rönköt a ceruzajelek mentén hosszában megsapták. Erre azért volt szükség, hogy a kifűrészelandó deszka egyenes és egyenletes vastagságú legyen. Ezután kezdődött a fűrészelés, amelyhez a *metszőfűrész*t használták. Ez hasonlított a mostani, szálfavágásra szolgáló keresztvágófűrészhez, fogantyúi azonban keresztbe állottak és két végükön lehetett megmarkolni őket. A fűrészelés a rönk hosszában, a csaptatás irányában történt. Két ember az állványon, kettő meg a gödörben, mindegyik a fűrész

⁴ *Üö.*, Csongrád Vármegye Bővebb ösmertetése. Tudományos Gyűjtemény 1821, V, 61.

⁵ *Kovács J.* 256, 118. kép.



Fűrészelés (XIX—XX. század fordulóján)

egy-egy szarvánál. A pontosságra az állványon állók ügyeltek. A munkát *sukk* számra végezték.

A fűrészelés munkamenetéről a koratavasszal megélnékülő tiszai életet jellemezve, kissé elnagyoltan Tömörkény is szól:

„És a fűrészelmők is fűrészelnék, vágván a nehéz törzsekből azokat a szép keményfadeszkákat, amikből a hajók oldala készül. Nagy gerendákon áll a fatörzs és áll a tetején egy ember, meg alatta is áll egy ember. Egyik fölfelé emeli a négykezes nagy fűrész, a másik lefelé húzza. Aki fölülről van, az igen komoly ember rendszerint, mert ő vezeti a fűrész, rendes irányba, továbbá, ha leesik onnan, igen nagyot puffan...”⁶

Ebből a szemléletből sarjadt egy régi szegedi szólás: *fölről húzta az apja a fűrész, vagyis ok és érdem nélkül öntelt, pöffeszkedő, másokat lenéző*. Cserzy Mihály egyik elbeszélésében is ezt kérdezik egy hetvenkedő legénytől: „ejnye, de nagy familiából való vagy hé... Talán fölről húzta az apád a fűrész?”⁷

Munkahelyül tehát a *superplacc*, azaz hajóépítő telep szolgált. Ilyenek voltak Újszegeden, Felsővároson a Római körút végződésénél és Alsóváros felé a mai Gyermekklinika táján.



Falerakodó hely és superplacc az újszegedi parton az árvíz előtt

Reizner János adatai szerint a szegedi superplaccokon évente átlag húsz 5—10 000 q befogadó képességű új hajó épült. A gőzhajózás terjedése természetesen hátrányosan éreztette a hatását. Amíg 1859-ben 209 hajójuk volt a szegedi hajósgazdáknak, 1879-ben már csak 84 hajót: 25 bögőshajót, 11 luntrát és 48 hajót tudtak

⁶ Rónasági csodák. 136.

⁷ Cserzy M., Kint a pusztán. 277. Vö. még *Bálint S.*, Fölről húzta az apja a fűrész. MNy. 1957.

számbavenni. 1890 táján már 54-re csökkent a szegedi hajóállomány.⁸ Ebben az évben némi élénkülés mutatkozott a szakmában, mert 20 új hajó is épült, a következő évben már csak 11.

Ebben az esztendőben hét *supergazda* 300 munkással dolgozott. Ezek: Tombác Mihály, Berta András, Privinszky János, Tóth Ferenc, Boros István, Ökrös József és Etsedy Ferenc. Privinszky és Ökrös főleg sárhajókat készített a tiszai és marosi kotrás számára.

Legtöbbjük módos *hajósgazda* is volt. Tréfásan, gúnyosan *parasztgróf* néven is emlegették őket. Vagyonuk rendszeren kártyán el is úszott. Tóth Ferenc volt közöttük a leggazdagabb: 9—10 fahajója úszott a Tiszán. Sokat emlegetik, hogy egy alkalommal föltartotta a rászakadt zentai hidat. Utolsó fahajóit azonban már ő is gőzhajóval vontatta.

A század végén már csak öt *supergazda* működött, akik főleg a Balkánra, így Beszarábiába, Bulgáriába, Romániába, Szerbiába dolgoztak.

Századunk húszas éveiben átmenetileg föllendült a hajóépítés, főleg *homokos hajók* készültek. Malterba ugyanis a marosi homok a legmegfelelőbb, ezeknek szállításához volt szükség újabb hajókra. A homokszállításról más összefüggésben bővebben is megemlékezünk. Az utolsó fahajót, amelynek *Szabadság* volt a neve, 1947-ben építtette Szeged városa. Ezt 1960 nyarán verték szét a tápai hajójavító telepen.

Fahajók készítése

A szegedi superipar, *superság*, hajóépítés mesterségbeli sajátosságait összefüggően Kovács János⁹ és Banner János¹⁰ örököltette meg. Munkálatainknak ma már elsőrangú forrásértéke van. Kiváló adalékokat találunk Tömörkény műveiben is. Jelentősek Juhász Antal levéltári kutatásai. Sajnos Csermák Géának és magunknak az eleven gyakorlatból már csak törmelékeket sikerült megmentenünk.¹¹

A fahajók régebben kizárólag a Felső-Tiszavidékről és Szlavóniából úsztatott tölgyfából készültek, később tértek csak át a fenyőfára.

Mindjárt itt jegyezzük meg, hogy sokszor sorra került a *tüzelés*, vagyis a készülő hajóhoz felhasználandó tölgyfadeszkának tűz erejével való meggörbítése, hajlítása. Ez úgy történt, hogy a deszkát földbe ásott állványra helyezték és a hajlás kívánt helyén alulról csöndes, de állandó tűzön egy nap, egy éjszaka melegítették, *mögtüzelték*. A deszka két végére meg súlyokat raktak, hogy a görbülést ezzel is elősegítsék.

A superok szerszámai: a *faragófejsze*, amivel a durvább faragást végezték, a *faragóbárd* a deszkák széleinek faragására, a *kapacs*, másként *keszer*, *kecér*: csákányforma fejsze, továbbá fűrők, szekercék, gyaluk, fűrészek, így a *rókafarok* néven emlegetett erősebb félkézfűrész, kétkézvonók, *vinklivas*, *mohozó* nevű kurtanyelű, széles élű favéső, fafurkó, másként *tüdő* és *tërka* néven is emlegetett *iszkáberő kalapács*, továbbá a hosszú nyelű cigányszögek beverésére szolgáló erős *szögverő kalapács*.

⁸ Reizner III, 485.

⁹ Kovács előadása csak éber kritikával használható föl.

¹⁰ Banner J., A szegedi halászbárka. Szeged 1925.

¹¹ Az ausztriai Schopper mesterségről és szerszámairól kiváló, monografikus földolgozás Neweklowsky, E., Die Schifffahrt und Flösserei im Raume der oberen Donau. III Linz. 1964, 96—108. A szegényes hazai irodalomból messzire kimagaslanak Betkowski J. munkálatai: Adatok a szolnoki hajósok életéből. Ethn. 1954; Tiszai hajóélet. Szolnok 1961; A tiszai fahajók építése, javítása, népe. Szolnok 1968. Igen értékes kisebb közléseire itt nem utalunk. Sajnos, nekünk már nem volt lehetőségünk az övéhez hasonló széleskörű kutatásra.

Újabb eszköz volt a *furdancs*: forgatószerkezettel ellátott fűró. Előkerült olykor a *csapózsinór* is, amelyet superjaink *angyalvörös* nevezetű narancsvörös porfestékbe mártogattak bele. A *tisztítóvas*: vasvessző, amellyel a mélyedéseket, faragásokat takarították ki. A szerszámok helye a *superláda* volt.

A hajóépítés azzal kezdődött, hogy *alátőkéztek*, vagyis méternyi magasságú tőkeket, bakokat helyeztek a földre, ászok gyanánt. Így a super alattuk is dolgozhatott. Erre kerültek a *stáfli* néven is emlegetett *kantárfák*, amelyekén viszont a hajó, bárka alsó deszkázatául szolgáló *anyadészkák*, *fenékdészkák* feküdtek. Kímélés céljából deszkát szoktak a fenékére erősíteni. Ez a *fenékpátkó*.

Most következett a *fenékdészkakerekítés*, a *fenék mögvetése*, vagyis az előírányzott méret kifaragása, *mögvarásolása*, majd *létusakolása*, azaz ideiglenes odaszögezése a kantárokhöz. Ezután ráérték a hajó méreteit, majd *kiközepelték*: körülkerekítették.

„A folyóvízi hajónak az alja — jegyzi meg Tömörkény¹² — nem olyan hegyes, mint amely a tengeren jár. Inkább széles és lapos. Ez azért van, hogy sok férjen bele, de azért csekély vízen is el tudjon menni. Az alföldi folyók szeszélyesek. Némelyik helyen mély a víz, és örvény kavarg benne. Kevéssel odább pedig oly kicsi, hogy akár el se lepne egy embert. Ezért széles a hajó, meg lapos, hogy az ilyen helyeken is elhaladhasson. Ez mindaddig jó volna, de most meg az következik, hogy a széles hajófenéknek sokszor van baja. A bordák között beszivárog a víz a hajóba, az pedig tönkretelheti a rakományt. Ráadásul ezen a hibán csak kívülről lehet javítani.”

„Egészen ősi, egészen régi mód szerint — folytatja — faékkel a bordák közé száraz mohát vernek.¹³ A moha a vízben megdagad, és nem ereszt be a hajóba a vizet. Így van értéke a mohának is, amely egyébként semmire sem való holmi lenne. De így érték.”

A kerekítés után a fenékhez és hablábakhoz szögeznek, fölillesztik a legalsó oldal-deszkát, amelynek *mederdészka*, *mederbálvány* volt a neve. Jegyezzük meg, hogy a *habláb* a hajó vagy bárka oldalváza: gerendák, amelyek függőleges irányúak és a habdeszkákat szögezték rájuk.

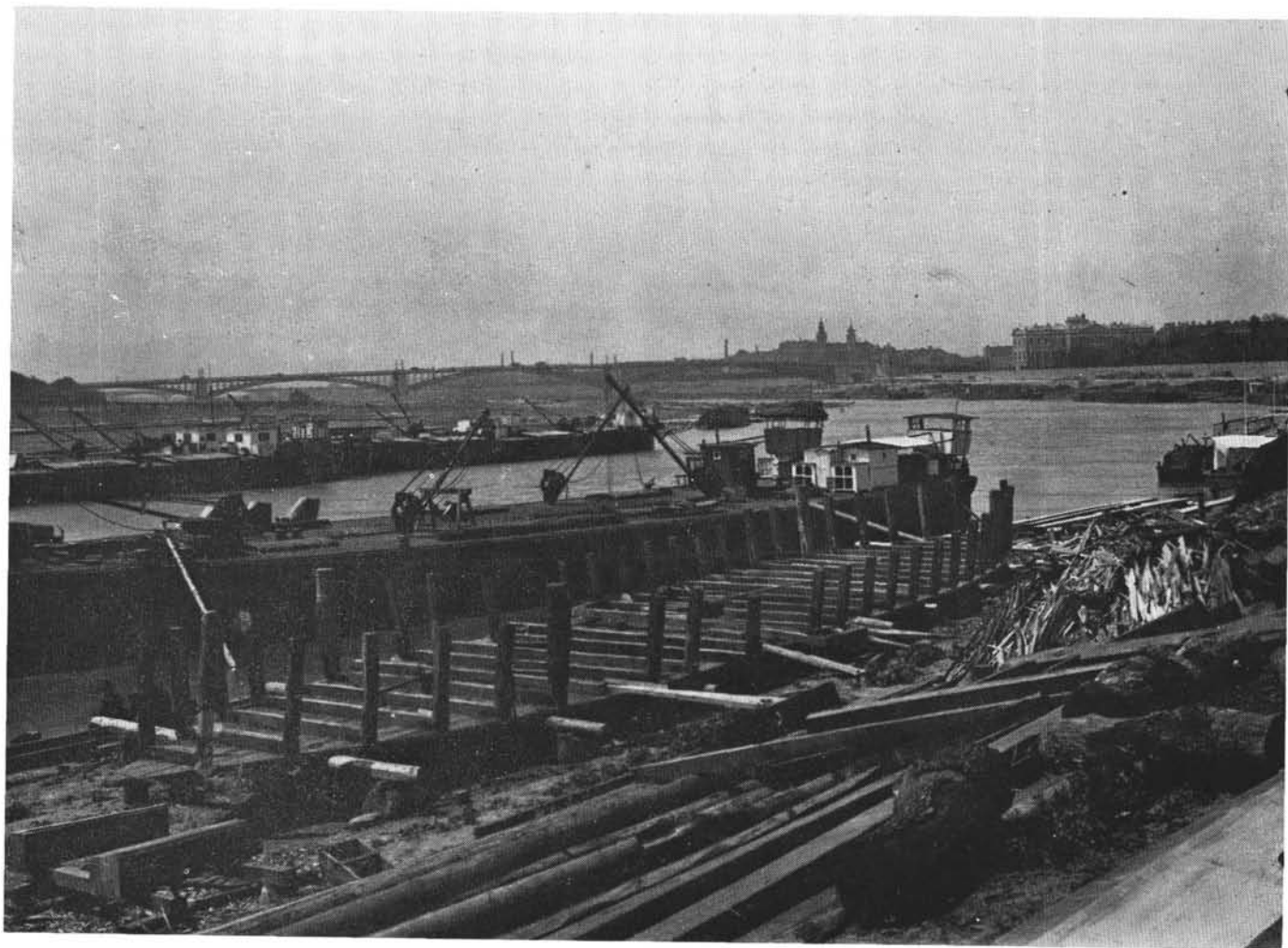
A *burkony* Nátly József meghatározása szerint „a hajó vagy dereglye oldalbordája, melyhez az oldal és fenékdészkák szögeztetnek.” A szó ma is él, mint azoknak a tiszai halászbárka vagy teherszállító hajó méreteihez képest kisebb-nagyobb gerendáknak neve, amelyeket megfelelő távolságban, bordaszerűen, *fenékborda* gyanánt a fenékhez erősítenek. A burkony két végébe *csapolják*, azaz illesztik az említett hablábakat, amelyekhez aztán a hajó vagy bárka oldaldeszkáit erősítik. A burkonyok és hablábak együttes neve *bordázat*. A szó más alakjai *burkonyfa*, *bókony*, *burgony*. Ha hajlott, görbefából van, akkor *pipásburkony* néven is emlegetik. A burkony részeit összetartó, szétterpedt V alakú, szegedi kovácstól készített vaskapocsnak *burkonyvas* volt a neve.

A burkony elhelyezése után következik az *ódalazás*, vagyis a *bálvány*, *nagybálvány* néven emlegetett vastag oldaldészkáknak a hablábakra erősítése. Ez nem könnyű munka, mert a deszka két végének pontosan oda kell illeszkednie az orr-, illetőleg fartőkéhez. El kell tehát találni a deszka faragásánál a megfelelő görbületet. Hogy a hablábakhoz szögezés közben a hajlásnál el ne pattanjon, vízbe mártott pokróccal nedvesítik.

Az oldaldészkák fölrakása mellett megkezdődik a *fenékvarás* is: az egymás mellé illesztett deszkák *varásfűg* szakmai néven emlegetett közei „mohával és gyékénnyel erősen kitöltetnek és színvesszővel födetve, ez iszkábával erősítetik a varrás fölé és kívülről jó somogyi kátránnyal vonatik be.” A *színvessző*, másként *színléc*, nagyidejű superok ajkán *varóléc*, vékonyra hasított favessző.

¹² Napos tájak. 46.

¹³ A két világháború között kóccal is tömtek, *kócoltak*.



Hajóépítés a főlsővárosi superplaccon (XIX—XX. század fordulója; MFM)



Sárhajó építése (XX. század eleje)

A deszkáknak a bordázathoz erősítésére különösen a *cigányszög*, másként *Jé-zusba való szög* volt használatos, hatalmas 15—25 cm hosszú, kovácsolt vasból. Előbb azonban a feje alatt a szivárgás megakadályozására kóccal, régebben elkopott ken-derkötél szőrével, amelynek *lajfánt* volt a szakmai neve, körül szokták tekerni. A már említett szögverő kalapáccsal verték be. Ha ez rosszul sikerült, akkor egy végein kissé meggömbülő és V alakban elágazó vasrúd: a *szögszedő* segítségével húzták ki. Ha a szög nem akart engedni, akkor a szögverővel is ütögették a szögszedő rúdját.

A mederépítésnél előre fölállítják a már teljesen elkészült, szépen kifaragott hajó-orrt, amelynek *orrtőke*, *böggő* neve is hallható. „Ez adja meg — írja Kovács János¹⁴ — tulajdonképpen a hajónak szép formáját, könnyed, elegáns járását, ebben éri el a hajóépítő supertudomány a legmagasabb pontját.”

Előreszén volt még a *bakfészök* néven emlegetett hatalmas gerenda, amelybe a hajó két oldalán levő karók, bakok voltak beleerősítve. A bakokra a hajókikötő láncokat, köteleket erősítették.¹⁵ Járt a *elsőbak* nevük is.

A hajó hátsó végére került a *fartőke*, amelyen a timonyt és kormányt tartó vasak nyu godtak. A fartőkét erősítő deszka volt a *gubëla*. Valamikor az építés évében vert aranypénzt is tettek a fészkébe.

Annak a kis faragott oldalfának, amely az orrtőke alsó végének erősítésére szolgált, *gúzsfarok*, csinos külső faragványának pedig *bajusz* volt a neve.

Az orr- és fartőke helyes beállítása tehát megadta a hajó, bárka nemes formáját, szimmetriáját. Ekkor kapta meg a vízszintes fenék azt a szépen ívelő alakot, amelyre a könnyebb úszás végett volt szükség. „Ehhez a gömbölyítéshez azonban — írja Banner — a harmadik és második habláb közti rész megterhelésére van szükség.” Szabadban épülő bárkánál gerendák egymásra rakásával terheltek, vagy pedig földbe vert cövekekhez erősített lánccal. A híd alatt épülő bárka fenekét azonban egy, a híd vasoszlopa és a hajófenék közé szorított függőleges helyzetű fenyőgerendával is leszorították.

A fahajónak az orr felé kétoldalt keskenyedő részét a szakmában *hajószűgy* néven emlegették.

A két tőkéhez és burkonyokhoz erősítették az oldaldeszkákat és a medret átölő gerendákat.

A meder elkészülte után következett a tetőzet, amelynek horogfáit a gerendákba, oldalpárkányba illesztették.

A hajót körülövező keskeny útnak *járó*, szegélyének *kisprém* volt a neve. Ez utóbbinak a hajóorrba nyúló, szélesedő vége a *basnica*. Erre oldalt tulipán és egyéb domború faragványok kerültek. A hajó nevét is ide szokták fölírni.

A *habdeszka* a gabonahajó járója mellett levő és a tetőzet alsó részét alkotó, vízszintesen elhelyezett és élére állított, mintegy 40—50 cm magas deszkaoldal. Más neve: *habvető*. Rendesen két szál deszkából róják össze. Eszerint azután van *alsó* és *felső habdeszka*. Ilyen a homokos hajón is volt, sőt itt a talicskák kedvéért bevágást is készítettek rajta. Ez volt a *habküszöb*, záró deszkalapja pedig a *súber*. Az elnevezést az magyarázza, ha a megterhelt hajó egészen a járóig a vízbe merült, akkor idáig értek a habok. A habdeszkába csavarmenetelesen erősített, különleges alakú kétágú vashorog volt a *saskarika*, amelyhez homokoshajókon a csarnokkötél alsó végét erősítették.

A *szömöldökdeszka* viszont az az élére állított, erős deszka, amely a jobb és bal oldalon levő habdeszkákat a hajó végein, a bas előtt összeköti.

¹⁴ Kovács J. 257.

¹⁵ Kovács 258.

A moha résekbe, deszkeközökbe illesztéséhez szükséges volt a *moholó, mohozó* néven emlegetett kurtanyelű, széles élű favéső,¹⁶ továbbá az *iszkába*, mestere után *cigányiskába*: négyoszletű vékony, de erős vaslap, amelyet átlósan meghajlítanak, és két hegyes, hajlíthatatlan végét verik, *iszkábálják* a hajó szomszédos oldaldeszkaiba, amelyek közé előzőleg már mohát tömködtek. Odysseus hajójának készítésénél emlegeti Dugonics András:

Szöggel, iszkábával hogy egybe szerzette,
Osztán a tengernek hátára vetette.

A vele kapcsolatos szólások: 'van ott minden' *van ott még ecetös iszkába is*. A tápaiak hasonlata szerint: *kemény mint az iszkába*, vagyis nagyon kemény.

Az iszkába tudója a felsővárosi *iszkábaverő, iszkábás cigány* volt.¹⁷

Sor került a fiatalabb, már hajógyárakban is megfordult superoknál a *cukvint*, különleges *hévér* használatára is: két egymás mellett levő deszkát szorítottak vele tökéletesen össze.

A hajó tetőzetén voltak a csukható táblával ellátott ablakok, továbbá létrák, rudak, csákyák, amelyek a *nyerög* néven emlegetett tartóba kerültek. A tető lapos gerincének *kukajáró* volt a neve. Hátsó végén a *lovasbak*, azaz törpe karó, amelyhez vontatáskor a vontatókötelet erősítették.

A tetőzet előrészén foglalt helyet a *szentős*.

„A bárkán — írja Tömörkény¹⁸ — a lakás a szentes. Azért szentes, mert Szent Istvánnak, Szent Mihálynak, vagy egyéb szent urunknak a képe vagy a neve szokott az oldalára fölpingálva lenni. A szentesben szokott lenni kötél, bogrács, aprófa, zsír, paprika, kanál. Ez mind jó dolog éhes embernek.” Kovács János szerint „a hajó elején, a szentes két ajtaján csak festmény ékeskedik: vagy a hajó védőszentje, vagy a város meg a magyar korona, olykor csillag vagy a nap, és az ajtó fölött a hajó száma és neve szintén föl van festve.”

Azt is Kovács János írja, hogy a szentes két ajtaja között nyúlik fel az *őrfa*, azaz árbóc, melynek hegyén szélmutató is szokott ide-oda forogni. Felső részén csiga is volt, amelyet a vasból készült, burokszerű *csigaház* védett. Ezen keresztül húzták, *csarnokolták* a *csarnokgúzs* (kötélhurok) segítségével a nagy, *csarnakötél, csarnokkötél* nevű vontatókötelet a végén csüngő vascattal, amelynek *paránka, csarnokcsat, csarnokvas* volt a neve. Az *őrfa* vastagabb alsó vége a hajótető előrészén, a szentes közepén fölfelé húzódva illeszkedik egy mélyedésbe, amelynek *futró, őrfafészök*, az alsó végére borított vasalásnak pedig *papucs* volt a neve.

A *doméntát, doméntátum*, ritkásabban *domëndád, doméntátláb, állásláb, kormányláb* a hajó tetején átfektetett, hídszerű deszkaállvány volt, ahonnan a kormányos a kormányrudat igazgatta. A régi szegedi hajókon két ilyen doméntát is volt. Egyike a hajó első felén a kormányoslegény, másika pedig a hajó farában, a csárda tetején a kormányos részére. A doméntát tetejét *doméntátdezska, doméntátállás, kormányállás* néven emlegették.

A hajó hátsó felén épült föl a két helyiségből álló, zöld zsalugáteres *csárda*: szoba és konyha. Ez volt a kormányos lakása. Kisebb hajókon inkább *guliba* néven emlegették. Az oldalfalát alkotó deszkázatnak *gulibaszivés* volt a neve.

A hajó orránál az *őrfa* alatt levő fülke a *bas*.¹⁹ Itt pihentek a legények. A följegyzések szerint volt *elsőbas, farbas, kettősbas*: ma már nehéz közöttük különbséget

¹⁶ Herman O. II. 813.

¹⁷ Óreg regruták. 31.

¹⁸ Napos tájak, 45. Kovács J. 260.

¹⁹ Vizenjárók. 63.

tenni. Fedő deszkája a *bastábla*, ajtaja a *basajtó*, a hombárba szolgáló létra a *baslő-
iáró*, a bas alatti üreg — főleg homokoshajóknál — a *basalja*.

A fartőkén volt a *timon*, *timony* néven emlegetett kormány. Láncsal volt hozzá-
kötvé a *timonytartó*, *timonyrúd*, *timonyszár*, másként *cuca*: az a rúd, amellyel a domen-
tát tetejéről könnyebben lehetett a timonyt irányítani. A hozzáerősített két különálló
deszkának, amely a timony vízbe szolgáló részét tartja, *vezérdészka* a neve.

Olykor az orrtőkéhez is került térítés céljából kormányrúd: két hatalmas fenyő-
szál, szakmai nyelven *óraddzó*, *óraddzófa*.²⁰

A hajó orrán volt elhelyezve a *vasmacska*, másként *anyamacska*, *kukázómacska*.
Részei: a *levél*, másként *kapa*, vagyis az *ága*, továbbá a *nyél*, *farok*, végül a karika,
amelybe az *anyalánc*, *fejlánc* másként *palamárlánc*, régebben a *fejkötél* kapcsolódott
bele. A vasmacska leeresztése, illetőleg fölhúzása a hajó végére szerelt csigafélné-
történt, amelyet a hajósok *sárkány*, *sárkányfej*, *kígyófej*, *homokgyík*, *kötéltartó* néven
emlegettek.²¹ Vasnyúlványának, amely a hajóhoz erősítette: *sárkányszár* volt a neve.
A tekerésre valamikor az *orgona* néven emlegetett fahenger szolgált. Kötélvédő födelé-
nek *koporsó* volt²² a neve. Az orgonát később, egészen napjainkig a *vinikli*, fontoskodva
csörlő néven ismert vashenger váltotta föl. Kisebb kerekének, amely fogaskerekét
mozgásba hozza: *rúzsakerék*, csatszerű szabályozó vasának pedig *rúzsza* a szakmai
neve.

Századunkban a homokos hajókat az *alátartó karóhoz* kötötték ki, amelyet a
vízpartra vertek. Drótkötéllal hozzákötötték a hajó két végét, hogy a sebes víz el ne
tudja sodorni. A kikötésre szolgáló kötél régi szakmai nevei: *kifogókötél*, *resztőkö-
tél*. A fahajó oldalperemén volt a *láncszalajtó* néven emlegetett vasalás, esetleg csak
rászögezett akácfa, hogy a kidobott lánc magát az oldalt közvetlenül ne rongálhassa.

A gabonáshajó derekán készült kis rekeszben összeszaladt a hajó medrébe óha-
tatlanul beszivárgó víz. Ennek *vízhányó* volt a neve. Lefödésére szolgált a *vízhányó-
dészka*. Homokoshajónál ezen át történt a homok kitalicskázása. Említsük még meg,
hogy azt a deszkázatot, amelyet a homokoshajó vízhányóját kétoldalt elkülönített
a hombároktól: *vízhányószűvés* néven emlegettek.

Érdeemes itt még arról is szólunk, hogy *szűvésdészka* volt az a függőleges
deszkázat, amely a homokoshajón és a régi fahajókon a hombárt elkülönítette a víz-
hányótól, a bastól és csárdától, illetőleg gulibától. Ennek megfelelően volt *vízhányó-
szűvés*, *elsőszűvés*, *hátsószűvés*.

A hajó két végén és derekán keresztülfektetett és az oldalaknak összetartására
szolgáló erős vasrudak voltak a *cugsrófok*.

A hajó belsejének, tároló helyiségeinek *hambár* volt a neve. Az *elsőhambár* a
vízhányó és hajó eleje, a *hátsóhambár* a vízhányó és a bárka, guliba közé esett.
Az alsó rész volt a *fenékhambár*, az oldalsó pedig az *ódalhambár*. Mozgatható, a ga-
bona tisztántartására szolgáló deszkázatuk volt a *fenékkrigli*, illetőleg az *ódalrigli*.²³
Egyik felső, elkülönített részében volt a *zahhambár* a hajóvontató lovak elesége
számára.

A *szódás* a gabonás-, illetőleg homokoshajó belsejében, éspedig a basban a fe-
néktől mintegy 50—60 cm-re elhelyezett, 25 cm magas, és az egyik oldalhoz erősített
láda volt, amely a szivattyú szerepét töltötte be. A hajóbelésőbe folyt vizet ebbe a
szódásba szokták meríteni, ahonnan azután a víz a bas oldalába vízszintesen fölül-
fűrt, bedugható, kinyitható lyukakon távozott. Ez jelentős munkamegtakarítással

²⁰ Kovács 259.

²¹ Állítólag az állóbárka oldalán is volt. Herman II. 825.

²² Kovács 259.

²³ Kovács 259.

járt. Egyes fahajókon a szódás fölé padlásféle is épült a kötelek számára. Ennek *hó-berk*, másként *viceszentős* volt a neve.

A gabonáshajó tetejének lapos gerince volt a *kukajáró*, amelyen a hajó hosszában végig lehetett járni.

*

A megépült hajót vidám ünnepség mellett bocsátották nagy szánkókon gugorák segítségével vízre. Nagyobb hajóknál megvárták — jegyezte föl öreg superoktól Juhász Antal — amíg áradáskor fölveti a víz. A hajót négy slipperen és egy szánkón csúszatták vízbe. A *slipper*, törzsökösebb nevén *sója* 25—30 cm vastag, félgömbölyű szálfá, amelyet régen szalonnával, faggyúval, újabban gépszírral szoktak zsírozni, hogy jól csússzon. A hajótestet elöl, közepén és hátul régebben vastag kenderkötéllal, újabban drótkötéllal átkötötték és a köteleket bakokhoz, vagyis erős, földbeásott cölöphöz vagy partmenti fához kötötték. Ezután a hajót hévérekkel megemelték, vagyis *aláágyaztak*, majd lassan ráeresztették a slipperekre. A bakoknál *rajzolták* a köteleket, azaz fokozatosan eresztették, hogy a hajó lassan csússzon a szánkón és a slippereken. Közben megálltak, ha valami baj adódott. Az irányító mester ügyelt arra, hogy a hajó a vízparttal párhuzamosan haladjon. Utasításaira az egyik baknál lassabban, a másiknál jobban engedték meg a hajótartó köteleket. Miután többször megálltak pihentetni, a szánkót tovább csúsztatni vagy új slippereket elhelyezni, az utolsó szakaszt már szabadon tette meg a hajó. Ez a fáradságos munka volt a *hajóvetés*.

A vízbeérést mindenki hangos éljenzéssel üdvözölte. Az őrfán vagy a hajóorron hatalmas zöld ág, teleaggatva kendővel a superek számára. A mester és pallér sokszor selyemkendőt kapott. Utána nagy áldomás következett. Egy fölszerelt nagy fahajó 10—14 ezer forintba került.

A régi fahajó javításának *hajófejelés* volt a neve.

Hajófajták

Itt szólhatunk legalkalmasabban azokról a hajófajtákról is, amelyek a superok kezéből kikerültek. Nemcsak formájukról, hanem rendeltetésükről is megemlékezünk.

A *böggöshajó*, archaikus szóval *gálya* olyan régimódi gabona- vagy homokszállító hajó, amelynek böggőszerűen végződő orra van.²⁴ Emlegették *búzashajó*, *gabonáshajó*, röviden *gabonás*, a gőzhajótól való megkülönböztetésül *fahajó*, *tőgyfahajó*, *tetejes fahajó* néven is. Később már csak homokot szállítottak rövid távolságon rajtuk.

Innen az újabb *homokoshajó* nevük.

Régebbi divatú volt a *bornyúszájú* hajó, amelynek lapított a tőkéje, azaz fartőkéje. Más néven *hajtott*, *hajtottelejű* hajó. „Hát a bornyúszájú hajók huva löttek? — kérdezi²⁵ Tömörkény — Hát én tudjam? Vagy a társam tudja? Nem tudja azt senki. A borjúszájú hajókat kiölte a böggöshajó, a böggöshajókat meg kiöli a slepp.” A *kancafarú hajó*, másként *topafarú hajó* fartőkéje nem egyenes irányú volt, hanem kissé kifelé hajlott. A *tököshajó* szabatosabb meghatározása már nem sikerült. Nevének emlékezetét Tömörkény örököltette meg.²⁶

A magánkézen levő, azaz nem társulati hajónak *priváthajó* neve járta.

Annak a két-három lóval vontatott, tetejes fahajónak, amely még századunk legelőjén is, főleg hetipiacos napokon népet és eladni valót hozott a Városba: *kufahajó*

²⁴ Kovács 259.

²⁵ Bazsarózsák. 256; *Banner*.

²⁶ Vízenjárók. 41.



Gabonáshajók (XIX. sz. vége; MFM)



Személyközlekedés a Tiszán (XX. sz. eleje)



Kofahajó (XX. sz. eleje; MFM)

volt a neve. A Tiszán Zentáig, a Maroson pedig Makóig közlekedett. A hajó magánvállalkozóé volt. A vízfolyás irányában a homokhordásnál jellemzett *lenta* segítségével haladt. Annak a pallónak, amely a part szélével hídszerűen összekötötte, *járódészka*, *pallójáró*²⁷ volt a neve.

A kisebb só-, homokszállító hajót *luntra*, régi iratokban *luntrahajó* néven emlegették.²⁸

„Megy a hajó fölfelé a Marosban — írja a századfordulón Tömörkény²⁹ — lovak húzzák a parton. Nem nagy hajó, csak olyan dereglyeforma. Hosszú lapátok az elején, a hátulján, de mert a közepén van egy kis ház, ezért *luntra* a neve. Elöl hosszú rúdra van feszítve, az az alattságkötél, a rúd maga megint négyfelől lekötözve, hogy el ne törjön a hosszúsága miatt. Mert az alattságot egészen a rúd legtetejére kell kötni, ahogy messze kint a parton vontatják a lovak... A kormányos fönt áll a helyén, s a nagy lapáttal úgy szegi a hajót, mintha a tulsó partra akarna menni. Ezzel szemben a lovak az innenső felé húzzák, s a két erő olyképp töri meg egymást, hogy egyenesen haladnak fölfelé.”

Lehetséges, hogy a *luntra* volt a *sóhajó*, *kerep* ősi hagyományos fajtája.

A *burcsëlla* állítólag olasz jövevényszó. Így föltehetőleg a tengeri hajózás szókincséből honosodott meg. A régi bögőshajónál kisebb hajót jelentette, amely régebben gabonahordásra szolgált.

„Ez egy olyan régifajta eszköz — jellemzi Tömörkény tovább³⁰ — amilyent ma már nem csinálnak, nem széles, de hosszú. Olyan nagyobbra nőtt csónak, mely gyékénysátorral van borítva, s a gyékény alatt bátran elfér tizenöt-húsz ember”.

„A város alá érve — írja tovább³¹ — a hajó kiköt a parton, és megy mindenki a dolga után. Ki a piacra, ki a boltba, ki a katonafiát keresni. Így van a hajó vagy délig vízszerűen egyformán. Mindössze az a változás rajta, hogy a bordái fokozatosan süllyednek a vízbe. Mert dől a sok mindenféle portéka a város falai közül a partra, ahol azt már megrendelték. Söröshordók, zsákok, csizmák, fertályöl fa, petróleum, továbbá egy nagy nyaláb papiros a könyvesboltból a tanító úrnak. Különféle csomagok, ásó, ültetni való facsemete (itt az ideje éppen), meg egyéb mindennek. Csak az a csodálni való, hogy hol fér el a sok holmi a hajóban.”

Ha nem terhet, nem piacozókat hozott, hanem a havibúcsúra iparkodó tiszamenti faluk népét szállította, akkor az egész hajót zöldággal ékesítették föl. Ilyenkor a kofahajónak *búcsúhajó* volt az alkalmi neve.

Egy-két személynek való *víziedény* a *csónyak*, *csónyik*, Tápén *csónik* néven emlegetett csónak, illetőleg *ladik*. Manapság a két szót, illetőleg tárgyat összekeverik. A régi különbség az, hogy a csónakot egyetlen fatörzsből szokták kivágni, tehát ez az ősi forma. Innen ritkán *egyfa* neve is hallható. Valamikor Erdélyből hozták, onnan árusították. Igen súlyos, haladni éppenséggel nem könnyű vele. Régi halászok mégis kedvelték, mert széljárásakor nem csap bele a víz. Tömörkény idéz egy öreg halászt: „A könnyű *ladikot* a víz úgy *táncoltatja*, ahogy akarja. De ez ráfekszik a vízre, s a víz nem bír vele. Ebben a *ladikban* nem a víz az úr, hanem én vagyok az úr. Mert ez mindön lapátnyomásra enged.”³²

Az *egyfa* könnyebb fajtája volt a *lélőkvesztő*. Került benne egy kis karó, amelynek *csónyikkaró*, *jancsi* neve is járta. A parton földbe verték és a csónakot kikötötték hozzá.

Ezzel szemben a több szál deszkából készült *ladik* már supermunka, mérete szerint 10—12 személy is befér. A keresztbe tett, összetartó ülődeszkáknak *tat*, *taty*,

²⁷ Vízenjárók. 31.

²⁸ Reizner III, 216.

²⁹ A Szent Mihály a jégben. 299. Egy régebbi szemtanú, *Borostyáni Nándor* is ilyennek jellemzi.

³⁰ Vízenjárók. 5.

³¹ Vízenjárók. 8.

³² A víz mellől. SzN 1912, 90. sz.

másként *tatdészka*, *tatydészka* a neve. A kormányosnak a *hátulsótaty* a helye. A halászladik középvülése a *középdészka*. Az apró szerszámok számára olykor ládat is erősítenek alája.

A csónak, ladik mozgatására az *evező*, öregesen *evedző* szolgál. Felső végződése a *mankó*, Herman Ottó szerint *fogóvég*, vízjáróink ajkán egyszerűen *füle*, aztán a *nyél*. Ennek lapos, lapátszerű alsó végződése a *tall*, ez jár a vízbe. Herman Ottó hallo-mása szerint a *vágóvég* nem más, mint az evező szárának a fele, amely a mankó és a toll között van. Az evezőt tölgy- vagy kőrisfából hajoács faragja. „*A széles tiszai evező*, — írja Tömörkény István — *amelynek levélformáit még a Volga vidékéről hozták a halászó régi magyarok, vidáman merült a vízbe.*”

Azevezőnek több fajtája, illetőleg használati módja van. A *vágóevező*, szokottabb nevén *dalladzó*, gúzsbakötött nagy evező, amely nagyobb csónakoknál használatos. Herman Ottó *kolomp* nevét hallotta³³ annak a fadarabnak, amelynek nyergébe az evezőt a gúzs segítségével beakasztották. A tápaiak régebben a komp áthúzásánál is használták.

A kormányzásra, irányításra szolgáló evezőnek *kormányevedző* a neve. Az *evez* igét öregek tárgyas alakban is használják. *Eveztem a csónyikot*. Víz közepe, továbbá sziget felé *beeveznek*, parthoz *kieveznek*, a laftolóval való halászatnál a két távolodó ladikban *széteveznek*. A *mónárevedés*, másként *fúrás*, ismét másként *védlizés* az evezésnek az a módja, amikor egyik partról a másikra akarnak átjutni. A végzett mozdulat a *fúrás*ra emlékeztet. Ha valaki félkézzel, ∞-as vonalban, vagyis kavarva evez, akkor *ziklant*, másként egyéni szójárás szerint *iklant*, *ciklant*, *zikland*.

„Halásztak eddig — írja Tömörkény³⁴ — külön-külön a kecével. Halásznyelven szólva: kivetették a kecét, aztán kuttyogatva ziklantottak lefelé. Ilyenkor keresztben áll a csónak a vízen, úgy ereszkedik. A halász hol a kecehálót húzza meg, hol kuttyogat a lyukas fával, hogy a halat oda-csalja, mert az úgy szól, mintha béka volna, hol pedig az evezőt forgatja S betű formán, mert ez a ziklantás.”

Régimódi csónakban, ladikban föltétlenül volt *szapoly*, kompban *kompszapoly*, régiesen *szapu* is, amelyet Nátly József így határoz meg: 'öblösré vésett vízhányó lapát a hajókon és tsónakokban. Hosszassága 40—50 cm, szomjúság esetén ebből itták a csónakban ülők a Tisza vizét.' Ezzel *szaplyozzák* vagyis merítik ki a csónakba kerülő vizet is. A csónakban akad *csáklya* is. Ennek a dereglyén kívül volt a helye.

*

A *csámész*, Kálmány szerint *csámasz*, a ladiknál nagyobb, már pontosabban meg nem határozható, de nyilván helyi közlekedésre, túlsó partra szállításra szolgáló hajófajta. A szó török eredetű, délszláv közvetítéssel honosodott meg. Borbély Mihály adta föl³⁵ a következő fejtörőt: *vót éggy embör mög két gyerök. Hároman vótak száz kiló, de a csámasz nem bírt többet ötven kilónál. A két gyerök is ötven kiló vót, az embör is ötven kiló vót. Mondja, hogy möntek át ezök a Tiszán? Először átmönt a két gyerök. Az éggyik visszahozta a csámaszt. A gyerök ideát maradt, átmönt az öreg. Akkó visszagyüött a gyerök, aki odavót. Beleült a csámaszba emez a gyerök is, úgy möntek át.*

A nagyobb teherszállító ladiknak népünk ajkán *dereglye*, *deröglye* neve is hallható. Részei a *fenékdészka*, *ódaldészka*, *fartöke*. 60—70 ember ráfért. Szükség szerint marhát, szaldomozásnál lovat is szállítottak rajta. A nehéz dalladzókat két-két ember húzta.

³³ Herman II. 804.

³⁴ Napos tájak. 44.

³⁵ Kálmány L., Hagyományok II, 155.

A *dereglye* szó először Dugonics Andrásnál bukkan föl. Az Etelkában ezt írja: *kik a zajos tengereknek és a dombos haboknak eresztvén Dereglyéjüket, sem a szélnek mostohaságát, sem a sósvizeknek verdődését által nem láthatták.*³⁶ A Szerecsenekben ekképp: *a polgárság eleje vagy hajónkra gyűlt, vagy kisebb dereglyékre szállott.* Jellemzi is őket: *eme csónakok háromnál többet el nem bírhattak, mivel egy fából vannak kivésve, parasztosan meg is gúzsolva.*³⁷ Említi példabeszédben is: *rossz gálya, melynek dereglyéi nincsenek.* Helyesen értelmezi Reuter Camillo: a vontató hajó tehetetlen, ha nincs dereglyéje, amelyen a lovakat szükség szerint gyorsan lehet egyik partról a másikra átszállítani.

A szó fölbukkan az Alsóvároson paposkodó Takáts Ráfaelnak a XVIII. század legvégén kiadott Toldalékában is.

Herman Ottó a szót a Balatonon gyalmos halászok között hallotta, akik nyilván Szegedről kerültek oda és vitték át a szót a múlt század derekán.

A *dereglye* szót Edelspacher Antal, és nyomában Munkácsi Bernát az oszmán-török *diráklí* szóból származtatja.³⁸ A baj azonban Reuter szerint már ott kezdődik, hogy a török alkalmazhatóságnak árboça van, a magyarnak meg nincs. Reuter egyébként bajor tájnyelvi szóval próbálja egyeztetni, és ezzel alighanem jó nyomon jár. A bevándorolt *schopper*, népünk ajkán *super* iparosság hozhatta magával Szegedre. Nyilván a szegedi vízenjárók és Dugonics irodalmi hatására került bele a köznyelvbe. Tőlünk deszki szerb hajóvontatók közvetítésével jutott *dereglíja* alakban a szerb szókincsbe is.

Vízimalom-építés

Superok munkája volt a *vízimalom* építése is. Leírásában szabatosabb forrás híján Kovács Jánost követjük. Ahol azonban tehetjük, kiigazítjuk, kiegészítjük.

A szegedi vízimalmok szép formájuk, célszerű szerkezetük folytán kapósak voltak az egész országban, de a Balkánon is. „A szegedi vízimalmok — írja egy régi újságcikk — nemcsak szerkezetük pontossága, de építési szilárdságuk, csinos külsejük által messze a Duna, Tisza, Száva és Maros vidékeire vitettek, és Szegednek szép pénzt hozott évenként a malom- és hajóépítéset.”

A vízimalomnak két része volt. Az egyik a *házhajó*, másként *hajóház*, *malomház-hajó*, *malomhajó*, amely hosszú, hajlott gerincű roskatag kunyhóhoz hasonlított. Orrtőkéjét előrebuktatott, vastagabb, szögletes tölgyfa alkotta, amelyhez az oldal-deszkák voltak erősítve. A hajóház elejének nyitott csarnokában az őrlésre hozott gabonát helyezték el. Följegyzések szerint a múlt század második harmadától készített házhajókat a könnyedség, dús faragás, díszes orrtőke jellemezte. Ekkor már rajziskolába jártak a malomkészítő szegedi faragók, itt sajátították el a könnyedebb formákat.³⁹

A vízimalom nagy kerekének külső tengelyét régebben a *tombác* tartotta. Nátly József meghatározása szerint „hajó helyett malom alá tétetni szokott, kivésett vas-tag szál tölgyfa, melynek belső ürege átmérőjében 4—6 lábnyi. Egy malom alá három tombázt tétetik: kettő a malom alá, egy pedig tárhajó gyanánt a készségen kívül.” Hasonlóan értelmezi Kovács János is, de hozzáteszi, hogy a tombácban rudat, kötelet, evezőt helyeztek el, továbbá a nagykerék tengelyének egyik csapágya

³⁶ Etelka I, 85.

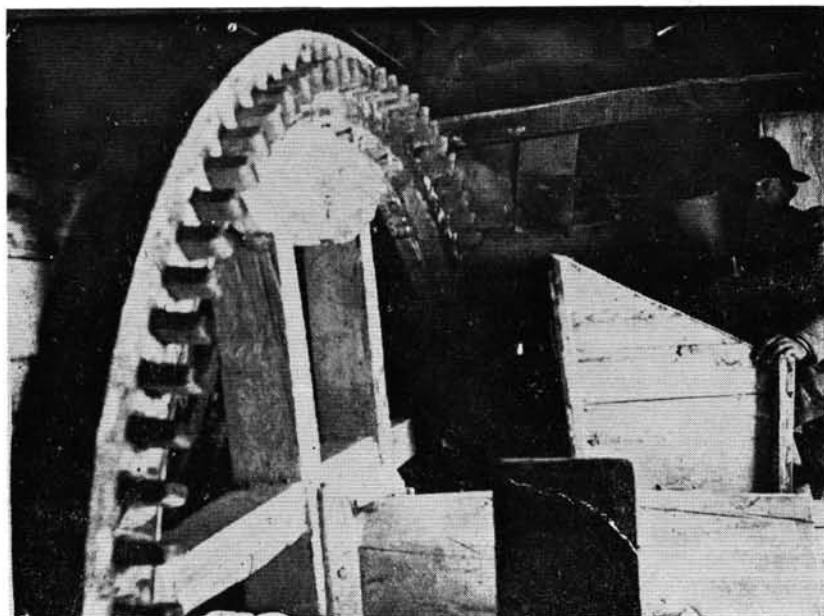
³⁷ Szerecsenek I, 79, 101.

³⁸ Ethn. 1893, 209.

³⁹ Kovács 118.

nyugodott rajta. Az ilyen vízimalmot az újabb formájútól való megkülönböztetésül egyébként *tombácosmalom* néven is emlegették az öregek.

A tombácot a múlt század első felében, az új forma jelentkezésével fölváltotta a *tárhajó*, Divényi Gyula közlése szerint *völgyhajó* (Wellschiff). Ezen nyugodott a vízben forgó *késztség*, másként *nagykerék*, tápaiasan *lapátoskerék* tengelye. A tárhajóban foglaltak helyet a szerszámok: furkó, rúd, evezőkötél, iszkába, moha és a mohozáshoz használatos *színvessző*, másként *varóléc*.



Vízimalom belseje: nagykerék a garattal

A vízimalomhoz tartozott még a *tiltó* is, amely a vízfolyás gyöngítésére vagy elzárására szolgált, és a készség előtt, a malom hídja alatt volt elhelyezve. Divényi Gyula szerint azt a rudat is így nevezték, amellyel a lapátoskereket megakasztották.

Egy-egy ilyen szépen megépített vízimalom 3—4 ezer forintba is belekerült. Ha a Marosra, Dunára készült, akkor az erősebb alkatrészek miatt 5—6 ezer forintot is elkértek érte.

A malomban, a jövőző kenyér műhelyében magától értetődően szakrális díszítéseket is alkalmaztak. A Kovács János által ismertett vízimalom belsejében, a *lisztláda* fölött levő, malomkövet tartó nagy kötésgerendába mélyen be volt vésve: *Isten engedelmeiből Szeles János építette ez malmot 1842.* Mellettük tulipán-szerű alkatrészekből az I. H. S. betűk. Ott volt a Mária szó ismert monogramja is, és egy domború vésetű lángoló szíven álló galamb. A lisztládán rózsza, szegfű, tulipán faragványok.

„Az első kúpadágason — írja Kovács János — a lisztláda mellett három napsugárdísz volt arányosan elhelyezve. Homorúan és domborúan vésett tulipánok környezték és kétfelől búzakévé formázó kötegek határolták őket.” — Az a véleményünk, hogy ez a három napsugárdísz régebben három alma vagy kenyér volt: a vizenjárók hajdani

védőszentjének, Szent Miklósnak attribútuma, ismertetőjele. Eredeti jelentése elhomályosodott, és a hajóácsok logikátlanul, de jó művészi érzékkel a barokk napjelképet érezték bele. Lehetséges az is, hogy Kovács János műleírásai nem szabatosak. A faragásokról másolat, fénykép sajnos nem maradt ránk.

Kovács leírása szerint a hátsó kúpadágasba vésvé kakas volt, vagyis az éberséget jelképező madár, szép levélfaragványokkal díszes almafának kinyúló ágán. Erről az ágasról sem hiányzik Kovács szerint a nap kifaragott képe. Szegfűdísze egybefonódott az előbb említett almafa ágával. [Nézetünk szerint itt is föltétlenül jelképes ábrázolásról van szó. A kakas itt szintén másodlagos forma is lehet, és a pávát helyettesítheti. Tudjuk, hogy a páva a középkor szakrális szimbólumrendszerében a múlhatatlanságot jelképezi, tehát mágikus erejével a malmot is oltalmazza. A fa többek között az élő kenyérnek, Krisztusnak is archaikus jelképe (arbor vitae): védelmezi, megáldja még az emberek malomban készülő kenyerét is.] Kovács elmondja még, hogy „néha a malom kívülről is festést nyer, éspedig az orrtőke és a házajtó, közvetlenül a tető alatt az oldalfirhang díszítéssel láttatik el, s a hátsó tornácós részre lombos erdő festetik, a faágakon egy-két cifra madárral.”⁴⁰

Végül érdemesnek tartjuk egy múlt század derekán megjelent újsághír idézését is: „A Politikai Újdonságok” ismerteti Kocsis Imre szegedi molnár kis vízimalmát, mely — szerintük — „nemcsak mint a rendkívüli szorgalom, ügyesség eredménye, de mint a malomépitészet remek mintapéldánya, megérdemelné, hogy múzeumba tétessék; annál is inkább, mert csak még egy fél évszázad kell, hogy a múlt idő ezen egyik leg-tökéletesebb építészeti mutatványa eltűnjék a föld és víz színéről.”⁴¹

⁴⁰ Kovács, 1. c.

⁴¹ A cikkirő a méltatást így folytatja:

A szegedi vízimalmok nemcsak szerkezetök pontossága, de építészeti szilárdságuk, csinos külsejük által messze a Duna, Tisza, Száva és Maros vidékeire vitettek, és Szegednek szép pénzt hozott évenként a malom- és hajóépítéssel. Ma azonban helyben is, a számos meglevő és keletkező malmok leszoritják apáink ősi műveit a versenytérről. Jól van. Győzzön ami jobb, de legalább maradjon meg emléke a régi jónak. A kis remekmű Kocsis Imre szegedi molnár készítménye több havi fáradság eredménye... — s mivel a kis szerkezet minden egyes darabja méretarányos kicsinyített mása a nagy, működő malmoknak, a továbbiakban tüzetesen felsorolja a kis malom alkatrészeit mérettel együtt, majd így fejezi be cikkét: „Ez részletes leírása a mintának, és így az adott számok sokszorozva 1780-nal, adják a közönséges rendes tiszai malom képét. — SzH 1863, 29. sz.

KOVÁCSOK, BOGNÁROK

E mesterségek nyilvánvalóan a legősibb szegedi iparágak közé tartoztak, hosszú időközön át közös céhük volt. II. Ulászló ekhós szekereit 1495-ben szegedi mesterek újjították meg. A céh állandó virágzását a vásározás, szekerezés mindenkori szegedi fejlettsége magyarázza.

A hódoltság után a közös céh Petriczky János, Hoffner Mátyás és Bernbauer János mesterek buzgóságából 1724-ben született újjá, szabadalmi levelét III. Károly hagyta jóvá. Védőszentje Szent Leó püspök.

Nyilván még a hódoltság idején cigánykovácsok is szivárogtak a városba. Az újjászülető céh érdekében a Tanács úgy intézkedik,¹ hogy azok csizmákat patkoljanak, szántóvasakat élesítsenek; vasvillaágot forrasszanak, egy egész vasvillát csináljanak; szántóvasra két máriásig vasat verhessenek; nádvágó kaszát csináljanak, sarlókat forrasszanak; iszkábákat verhessenek, szőlőmetsző kést csináljanak. — Itt mindjárt megjegyezzük, hogy az iszkábás és horogverő szegedi cigányok szakmai jóhírnevét Tömörkény is megörökítette.

Az új céhlevél előírja² a tagok kötelességeit. Kimondja:

„ha valaki a mi kováts vagy bognári czéhünkbe vétetetni vagy bé állani, és mesteré lenni kívánkozna, ez tartozni fog magát előbb nemes szabad királyi Szeged várossának fő birájánál és a tekintetes nemes tanátsnál bejelenteni honnét jön? és született legyen? azután pedig, czéh mesterünknel bötsületes születésérül és tanulásáruval való leveleket a b. czéhnek előmutatni s könyörögni, annak utánna, ha ezeket a b. czéh helyesnek találandja köteles lészen a ládában egy tallért fizetni, ahol tudakoztatni fog mestersegít mikép tanulta legyen és remekét tsinálni, valamint tehát egyéb mesterségeknél is szokás, úgy nékie a remek készítésre egy esztendő s egy nap hagyattasson 's meg engedtesen, hogy szokás szerént egy mester ebédet tehetségéhez képpest gazdálkodva az egész czéhnek adhasson és annál a fő bírórurát két tanátsbéli urakkal vendéghesse.

Remekmunkául tartozik egy fél alsó kocsit saját új vasával, valamint más városokban szokás, készíteni, és egy fiatal lovat mely nékie eleiben állittatik négy új vasakkal, minden hiba nélkül meg patkolni.

A bognárremek: egy hinto kotsinak négy kerekei és két állási, amint az országban szokásban vagynak, minden hiba nélkül.

Kötelesek legyenek a nemes szabad királyi Szeged várossában találkozó magyar, németh és dalmata kováts és bognárok a mi szegedi czéhünknel illendően magukat beiktatani, s ha az öreg elhal, a jövendőbeli iffiak is magukat béiratani tartozzanak, ami illeti czéhünken kívül való a helységekben lakos mestereket, ha ezek közül valamelyiknek kedve tartaná minálunk magát letenni, annak bevételire hatalma legyen a bötsületes czéhnek.

Meg ne engedtesen a mi czéhünken kívül valóknak szántó vasat, fejszét, iópatkót, patkó szegeket és egyéb munkákat, amelyek kovátsot illetik, szinte akkép bognár munkákat, mind kerekeket s több efféléket árulni — ami pedig nemes szab. kir. Szeged várossán kívül kováts és bognár munkákban templom napi butsukra vagy heti vásárookra árultatás végett hoztatatik, azokat a czéh mester a bétékintő mesterével meg fogja vizsgálni és azoknak érdemét meg esmérni, azon esetben pedig amidőn azok iránt némely hibák tapasztaltatnának, a munkát bétékintő mestereknek ítéletük szerént a szegények között elosztassanak.

¹ Reizner IV, 364.

² Reizner IV, 366.

A legények artikulusai között olvassuk, hogy *a bogvárlegények hetibére legyen 12 garas, kerekektől darab számra 6 kr. ...Ha a legény egy kereket össze állít, jutalmaztatasson 3 krajzárral, egy eke keretért pedig 6 németh sillinggel...* Borra valóul jusson: köszörüt és kereket ékelni, fejsze nyelet tsinálni, kocsit hirtelen reperalni, kerék agyat ön kerekben tenni, ön saroglyába kétlábot készíteni. Ami fűt ezekhez a paraszt maga hoz, egy darab a legényé, ha többet hozna, az a mesteré legyen.

*A kovácslegény hetibére: 1 kr., azonkívül borra valóul maradjon nékie fejsze forrasztás az élínél, tsépellőre ön karikákat rakni, sarlókat szűkebbre vagy tágosabbra tsinálni, három patkó szegeket verni, lónak eret vágni, és száját tisztítani, egy ön láncz szemet forrasztani; ellenben ha egy legénynek továbbá szolgálmi kedve nem lenne, mesterének nyolcz nap előbb felmondani tartozik.*³

A legények könyvében egyes kovácslegények neve után odaírt *ezüstpatkó* nyilván valami szakmai minősítést jelent. 1812. Desú István Ezüst Patkó, tanult Döbröczenben, szabadult Nagy-Váradon. 1816. Sándor András Kováts Legény Ezüst Patkó Pest vm.

Jenőfi Éva még német nyelvű Hufschmied, Silbernagel, Silbereisen fokozatokat is kijegyzett. Volt még Halberschmied, félegény, egészlegény is.⁴

A kovácsok 1821-ben önálló czéhlevelet kaptak. Jegyzőkönyvük erről így emlékezik meg:

1821-ik Esztendőben, amidőn ezen érdemes Kováts Czéh eő Királyi Felségétől első Ferentztől a kinek a Nagy Úr Isten hoszu életet, Szentbékességet és Örvendetes Napokat engedjen annó 29-ik február 21 költ és a Tettes Ns Tanáczt előt anno 24 aug. 21. publicáltotott Kegyes Privilegiumát meg nyerte az Mesterek voltak: 1. Humay Antal feő Czéhmester, 2. Burghardt Joseff All Czéhmester, 3. Kováts István, 4. Paprika Ferentz, 5. Ladányi János, 6. Hodáts György, 7. László Mátvás, 8. Rozsa Balázs, 9. Tsonka Mihály, 11. Háli Joseff, 12. Humai János, 13. Burghardt Ádám, 14. Burghardt Pál, 15. Börtsök István, 16. Humaj László, 17. Berkes György, 18. Nagy István, 19. Pálfi Sándor, 20. Novák György, 21. Király Illés, 22. Ábrahám Ferentz, 23. Molnár János, 24. Jubek István, 25. Pehutz Antal.

Zöld selyem zászlajukon magyar-német fölírás. Egyik oldalán a Szentháromság, a másikon a lábatörött lovat orvosló Szent Lénárd, a vasmívesek ősi, közép-európai patrónusa.⁵

Ebből a szakmai környezetből nőtt ki a fölsővárosi *Kőrösi József* (1811—1868) gráci gépgyáros, aki szülővárosához való ragaszkodását, áldozatkészségét egész életén át megőrizte.⁶ A nála is tanult alsóvárosi *Pálfi János* és *Balázs* nevéhez fűződik⁷ a paprikaórlés modern gépipari technikájának megteremtése. *Csonka János* (1852—1939) édesapjának, *Csonka Vincének* alsóvárosi kovácsműhelyében indult el pályájára és vált az autógyártás úttörő magyar nagymesterévé.⁸

Mint ismeretes, a kovácsok hajdan baromorvoslással is foglalkoztak. 1835-ben a céh kérte a Nemes Tanácsot, hogy

„azon Mesterek, a kik a Barom Orvosi Tudományokat nem tanulták, a Barom orvoslástól ujólag is eltiltassanak... Minden Mester a Barom Orvoslástól, a ki tsak azt tanulta, Hiteles Bizonyítványát előmutatta. Ezek: Habi József, Nagy István, Pálfi Sándor, Novák György, Ábrahám Ferenc, Király Illés, Schütz Antal, Ilovai István, Fábíán István, Csonka József, Bite Pál, Hodáts József.

Tizenöt mesternek viszont az orvoslást megtiltotta, mert készülségét nem tudta igazolni.

A mesterek céhtáblájukon még századunk elején is föltüntették: *patkoló-* és *kovács*. A patkolásról már a lótarásnál megemlékeztünk.

*

³ Reizner IV, 3 9

⁴ Jenőfi É. 54.

⁵ Hilf 78—79.

⁶ Kőrösi József Felsővároson született, Grácban vasgyárat alapított. Szülővárosának halálíg hűséges fia volt. Életrajza és műve *Scheuer, G. — Jelusich, M., Die Maschinenbauer von Andritz. Graz-Andritz 1952.* Ismerteti Bátyai Jenő. Somogyi-Könyvtári Műhely 1976. 3—4. sz. 71.

⁷ Bálint S., A szegedi paprika. 65.

⁸ Csonka P., Csonka János élete és munkássága. Bp. 1960.

A XVIII. század folyamán a céh nyilván a tanult mesterek csekély száma miatt nem tudta a folyton fejlődő Város szükségleteit kielégíteni. Ezért a Tanács azzal siet az istápolására, hogy a szegedi vásárookra hozott minden eladó kocsi után a bognárok és kovácsok közös céhének javára 5 dénárt kell fizetni (1731).

Még jóval később Dugonics és Vedres is megfigyeli, hogy a legközelebbi erdővidékről, Baranyából sok szekeret, kocsit, ekét, bútort hoznak a szegedi vásárookra.⁹ Ez azonban hamarosan megszűnik, mert a tiszai faúsztatás állandósulása folytán a Város faipara is mind híresebbé válik.

Egyébként a *baranyi kocsi* emlékezete a szegedi szóláskincsben máig él. Akivel tréfát űznek, bolondot járatnak, azt *baranyi kocsira ültették*.

Régi árszabások, följegyzések a kocsinak még több olyan fajtáját emlegetik, amelyekről nevükön kívül alig tudunk valamit. Ilyenek a még említendők mellett a *somorjai kocsi*, *győri kocsi*.

A *kocsi* szó szegedi írott emlékekben először Kőrösi (Fraxinus) Gáspár orvosnál fordul elő. Egyik levelében írja: *egy kocsin Sennyébe siettem volna*. Egy Bolognában tanuló szegedi diák, Szegedi Pál későbbi csanádi püspök a kocsiról, kocsizásról tréfás olasz versezetet írt.¹⁰

A kocsi és részei számos helyi szólásunkban is élnek. Ne sóvárogj olyan lány vagy legény után, aki nem szeret: *nē szaladj olyan kocsi után, aki nem akar fővönni*. Ha módod van rá, ne járj gyalog: *jobb kocsin nyomorogni, mint gyalog kényöskönni*. Kisiratosi változata: *jobb kocsin szorossan, mint gyalog urrassan*.¹¹ A nagyozást rójjja meg: *fakó kocsi kendőrhám, nőmös embőr, szürdölmány*. Dombiratosi tanács a pártfogó megbecsülésére: *annak a nótáját fűdd, akinek a kocsija farán ülsz*.¹² Se ide, se tova nem halad a dolgában: *mögsgződött nálla a kocsikerék*. Éktelenül káromkodik: *fogháskodik, mint a kerekétörött kocsis*. Gorombán, illetlen szavakkal szólt hozzám: *úgy beszélt velem, mint kocsis a lóval*. Kevély ember: *bíró kocsisa sē kevélyebb nála*.

A kocsi részei és a hozzájuk fűződő hiedelmek

A kocsinak számos része van, legtöbbjük nevét a gazda is ismeri.¹³ A nyírből, bükkfából készült *rúd*, *kocsirúd* mellé fogják a lovat. A szabadon álló végén levő, hozzáerősített kampós szögnek, amelybe a ló nyaklóját akasztják, *nyaklószőg*, *nyaklótartószög*, a kovácsok nyelvén olykor *rúdstefni* a neve. A rudat a kocsiban a *rúdszárny* tartja, amely hátrafelé kétágú villaként nyúlik szét a kocsi első tengelye fölött. Végeit egy összekötő fapánt, a *ziha*, *juha*, régen *kocsiuha*, tanyaiai ajkán *juhász* tartja össze, amely a kocsi alvázán hosszanti irányban elterülő rúddhoz támaszkodik. Ennek *nyútó*, a nagysaroglya alatt végződő nyúlványának pedig *nyútóvég* a neve.

A rúdszárnyra van a rúd tövének egy vékony, de erős fagerenda keresztbe vasalva. Ez a *fülhérc*, Alsótanyán *fülhéc*, szőregiek ajkán *förhéc*. Két végét az első tengely két kiálló végével az ívelő *csatlás* köti össze, amely egyúttal a kocsi fellépőjéül, hágcsójául is szolgál. A *fülhérc* vasburokba foglalt, karikában végződő két végének *sukka-*

⁹ Vedres I., A sívány homokság. 116.

¹⁰ „Capitolo in lode de cocchi molto ingenioso con vn sonetto per il contrario, cosa degna di essere vedvta.” Firenze 1572. In: Szeged reneszánsz kori műveltsége 77.

¹¹ Kovács F., Iratosi kertek alatt. 216.

¹² Tóth Béla baráti közlése.

¹³ A magunk emlékezete és rokonsági közlések mellett, főleg *Bajnóczy Sándor*, *Hodács Andor* és *Veress Lajos* (Dorozsma) kovácsmesterek és *Faltin Sámuel* bognármester voltak segítségünkre.

rika a neve. Ehhez kapcsolódik a *csatlásklógni*, vagyis a kocsi csatlásának felső, villa-szerű végződése, esetleg a *gátervas*, azaz a csatlást a fülhérchez erősítő díszesebb, szélesfejú csavar tartja. A fülhérc oldalára erősített egy vagy két karika, amelynek *tásni*, másként *klógni*, Tömörkény hallomása szerint *tarsoly* a neve: a *hámfa*, másként *kisafa*, *kisefa* beakasztására szolgál.

Az első tengely, *tengő* több vaspánttal, amelynek *cúg*, *cúgvas* a neve, egy faágyhoz van erősítve. Ennek *tengőlytok*, szokottabban *astok* a neve. Az astok fölött lapos farész: a *párnafa*, *zsámoly*, *zsámolyfa*, Dorozsmán *vánkus*, Tápén *simely*, A párnafát, nyújtót és astokot láthatatlan két szög tartja össze. Ez a vakszög. A kovácsok megkülönböztetése szerint hátul van az *anyásvakszög*, amely anyacsavarra jár, elöl pedig az *anyátlanvakszög*: közönséges erős szög. Az astok és zsámoly közé van odaszoritva a *rúdszárny*. A zsámoly fölött található akácfaléc a *förgettyű*, *pörgettyű*. Mindkettő közepén át van fúrva, és ebben van a vasfejes *derékszög* vagy *kérőkszög*, másképpen *nyújtószög*. Ezek segítségével forgatható a kocsi első tengelye, és ezzel együtt maga az egész kocsi jobbra-balra.

A *hátsó tengelyt* a már említett nyújtó kapcsolja össze az első tengellyel. A hátsó tengely astokja fölött van a *raconca*, másként *cibak*, amely hasonlít a fürgettyűhöz, de alatta nincs zsámoly és így merev, nem forgatható. A *raconca* és fürgettyű egyébként együttesen tartja, összesen négy kampószerű *cibakszög*, másként *raconca-szög* segítségével a kocsioldalt, továbbá a kocsi fenekét fődő deszkákat, amelyeknek *alcserény*, *alcserénydészka* a nevük.

Az akácból való *kocsiódal*, röviden *ódal* hagyományos formája — az újabb, divatosabb *kaszniformával*, azaz fakazettából álló oldallal szemben — *parasztódal* néven ismeretes. A kocsioldal felső rúdját vasburkolat: a *borítólemez*, *boríték* fődí. A felső és alsó rúd közé rostélyszerűen páratlanszámú függőleges fafokok vannak erősítve, amelyeknek *ódalzáp*, röviden *záp* a nevük. A zápok között több helyen vasvesszőt is látunk, amelyek az oldal faalkatrészeinek összetartására, szilárdítására szolgálnak. Ezeknek neve *ódalvessző*, *ódalpáca*, régebben *közvessző*. Az oldal alsó rúdjának ama helyén, ahol fordulás közben a kerék koptatná a csupasz fát, vasalást látunk, amelynek *kerékdörgölő*, *dörgölővas* a neve. Sokszor van az oldal közepén hosszú, vízszintes szalagszerű vasalás is, amely szintén szilárdításra szolgál. Ennek *snerkli* a szakmai neve.

A két kocsioldal közepét alulról a nyújtóra szerelt vékony, de erős fagerenda, a *hasló* tartja össze. Miután néha nemcsak elöl, hanem a kocsi baloldalán is van föllépő, azaz csatlás, itt a haslófa megfelelően kinyúlik, hogy a csatlást rá lehessen vasalni. Ebben az esetben *hátsófülhérc* neve is hallható. Egyébként az oldalhoz szerelt ívszerű tartóvas, szakmai nyelven *sticni* is szilárdítja a csatlást, illetőleg haslófát. Az oldal alsó rúdjaiból elöl is, hátul is rögzített vasfül áll ki. Ez a *raconcafészök*, másként *cibaktartó*, amely a vánkosfákból kiemelkedő és már említett cibakszögekbe illeszkedik bele. Ezek tartják együttesen össze a kocsi alvázat, meg az oldalfalakat. Az egyik rendszeren bal felőli kocsioldal felső részén legtöbbször ott van egy karika is, amelynek *véllatartókarika* a neve. Ebbe dugják bele szükség szerint a vasvilla nyelét, míg a hegyét alul szintén karikába illesztik. Szintén jobbról van az oldalon az *ustortartó* is.

A felső oldal közepén, a kocsi belsejében van a *gólya* néven ismert hosszúkás vasvesszővel összekapcsolható *derékkötőlánc*, amelynek használatára nehéz teher, így búza, téglá hordásánál a nyomás ellensúlyozása végett kerül sor. Annak a láncnak pedig, amely a kocsioldalakat a kocsi alján fűzi össze, és a kocsi védí az esetleges széteséstől: *haslólánc*, Tápén *csatlólánc* a neve. Olykor a bal hátsókerék előtt az oldal alsó fájához van erősítve a *kerékkötőlánc*.

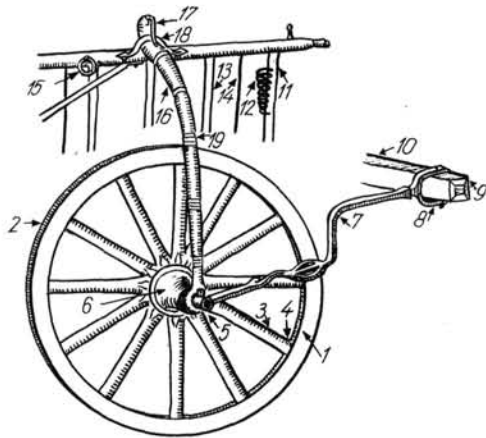
A szilból, kőrisből faragott *saroglya* keresztben az oldalakat fűzi össze, tehát a kocsvégeket zárja le. Elöl van a kocsis lábánál a *kissaroglya*, hátul meg a *nagysaroglya*. Mindkettő szükséghez képest le is vehető, mert csak a ráerősített *saroglyalánc* fűzi őket a lánc végén levő kampó, a *saroglyahorog* segítségével az oldalhoz, helyesebben az oldal hosszanti középvasalásához, az imént már említett snerklihez, illetőleg az oldalt kissé kiálló, karikával ellátott felső végéhez, amelynek *ódalvégekámva* a szakmai neve. A saroglya faalkatrészeinek összetartására, egyben rácsozatul is szolgáló több vasvesszőnek *saroglyavessző*, a közepén végignyúló beékelt vízszintes összekötő lécnak pedig *közfa* a neve. Ezt szalagszerű, olykor díszes vaslemez, a *szallagvas*, másként *bekötőlevél* is odaerősíti a saroglya oldalaihoz. Az oldal alsó végén van a *saroglyatartóvas*, ebbe szolgál bele a saroglya alsó végződése.

Mint láttuk, a kocsinak első- és hátsótengelye van. Már régóta vasból gyártják, de emlékeznek rá, hogy valamikor fából készült. Csak a végein volt vasalás, amelyet *marokvas* néven emlegettek. Innen ered a régi, elavult holmik tréfás megjelölésére ez a szólás: *még a fatengölyös világú való*. Az újabb évtizedekben eléggé elterjedt a szakmában *vintertengöly* néven emlegetett fajta, amely finomabb, gondosabb készítésű német gyártmány. Öntött puskája van. A kocsitengely kiálló, átlukasztott végeinek, amelyeken a kerék forog, *tengölyvég*, *tengővég* a neve.

A négy *kocsikerék* közül a kocsi jobb oldalán van a két *csáskerék*, a balon pedig a *hajszáskerék*. A tanyai kocsik kereke a szokottnál nagyobb, mert a homokon ez könnyebben forog. Az *elsőkerék* átmérője vasalás nélkül 36, míg a *hátsókerék* 40 coll. Középső része az *agy*, *kerékagy*, amely szilfából készült. Lyuka vascsővel van kibélelve, amelynek *puska*, ritkábban *pörsöly* a neve. Az agy tövéhez erősítőül a küllők tövében az *agykarika*, olykor *tűagykarika*, kidudorodó részére pedig elől és hátul a széles *sátorkarika*, ritkább nevén *agyvégkarika* borul. Az agyból az akácból faragott 12 *küllő* ágazik ki. Az agyba erősített végüknek *küllőváll*, néha *küllőagy*, a talpba illesztett végnek pedig *küllőboka* a szakmai neve.

Kálmány jegyezte föl, hogy a legény az alvó lány hajfonatából vágjon le egy darabot, tegye a kocsikerék agyába: a lány bolondulásig lesz utána. Tápén ha a gyerek elkódorgott, a jószág elveszett, kerékagyat vittek be még a századforduló táján is a szabadkémény alá, azon át hívták haza, a kémény nyílása felé tartva a kereket. Az első világháború alatt is így hívták, tájékoztatták a harctéren küzdő, fogságban sínylődő családtagokat.

A kerék szilból, de főleg kőrisfából összerótt kerülete a *talp*, *keréktalp*, a talpra húzott erős vasabroncs pedig a *ráf*, *kocsiráf*. Amikor a kereket ráfólják, a tengelyvégre kímélés végett átfűrt tokot, kupakot húznak. Ennek *tészni*, *tészli*, annak a kivehető két szögnek pedig, amely a tésznit a tengelyhez kapcsolja, *tészniszög*, *tészliszög*, általánosabban *kerékszög*, *tengölyszög*,



A kocsi részei

1=kerék, 2=ráf, 3=küllő, 4=küllőboka, 5=küllőváll, 6=kerékagy (benne: puska, rajta: agykarika és sátorkarika), 7=csatlás, 8=csatláslőgni, 9=sukkarika, 10=fülhérc, 11=oldal, 12=ostortartó, 13=záp, 14=vessző, 15= villatartókarika, 16=lőcs, 17=lőcsfej, 18=lőcsgúzs, 19=lőcspánt

tengőszög, kidolgozottabb formáinak pedig a szakmában *anyáskerékszög*, *csatlós-kerékszög* a neve. A belső szög lapos és szépen ráborul a tengelyvégre. Most helyezik a tengelyre a karszerűen mozgó csatlást, majd pedig kámvájánál fogva a lőcsöt. Ezután a másik, külső kerékszöggel, amely függőlegesen szolgál bele a tengelyvégen fűrt külső lyukba, a csatlást, illetőleg lőcsöt odaszorítják a kerékagyhoz. A külső kerékszög alsó, kilógó végén is van lyuk, amelybe a kirázódás megakadályozására lőcshöz kötött drótot, szijat fűznek. Ez a *kerékszögmentő*. Kidolgozottabb formájának, egy félköralakú vaskapocsnak pedig *kerékszögellenző* nevét hallotta Tömörkény. A kerékszög a boszorkánytéteményekben is fölbukkan. 1728. *Az fatenst sok ízben elvitték és lónak, hol kerékszögnek csinálták a boszorkányok.*¹⁴

A kocsiodal támasztására a *lőcs* szolgál, amely természetes görbeségű szilból vagy kőrisből készül. Innen a lőcs farészének *lőcsfa* neve is. Újabbban a teljes egészében vasból kovácsolt *vaslőcs* is előfordul. A lőcs kellően kiformált felső vége, a *lőcsfej* a kocsiodalhoz támaszkodik. Vasalásának *káfli*, ritkábban *kanfli* a szakmai neve. Ezen van a *lőcsgúzs*, ritkább nevén *lőcsvas*, vagyis az a karika, amely a lőcsöt a *vendégpléh* segítségével az oldalhoz, illetőleg az ehhez erősített, *lőcsgúzsas* néven emlegetett karikaszöghöz kapcsolja. A lőcs szárán gyűrűszerű díszes vasalások vannak, amelyek a lőcs hátán és belső részén levő erősítő vaspántlikákat szorítják oda: *lőcspánt* a nevük. Ezeket a *pántszögek* tartják össze. A lőcs aljának, amelyből a kámvá kikerelkedik, *lélők* a neve. A lőcs alsó kerek végződése a *lőcskámva*, olykor *lőcskarika*, amely a tengelyvégre kerül. A lőcsös kocsi különösen földes úton jó.

Tombácz János egyik történetében¹⁵ Pestre fuvarozó szekerek számára egyik bűbajos társuk lőcsbe szűrván a bicskáját, húzogatni, fejni kezdte. Csakúgy ömlött a tej belőle. A mezőn legelésző tehének tejét fejte el.

Újkígyósi hagyomány szerint amikor a menyasszony ágyát vitték, bárkinek joga volt a kocsit megállítani és hátát a lőcséhez dörgölni. Okát, magyarázatát nem tudták adni.

Újabb kocsikon, különösen pedig az ünneplő sárgakocsin ott látjuk a kerekek fölött azt a megfelelően hajlított deszkát is, amelynek *sárhányó*, *sármentő* a neve, és amelyet a *sárhányósticni* nevű vas erősít az oldalzapokhoz. A sárhányó a felcsapódó sár, latyak felfogására szolgál.

A kocsikészítés munkálatai

A kocsi famunkáját a bognár 10 részre osztja. Az első 4 rész a 4 kerék, majd egyenként 1 szilfaagy, 12 akácküllő, 6 kőrisfatalp. Az 5. és 6. rész a 2 oldal, és pedig 1—1 alsó és felső oldalfa, 11—13 záp, a svábkocsin még több is, de mindig páratlan. A 7. rész a kis- és nagysaroglya, amely szilfából készül. A 8. rész a kocsi eleje: 2 rúd-szárny, 1 simely, 1 astok és ziha, fürgettyű és az első fülhérc. A 9. rész a kocsi hátulja: 1 hasított ágas, 1 nyújtó, 1 vánkus, vánkusfa, astok. A 10. rész a 4 lőcs szilból vagy kőrisből, 2 kettős, 1 egyes hámfá, 1 rúd. Az alkatrészek a külön megjelöltek kivételével akácfából készülnek. A bognárok az agyat főzni, a küllőt pedig kemence tetején szárítani is szokták. A kitermelt fának legalább 3—4 évesnek kell lennie, és kifaragásának a vasalás, azaz a kovácsmunka kezdete előtt 2—3 hónappal el kell készülnie. A fa frissen nem vasalható. Minden kovácsnak megvan a maga állandó bognártársa és így összeszoknak. Az igazi közös tudomány a minél vékonyabb, de azért tartós bognármunka és a könnyű, finom, amellet megbízható vasalás. A kocsi elkészítésénél

¹⁴ Reizner IV, 439.

¹⁵ Tombácz János meséi. 611.

van tehát *bognármunka* és *kovácsmunka*. Ehhez legtöbbször még a *szatlermunka* vagyis a kocsifényezés is hozzájárul. Az elkészült kocsi a kocsifényezőhöz került, akit inkább *szatler* néven emlegettek.

Az ünneplő, parádés kocsit sárgára, a munkára, teherszállításra valót pedig zöldre festették. Olykor sor került a megkopott kocsik újrafestésére is.

A kocsi alját borító vastag deszkázat az *alcserény*, ritkább, de teljesebb nevén *alcserénydészka*. A kocsioldalhoz támaszkodott a *cserény*, *kocsicserény*, másként *kas*, *kocsikas*: hámozott fűzfavesszőből font lap. Emlegették *ódalkas* néven is. Volt olyan mutatósabb fajtája is, amely a kis- és nagysaroglyát is beborította és az oldalkasokkal egybe volt fonva. Inkább az ünneplő sárgakocsira került és *egészkas*, *körükas* volt a neve.

Trágya-, homokhordásnál kukoricaszedésnél és hasonlóknál, ahol a szállítmány szétszóródásától kell tartani, a cserényt leszedik és a két *ódaldészka*, és a saroglyákhoz pedig a két *végdészka*, tápai, alsótanyai nevükön *süberdészka*, *süber* kerül föl helyettük. Az utóbbiak az oldaldeszák végeire szögezett két-két lécz közé illeszthetők. Így a *kocsidérek*, *dérek*, vagyis a kocsi belvilága egészen ládaszerűvé válik. Innen van aztán a *ládaskocsi* alkalmi elnevezés. Hordás idején a *vendégoldal*, polyvahordáskor pedig a *kalicka*, *ketrec*, tápai nevén *polyvahordókolé* került a kocsira, vagyis hatalmas, lécekből összerótt, tetejetlen ketrec, amely vendégoldal és keresztfa segítségével a kocsira szerelhető. Must- és borszállítás leginkább tengelyen történt, tehát az oldalt, saroglyát erie az időre levették a kocsiról.

A kocsinhoz hozzátartozik az *ülés*, *kocsiülés* is, amely igen változatos: a szalmával töltött zsákülestől, lópokróctól, ülésdeszkától egészen a kényelmes, rugós, uradzós bőrülésig. Ez természetesen akként is alakul, hogy személy-, vagy teherszállításról van-e szó. Jegyezzük itt meg, hogy a paraszti felfogás szerint a legtisztesebb hely a ló faránál és nem hátul van. Az ostoi igazodik az alkalomhoz: hétköznap jó a *madzagustor* is, ünnepen, sárgakocsin a díszes szíjostor járja. A szegedi gazda az ostornyéllal valamikor a kocsiba fogott lovak előtt induláskor keresztet vetett.

Kovácsaink kocsit árultak Kistelek, Félegyháza, Halas, Majsa, Csongrád, Sentes, Törökkanizsa, Szabadka vásárain. Hódmezővásárhelyen nem, mert ott keskenyebb az *útmérték*, vagyis a nyomtávolság, a párhuzamos kerekek egymástól való távolsága. Nálunk 43, ott 42 coll. A vásárhelyi kocsin vastagabb a famunka, kevesebb a vasalás tehát ott a kocsi olcsóbb. Nálunk a homok miatt is könnyűsége kell törekedni. A dorozsmai kovácsok eljártak még Péterréve, Ada, Mohol, Csantavér, Zenta, Mélykút, Nagyfény, Nagylak, Szarvas vásárait is. Ennél is sokkal jelentősebb azonban, hogy 1914 előtt a Délvidékről rengetegen jöttek hozzánk szegedi, dorozsmai kocsit vásárolni.

Kocsifajták

Mestereink számos változatot gyártottak. Vegyük először a *szegedi kocsi* és a *dorozsmai kocsi* közötti eltérést. A dorozsmainak jellemző vonása, hogy cifrább, takarosabb a szegedinél, ez azonban tartósabb. Amannak lócse, saroglyája hajlottabb, lócse félgömbölyű, vasalása díszesebb, mint a szegedié. A fülhérc borítéka ott sima, Szegeden gömbölyű. A dorozsmai kocsi kerekei 4 collal magasabbak és így könnyebb a járásuk. Ennek a homokon van jelentősége. Mind a szegedi, mind pedig a dorozsmai változatot megkülönböztetésül *magyarkocsi*, *parasztkocsi* névvel is szokták illetni. Mestereink műhelyében a torontáli német nagygazdák számára készült ugyanis a *svábkocsi*, a szerbeknek pedig a *räckocsi*. Mindkettőt jellemzi, hogy hosszú (8—10 suk, nálunk 6—7 suk), zápjai számosabbak és így sűrűbbek, saroglyája egyenes,

nem öblös. Színezésükben is különböznek: nálunk világossárga, ott sárgásbarna, illetőleg nálunk sötétzöld, ott fűzöld. Az egylovas kocsinak *vékonykocsi* a szakmai neve. Az olyan újdivatú, féderes kocsit, amelynek oldalkazettája közepén kiemelhető és visszarakható, a szakmában *kivágott dörékű kocsi* néven emlegetik.

Tömörkény hallomása szerint az olyan különös gonddal készült kocsinak, amely nem zörgött: *betyárkocsi*,¹⁶ másként *süketkocsi*¹⁷ volt a neve.

*

Ősibb forma az ökör-vontatta *szekér*, amely javarészt bognármunka: erős jármos rúddal ellátott, kezdetleges szerkezetű szállítóeszköz. Az első világháború előtt még a Városban is volt belőlük. Ekkoriban is már leginkább fenyőszálakat vontattak a Tiszáról a távolabbi fatelepre. „Szekér — írja Tömörkény a századfordulón¹⁸ — nincsen ma ezen a tájon csak imitt-amott. Mert amit ló húz, az nem szekér, hanem kocsi s a szekerek húzása mindig csak a testes ökrök szokása volt.”

A *Szekeres* foglalkozás- s egyúttal családnév már az 1522. évi tizedjegyzékben is előfordul. A jellemző *posztósszekér* XVI. században tűnik föl. Ismeretes volt az *öregszekér* is. Egy 1685-ből származó följegyzés: *5 öreg szekeret álgyú alá, úgy hogy 24 ökrével legyen, 30 szekeret lövő szerszám alá, az kiben kas legyen, 6—6 ökrével... mingyárt ide Szegeddé hozzatok.* 1813. Árszabás: *Egy kalmároknak való nehezebb öreg Szekér első és hátulsó Sarogjával 4 fl.*¹⁹

A *fakószekér* emlékezetét már csak a szegénységet jellemző szólás őrzi: *fakószekér, kendőrhám.* 1803. Árszabás: *Egy fakó Szekérnek vasalása a Gazda vasábul egész készülettel Abronts s Karika nélkül 6 fl.* Ugyanitt olvassuk: *Kalmároknak való nehezebb Ökör Szekér első és hátulsó Saroglyákkal 32 fl.*

Az 1819. évi *Tűzi Rendszabás* az utca kapitányok lelkére köti, hogy *a Város kútyyai mellett levő hordós szekerekre és azoknak időről időre leendő kitisztítására és megtöltésére ügyeljenek.*

SZÖGVERŐK

Régi szegedi, a kováccsal rokon ipar volt a *szögverő*, *szögkovács* mesterség,²⁰ amelyet szinte csak egy szólás örökölt meg. Ferenczi János szerint (1872) arra, aki csak kényszerítéssel, kelletlenül dolgozik, ezt mondják: *iparkodik mint a szögverő kutyája.* Magyarázatul hozzát teszi: „a szögverők Szegeden betanított kutyát alkalmaznak a kerék hajtására, mely összeköttetésben van a fűjtatóval. A kutya bent áll a kerékben és a lába folytonosan jár. Így jön a kerék mozgásba.”

¹⁶ Napos tájak. 114.

¹⁷ Homokos világ. 11.

¹⁸ Munkák és napok. 203.

¹⁹ SzegSz. II, 241.

²⁰ Reizner III, 499.

SZÍJJÁRTÓK

A szegedi szíjjártó mesterség középkori virágzása az 1522. évi tizedlajstromból is kitűnik. A *Szíjjártó* családnév kilencszer, latin megfelelője a *Corrigiator* pedig háromszor fordul elő benne. Szíjjártó András feleségével, Ilonával már előtte (1499) a római Szentlélek Társulat tagjai sorába iratkozik. Ez más analógiákból következtetve, jómód jele.

A mesterség jelentőségét Szeged igen fejlett középkori kereskedelme, illetőleg közlekedése magyarázza. A sónak, bornak akár szárazföldön, azaz kocsi hátán, akár vízen való fuvarozása elsősorban lóvontatással történt. Ez szükségessé tette különleges lószerszámok, hámok, azonkívül átkötő szíjak készítését.

Rokon szakma, helyesebben a mesterségnek egyik ága volt a nyergesség, amely *Nyerges* családnévként kétszer fordul elő a jegyzékben.

Sajnos, egészen a XVIII. századig nincsenek, helyesebben nem maradtak ránk adatok a mesterségnek céhben való műveléséről. Más forrásokból azonban világos, hogy a szegedi szíjjártók a hódoltság idején sem szüntek meg dolgozni, hiszen Szeged közlekedése ebben az időben is virágzott. Így Szeged a vásáraitól is híres volt a török alatt.

Mindenesetre jellemző, hogy a hódoltság után először a szegedi szíjjártók, nyergesek és csiszárok szereznek maguknak I. Lipót királytól magyar nyelvű céhkiváltságot.¹ Ebben talán annak is része volt, hogy elsőrangú katonai szükségletekről is nekik kellett a szegedi vár helyőrsége számára gondoskodniuk. Vegyük még ehhez hozzá, hogy 1717-ben Bécs—Buda—Szeged—Arad—Nagyszeben, illetőleg Szeged—Temesvár—Krajova között megindult a postajárat, amely váltott fogatokkal történt. A szegedi postaállomás a *Feketesas* vendégfogadóban volt a városháza mögött. Jellemző a hagyományok szívós erejére, hogy szíjjártó műhelyek még a XX. században is szép számmal voltak itt, a régi beálló vendégfogadók környékén. Itt volt a mai MÁV-Üzletvezetőség helyén a *hetelőkocsmá*,² vagyis a hetelőre kirendelt vármegyei parasztság várakozó helye. Az 1848. évig Csongrád vármegye faluinak parasztsága — az országos előírások szerint — köteles volt forspont szolgálatot teljesíteni. A sorrendben egymásután következő jobbágyok Szegeden várakoztak arra, hogy sor kerüljön rájuk. Egynek-egynek ügyelete egy hétig tartott. Kirendelésükre a hetelőkocsmában várakoztak, ahol fogatukkal együtt megszállottak.

Itt tanyázott a Feketesassal szomszédos *Hétválasztó*-vendégfogadó táján a *sze-kérbíró* is,³ aki a fuvarkeresők és a fuvarosok között közvetített.

Ennyiből is kitűnik azonban a szíjjártó mesterségnek különös jelentősége a tekintélyes részben közvetítő kereskedelemből, szállításból élő régi Szeged életében.

¹ Reizner III, 467.

² SzN. 1908, 280. sz.

³ Cserzy Mihály: Régi világból 89. Vö. még SzegSz II, 466.

Mint mondtuk, a szegedi szíjjártó céh Szirom János, Eötvös György, Molnár János és Farkas György mesterek buzgólkodására 1702-ben születik újjá. Ez a legrégibb ránk maradt szegedi céhlevél.⁴ Magyar jellegét a céh a német iparosbevándorlások idején is megőrzi. A céhszabályok előírják, hogy a céhmestert a Szentháromság ünnepét követő vasárnap, azaz a pünkösdi utáni második vasárnap kell választani. A céhmester köteles havonként mestertársainak műhelyét meglátogatni, munkáját ellenőrizni. A városban csak a céhhez tartozó mester dolgozhatik. A nyereggyártó mesterséghez tartozik a nyergek készítése, továbbá puskatokok, hintók, koscsik, turbák (= tarisznyafélék), levéltartó táskák, széles székek bőrrel borítása.

A felszabadult inas „az legényeknek, mellyeknek társaságában vétetik, tisztességes társpharar tartozzék adni.”

A mesterlegények tartoznak „az ő régi szokásuk szerint Szent Mihály napjától (szept. 29.) húshagyatig (=farsang végéig) minden nap reggel 3 óraker fölkelni, munkához fogni és este 8 óráig dolgozni. Ha reggel idejében föl nem kel, nem kap fölösteke-met.” Három évi vándorlás után a mesterlegény remekelhet. Céhbe fogadása alkalmával „a czéh ládájában 2 forintot fizessen és tisztességes ebédet készítsen az eő értéke szerint a köszönő pohárral edgyütt, a czéhnek közönséges ládájában 16 forintot tégyen.” Ez az áldomás volt a *mesterasztal*. Teljes jogú mesterré ezután is csak akkor válik, ha megházasodik. Külső mesterek szegedi vásáron csak akkor árusíthatnak, ha a céhládába 16 pénzt „olvassnak”.

A szegedi céh tagjainak joguk van egész Magyarországon árulni, vásárokon kirakodni.

Mint mondtuk, a céh magyar jellegére gondosan vigyáz. Nem tűri, hogy német szíjjártó céh alakuljon mellette. Nem zárkózik el azonban a német, illetőleg idegen szakmai, technikai sajátosságok átvétele elől, amelyeknek elsajátítását a vándorlások is lehetővé tették. Dolgozik tehát egyrészt a hagyományos magyar ízlés szerint. Ezzel helybeli gazdák, fuvarosok igényeit elégíti ki. Számot vet azonban a katonaság előírásaival, szükségleteivel, az úri és bevándorolt polgári társadalom finomultabb, kozmopolitább ízlésével is. Ez a kettős jelleg, párhuzamos hagyomány — mint majd látjuk — a szíjjártó mesterség egész múltját végigkíséri, sőt mai gyakorlatában is megtalálható.

A céh újabb, szintén magyar nyelvű, 49 cikkelyből álló céhlevelét 1819-ben nyerte Ferenc királytól. A nyergesek továbbra is ebbe a céhbe tartoztak. Kékselyem zászlójuk 1810-ből való. Egyik oldalán a sárkányon diadalmaskodó, főlsterszámozott nyergeslovon ülő Szent György, a céh patrónusa, a másikon pedig az Egyiptomba menekülő Szent Család látható. A számon szintén szíjjártó szerszám. A céh pecsétje 1702-ből való.⁵

Nem volt népes céh, kiváltságaira, zárt számára gondosan ügyel. A céhmester választása két évenként ismétlődik. A mesterség nemzedékeken át öröklődik egy-egy családban (Bosznay, Viski, Zombory, Buchberger-Könyvhegyi, Somogyi, Lenhard). A céhtagok kiképzésére, szakmai színvonalára gondosan ügyel. A remekelésnél a szegedi piarista gimnázium mellett akkoriban működő rajziskola elvégzését, a rajzkészséget és a bőrcserzés, illetőleg festés ismeretét is megköveteli tőlük. A múlt század első feléből több remek-előírás is ránk maradt.⁶

⁴ Reizner IV, 227.

⁵ *Hilf* 105.

⁶ A Somogyi Könyvtár kéziratgyűjteményéből.

1837-ben Somogyi Ferenc remekel: „kiadódott az remeklésre *Iször* készítsen két bőrt, az egyiket *fehéren*, az másikat *sárgán* mutassa bé az céhnek. *2szor* annak utána fog szabni az Céh háznál két lóra való *farszijas* kápás hámat lapos *istrangokkal* kettős kolbászú *farszíjjal* következendőképpen. *3szor* fog kötni két rojtot.”

1838-ban Kiss István helybeli remeklő mester igazolja, hogy „*vándorlását* *betsületessen* *elvégezte*” és „*a rajzoskolát szorgalmatosan* járta.” Ezt kapta „*rajzolás* remekül”:

1. *Rajzoljon* egy pár lovat szembe állítva és *szerszámokkal* ellátva.

2. *Két lóra* való *szerszámot* *széjjelcsatolva*.

3. *Egy lóra* való *szerszámot* *összeállítva*.

4. *Egy egész nyeregszerszámot* *rojtval* *ékesítve* és *pedig* *mind öszve* állítva, *mind széjjel* *szedve*.”

Rajzait elfogadták. Most „*nékie* *meghagyatott*, *hogy* *egy ökör* és *egy tehénbőrt* az egyiket *fehéren*, *a másikat* *pedig sárgára* *elkészítse*.” Látómesterei: Viski János és Buchberger István.

A bőrök helyes készítését a céh elismerte. Most a remek kiadása következett, egy pár lóra való farhámos német szerszám készítése, amint az a rajzolon szemléltetik, ezen fölül egy homlokra és egy nyakra való rojtak készítése is. Látómesterek ugyanazok, de a szerszámok számára valamennyi mestert összehívták.

A remeket „*szorosán* *megvizsgálták* és *úgy találták*, *hogy* „*szorgalommal* és *tudománnyal*” *készült*. Kiss Istvánt mesternek bevették.

Lényegében ezzel megegyező remeklési leírást olvashatunk 1841-ből (a remeklő: Ábránovics Antal, Somogyi Mátyás) s még 1857-ből is (Lenhard József szíjjártó segéd munkájáról).

A szegedi szíjjártó céh leánycéhei 1780—1824 között Nagykikinda, Nagyszentmiklós, Szentés, Csongrád, Vásárhely, Bogáros, Csákova, Majsa, Félegyháza.

A szegedi lószerszám

A szegedi lószerszám jellegzetességével és megnevezéseinek páratlan gazdaságával igazán helyi bőrműves remeklésnek, alkotásnak számít.⁷ A röviden *szörszám*, ritkábban *szérszám* néven emlegetett lószerszám tehénbőrből készült, amelyet régebben a szíjjártók vagy maguk dolgoztak ki, vagy tímároktól vásároltak. Ma bőrkereskedésben szerzik be. Amint visszaemlékeznek rá, a *tímárbőr* nem volt *főlhizlalva*, vagyis megfelelően cserezve, kimunkálva. Ezért — ha ők nem segítettek rajta — sokszor szinte csontkeményre száradt és a ló testét fájdalmasan dörgölte. A modern *gyári bőr* a célnak megfelel.

A szerszám lehet *egylovas* vagy *féllovas* és *kétlovas* szerszám. Különbséget tesznek a *magyar szörszám* vagy *parasztszörszám* és a *némötszörszám*, más néven *kúcsos szörszám* között. Természetesen a magyar a régebbi forma: egyszerű, de díszesebb szerkezet jellemzi, míg a német súlyosabb, simább, célszerűbb. Amíg a magyar szerszám karikái könnyedén, de amellet erősen vannak a szíj megfelelő részéhez odavarrva, addig a németszerszám masszív vaskarikái, „kulcsai” csavarral vannak belemerítve a bőrbe. Mindkét típus járja, de átmeneti formák is vannak közöttük. A németforma föltétlenül a városiasodás következtében hódít.

A szerszám egyik fontos része a *fejlő*, *fejdedő*, *fejző*, Tápén *gyöplűfej*, amely a ló fejét borítja. A kötőfék népünknel általában nem szíjjártó munka, hanem kötélből van. Az ünnepi fogaton ez elmarad, vagy elvértve *szíjkötőfék* használatos. Ennek álladóját a *marokszíj* tartja. Van *magyarkötőfék* is, *némőkötőfék* is. A fejlő részei: a *fejszíj*, vagyis az a rész, amelyet a ló füle mögé akasztanak és amelynek alsó részéhez a zabla kapcsolódik; a *homlokzó* vagy *homloksszíj* a ló homlokára pántszerűen ráboruló vízszintes szíj; az *óradó* az orra hasonlóan ráfekvő szíj; az *álladó* régiesen

⁷ Anyaggyűjtésünkben, jellemzésünkben Szabó István és Börcsök Lajos alsóvárosi, továbbá Benedek Imre belvárosi mesterek voltak segítségünkre.

toroksíj, a ló állához simuló síj, amely az állat az újabb szerszámoknál egészen körülveszi; a *szömvő* a fejszíjhez erősített vastag szemellenző; a *szömvőtartó* az a síj, amely a német szerszámon a szemzót feszesen a fejszíjhez erősíti. A fejlőnek több dísz van. Ilyen a *fülrúzs*, vagyis a homlokszíjhoz erősített réz-, esetleg bőrkarika, továbbá a *sallang*, *fejsallang*: lecsüngő, díszesen kidolgozott, szeteágazó szijazat, amely egyúttal a legyek távoltartására is szolgál. Ennek régi céhiratokban *homlokrojt* neve is olvasható. Anyaga szerint leginkább *bűrsallang*, de előfordul a kisméretű fémszőgekkel kivert *posztósallang* is. A fejlőnek, de a szerszám többi részeinek, így a hámnak is egyes síjain *vásári szögek* láthatók, vagyis olyan kettőshegyű rézszögekkel vannak kiverve, amelyeket beverés után a síj belső részén még kétfelé is hajtanak, hogy annál szilárdabban álljon. A fejlőt és a zablát a *poszszíj*, *poszadarab* néven ismert síj köti össze.

A szerszám főrésze a *hám*, amely a ló törzsére kerül. A hámnak legkezdetlegesebb, de néha még ma is látható fajtája a *kancahám*, másképpen *simahám*, *kivágotthám*. Ez utóbbi megjelölést az magyarázza, hogy a vállsíjzat egyszerűen csak a húzó kivágásába illesztik bele, ami aztán folyton horzsolja a ló bőrét. Ez a hámfajta már igen ritka és a *hajtotthám* váltotta föl: a hám kétret hajtott bőrből áll és a vállsíjzat fogja össze. Az egészen könnyű, olcsó hámnak *csikóhám*, *paraszthám* a szakmai neve. Itt is van *magyarhám* is, *némóthám* is, sőt az 1813. évi árszabás szerint *franciahám* is. A magyaron nincs *hasló*, *haslóág*, vagyis a hám kétoldalát a ló hasa alatt összepántoló síj, nincs *faroksíj*, másként *farkalló*, *farmatring*, vagyis az a vízszintes síj, amely a ló farka alatt kapcsolja össze a hám sarkait, de *hámtáska*: az istráng mozgatható bőrhüvely a ló bőrének kímélésére, van. Ezzel szemben a *némóthám* vagy *kápáshám* jellemzője a hasló, sőt olykor a farmatring is, de hámtáskája nincs, mert szíjistrángja van. A hámnak a ló szűgyére boruló széles része a *szűgyellő*, vagy általánosabban *húzó*. A húzót még egy kívülről rávarrott síj is erősíti, amelynek szakmai neve *pártázat*, paraszti neve pedig *segítségssíj*. A hámot a jobb, célszerűbb tartás érdekében a *hátsíj*, más néven *nyaksíj*, ismét másképpen *marsíj* fűzi a nyak közelében a ló hátához. Olykor, főleg ünneplő szerszámnál előfordul a *vendéghátsíj* vagy *vendégnyaksíj* is, amely a húzó elejének közepén levő karikába van fűzve. A némethámon ezentúl még *harmadik hátsíj* is van, amelynek végei a szíjistránghoz csatolódnak. A hátsíjjon levő karikának *hátsíjkarika* a neve. Ehhez kötik a kötőfékszárat. Olykor a hámon is van sallang, ennek *hámsallang* a neve. Amelyik lovat feltöri a hám, annak hámjá alá a nemezből való *hámizzasztó* kerül. A hámhöz hozzátartozik még a *vesesíj* vagy *közsíj*, vagyis a húzót a hátallóval ferdén összekötő vékony síj, továbbá a *hámcsülök*, a hámnak az a része, amelyhez az istráng csatolódik. A szerszám jellege szerint itt is van *magyarcsülök*: itt az istráng közvetlenül van rákötve, továbbá *némötcgülök*: karika segítségével függ össze a hámmal.

Parasztszerszámon ma is általános a *nyakló*, *lőnyakló*, vagyis a ló nyakába vetett és a rúdhoz erősített hurok használata. Anyaga szerint van *kötélnyakló*, *kendőrnakló*, *szíjnyakló*. Rendeltetése szerint van *rúdtartó nyakló* vagy *elsőnyakló*, *vendégnyakló*, amely nagyobb nyakló és közvetlenül a rúdvégbe akasztják. A *kisnyakló* belső kisebb, le nem rögzített nyakló. Ez utóbbi főleg egyes lónál, amely Szegeden nagyon elterjedt.

A szerszám ama részének, amely a hámot a kocsihoz, illetőleg a fűrhéhez erősíti, *istráng*, régiesen *istoráng*, szabatos megkülönböztetésül *hámistráng* a neve. Legáltalánosabb a *kötélistráng*, újabban, főleg a németszerszámon a *bűristráng* vagy *szíjistráng*, olykor még a *láncistráng* is. Amíg a kötélistrángnak a ló bőre kímélése érdekében hámtáskája is van, ez a lapos szíjistrángnál fölösleges. Istráng természetesen minden lóhoz egy pár készül. Ha csak egy darabról van szó, *félistráng* a neve.

A *gyöplű* az a hosszú síjipár, amely kétoldalt a ló zablájához van erősítve, és

amelynek másik végét a kocsis tartja kezében, hogy a hajtást, illetőleg irányt szabályozza vele. A hámkarika segítségével a hámba bele van fűzve. A könnyű, olcsó gyepplőfajtának *csikógyöplű* a neve. Van *égyes gyöplű* és *kettős gyöplű* egy, illetőleg két ló számára. A gyöplűnek a zablától a hámkarikáig terjedő része a *gyöplűszár*, más néven *gyöplűág*, olykor *első szár*, viszont a *hajtószár*, másként *hátulsó szár* a kocsis kezétől a hámkarikáig terjed. Itt is van *égyes hajtószár* és *kettős hajtószár*. Fajta szerint van *magyarszár*, teljesebben *magyar karikás gyöplűszár*, amely át van a mozgó hámkarikán bújtatva, *némőtszár*: a két szárrész úgy van összezsacatolva, *franciaszár*: a kocsis mind a négy szarát a kezében tartja. Ez parádés forma. A díszesebb gyepplőszárakat a *szárcsat*, *szárcsatolás*, *béka*, *markolat* néven ismert csat tartja össze. Ezt fogja a kocsis hajtás közben.

Még a sallangról kell egyet és mászt kiegészítésül elmondanunk. A sallangot állítólag szegedi szíjjártók kezdeményezték a lószerszámon, amely azután országsszerte gyorsan elterjedt. Eredetileg azt a célt szolgálta, hogy lenge mozgásával nyáridőben távoltartsa a legyeket a lótól. Hamarosan azonban cifrázattá is vált egyúttal.

A szegedi szíjjártók a *pásztoros sallang*, *pásztorsallang* és az újabb *hasított sallang* között tesznek különbséget. Az előbbi hasítatlan, de szabása díszes, és formásan át van luggatva. A másik egy bőrből hasított, párhuzamos vékony szijakból áll. Mindkettőn előfordul a *pillangó*, vagyis apró szövet-, fémdísz, rézgomb, szakmai nyelven *vásári szög*. A sallang egy-egy különálló szijának *sallangág*, felső egybetartozó, összefont végének *sallangkötés*, fülszerű öltéseinek, cafrangjainak *sallangfül* a neve. Anyaga szerint van *szíjsallang* vagy *bűrsallang*, *posztósallang* és egy bizonytalan műzeumi adat szerint *kendőrsallang* is. Helyzete szerint van *homloksallang*, vagy *elsősallang*, amely a homlokszijról nyúlik le. A fülrózsából kiágazó sallang neve *ódsallang*. Ezek együttes neveként *fejsallang* is hallható. A hámot *hámsallang* díszíti.

A szíjjártó mesterséghez régebben hozzátartozott a kulacsnak csikóbőrrel borítása, *szíjazása* is.

Régebben ostorkészítéssel is foglalkoztak. Az ő kezükből került ki a *bojtos ustor*, *sallangos ustor*, *karikás ustor*, *szíjutor*. A keskenyre hasított szijakból font ostornak *ciromustor*, a régebben pásztoroknak készített díszes sallangos *döbröcöni ustor*, a rövidnyelű, hosszúsíjú *kanászustor*, a hasonló *szántó ustor* is főnmaradt a szíjjártók emlékezetében.

Valamikor divat volt az Alföldön is a *gyűszű* néven emlegetett bőrv viselete. Ez is a szíjjártók munkája volt. Emlékezetét Kálmány Lajos egyik meséje is megőrizte.

A *nadrágszíj*, vagyis a magyarnadrág korcába húzott és a nadrágot viselője derekához erősítő szíj szintén szíjjártómunka volt. Csatját a *rézműves*, *rézöntő*, régi céhiratokban *girtler* készítette. Hasonlóan közös munkával készült a *csöngőszíj* is a jóság nyakába.

*

A szíjjártó mesterségnek egyik ősi soron önállósult ága a *nyergősség*. Ebből Szegeden, ahol nem éltek úri birtokosok, nem lehetett volna megélni. Legfőljebb katonatiszteknek, huszárságnak dolgoztak egyes szíjjártók. Régebben *szattler* néven is emlegették őket. Ennek azonban már régóta más szegedi jelentése fejlődött ki. A kocsisfényzőket nevezik így.

A ferenczsefi időkben jeles szíjjártó és nyerges volt városunkban Benedek Imre, akiről egy jellegzetes történetet emlegetnek. Bemegy hozzája egy katonatiszt, hogy nyerges rendeljen. Ott a legénye is, aki egy Bécsben vásárolt nyerges hoz, hogy éppen olyant kíván, mint ez. Kissé bizalmatlan is a magyar mesterek iránt, és nagyon a lel-

kére köti Benedeknek, hogy kifogástalan munkát végezzen, és legalább is közelítse meg a bécsi nyereg nemes formáját. Erre Benedek fölhaltja a külföldi nyereg egyik részét, ahova egy odavarrt címkén elrejtette a maga nevét.

A századforduló egyik jeles mestere volt a Szabadkai úton (későbbi Petőfi sugárúton) dolgozó *Viski György*, akinek édesapja is szíjjártó volt. Az ő szájából Móricz Pál számos anekdotikus szakmai hagyományt örökített meg⁸.

Az öreg Viski szerint a szegedi szíjjártókkal egyedül a debreceniek vetekedhettek. „Oly kapósak, becsesek voltak a szegedi lószerszámok, hogyha valamely községben, városban híre terjedt, hogy oda szegedi szíjjártó mesterek érkeznek, az odavaló mesterek kérve kérték őket, hogy műveikről mintákat rajzolhassanak. Egy-egy szegedi sallang lekópiázása végett még a révekbe, kompokba is eléjük jöttek.”

Viski apjának szokása volt, hogy a vásárokon csak akkor rakodott ki, amikor a többi mesterek már javarészt eladták a portékáikat. Hagyta őket boldogulni. Ő addig a legényével, fuvarosával előbb elborozgatott, jól becigánypecsenyézt. Mégsem maradt vissza a ládájában semmi sem.

1848 előtt sokat dolgoztak a betyároknak is a szegedi mesterek. A betyár szerette a sallangos pompát, a szép szerszámot, a magyar nyeret, amihez tisztafüredi faragók faragták a favázat, úgyszinte a kulacsot is. Ezt egy megyebeli barkácsoló diófából faragta.

Igazi szakmai remeklés volt a *harminckét ágból font ostor*. Úri emberek számára hegedűhúr vékonyságú bőrből készült.

Rúza Sándor szabadcsapatát a Viski-műhely látta el szerszámmal.

*

A szíjjártó mesterség szerszámanyaga és szegedi megnevezése a következő:

A bőr kiszabása a *szabódéskán*, vagyis az asztalra helyezett vastagabb keményfadeszkán történik a *bicske*, másként *félholdkés* (félholdkés) segítségével. A szabásra használatos a hegyénél meggörbülő *görbekés* is. A bőr, szíj egyenletes faragására szolgáló, újabb használatos kézi gépszerkezetnek *bűrgyalú*, a szíj egyenletes szélességben való kiszabásához használt kézi szerkezetnek *szabógép*, *szabókés* a neve. A bőr széleinek, érdességének lemetszésére szolgáló, vésőszerű szerszám neve *szélszödő*, a gondosabb eldolgozáshoz ezután még a *széledző* is szükséges. A *siftőlőkés* használatára két szíj egybevarrása előtt kerül sor. Segítségével a két egymásra kerülő bőrt elvékonyítják, hogy az összevarrás ne legyen vastag és föltűnő. Egyik változatának *sirfkés* a neve.

A szíjjártó a bőrlyukasztáshoz többféle árat is használ. Ilyenek a *kerekár*: rendes kerekaszárú ár, a *sléfösár*: rombusz alakú lyukat fúr, *tőrár*: varráshoz használatos erős ár, *suszterár*: görbehegyű ár. Cífrázásokra szolgál a *szívógó*, *csillagvágó*, *herelevélvágó*: szív, csillag, illetve herelevél alakú bőrdíszítések beütésére szolgáló véső, *csipkézővas*: a bőr kicsipkésztésére szolgál, *bűrlukasztó*: lyukasztó csípő a lószerszámmal, a nadrágszíjnak a megfelelő helyen való átfúrására. *Laposfogó*: a csatok összeszorítására szolgáló csipesz, *kalapálóvas*: mintegy 15 × 15 cm nagyságú, 2–3 cm vastag, lyukakkal ellátott vaslap, amelyen a bőrön, szíjon végzett varrásokat kalapálják laposra.

A varrásnak külön segédeszköze a *csikó*, *varrócsikó*, *varrószék*, *küsü* neveken emlegetett varróbak. Itt használatos a *hasítócirikli is*: körzőszerű szerszám, amely a bőrbe kissé belehasít és így megjelöli, hogy a szükséges varrás szép rendjében hová kerüljön.

⁸ *Nemes Portörő Kelemen* [=Móricz Pál]: A szíjjártó mesterségről. SzN. 1899, 161. sz.

KÖTÉLVERŐK

A *köteles, kötélgyártó* névvel is illetett mesterségről csak a XVIII. századtól kezdve tudunk. Nyilvánvaló, hogy a Város hatalmas középkori vízi és szárazföldi közlekedésével együttjárt a szegedi kötélverés egyidejű virágzása is. A helyzet a hódoltság idején sem lehetett más. E régebbi századok szakmai világáról azonban szinte semmit sem tudunk.

A kötélverés hosszú időközön át, egészen a szegedi kendergyárak fölvirágzásáig talán a legjelentősebb, legvagyonosabb szegedi iparág, hiszen a dohány- és paprika-termesztés, hajóvontatás, fuvarozás sokféle szükségleteiről kellett gondoskodnia. Néhány kismester a tanyai parasztságból még századunk első felében is szépen megélt.

A helybeli kötélverők első, német nyelvű céhlevele 1743-ból való: Mária Terézia Prágában adta ki.¹ Megszerzése 490 forintba került. Ekkor kapták a legények is német nyelvű szabályzatukat, amelyet Wöber György főcéhmester később magyarra is lefordított (1822). Magyarsága, helyesírása még nem egészen kifogástalan, de kifejezi a társadalmi folyamatot: a barokk Szeged nemzetiségi városból magyarrá vált, és belefordult a reformkorba.

Elmondja, hogy a *legények* és *jungerek* tisztelettel tartoznak *Mária, Nemes Magyar Haszánknak Patronája* iránt. Aki elmarad az úrnapi körmenetről: *négy fond Viask Püntetés* fogja sújtani. A nyitott céhláda előtt havonként felolvassák nekik a céhartikulusokat. Legyenek mértékletesek: *minden Elégen föllül valo Evéstől, Ivástol, nem különben Dombéroszástól és Veszeketéssektől magokat meg tartóztassák mün-tenütt.*

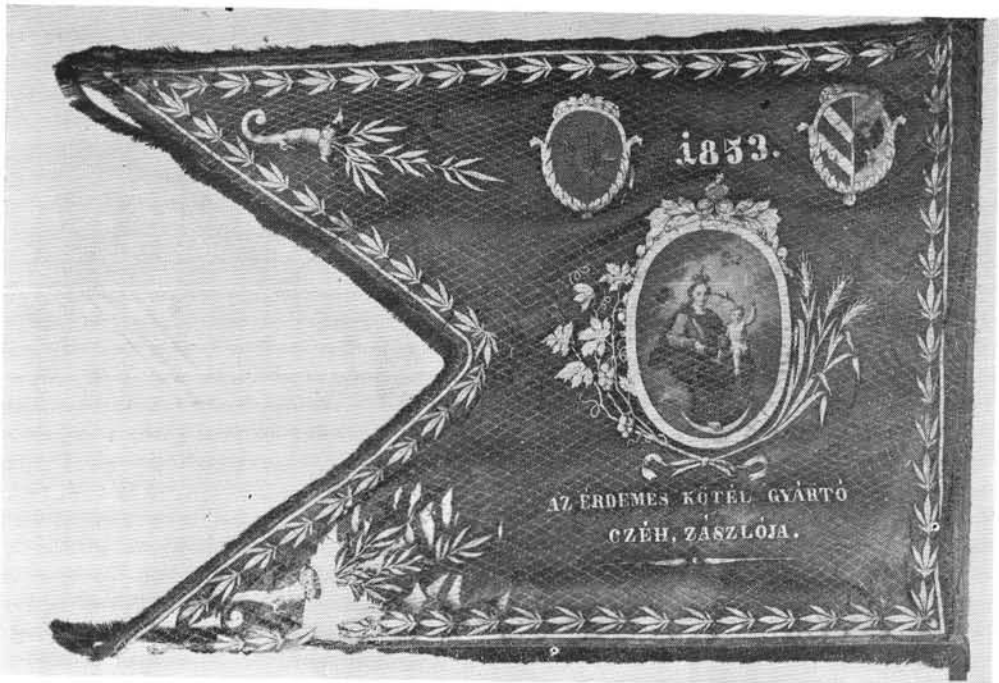
A vándorlegények *ksenk* néven emlegetett munkabérét ki kell fizetni. A felszabadult inas, továbbá a vándorlegény bizonyos összeget tartozik hetenként a *Berselbe*, azaz perselybe tenni, amelyet betegek gyógyítására, támogatására, halottak temetésére kell fordítani.

A legény országos vásárok előtt két héttel nem mondhat föl, de a mester sem küldheti el öt sátoros ünnepek: karácsony, húsvét, pünkösöd előtt.

A szegedi műhelyekben Erlau, Frankenstein, Iglau, Prága, Laufen, Salzburg fiai képezték magukat, ami a szegedi céh nemzetközi tekintélyéről is tanúságot tesz. Bakay Nándor visszaemlékezése szerint volt olyan szegedi mester, akinek keze alatt 80—100 legény is dolgozott.

A céh nyelve sokáig német, ami az első mesterek származására is rávilágít. A legelső céhmester Agátz András, két alcéhmestere König József és Wöber Antal. E három család később is, több nemzedéken át mindig a céhben dolgozott.

¹ Reizner, III, 458.



A kötélverők céhzászlója (magyar feliratos oldal; MFM)



A kötélverők céhzászlója (német feliratos oldal; MFM)

Az érdemes szegedi *deutschungar* Wöberekről már Hofmannsegg német utazó is megemlékezik. Náluk szállott meg. Dicséri vendégszeretetüket, műveltségüket.² Wöber Antal (1771—1852) a családi mesterséget folytatta, de valami legénykori csinytevése miatt a felelősségrevonás elől katonának állott be. Közemberi sorból tábornaszernagyi rangig emelkedett. Említettük, hogy Wöber György fordítja le a legények szabályait. György fia (1810—1869) már jogot tanult. Barokk lakóháza a Kiskaszárnya (ma Mérey) utcában volt.³ A szegedi polgárőrse, ezredese, majd 1845—1848 között a Város konzervatív szellemű főbírája, az 1847. évben pedig országgyűlési követe volt. Levelezett Széchenyi Istvánnal. A szabadságharc idején lemondott, később, 1849—1854 között szülővárosa érdekében elvállalta a polgármesterséget, amikoris — lévén a törvényesség híve — az önkényuralom sok megbánásban részesítette. Még 1865—1867 között is vállalta a Város királyi biztosaként e tisztséget. Becsületességért, tiszta jelleméért mindig köztiszteletben állott.

A szegedi kötélverő céhhez tartoztak az összes környékbeli városok: Arad, Gyula, Vásárhely, Makó, Nagyszentmiklós, Kanizsa, Nagybecskerek, Újvidék, Zombor, Apatin, Baja, Szabadka, Zenta. A vidékieket *landtmeister* néven emlegették.

A céh zöld selyemből való, magyar föliratú, újított zászlaja 1853-ban készült. Egyik oldalán Mária, hazánk Nagyasszonya, a másikon kötélfonás és szerszámok láthatók. Szövege: AZ ÉRDEMES KÖTÉLGYÁRTÓ CZÉH ZÁSZLÓJA. A zászlórúd gombja magyar címer. A céh védőszentje egyébként *Szent Posthumus*. A titulus tudomásunk szerint egyedül áll a szakmában. Voltaképpen Szent Pachomius egyiptomi remetéről van szó, aki világi életében kötélverő volt. A céhpecsét körirata: SIGILL DER SALLER MEISTER IN SZEGETIN. 1743. Két oroszlán tartja rajta a mesterség jelvényeit. Fölöttük glóriával körülvett angyal van kivésve: bal kezében országalmát, jobbában pedig kivont kardot tart.⁴

A kötélverők céhéletéről Bakay Nándor sok színes, jellegzetes mozzanatot örökített meg.⁵

Elmondja, hogy az *ifjúság ládája* magában foglalta a céh és az ifjúság alapszabályát, jegyzőkönyveit, szabadságleveleit, a segélypörsölyt, egyes ki nem váltott tanulóleveleket, továbbá egy-egy koszorút és egy ércpoharat, amely remekbe készült ötvösmunka volt. Voltak ezenkívül a ládában régi pénzek, pecsétek, a szakmára vonatkozó emlékek.

A havonkénti gyűléseken a *bejárómestőr* jelenlétében az ifjúság szigorú bírság terhe alatt köteles volt összeseregleni. A láda kulcsait a két *kücsoslegény* őrizte. Náluk volt a pörsöly egyik kulcsa, a másik meg vagy a bejárómesternél, vagy éppen a céhmesternél.

A láda köré sereglett ifjúság egyik képviselője, vagyis az első kücsoslegény, másként *öreglegény* az asztalra helyezett láda mellett az elnöklő mester jobbján foglalt helyet. Az asztalra helyezett kalapja alatt a kulcson tartott jobb kézzel a kulcsot az asztalhoz koppantotta. Majd engedélyt kért a szőlásra: fölszólított minden jelenlevőt, ha bárki ellen bármilyen panasza volna, még a láda felnyitása előtt adja elő. Nyitott ládánál ugyanis már csak az ítéletnek lehetett elhangzania. Az öreglegény fölszólítását háromszor megismételte.

Majd a legények névsorát olvasták föl. Aki eddig meg nem érkezett, a láda felnyitása után már nem léphetett a gyülekezetbe. Ezután háromszori engedelemkérés után sor került a láda felnyitására. Most a mester, az öreglegény és a másik kücsoslegény, más néven *ifjúlegény* kirakta az asztalra a láda tartalmát.

Most következett a befizetés, bírságolás. A vétkesnek a tárgyalás idejére el kellett hagynia a gyülekezetet. Utána behívták és kihirdették a büntetést, amely azonban egy heti bérnél több nem lehetett. Súlyos esetekben a legényre testi büntetést is kiszabhattak. Amíg azonban a tanácskozásokat a legszigorúbb titokban tartották, és gyűlésen kívül még szólni sem volt szabad róluk, addig a testi fenyegetést elrettentés okából minden céhvel tudatták.

A múlt század negyvenes éveiben 1 hétre 1 váltógarast fizetett a legény a segélypörsölybe. Ehhez még főleg becsületsértésre rótt büntetések is járultak. A segéddé, legénnyé avatás díja nem folyt a pénztárba, mert ezt áldomásra költötték.

Az új legénynek hosszúszerű pipát és tele poharat adtak a kezébe, a koszorút pedig, amely rezgő érc-sujtással volt tele, a feje tetejére helyezték. Ekkor két széklet tettek az asztal két ellenkező oldalára,

² *Berkeszi I.*, Gróf Hofmannsegg utazása Magyarországon 1793/94-ben. Bp. 1887.

³ *Czímer K.*, Kaszinó. 168.

⁴ *Hilf* 84.

⁵ *B. N.*, Az „ifjúság ládája”. Alföldi Iparlap 1884, 19. sz.

és a legénynek fején a koszorúval, szájában a pipával, kezében a tele pohárral egyik székről a másikra a láda fölött kellett az asztalt keresztül lépnie. Ha aztán a feltámasztott ládafődel lecsapódott, ha fejéről a koszorú leesett, ha pipájából a hamu kiszóródott, a pohár pedig elcsordult, akkor egy-egy pint bort tartozott fizetni. E szertartás alatt komolyságát mindenkinek meg kellett őriznie, nevetni nem volt szabad. A céhmester fölszabadult fia még sorban megcsókolta a többi mesterek kezét is.⁶

Más, szintén Bakaytól szerzett följegyzés⁷ szerint a kötélverő legénnyé avatáshoz az is hozzátartozott, hogy „mikor fölszabadult, híven a céh szokásaihoz, fejére tűzték a legénykoszorút, kezébe adták a borral telt poharat, foga közé nyomták a pipaszárat és így földiszítve, hármat kellett istráng sodrára, hármat kötőfék sodrára ugrania. A koszorúnak nem volt szabad leesni a fejéről, sem a tele pohárnak kiömlenie, a hosszúszerű pipának kiesnie, mert bármelyik hiba büntetést vont volna maga után.”

*

Bakay Nándor (1833—1901) egyébként a szegedi kötélverő céhnek messze kimagasló alakja volt. Állítólag ő ihlette Mikszáth Kálmánt *Tóth Mihály* megmintázásában (A Noszty fiú esete Tóth Marival).

Édesapja újszegedi kötélverő mester, akit bírónak is megválasztottak. „A bíró házát gyakran nagyurak látogatták meg. Ha a réven át nem kelhettek, vagy a nagy sárban szekerük elakadt, a bíróhoz tértek be. Ez saját lovain a sárból ingyen kivontatá, vagy élete veszélyeztetésével a zajló folyamon keresztül Szegedre átszállítá. 1840-ben a bíró iskolát nyitott a kis község számára, sőt annak saját házában adott helyiséget.”⁸ Fia is itt tanult, majd 15 éves korában, a szabadságharc idején megszökik hazulról és honvéddnek áll be. Utána kitűnően kezdett iskoláit már nem folytatja, hanem inasként dolgozik atyja műhelyében.

Később sok országot bevándorolt. Nemcsak szakmáját, hanem a kendertermesztést, vászonszövést is tanulmányozta. Tele volt alkotó kedvvel. Hazatérve, atyja műhelyéből Rókuson kötélgyárat alapított. „Gyára nagy munkatelep volt — írja tovább Gelléri Mór — telve sajátos alakokkal: kipu szult mesterekkel, a régi céhsziszter romjaival és az újkor gyermekeivel, több művelt ifjúval és utcai csöcselékkel. Erős marokkal fogta a gyepelt, atyailag támogatta a gyöngét, szigorral sújtotta a gonoszt. Házához szeszes ital nem került soha. Kocsmába nem járt, éjjelre ki nem maradt. Gyarában, sőt még íróasztalánál sem ült le soha.”

A Bakay-gyár tehát mai helyén 1870 táján műhelyből bontakozott ki. Gőzgéphajtotta 20 szövő- és 56 fonókeréken 70—80 munkás évente 2500—3000 mázsa kötelet és hasonlót gyártott, amely mindenfelé nagyon kelendő volt. Az árvíz idején megsemmisült.⁹

A gyár tőkehiány miatt Bakaytól később (1883) részvénytársaság birtokába került, amely Palánkán, Mezőhegyesen, Komádiban is hamarosan fióktelepeket létesített.

A másik kenderfonó, illetőleg kötélgyár Hipp bácskai nábob és Narbuth balti mérnök társulásából Újszegeden alakult (1886), később Salzman kasseli gyárosé lett. Voltak még magáncégek (Varga Mihály, Pollák Sámuel) is.

E gyárüzemek történetének, fejlődésének, mai virágzásának bemutatása már nem a népelet kutatójának feladata. Klasszikus példája azonban annak, hogyan válik egyenesen világjelentőségűvé — hasonlóan a paprikához és szalámihoz — egy szegedi iparág, amely még helyi kézműves műhelyből bontakozott ki.

E gyárak már századunk elején kinőnek a helyi, sőt hazai anyagbeszerzés korlátaiból is: nemcsak európai, hanem tengerentúli nyersanyagból is dolgoznak. Így az *olaszkendőr* Bakay Nándor feltárása nyomán meg a múlt századból ismeretes, és kiváló minőségéért közkedvelt. Importálnak *oroszkendőrt* is. Az *aloe*, munkások, kötélverők ajkán *alúj* levélrostját nemcsak a gyárak, hanem szegedi kismesterek is szívesen dolgozzák föl hintakötéllé, ruhaszártó kötélle. Jelentős volt a *manilla*, vagy-

⁶ B. N., Ifjúkori emlékek. Alföldi Iparlap 1884, 23. sz.

⁷ Gelléri M., A magyar ipar úttörői. Bp. 1887. 164.

⁸ Gelléri M., i. m. 164.

⁹ Reizner J., III. 491.

is a manilakender behozatala is: futószőnyeg, szárító kötél, hajókötél készült belőle. A *sziszál*, népiesen *sziszáj* agavefajták leveleiből készült rost. Elterjedt a kötélverők körében is. Fölbukkant a dél-amerikai *mauriciusz* is. A *benaresz* nevezetű indiai kenderfajta nem tudott népszerűvé válni. A két világháború között ennek feldolgozásával csak a kendergyárak foglalkoztak. Szintén ebben az időben került megmunkálásra a gyárakban a *rami*, amely Csehszlovákiából szállított kenderfajta volt.¹⁰

A szegedi gyár készítményei ma is szerte a világon ismeretesek és kedveltek.

A kézi kötélverés¹¹

A kötélgyártó kézműves munkának¹¹ első mozzanata a megvásárolt kender *gerebenőzése*. Ez még nem szakmai munka: vagy ügyes napszámos, vagy mellékkeregetként a szegedi kendergyárak valamelyik gerebenőzője végzi.

A munka eszköze maga a *gereben*, ritkább nevén *kötelesgereben*, amelyet nem házilag készítenek, hanem hozzáértő mesterrel úgy készíttetik. Régebben az apatini Hauck Ádámnál rendelték, akinek készítményeit máig nagy becsben tartják. A legjobb szegedi szerszámkészítő hírében a felsővárosi Kovács István lakatos állott. Mindketten egyéb kötélverő szerszámokat is készítettek.

A gereben bakra szerelt, függőlegesen kiálló, kefeszerű acélfogakból áll. Fogainak sora szerint van *ötös*, *hatos*, *hetes gereben*. A régebbi *magyar* fajtának szögletes szögei voltak, a mai *angol* divatúnak kerek. Egymás mellett egy sűrűbb és egy ritkább fogazatú gereben található. A gereben bal oldalán beerősített vaskampó látszik, amelyen a kelleténél hosszabb kenderszálat vágják, szakítják ketté. Innen a *szakító* neve. Annak a baknak, amelyen a gereben áll, *gerebenpad* neve is hallható, és sokszor egy $1 \times 1,5$ m² nagyságú deszkapadozatra van szerelve, és így ide-oda vihető. Ennek a talp-nak *gerebenplacc* a neve. A gerebenezés színhelye sok mesternél a *gerebensufni* néven emlegetett szellős, elkülönített helyiség, hogy a keletkező por, szállongó szősz ne lepje be a háztájékot, és óhatatlanul is ne kelljen nyeldesni.

A gerebenezett kender egyik fajtája a *betétös kendőr*, amelyben a *börtli* még benne van. A gerebenezésnek több mozzanata van. Első a *spiccolás*, vagyis az elsőrendű, hosszúszájú kender összeválogatása, majd a végén levő kóctól való megtisztítása. Az eredmény a *spicckendőr*, vagyis a kézifonásra alkalmas, elsőrendű, kigerebenezett kender. A spicckenderből összefogott és a további munkára előkészített maroknyi csomónak *abcug* a neve.

A gerebenező olykor *curuffol* is, vagyis az elsőrendű kender kelleténél hosszabb végét a gereben oldalán elhelyezett szakítón leszakítja, és ezt a maradékot a kezébe fogott újabb hosszúszájú kenderrel összemarkolja. A leghosszabb szálak kigerebenzése után visszamaradt szálaknak *börtli*, olykor *abrisz*, újabb, kevésbé használt magyarosított szóval *szakállkendőr* a szakmai neve. A börtlihez olykor a *tépéskóc* is hozzákerül, vagyis a parasztgazdáktól vásárolt hulladék, amely tilolás alkalmával keletkezik. Ennek az újabb kóctalanító műveletnek *pertlozás*, *bertlozás* a neve. Az egészet háromszor kell ismételni, amikor is a gerebenezőnek mindig a kezében marad egy maroknyi csomó, amelyet sorrendben *elsőcug*, *másodikcug*, *harmadikcug* néven emlegetnek. Ezután ezt a három különböző méretű cugot a munkás *stráfolja*, *össze-stráfolja*, vagyis a gerebenen egybefésüli. Az így nyert kötegnak *visli* a neve. Minden kötélverő készítménynek jó. Ezzel vége is a gerebenezésnek.

¹⁰ Pollák Sámuel információi.

¹¹ Anyaggyűjtésünkben *Farkas György*, *Klein József* és *Pallai Vilmos* mesterek voltak segítségünkre.

Az olyan másodrendű, egyszer gerebenezett kendernek, amelyben még a kóc és börtlí is benne van, *kolmi*, a belőle való csomókészítésnek *kolmizás*, *bekolmizás* a szakmai neve.

A gerebenezés alkalmával kerül eltávolításra a *fricsni*, vagyis a kenderben a tilolás után olykor bennmaradt durva, burkos szál. Hasonlóképpen most távolítják el a *pozdorja* néven emlegetett töredékes kenderkórót is. Ilyenkor *sárfmessengernek*, vagyis nagyocska késsel (Scharfmesser) levakarják a kenderre esetleg rásült pozdorját. A ki nem gerebenezett kenderben előforduló csomóképződésnek *bukli* a neve.

A gerebenezés után visszamaradt hulladék a *kóc*, amelyet még felhasználnak, felválogatnak. Erre a célra a *silerájter* szolgál, amely asztalszerű, négy lábú állvány: asztallap gyanánt kötél-, újabban drótháló van rá kifeszítve. Fölötte a kötélverő két, mintegy 60—80 cm hosszú, *rázópáca* néven emlegetett bottal lazítja, rázza, *szíszálja* a kócot, miközben a pozdorja a hálólyukak között le hull, a kóc pedig föl akad. Ezután a kócot az egymás végébe helyezett pálcákon föltekéri, szakmai nyelven *viklibe rázza*, *bevikli*. Egy-egy gombolyag, vagyis *vikli* mintegy 1/2 kg súlyú.

A viklibe gombolyított kócot a kötélverő *szűr* nélkül fonállá fonja. Az ilyen fonálnak *cigli* a neve. A kész ciglit, 8—10 fonalat összemarkolva, vagy egy összehajtott kötél darab, vagy pedig két egymásra fektetett abroncsdarab közé fogva ledörgölik, megtisztítják, szakmai nyelven *riflozzák*. A ciglit a kötélverő *borítani* szokta, vagyis finomabb kenderburkolattal veszi körül. Így aztán a belőle készült kötél erősebbé, tetszetősebbé válik.

A kóc legaljának *slenc*, újabb magyarosított, de ittkán használt szóval *lábkóc* a neve. Tűzre vetik.

A gerebenezésben a *firtli* az átlagos napi teljesítmény. Ez mintegy 25 kg súlyú nyers kender. Egyébként a szakmában 1 *fej* kender megfelel 1,5—2 *marok* kendernek. A kötélverő a hosszúságot máig ölben, sukban számítja. Mértéke az *öles*, amely ölnyi, tehát mintegy 190 cm hosszú, 6 sukra felosztott faléc.

A gerebenezés után következik a voltaképpeni kötélgyártó munka. Ezek a *fonás*, vagyis a kendernek fonállá sodrása, továbbá a *zsinórzás* és *szalazás*.

A fonáshoz legfontosabb munkaeszköz a *fonókerék*, *fonyókerék*, *köteleskerék*, öregek ajkán *verőkerék*, amelynek régi formáját *fajefű kerék* néven is emlegetik. Ennek felső része, sodró szerkezete még fából készült. Leglényegesebb alkatrésze egy nagy kerék, amelyet a *kerékajtó*: gyerek, ráérő családtag, esetleg fogadott napszámos hoz mozgásba. A kerékajtó fogantyújának *trib* a neve. A fonókerék felső részén van a *kerékfej*, amely régen fából készült, újabban vasból van. A kerék hajtósíj segítségével jön mozgásba. A kerékfejen levő, vaslemezzel lezárható bevágásokba akaszthatók a horgok, éspedig fonáshoz 1 *fonóhorg*, zsinórzáshoz pedig 2—3 *zsinórzóhorg* használatos.

Első dolog, hogy a kötélgyártó súly szerint kiméri, kiadagolja a fonáshoz szükséges kender mennyiségét. Ez a kiadagolt mennyiség a *rájszni*, de érthető jelentésátvitellel ez a fonni készülő kötélgyártó kötényébe került kenderadagnak is a neve. Fonáshoz az a jó kender, amely *fliszol*, vagyis nem tapad, szálai könnyen elválnak egymástól.

Maga a mester most *csuszikolni* kezd, vagyis előkészül a kötél sodrására. Az öles segítségével kiméri a kellő távolságot, a készítendő kötél hosszát, elhelyezi a megsodrandó szálak számára a *tőképáca* néven emlegetett fakarókat, amelyeket a fartökébe erősítenek, és amelyek az elkészült fonalak lerakására, összegyűjtésére szolgálnak. Felrakja továbbá a kerékfejre a fonóhorgot. Aszerint, hogy mire készülnek, így mondják: *kötélre*, *istrángra csuszikolunk*.

A fonókerék közelében *cvetter* néven emlegetett vizesbögre. Ha hosszabb kötél fonásáról van szó, akkor a távolság közepetájára mintegy 1,30 m magas hordozható, gereblyére emlékeztető faállványt állítanak, amelynek fogai merőlegesen állanak. Ez a *sticni*, amely arra a célra szolgál, hogy a készülő fonalakat a feszeség biztosítása érdekében ezzel támasszák alá. A kötélfonás színhelye a *sufni*, amely hosszú, folyosószerű, fából ácsolt szin. Az eső ellen védekeznek vele. A rendkívül hosszú szálak fonása régebben sokszor kint az utcán történt. Ehhez hatósági engedély kellett. A készülő fonál egyik végén tehát a fonókerék, a másikon a tőképálca, közepén szükséghez képest pedig a *sticni* áll.

Így fölkészülvén, a kötélgyártó öblös kékfestő kötőjébe, amelynek *surc* a neve, belerakja a rájsznit. Óreg mesterek emlékeznek rá, hogy a *surc* kötőzsinórja valamikor még a 2 m hosszúságot is elérte, és 15—20 cmnyire más-más fonással készült. Mindenki saját maga készítette. Ha új legényt fogadtak, ezt nézték meg, és ebből állapították meg szakmabeli jártasságát.

A kötélgyártó bal markában a *spinflek*, másként *szür*: összehajtott és a *cvetter*-ből időnként megvizezett filcdarab. Ezen át ereszti a kenderszálakat sodrásra, amelyeket jobb kezével a surcból húzogat elő. A kötélverőkeréktől folyton hátrálva fon. A kívánt hosszúságnál *klangol*, vagyis a megfont részt elszakítás után *masni* néven emlegetett sajátos hurokkal a tőképálcához erősíti. Most az egész munkát annyiszor ismétli, ahányszoros kötelet akar fonni. Az egyenletes vastagságú fonalnak *egyenes-fonal*, *igényősfonal*, az olyanénak meg, amely egyenletesen vastagodik és istráng, kötőfékszár, szántóostor készül belőle: *tiknisfonal* a szakmai neve. Egy keréken egyszerre olykor két fonalat is fon két személy. Az ilyen fonás a *portáj*.

Sokszor előfordul, hogy a kötélverő *kifon*, vagyis többet fon a kelletténél, a tervezett hosszúságnál és így vékonyabb a kötél. Az is megeshetik, hogy ellenkezőleg *befon*, vagyis kevesebbet és így vastagabb kötelet fon, mint szándékozott. Gyakorlatlan azonban a rájszniból pontosan eltalálja a súlyát is, hosszúságát is.

A fonás után a *zsinórzás* munkája következik. Ennek legfontosabb eszköze a *ler*: fából esztergályozott csonkakúp, amelynek oldala kissé kiduzzad. Az oldal hosszában szabályos távolságban bevágások: 3—6 aszerint, hogy hány fonalat akarnak összezsinórozni. A *ler* hossza a munkához képest különböző: 8—15 cm, alapszélessége 5—12 cm. Használat idején a vastagabb végét a később még említendő *hengörstangli* felől úgy igazítják a fonalak közé, hogy minden bevágásba egy fonal kerüljön. Most a kötélverő a fonókerék felé közeledik a *ler*-rel, amely a fonalakat, illetőleg zsinórokat összesodorja. Zsinórzáshoz egyébként a kisebb *zsinórzóler*, szálazáshoz pedig a nagyobb *szálazóler* használatos.

A zsinórzás különben a fonókerék forgatásával történik. A fonalak egyik végét kerékfejre akasztott, kívánt számú zsinórzó horgira öltik, másik végüket pedig a *hengörstang*, *hengörstangli* néven emlegetett állvány tetején forgó vashengerről kötéllel lelógó egyetlen vaskoronghoz erősítik. Ennek *zsinórzóhengör* a neve, amely ön-maga körül is tud forogni. A kötél másik, szintén lelógó végéhez a fonal feszesre húzása végett téglákat kötnek. Most a zsinórzóhengernél a fonalakat a *ler* vájataiba illesztik és a fonókerék felé haladva, összesodorják, *összezsinórozzák*. Közbevetve jegyezzük meg, hogy annak a dudorodásnak, amelyet a többenél hosszabb zsinór zsinórozásnál, szálazásnál okoz: *ripni* a szakmai neve.

A zsinórozás után a szálazás kerül sorra, vagyis az elkészített kötélzsinóroknak négy ágba való összeeresztése, egyesítése.

A szálazáshoz szükséges az *ézli* néven emlegetett méternyi magas faállványra szerelt *sír*, amely kerékkel hajtható fogaskerék-áttételekkel működő, vasból kovácsolt sodrószerkezet. Szükséghez képest egyszeri kerékajtással 1, 6, 12 fordulat idézhető

elő. A sár másik oldalán négyzetesen elhelyezett négy, erős, vízszintesen kiálló vashorog. Ezekre akasztják azt a négy, mintegy 20 cm hosszú, vékony vashorgot, amelyeknek *klíder* a nevük. Végükhöz erősítik az egyesítendő zsinórokat. A zsinórok másik végét a *szárazóhengör* egyetlen horgába akasztják. A szárazóhengör méternyi magas, földbe ásott faoszlop, amelynek felső végénél erős, vízszintes vashorog áll ki. Ezen kötelet vetnek keresztül, amelynek egyik végére kellő számú téglából való nehezék van erősítve a szárazandó zsinór kifeszítésére, a másik végén a tulajdonképpeni szárazóhengör, amely rézből készült. Ez önmaga tengelye körül forgó horog, amelynek végére valamennyi szárazandó zsinórt rákötik. Most a *szárazóler* segítségével történik maga a szárazás.

A *beszárazott* munka végét még *flektolni* kell, vagyis kézzel eldolgozni. Az eredmény neve *flektolás*, másként *végfonás*, *évégzés*.

A két részre hajtott kötélzsinórnak *stirc* a szakmai neve. Amikor a kötélzsinórokat a mester két részre hajtva szárazza, akkor *stircol*. Így készül az istráng, gyeplő, fejkötél, pányvakötél.

Ha a kötélverő a síron a kész kötél fonadékát még sűríteni akarja, akkor *presszol*.

Olykor *fukszolni* is kell, azaz a kötél két végét egymásba dolgozni, hogy transzmissziós célra is alkalmas legyen. Az ilyen kötélnak egyébként *körkötél* a szakmai neve.

TALICSKÁSOK

A híres, szegedi különlegességnek számító talicskakészítő, *talicskás* mesterségről való első bővebb adataink a múlt század hatvanas éveiben tűnnek föl. Nyilvánvaló azonban, hogy a talicska szegedi múltja sokkal régebbi időkre nyúlik vissza, hiszen a szakadatlanul ismétlődő árvízveszedelmek, továbbá népünk ősi kertészkedő hagyományai korán szükségessé teheték a használatát, a lápon való faeresztés pedig a készítését.

A tudunkra legrégebb, 1725-ből való adat szerint a talicska ára 1 forint volt, de egy másik, ugyanebből az évből származó följegyzés szerint a sörházhoz rendelt 20 talicskáért csak 10 forintot fizettek.¹ A *talicska* szó előfordul különben a boszorkánypörökben is: *az fatens talicskára tétetvén az vén asszonyt, oda vitette Károlyi Pélához.*² A már többször emlegetett 1813. évi Árszabás a kerékgyártóknál emlegeti a talicskát: *talyitska kerék 30 kr. Egy kő, Só hordó vas alá való duppla küllőjű talyitska 2 fl, detto közönséges 1 fl 30 kr.* Sajátságos azonban, hogy a szegedi kerékgyártó céh fennmaradt irataiban a talicskával nem találkozunk. E jelenség magyarázatára alább még visszatérünk.

A talicska tréfás neve Tömörkény hallomása szerint *egykerékű hintó*, napjainkban *háztáji kocsi*.

Több szegedi népnyelvi szólásban is előfordul. Aki szerencsésen túljutott valamin, az *atesőtt rajta, mint dorozsmai embör a taicskán*. Kovács János jelentését nem közli ennek a szólásnak: *témpóz, mint katona a taicskába.*³ Tápai gyerekek így fogadkoznak, hogy igazat mondtak: *apám, anyám haljon mög, tüzes taicskába vessenek!* Szintén Tápén a kislányokkal játszó fiút így ijesztgetik: *në játsszál a lányokkal, mert tüzes taicskába vetnek!* Tréfás kérdés: *nálatok hogy híjják a taicskát?* Helyes felelet: *nálunk nem híjják, hanem tolják.* A talicska — mint tréfásan emlegetik — ezt nyikorogja: *fiúrú fiúra.*

A leghíresebb szegedi talicskások Alsóvároson dolgoztak, ami nem véletlen, hiszen a kertészkedés régebben itt virágzott leginkább. A múlt század derekától kezdve főleg a *Dobó*-,⁴ *Vecsörnyés*-, *Vőneki*-családok nemzedékeken át foglalkoztak a mesterséggel. Ezek az ősi talicskás nemzetségek azóta vagy kihaltak, vagy másba fogtak. Az utolsó hírmondó, Vőneki Szilveszter az elmúlt évtizedben halt meg. Széppapja is talicskás volt. Adataink túlnyomó része tőle származik.

A szegedi talicskás mesterség máig megmaradt képesítéshez nem kötött háziiparnak, mint a fahajó, paprika, tarhonya készítése. Ezzel szemben más közeli városokban, így Szentesen, Csongrádon, Makón és bizonyára még egyéb helyeken is, bogná-

¹ *Reizner* III, 486, 506.

² *Reizner* IV, 499.

³ *Kovács* 478.

⁴ Dobó alsóvárosi talicskásról, akinek bűbajos híre volt: *Ethn* 1930, 49.

roknak időszakos foglalkozása. Akkor szokták készíteni, amikor egyéb munkájuk nincs. Ez a körülmény mindenesetre a szegedi talicskaipar ősiségét bizonyítja, amelynek szerzett jogait a későbbi ipartörvények és a versenytársnak tekinthető rokon szakmák is méltányolni kénytelenek. Érdeemes megjegyeznünk, hogy a legtöbb talicskásnak volt néhány hold földje, szőlője is, tehát egyidejűleg gazdálkodott is.

A szegedi talicskakészítés a helyi önellátás világából a múlt század hatvanas éveiben lép ki, amikor a folyószabályozás és vasútépítés korszaka, hatalmas konjunktúra kibontakozik. Ehhez vegyük még hozzá Szeged árvíz utáni újjáépítését: feltöltését és a körtöltés elkészítését. Ezeknek a munkálatoknak egyik legfontosabb része, alapvetése a *kubikolás*. A földmunkának pedig éppen a talicska a legnélkülözhetetlenebb eszköze. Minthogy pedig a szegedi népnek évszázados gondja, egyben polgári kötelessége volt a Tisza kiöntései ellen való védekezés, érthető, hogy a szegedi, Tisza menti, folyton szaporodó szegény nép a lápok világából kiszorulva, felhasználja a kedvező kereseti lehetőségeket és mind nagyobb számmal megy kubikolni. Vannak, akik már vissza sem térnek régi foglalkozásukhoz. Vannak azonban olyanok is, akik csak alkalomszerűen szegődnek el. A szegedi és környékbeli: gyevi, dorozsmai, őszentiváni, óbébai kubikosok a változatos összetételű szegedi földön szerzett kitűnő talajismeretükkel, árvédelmi tapasztalataikkal, szívós és kitartó erejükkel, becsületességükkel válnak szerte Közép-Európában elismert és keresett földmunkássá.

Ez a konjunktúra természetesen a szegedi talicskakészítés páratlan föllendüléséhez vezet, amely nagyjából egészen a századfordulóig eltart. Így az 1879. évben a Városban 14 önálló talicskás volt 100 munkással, 1892-ben 12 mester 70 dolgozóval.⁵ Ez a szám 1914-ig 8—10 mesterre apadt le. Mindig voltak a szakmában, akik csak új talicska készítésével, mások meg csak javítással foglalkoztak. A gyártott talicskatípus szerint is voltak bizonyos különbségek. Egyesek csak — szakmai nyelven szólva — gazdasági talicskát (népiesen paraszttalicskát), más mesterek viszont leginkább kubikostalicskát készítettek. Említsük meg, hogy a Vőneki-műhely virágzásának tetőpontján, az 1910. évben 18 munkással 11 ezer kubikostalicskát készített.

A talicskát idehaza hetipiacon és országos vásárokon szokták árulni. Eladási helyük az árvíz előtt és még sokáig utána is a Széchenyi téren, a Törvényszék táján volt. Később a *kakastemplom*, azaz református templom körül, majd meg a Kossuth Lajos sugárút elején volt. Mesélik, hogy árusítóhelyük 1879 előtt még csak kis részben volt kikövezve. Ezért őszi, sáros időben mindig nagy versengés folyt: már éjfél után elindultak hazulról, hogy a kövezetre rakodhassanak ki. Az elmúlt évtizedben a Török utcában, vásárok idején pedig a Mars téren árultak régi piaci szomszédaikkal, a kádárokkal együtt.

Elszöktek vidékre is, így Hódmezővásárhely, Makó, Nagyszentmiklós, Nagy-kikinda, Nagybecskerek, Temesvár, Arad, Béba, Oroszlámos, továbbá Horgos, Szabadka, Csantavér, Topolya, Kistelek vásárait is. A vásárokra leginkább gazdasági talicskákat vittek, a szabadkai vásáron azonban még az aklos talicskát is keresték. A talicskát a közelebbi helységekre kocsin, a távolabbiakra pedig vasúton szállították. Az árak aszerint váltakoztak, hogy a talicska nyárfából vagy keményfából készült-e, gyalult vagy gyalulatlan, vasalt vagy vasalatlan volt-e. A talicskát nem festették. Nem örültek neki, ha nagyobb szállítmánynál az volt a kikötés, hogy a talicskákat be is kell kátrányozni. Megcsinálták, de nem szívesen.

A talicskások nemcsak piacra, vásárra dolgoztak, hanem szállítottak is. Számos vidéki fa- és vaskereskedő tartott talicskából is kisebb raktárt. Szükségeiteket köz-

⁵ Kulinyi Zs., Szeged újkora. 612.

vetlenül a szegedi talicskásoktól szerezték be. Rendeltek tőlük építési vállalkozók is. Érdekes, hogy a folyó mentén fekvő délvédelmi helységekre, így Titel, Pancsova. Kevevára városokra nem vasúton, hanem a kárpátoroszoknak a Felső-Tiszáról jövő és délre igyekvő tutajain szállították.

A mesterek mellett akadtak egyes kereskedelmi vállalkozók is, különösen a Reitzer Lipót és Fia-cég, akik a talicskások készítményeit összevásárolva, illetőleg náluk nagyban rendelve, a talicskát szegedi exportkülönlegességgé avatták. Évente 10—12 ezer sárgafölddel bedöngölt kubikotalicskát is szállítottak ármentesítő társulatoknak, vasútépítő vállalatoknak szerte az egész országba, de a Balkánra is. Reitzerék leginkább szegedi talicskásokkal dolgoztattak, csak elvétve és igen kis mértékben makaiakkal és szentesiekkel. Ez a talicskakereskedelem a nyolcvanas évektől az első világháborúig virágzott.⁶ Szakmai emlékezet szerint Viddin bolgár városban a szegedi talicskát árverezve adták el.

A talicska készítéséhez szükséges faanyagot a kereslet föllendülésével már nem lehetett helyben beszerezni. A szegedi tájon a tölgy és a kőris, vagyis a két legalkalmasabb fánemű különben is ritkán fordul elő. Ezért aztán a múlt század utolsó harmadában a szegedi, de a csongrádi, szentesi, vásárhelyi, zentai talicskások is feljártak Záhony tájékára, főleg Nagydobrony és Kisdobrony falukba, a Latorca torkolati vidékére, amelyen a kárpátalji erdőkben összeszedett rönköket a Tiszáig szállították. Itt *fértálysámmra* árulták,⁷ tutajba kötötték és a Tiszán eresztették le, egészen Szege dig. Ez a vásár, illetőleg szállítás a tavaszi hónapokban történt.

A kilencvenes években faanyagot már helyben is lehetett, főleg a Winkler Testvérek cégnél, vásárolni. Ekkor már nyárfából szabott talicskákat is kezdenek készíteni. A nyárfa viszont már a környéken is előfordul. Egyes talicskások ezután is lejártak Szlavóniába, agynak, talpnak való kőrisért, szilfáért.

A rönköket valamikor még a fűrészlőgödörben vágták szét. Erről a hajóácsoknál emlékeztünk meg (31. l.). Ezt a kezdetleges és fásasztó munkamódot a gőzfűrésztelepek a századforduló óta fölöslegessé tették. A talicskások most már a rönköket velük dolgoztatták föl.

A talicska *szabása* nem más, mint a szükséges formák kivágása. Vigyáztak arra, hogy a *foggantyúk* a szál, vagyis farost hosszába essenek. Vigyáztak, hogy kikerüljék a repedéseket, görcsöket, azaz ezek ne essenek a szabásba. Amikor mindezeket mérlegelték, akkor a kész deszkasablont ráfektették a feldolgozandó deszkára, a körvonalakat ácsplajbással rárajzolták és ennek nyomán a mintegy 60—70 cm magas, *darabolószerk* néven emlegetett kecskebakokra fektetve, az 1 coll szélességű *darabolófűrész* segítségével nagyjából körülvágták. Ennek egyik különleges változata volt a *vőnekifűrész*, amelyet az öreg Vőneki talicskás javasolt és Mayer Ferdinánd hajdani szegedi vaskereskedő kivitelezett: ha új szalagot kellett beletenni, nem kellett a fűrész rámaját szétszedni miatta. A szabás rendszeren az udvaron vagy szín alatt történt. Ezután következett benn a műhelyben a *kanyargatás*, *kanyarítás*, vagyis a pontos és gondos körülvágás. Ezt régebben a kézi *kanyarítófűrész* végezte. A század eleje óta a műhelybe szerelt és villannyal hajtott gépfűrészrel is történt. A szükséges lyukakat is már fűrőgép fúrta. Természetesen gyaluval, vésővel, vonókéssel még elvégezték a szükségesnek látszó simításokat. Kedvelt szerszám volt a *rókakés*, *rókáskés* néven emlegetett, róka védjegyű finom acél kétkézvonó.

A talicskakészítésnek kiművelt szakmai hagyományai voltak.

⁶ Reitzer Lipót szíves információi.

⁷ A fertály nagyságát nem sikerült megállapítanunk.

Így főleg a kubikotalicska „megszerkesztése — mint Tömörkény írja⁸ — külön tudomány. Ahhoz bognárok, asztalosok, teknőcsinálók nem értenek, mert az egyedül csak a talicskakészítőnek tudománya... Erős legyen és mégis könnyű. Az oldalak rézsút fekvése figyelembe veendő, hogy a homok bele tetejesre rakható legyen, és tolás közben mégse peregjen le. A keréknek a teherhez való távolsága is fontos, de leginkább még a talicskanyeleké, azaz szarvaké, mert a terhet nem lefelé kell húzni, hanem fölfelé kell tolni. Számításba kell venni azt is, hogy mikor a kubikos izmainak az ereje fölmondja a szolgálatot, akkor a testi súlyát is segítségül hozza. Hogy amikor tolás közben csaknem ráfekszik a talicskára, annak a kereke akkor is csak haladjon fölfelé a járódesházán: az erők egymásra való hatásának fölfoghatatlan tudományai ezek az olyan ember előtt, aki nem ért hozzá. Aminthogy azután az ilyen ember lehetséges, hogy egész malmokat is tud fából kifaragni, de kubi-kotalicskát építeni nem tud.”

A talicskának van két *óda*. Egyik végük elkeskenyedve, a *szaruban* végződik. Ennél fogva tolják a talicskát. Másik végükön a *talicskafej*, *kerékjárás* néven emlegetett kerék felőli részen van az *állítólu*k, amelybe a kerék tengelye szolgál. Az oldalakat a *végek* csapolják össze. A kerék felől van a magasabb és szélesebb *elsővég*, a szarvak felől pedig a *hátsóvég*. A végekből kiálló *csapok* pontosan beleilleszkednek az oldalakba vágott téglalap alakú lyukakba. Hogy ne lazuljanak, a csapok kimerednek az oldalakból is. Kívül át vannak fúrva és erősítékül a *csapszög* van beléjük verve. Főleg a kubikotalicskákánál újabb az oldalak nem egyetlen darabból állanak, hanem a felső részükhöz kiegészítésül deszkát vagy lécet látunk hozzátoldva. Ennek *ódalitódás* a neve. Alkalmazására nemcsak anyagtakarékosságból kerül sor, hanem azért, mert napon a nyárfa hajlamos a *pördülésre*, vagyis elgörbülésre. Ez csak egyetlen darabból álló oldalon feltűnő és hátrányos. Hasonló megfontolás érvényesül a *végtódás* készítésénél is. Az ilyen toldott talicskának *léczött talicska*, az önálló darabokból szabottnak pedig *léctelen talicska* megkülönböztető szakmai neve is hallható.

Miután az elsővégre a kubikotalicskán nagy teher nehezedik, a kerék felőli részére erősítés céljából két léc van odaszögezve. Ez a *végheveder*, másképpen *hevederléc*, ismét másként *lajszni*. Közöttük foglal helyet a *húzókarika*, esetleg meggörbített erős vas. Ebbe akasztja bele hámkötélet partnak föl a *talicskahúzó gyerök*, más néven *csikó*. A karikának természetesen megfelelő helyen, vagyis középen kell lennie. Vagy csavarral erősítik az elsővégehez, vagy kétágú *cigányszög* segítségével, amelyet aztán a másik oldalon kétfelé vernek vissza a deszkába.

A *fenék* a szentesi talicskánál alá van szögezve, mert a fenéken lévén a teher, itt pusztul a talicska leghamarabb és az odaszögezett feneket könnyebb levenni és megjavítani. Ez is mutatja, hogy a szögezett fenék újabb forma, mert a hagyományosan készült talicskákban vasszög nincsen. A szentesi talicska fenéke *nútra* van, vagyis az oldala és végek *nút* néven emlegetett vájataiba vannak illesztve. A nút kivágásának *nyútolás* a neve. Amikor a feneket készítik, a *fenékdeshkát* beillesztik. Ilyenkor azt mondják, hogy *fenekelnek*, *befenekelnek*. A fenék alátámasztására, erősítésére szolgáló lapos lécnek *fenéktartó* vagy *heveder*, a talicska belsejének, öblözetének pedig *láda* a neve.

Másik igen fontos rész a *talicskakerék*, egyszerűen *kerék*. Alkatrészeinek összeállítására az *állítószék* néven emlegetett alacsony kecskebakon szokott történni. A kerék átmérője az egyes fajták szeint eltérő. Részei: az *agy*, a belőle kiágazó, rendszeren négy *küllő*, továbbá a négy darabból vastag faszöggel — amelynek *csapszög*, *facsap* a neve — összerótt *talp*. A talpak küllőre erősítésének *gurigázás* a szakmai neve. A küllőnek a talpba illeszkedő végét *boka* néven emlegetik, a vonókéssel való kifaragás munkája pedig *bokázás* néven ismeretes. A talpra kerül a *ráf*, vagyis lapos vaskarika, amelyet a kovács húz rá. Régebben a talicskások ezt maguk végeztették egy Kois Sándor nevezetű alsóvárosi kováccsal. Az újabb évtizedekben a talicskát ráf nélkül

⁸ Egyszerű emberek. 79.

szokták árulni és a vevőnek kell megvasaltatnia. A talicskásra tehát csak a *hidegmunka* tartozik.

Az *agyvégekön az agyvégre való karika*, röviden *agykarika* (megfelel a kocsikerék sátorkarikájának), továbbá a *tűagykarika* (a kocsikeréken az agykarika) látható. Az agyvég közepébe van mélyen beleerősítve kétfelől a vastengely, másként *csap*, népiesen *csíba*, amely az oldalakba fűrt lyukakban forog. A csap egyébként kétféle: paraszt talicskához a *vásári csap*, a kubikotalicskához pedig a vastagabb *kubikoscsap*. Ez utóbbinál a lyuk alul nyílttá válik. Ezt a nyílást erős vaspántlika, a *kisvas*, másnéven *alavas* fogja át. Erre a teherolás egyenletessége érdekében, továbbá főleg azért van szükség, ha a keréknek valami baja van, akkor könnyen, a talicska szétszedése nélkül ki lehessen emelni.

Egyik-másik kubikos a talicskáját kemény fával szokta *beótani*. Az *ótás* úgy történik, hogy a nyárfából készült oldalnak a tengely körül eső részét két-három ujj szélességben és 10—12 cm hosszúságban bevágja, és megfelelően keményfával pótolja, a kisvas helyére pedig bőrt szögez.

A nyárfadeszkában sűrűn előforduló görcs a talicskának nem árt, mert erősen áll a helyén. Egyre azonban nagyon kell a talicskásnak vigyáznia: hogy a szabásnál görcs a szarvakba és vésésekbe ne essék.

Lába csak a kubikotalicskának készül. A többi talicskafajtának, így a paraszt-talicskának nem szokott lába lenni, csak külön rendelésre tesznek rá. Így a piacon is szokott lenni néhány kész talicskaláb, amelyet a vevő kívánságára mindjárt rászerelenek a talicskára.

A talicskának a szegedi mesterek több fajtáját különböztetik meg. Ilyenek a *paraszt-, kubikos-, aklos-, pozdorjás- és szenestaicska*.

A paraszttalicska, másképpen *mönyétdérékű taicska*, szakmai nyelven *gazdasági taicska* a legrégebb ismert forma. Ládája terjedelmes, de alacsony. Ládát — mint mondtuk — csak rendelésre csinálnak neki. Alig van Szegeden parasztház, ahol ne volna. Használják trágyakihordásnál, különösen, ha már hitványas, továbbá régebben, még a két világháború között is örölni valónak malomba tolásánál, kisebb paprikakészítők, kertészek üzemében, továbbá zöldségfélének, gyümölcsnek piacra szállításánál. E szerepek egy részét már a kerékpár vette át. A paraszttalicska mindenesetre máig kapós portéka.

A kubikotalicskának két fajtáját szokták Szegeden készíteni. Az egyik a *szögedi taicska*, másként *szögedi kubikos* (hozzáértendő: talicska), amely úgy épül föl, hogy a teher tolás közben megoszlik a kerék és az ember között. Ezt a fajtát különösen kőművesek, pesti kubikosok kedvelték a gépesítés terjedése előtt. Nehezen, de egyenletesen tolható. Nem „bukik”. A *szentősi taicska*, vagy *szentősi kubikos* kereke nagyobb, feneke kisebb, mint a szegedié. Hátránya, hogy könnyű és ennélfogva „bukik”. A teher súlypontja egészen a kerékre esik. Ezért megtörténhet, hogy a gyakorlatlan fiatal kubikos gyanútlanul átesik rajta. Kitűnően használható, ha a terhet partnak, tehát fölfelé kell tolni. A kubikosok mellett téglaverők, homokoshajóból rakodó munkások is ezt a fajtát kedvelték. Szegeden nem készült, de ismeretes nálunk is a *csongrádi taicska*, amely lényegében a szentesi változata, továbbá a *békési taicska*, amely nagyjából a szegedivel egyezik, de a feneke keskenyebb.

A szegedi talicska oldalhossza 110—115 cm, szélessége 32—33 cm, a kerék átmérője 14,5—15 coll (=40 cm). A szentesi hossza 108—110 cm, szélessége 38—39 cm a kerék átmérője 16 coll. A talp szélessége mindig 5—5,5 cm. A paraszttalicska szegedi méretei: hossza 4 suk és 2—5 coll, szélessége 17 coll, a kerék átmérője 14,5—15 coll. A mértékegységek használata az utolsó évtizedekben vált ingadozóvá. A mesterek ma paraszttalicskánál általában sukban és collban, a kubikotalicskánál pedig méterben

beszélnek. Egyébként a gazdasági talicska ára 1908: 3,60—5 korona, 1930: 8—9 pengő, 1952: 50—60 forint. A szegedi kubikosé: 1908: 5—6,50 korona, 1932: 9—10 pengő.

Amíg a paraszttalicskának csak a kerekén van vasalkatrésze, addig a kubikostalicska szilárdítására vasszőget, az oldalak és végek élén vaspántlikát, az oldalak öszszetartására a csapoláson kívül vasvesszőt, vaspálcát is alkalmaznak. Vaspántlikával a csap végeit is lefogják.

Az aklostalicska olyan magas ládájú talicska, amely akoltelepek, nagyobb disznóhizláló üzemek számára készül a nedves trágya kihordására. Talicskásaink vidékre is szállítottak belőle. Az aklostalicska nagyobb méretű változatának *pozdorjástalicska* neve is élt a szakmában. Itt említhetjük meg, hogy paraszti kisgazdaságokban az olyan, más munkában már elnyútt talicskának, amelyet már csak a trágyának az istállóból való kihordására használnak: *istállótaicska* a neve.

A szenetalicska átmeneti talicskaforma az aklos- és kubikostalicska között. Főleg gyári szénhordásra használatos, bár újabban mindinkább terjed itt a vastalicska.

Külön említjük meg, hogy a *saroglyástalicska* nem a talicskás, hanem a bognár munkája. Más neve *tragacsstalicska*, röviden *tragacs*. Fája gondosan esztergályozott, dúsan meg van vasalva, rostélyszerű támlája és feneke van. Ládája tehát nincs. Különösen tele zsákok tolására alkalmas. Tanyahelyen erre rakják a szénát, szalmát, csalamádét, kukoricaszárat, amikor a kazalból, kútból, esetleg közeli földről az istállóba szállítják. Ha nagykosarat tesznek rá, akkor a paraszttalicska szerepét is pótolhatja.

A gyөрőktalicska nagyobbacská gyerek számára készített rendes, de apróbb méretű talicska volt. Apró gyereknek való *játéktalicska* készítésére talicskás nem vállalkozott.

A régimódi talicskás csak talicskát készített. Legfőljebb a hulladékból még szénvonó és csizmahúzásra szolgáló *fakutya*, *kutya* került ki a műhelyéből.⁹

⁹ Összehasonlításul még *Tóth F.*, A makói talicska. MFMÉ 1966/67, 119; *Juhász A.* — ifj *Lele J.*, Közlekedés, teherhordás. In: Tápé története és néprajza. 409.