

DER UNGARISCHE WAGEN IM KARPATENBECKEN

1. In ganz Europa wird den alten Radfahrzeugen erhöhtes Interesse entgegengebracht. Auch in Ungarn widmen sich dem Thema manche Disziplinen mit zunehmender Aufmerksamkeit, doch das Fehlen monographischer Werke oder gar fremdsprachiger Publikationen über die rezenten ungarischen Wagen und Kutschen macht sich empfindlich bemerkbar. Die vorzügliche Abhandlung von *Sándor Domanovszky* über Radfahrzeuge und Gütertransport im Mittelalter, das Buch von *Tibor Pettkó-Szandtner* über Herrenkutschen, das reich dokumentierte kunsthistorische Werk von *László Tarr*,¹ zahlreiche Artikel von *László Keszi-Kovács* über die ungarischen Bauernfahrzeuge im Ungarischen Ethnographischen Lexikon sind in der Tat lauter ehrenwerte Leistungen, ohne jedoch den besagten Mangel beheben zu können. Und gerade zu diesem Thema hätte die ungarische Wissenschaft gar manches zu sagen, galt doch Ungarn in Europa als bedeutsames Innovationszentrum der Wagenfahrt.

Ausländische Autoren haben bereits im 17. Jahrhundert den ungarischen Ursprung des Wagens (ung. *kocsi*) des öfteren erwähnt und später, unter Berufung auf das Werk von *Daniel Cornides* (Pressburg, 1781), diese Erkenntnis verbreitet,² dennoch wirkten gegen Ende des 19. Jahrhunderts die Artikel von *Frigyes Riedl* und *Marian Réthei Prikkel* über den Ursprung des Wagens als *Novum*.³ Die Frage wurde von *Béla Tóth*

1. Zur europäischen Kulturgeschichte der Radfahrzeuge s.: *A. Paládi-Kovács*: A magyar szekér a Kárpát-medencében. In: Szatmár néprajza. Debrecen, 1984; *S. Domanovszky*: Mázsaszekér. Fejérpataki Emlékkönyv. Budapest, 1917. 35—74; *T. Pettkó-Szandtner*: A magyar kocsizás. Budapest, 1931; *L. Tarr*: Karren, Kutsche, Karosse. (A kocsi története) Eine Geschichte des Wagens. Berlin—Budapest, 1970.

2. *D. Cornides*: Beweis, dass die Kutschen eine ungarische Erfindung, und dass selbst die in allen europäischen Sprachen beinahe ähnliche Benennung dieses Fahrzeugs in Ungarn zuerst entstanden sei. Ungarisches Magazin, I. Pressburg, 1781. 15—21.

3. *F. Riedl*: Kocsi. Magyar Nyelvőr, XI. Budapest, 1882. 103—106; *M. Réthei-Prikkel*: A kocsi eredete. Egyetemes Philologiai Közlemények XX. Budapest, 1897. 53—56.

und Vilmos Tolnai endgültig abgeschlossen. Auch des Geschichtliche Etymologische Wörterbuch der Ungarischen Sprache vertritt die Auffassung, dass das englische *coach*, das deutsche *Kutsche*, das französische *coche*, das spanische *coche*, das italienische *coccio*, das schwedische *kusk* vom ungarischen Wort *kocsi* abzuleiten sind, um von den entsprechenden Wörtern der Nachbarvölker gar nicht zu sprechen.⁴ Das bereits 1493 schriftlich benützte Wort *kocsi* ist eines der aus dem Ungarischen stammenden internationalen Wörter; auch der gegenstandsgeschichtliche Hintergrund dieses sprachlichen Phänomens ist überaus aufschlussreich. Das in Ungarn entwickelte Reisefahrzeug konnte seine rasche Verbreitung und seinen Erfolg in Westeuropa verschiedenen Neuerungen verdanken (z. B. grösseres Hinterrad, leichte Konstruktion, federnde Aufhängung, Wagenkasten mit bequemem Platz für 6—8 Personen usw.).⁵

Freilich gelangten die ungarischen Radfahrzeuge nicht nur nach Westeuropa, sondern verbreiteten sich auch in ihrer engeren mittel- und osteuropäischen Umwelt. Bei allen Nachbarvölkern konnte die Sprachwissenschaft für die Fahrzeuge und ihre Bestandteile eine Terminologie ungarischer Provenienz nachweisen. In Siebenbürgen ist die rumänische Sprache beispielsweise voll mit ungarischen Lehnwörtern, die diesem Begriffsfach angehören. Schon *Gergely Moldován* erwähnte bald zwei Dutzend solcher Wörter, die die Rumänen im Komitat Alsó-Fehér benutzen: *cocie*, *coşis*, *dipleu*, *coş*, *fedeleş*, *felehert*, *hamfă*, *hintău*, *igaş*, *irneu*, *iştrang*, *ştreang*, *raf*, *şiregla*, *sărsam*, *secheres*, *tangea*, *teleagă*.⁶ Im Wörterbuch von *Lajos Tamás* über die Lehnwörter der rumänischen Sprache sind ausserdem noch zahlreiche weitere Termini zu finden; es zeichnet sich daraus auch ihre räumliche und zeitliche Verbreitung ab [z. B. *társécher* = Planwagen (*társzekér*), *lióca* = Leiste (*lőcs*) usw.].⁷

In der karpato-ukrainischen Volkssprache bezeugt eine Wortgruppe von ähnlicher Bedeutung die Einwirkung der ungarischen Bespannung und des ungarischen Fuhrwesens. Davon hob *P. M. Lizanec* folgende hervor: *bîrfa*, *karfa*, *gamfa* (*hámfa* = Schwengel), *g'aplovi* (*gyeplő* = Zügel), *livca* (*lőcs* = Leiste), *morokvas* (*marokvas* = Einbindelblech), *ovdolfi* (*ódalfa* = Seitenstange), *tingil'* (*tengely* = Achse), *fijk* (*fék* = Bremse),

4. Zur Forschungsgeschichte s.: *S. Domanovszky*: *Gazdaság és társadalom a középkorban*. Budapest, 1979. 117; *L. K. Kovács*: *A magyar népi közlekedés kutatása*. Budapest, 1948. 7; *B. Tóth*: *Magyar ritkaságok*. Budapest, 1889; *V. Tolnai*: *Mázsaszekér, kocsi, hintó*. Magyar Nyelv, XIV. Budapest, 1918. 123—125.

5. Zusammenfassend: *S. Domanovszky*: op. cit. 126—127; *L. Tarr*: op. cit. 199—209.

6. *G. Moldován*: *Alsófehér vármegye román népe*. — *Alsófehér vármegye monográfiája*, I. 2. Nagyenyed, 1899. 811—818.

7. *L. Tamás*: *Etymologisch-historisches Wörterbuch der ungarischen Elemente in Rumänien*. Budapest, 1966. 247, 490, 502—503, 765.

saragl'i (*saroglya* = Schragen), *kantar* (*kantár* = Zaum) *ketefik* (*kötöfék* = Halfter).⁸ Aus anderen Quellen ist uns bekannt, dass die ungarischen Wörter *kocsi*, *kocsis*, *hintó* usw. den Weg in die ukrainische Sprache ebenfalls gefunden haben. *Ferenc Gregor* widmete eine aufschlussreiche und auch geschichtlich sehr gründliche Abhandlung der in der slowakischen Sprache gebrauchten Wagen-Terminologie ungarischer Herkunft. Seinen Angaben ist zu entnehmen, dass die einschlägigen Wörter am frühesten unter allen Nachbarvölkern im Slowakischen dokumentiert werden können. Die Äquivalenten von *kocsi* und *kocsis* (*koč*, *kočík*, *kočíš*) erscheinen z. B. bereits im 16. Jh., während das polnische *kocisz* und das kroatische *kočič* nur bis zum 17. Jh. in schriftlichen Quellen verfolgt werden können.⁹ Die aus *kocsi* und *kocsis* gebildeten slowakischen Wörter (z. B. *kočár*, *kočiaren*, *kočiska*, *kočisovat'*, *kočisčina*) und Wortzusammensetzungen (*konhakoc*, *kuchársky koc*, *landkocis*) zeigen ebenfalls, dass es sich um zutiefst verwurzelte Wörter handelt. Das dem Ungarischen entlehnte *taliga* (= Karren, zweirädriger Pferdewagen) ist im Slowakischen seit Mitte des 17. Jh. bekannt; auch hat das Wort viele Weiterbildungen (z. B. *taligovy*, *taligár*, *talickár*, *talickowat'*). Das Wort *taliga* wurde auch in die bulgarische Sprache aus dem Ungarischen übernommen.¹⁰ Einer ähnlichen Verbreitung erfreut sich auch das ungarische Wort *hintó* (= Kutsche) in den Sprachen der Nachbarvölker, denn ausser den erwähnten rumänischen und karpato-ukrainischen Äquivalenten ist es auch in der tschechischen (*hintov*), serbo-kroatischen (*hintov* — *intov*) und bulgarischen Sprache (*intov* — *chintov*) bekannt. In Slowakischen deuten die aus *hintov* gebildeten Wörter *hintovček*, *hintovský*, *hintowat'sa* eine frühzeitige Entlehnung und eine tiefe Verwurzelung des Wortes an. (Im Rumänischen und Serbischen ist das Gegenstück von *hintó* seit den 1670—80er Jahren nachweisbar)¹¹

Durch ungarische Vermittlung gelangten ins Slowakische einige Fahrzeugnamen, die auch im Ungarischen nicht ursprünglich waren (z. B. *batár*, *čéza*), während das ungarische Wort *szekér* nur in zusammengesetzter Form übernommen wurde (*fakosekér*), bzw. nur seine Attribute den alten slawischen Wörtern *voz*, *kola* beigefügt wurden (*fakovy voz*, *tárny voz*, *tárnakola*). Noch aufschlussreicher ist die dem Ungarischen

8. P. M. Lizanec: Magyar—ukrán nyelvi kapcsolatok (A kárpátontúli ukrán nyelvjárások anyaga alapján). Uzshorod, 1970. 100—101.

9. F. Gregor: Ung. kocsi „Wagen“ und die Namen ähnlicher Fahrzeuge sowie einige Bestandteile im Slowakischen. *Studia Slavica Hung.* XVI. Budapest. 1970. 195—198.

10. I. Kniezsa: A magyar nyelv szláv jövevényszavai. I—II. Budapest, 1955—1974. 761—762; F. Gregor: op. cit. 200—203.

11. F. Gregor: op. cit. 198—200.

entlehnte Wortgruppe zur Bezeichnung der Bestand — und Zubehörteile der Fahrzeuge: *bak, ferhéc, hajlok, kisá, lejč* und *lojč (lőcs), longo (lógós), šaragle, vankuš (vánkos, párnafa), vendlíky (vendégoldal)*. In den Gebieten Zemplén, Nógrád und Pilis haben die Slowaken noch weitere Termini übernommen: *ňujtou, ruda, tengel*.¹²

2. Es stellt sich nun die Frage, wie und warum die erwähnten Wörter in die Sprachen der Nachbarvölker Eingang fanden. Eine ausführliche Beantwortung dieser Frage steht z. Z. noch aus. Eines ist gewiss: In der Mehrheit der Fälle dürfte es um die Übergabe und Übernahme nicht nur von Wörtern, sondern auch von neuen Begriffen und Gegenständen handeln. In diesem Prozess ist der Herstellung und Vermarktung der Fahrzeuge besondere Aufmerksamkeit zu schenken, wie dies auch aus nachfolgenden Beispielen hervorgeht. Bekanntlich haben die verschiedenen Wagenbauzentren für kleinere oder grössere Gebiete gearbeitet und fallweise ihre Waren auch ins Ausland geliefert. Die Erzeugnisse der Wagner und Schmiede von Hétfalu wurden beispielsweise von den im Transit-Fuhrwesen hervorragenden Tschango-Fuhrleuten nach Bukarest (Bucuresti) auf den Markt gebracht. Andere brachten Wagenkörbe zu zehnen dorthin, während die Sattler auf Bestellung der Bukarester Händler Pferdegeschirr ein gros produzierten. Auch die Wagner von Resinár waren berühmt, die aus ihrem Dorf bei Hermannstadt die Wagen nach Oltenien, Muntenien und Bulgarien zum Verkauf ausführten. Infolge der Eisenbahnbauten in Siebenbürgen sowie des 1886 entfachten Zollkrieges übersiedelten zahlreiche Wagner, Sattler und Geschirrmacher aus Süd-Siebenbürgen nach Rumänien, wo sie 1904 in Caracal die erste rumänische Wagnermanufaktur gründeten.¹³ Zugleich war Nord-Siebenbürgen auf Wagenimport angewiesen, ja, selbst einige Eisenhändler aus Torockó verschafften sich die sog. „slowakischen Wagen“ auf den Jahrmärkten von Nagykároly, die aus den namhaften nordungarischen Wagnerzentren (Eperjes, Fényes usw.) hingebraucht wurden.¹⁴

Die ungarischen Wagner im Süden der Grossen Ungarischen Tiefebene arbeiteten auch für die Deutschen und Serben des Banats. Allerdings waren die *schwäbischen und raizischen Wagen* länger als die aus Szeged, Dorozsma, Szentes usw., ihr Gitterwerk an den Seiten war dichter, der Schragen gerade, und auch die Färbung war anders. Die Lieblingsfarben der Banater waren gelblich Braun und Grasgrün.¹⁵ Auch die Ba-

12. F. Gregor: op. cit. 206—216.

13. K. Kós: Az árucseré néprajza. — Népelet és néphagyomány. Bukarest, 1972. 17.

14. K. Kós: op. cit. 17, 47.

15. S. Bálint: A szegedi nemzet. A szegedi nagytáj népelete, 2. A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve, 1976/77—2. Szeged, 55—56.

nater Ungarn benützten einen langen, bemalten Wagen mit dichtem Gitterwerk, doch mit einem stark gebogenen Schragen und ohne Volksnamen — sie nannten ihr Fuhrwerk *Banater Wagen*. In Szeged nannte man den Planwagen *steierischen Wagen* und fuhr damit hauptsächlich zur Wallfahrt nach Radna.¹⁶ Im 19. Jh. deutete diese Bezeichnung schon weder auf die Hersteller, noch auf die Benützer, sondern allenfalls auf die Herkunft hin.

Bis Ende des 19. Jh. entwickelte sich im ungarischen Wagnergewerbe eine gewisse Konzentration. Laut Angaben der Volkszählung 1890 arbeiteten insgesamt 19 306 Wagner, 47 850 Schmiede und 1333 Sattler sowie 223 Wagenbaubetriebe im ganzen Lande. Von den letzteren waren 8 schon wirkliche Fabriken, vier in Budapest, zwei in Pressburg und je eine in Vác und Debrecen. Vor allem die Budapester Fabrik Kölber arbeitete für den Export, hauptsächlich auf die Märkte in Österreich, Deutschland und der Türkei, doch gelangten ihre Produkte auch weiter, etwa nach England. Es sprach sich damals herum, dass es die ungarischen Wagner leichter hatten, sich im Ausland als bei der ungarischen Aristokratie durchzusetzen.¹⁷ Die grössten Betriebe stellten schon keine Fuhrwerke mehr her, nur Fahrzeuge für die Personenbeförderung: leichte Sandläufer, verschiedene Federkutschen und Jagdwagen, wie sie im Buch von *Pettkó-Szandtner* beschrieben werden.¹⁸ Ihre Rolle ist dennoch nicht zu übersehen, denn auch die „Herrenfahrrerei“ und die Kapitalisierung des Wagenbaues trugen mit dazu bei, dass die ungarischen Fahrzeuge und Bespannungsmethoden sowie die einschlägigen ungarischen Fachausdrücke unter den Völkern der Monarchie und auch darüber hinweg bekannt wurden. In den Städten der Moldau und der Walachei lebten bereits im 17.—18. Jh. zahlreiche, aus Siebenbürgen ausgewanderte Handwerker. Als im 19. Jh. das zünftlerische Handwerk allmählich verkümmerte, gelangten die vor der Krise emigrierenden ungarischen Handwerker nicht nur nach Rumänien, sondern auch in kroatische, serbische und bulgarische Gegenden. In seinem Buch über das bulgarische Riemer- und Sattlergewerbe erwähnt *Vasil Marinov* ungarische Geschirrmacher, die sich in Bulgarien niedergelassen haben.¹⁹

3. Zur Verbreitung der ungarischen Radfahrzeuge trugen auch jene ungarischen Fuhrleute bei, die den Fernverkehr bewältigten und seit dem Mittelalter am kontinentalen Warentransport beteiligt waren. Die Vorgänger dieser Fuhrleute erscheinen schon unter den grossfürstlichen und

16. S. *Bálint*: op. cit. 24.

17. E. *Kóczyáné Szentpéteri*: Budapest kocsigyártó ipara a századfordulón. Közlekedéstudományi Szemle, XXVII. 2. 1977. 81—85.

18. T. *Pettkó-Szandtner*: A magyar kocsizás. Budapest, 1931.

19. V. *Marinov*: Saraskijat zanajat v Bulgarija. Sofia, 1982. 62—64.

königlichen Dienstvölkern. *Gusztáv Heckenast* führt sieben Ortsnamen *Szekeres* an; davon wird der Vorgänger der heutigen Ortschaften Nagy-szekeres und Kisszekeres schon im Jahre 1181, der Ort *Zekeres* westlich von Kisvárdá (heute: Ekeres-Gehöft in der Dorfflur von Dombrád) sogar 1067 erwähnt.²⁰ Selbstverständlich lebten fuhrwerkende Leute nicht nur in den Dörfern namens Szekeres. In seinem Aufsatz *Mázsaszekér* erläutert *Sándor Domanovszky* die ganze mittelalterliche Fahrzeugkultur Ungarns und stellt fest, dass der in den Quellen häufig genannte, grossformatige „mázsaszekér“ (etwa: „Waage-Wagen“) eigentlich der im internationalen Verkehr und im Grosshandel übliche Tross- oder Planwagen (ung. *társzekér*) war. Auch seinen Namen bezog er von dem Umstand, dass die darauf beförderte Ware an den Zollstellen abgewogen wurde. Man beförderte darauf Salz, Kupfer, Eisen und sogar Salzfische. Auch seine Verbreitung ist bezeichnend, denn es handelt sich an erster Stelle um ein Fuhrwerk Nordungarns und Transdanubiens, welches in den Quellen aus der Tiefebene gar nicht erwähnt wird.²¹ Im 17.—18. Jh. kommt dieser Wagentyp in Siebenbürgen gewöhnlich unter dem Namen *társzekér* vor.

Von den siebenbürgischen Fuhrmannszentren ist besonders das der Tschango-Ungarn bei Kronstadt hervorzuheben, die von Konstantinopel bis Wien und Krakau herumfuhrten. Weitere Zentren, die regelmässig, doch nur innerhalb der Landesgrenzen, Frachtgeschäfte betrieben, waren die Klausenburger Hochstadt (Hóstát), Piski im Komitat Hunyad, Rév am Königsteig und Szilágyfőkeresztur bei Zilah. All diese Siedlungen lagen an je einem Ausgangstor Siebenbürgens. Laut *Károly Kós* war das Fuhrwesen die stärkste Triebfeder der Entwicklung des Wagens und Pferdegeschirrs. Auch die Wagner, Sattler und Schmiede konzentrierten sich in der Nähe der Markt- und Fuhrmannszentren.²²

Der Weinexport nach Polen und später auch nach Russland gewann seit dem 14.—15. Jh. in Nordungarn eine zunehmende Bedeutung. Im 16. Jh. übernahmen Kassa, Bártfa und Eperjes den Transithandel von den Zipser Städten, ihre Fuhrleute beförderten die vollen Weinfässer per Achse bis zu den Grenzflüssen Poprad und Dunajec, gelegentlich sogar noch weiter.²³ Im Komitat Gömör führte im 17. Jh. der Bedarf an Eisenwaretransport zur Gründung von Frachtvereinigungen. Am besten bekannt war die *Ország-Gesellschaft* in Jolsva, doch ähnliche, zunftmässige Transportvereinigungen betätigten sich auch in Rozsnyó, Csetnek, Ratkó

20. G. Heckenast: Fejedelmi (királyi) szolgálónépek a korai Árpád-korban. Budapest, 1970. 122.

21. S. Domanovszky: Gazdaság és társadalom a középkorban. Budapest, 1979. 105—128.

22. K. Kós: op. cit. 17, 19.

23. Gy. Komoróczy: Borkivitelünk észak felé. Kassa, 1944.

und Kövi. Sie bezweckten den Schutz der hauptbetrieblichen Fuhrleute, die gegenseitige persönliche Hilfeleistung, die Einschränkung der Konkurrenz, die Sicherung der Marktordnung sowie der Rechtsordnung des Eisenhandels. Die Fuhrleute der bis Mitte des 19. Jh. bestehenden Gesellschaften betätigten sich im grösseren Teil des Karpatenbeckens und gelangten sogar ins Ausland. Sie hatten ihre ständigen Routen, feste Unterkünfte und Niederlagen.²⁴

Auch die Waren der Töpferdörfer im Komitat Gömör wurden von Pferdehaltern transportiert, die sich auf das Fuhrwesen spezialisierten, und zwar nicht nur auf die ungarischen Märkte, sondern auch nach Galizien, in die Bukowina, nach Kroatien, Serbien und Bosnien. Diese Fuhrleute, einschliesslich der ungarischen Pferdehalter adeliger Abstammung aus Gice, betrieben bis 1918 die Vermarktung der Töpferwaren aus Gömör. *M. Markus* betont, dass die Fuhrleute aus Gömör auf ihren Fahrten ungarisch sprachen und die ungarische Sprache besser konnten als die slowakische.²⁵ In der Tat waren die Fuhrleute aus Siebenbürgen und Nordungarn in ihrer überwiegenden Mehrheit Ungarn. Noch eindeutiger ist der ungarische Volkscharakter bei den Fuhrleuten der Tiefebene und Transdanubiens. Eines der bedeutendsten Fuhrmannszentren des ganzen Karpatenbeckens war Komárom. Seit Jahrhunderten bildeten die Fuhrhalter eine exklusive, rein ungarische Gruppe innerhalb der städtischen Gesellschaft; sie bewahrten ihre Abzeichen und zunftmässigen Bräuche bis zu den 1930er Jahren. Laut *Elek Fényes* fuhren sie vom türkischen Grenzgebiet bis Ulm und schleppten die Donauflüsse. Die Landfuhren und Treckwege führten sie auch in weitentfernte Provinzen des Habsburger Reiches. Im 17.—18. Jh. transportierten sie den Hausen nicht nur nach Wien und in die bayerischen Städte, sondern bis nach Paris. Mit einer Karawane bestehend aus 200 Wagen brachten sie aus Serbien die mächtigen Fichtenbalken zur Errichtung ihrer reformierten Kirche. Diese Fuhrhalter waren sprachkundige, für ihre Zeit gebildete Menschen. Latein lernten sie in der Schule, Deutsch als Tauschkinder in Dévény.²⁶ Die Schiffahrts- und Verkehrszentren an der Donau und der Theiss waren zugleich auch Zentralstellen des Fuhrwesens und der Tauerei. Bis auf das Südländ, wo sich auch „raizische“ Fuhrleute und Schlepper betätigten, wurde der Warentransport im ganzen Karpatenbecken vorwiegend von Ungarn bewältigt. In manchen Gegenden — laut *Andrásfalvy*

24. *J. Gallo*: Prispievok k dejinám furmanstva v Gemeri. Gemer. Národopisné studie, I. Rimavská Sobota. 1973. 86—87.

25. *M. Markus*: Odyt a sposoby predaja šivčických hrnciarskych výrobkov na prelome 19. a 20. storočia. Gemer. Národopisné studie I. Rimavská Sobota. 1973. 103—104.

26. *L. Kecskés*: Komáromi mesterségek. Bratislava, 1978. 210—226.

etwa im Komitat Baranya — gehörte es schon beinahe zum Volkscharakter der Ungarn, bei anderen ethnischen Gruppen Frachtgeschäfte zu treiben.²⁷ Dasselbe ist auch der volkskundlichen Literatur des vergangenen Jahrhunderts zu entnehmen, so u. a. den Werken von *Mihály Haas* und *Miksa Hölbling* über das Komitat Baranya (1845).

4. Heute sind uns die regionalen Typen der ungarischen Wagen sowie ihr Verbreitungsareal noch nicht hinlänglich bekannt. Diese Typen sind im wesentlichen mit je einem bedeutenden Wagnerzentrum in Verbindung zu bringen. *László Keszi-Kovács* hat für das Ungarische Ethnographische Lexikon kurze Artikel über zahlreiche Regionaltypen geschrieben (z. B. *berceli szekér*, *csetneki szekér*, *dorozsmai szekér*, *egri szekér*, *egri kiskocsi*, *kőrösi kocsi*, *kunsági szekér*, *nagyatádi kocsi*, *nagybányai szekér*, *nagykárolyi szekér*, *somorjai kocsi* usw.)²⁸ Es fehlen allerdings sehr wichtige, in geschichtlichen und ethnographischen Quellen häufig erwähnte Regionaltypen. Im Lexikon fehlen im wesentlichen die siebenbürgischen und moldauischen Wagnerzentren und Wagendistrikte — diese kennen wir am allerwenigsten.

Einige Wagnerzentren und Regionaltypen können auf eine Vergangenheit von langen Jahrhunderten zurückblicken. Der Pressburger Wagen (*pozsonyi szekér*) gehörte beispielsweise schon im 15. Jh. zu den landesweit gefragten Waren, ebenso wie die Leinware aus Bártfa, die Kerze aus Brassó oder das Grautuch aus Debrecen.²⁹ Berühmt war auch der Wagen von Baranya (*baranyai kocsi*), der im Lexikon ebenfalls nicht angeführt wird. Im 18. Jh. war er in Kleinkumanien, Szeged, Hódmezővásárhely und Grosskumanien benützt. Schriftsteller, die damals in Szeged lebten, wollen beobachtet haben, dass man aus Baranya viele Wagen, Pflüge und Möbel nach Szeged auf den Markt brachte. Eine Angabe aus Grosskumanien liefert uns auch über die Form dieses Wagentyps einige Informationen: In Kunmadaras hat jemand im Jahr 1770 „die Suska“ (Frauennamen) in einem *Zweispänner aus Baranya mit gerader Wagenleiter* entführt, die Räder waren mit Eisenreifen beschlagen.³⁰ Erwähnenswert sind auch einige dörfliche Wagnerzentren, so z. B. im Komitat Bihar Bélynyér im Tal der Schwarzen Kriesch (Fekete-Körös); die Erzeugnisse dieses ungarischen Dorfes waren auch in den Flachlandkomitaten Arad und Békés gefragt.³¹

27. B. *Andrásfalvy*: Néprajzi jellegzetességek az észak-mecseki bányavidék gazdasági életében. In: Dunántúli Tudományos Gyűjtemény. Budapest, 1972. 145, 161.

28. *Magyar Néprajzi Lexikon* 1—5. Budapest, 1977—1982. Siehe bei den entsprechenden Stichwörtern.

29. V. *Bácskai*: Magyar mezővárosok a XV. században. Budapest, 1965. 81.

30. S. *Bálint*: A szögedi nemzet. A szegedi nagytáj népélete, 2. A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve, 1976/77—2. Szeged, 1977. 51; Néprajzi Értesítő, 1929. 57.

31. E. *Fényes*: Magyarország geographiai szótára. Pest, 1851. IV. 113.

In der Beschreibung der Regionaltypen fehlen des öfteren die formalen Elemente und die Abmessungen sowie die Hervorhebung der tatsächlichen Charakteristika, wodurch die Entwicklung einer regionalen Typologie verunsichert wird. Es steht der Volkskunde nicht zu, durch die Beschreibung der Wagen willkürlich oder zufällig ausgewählter Siedlungen Regionaltypen zu „kreieren“; so sind etwa die Wagen von Sárrétudvar oder Nemesládony nicht als solche zu betrachten, nur weil von beiden eine Publikation erschienen ist.³² Bei der Ausgestaltung einer regionalen Typenordnung muss man sich auf objektive Kriterien stützen, eine Aufgabe, die in bezug auf die Wagen keineswegs einfacher ist als im Falle der Volkstrachten. Eines ist immerhin schon in der gegenwärtigen Forschungsphase mit Bestimmtheit anzunehmen, dass es im Karpatenbecken wenigstens ebenso viele Wagentypen und -distrikte gibt wie in England (wo 28 solche Distrikte festgestellt wurden), oder auch noch mehr.

5. Es obliegt den vergleichenden Untersuchungen, die spezifischen Merkmale der ungarischen Radfahrzeuge festzustellen. Heute befinden wir uns erst am Anfang dieser Arbeit, wobei allerdings einige der unterscheidenden Merkmale schon jetzt recht deutlich zum Vorschein treten. Im ungarischen Sprachgebiet befinden sich die vierräderigen Fahrzeuge (Wagen, Kutsche) in einer erheblichen Mehrheit gegenüber den zweiräderigen Karren, die in zahlreichen Gegenden überhaupt keine Rolle spielten. Solcherart ist das Karpatenbecken mit dem grossen kontinentalen Block der vierräderigen Wagen eng verbunden. Eine wichtige Eigenart ist die beinahe völlige Ausschliesslichkeit des Leistenwagens. Das bedeutendste Verbreitungsareal des Leistenwagens zeichnet sich auf Europas Übersichtskarte gerade im Karpatenbecken und dessen unmittelbarer Umgebung ab. *László Keszi-Kovács* vertritt die Ansicht, dass der Leistenwagen von den Ungarn bei den Nachbarvölkern verbreitet worden ist.³³

Die Rungenwagen sind in den Randzonen des ungarischen Sprachgebietes zu finden. Eine weitere Eigenart der ungarischen Wagenkultur ist das Fahrgestell mit Langbaum (ung. *juha, nyújtó*), wodurch das Fahrzeug je nach Bedarf verlängert oder verkürzt werden kann. Erwähnenswert ist ferner, dass die ungarischen Wagen fast ausschliesslich nur eine Zugstange haben und die Zugtiere paarweise eingespannt werden. Bezeichnend ist ferner die Besspannung mit Schwengel und Strang sowie die Aussch-

32. I. *Pusztainé Madar*: Szekérekészítés és használat a székelyföldi Atyhán és az alföldi Sárrétudvariban. Néprajzi Közlemények, XVIII. 1973. 81—273; I. *Pusztainé Madar*: A nemesládonyi és tompaládonyi szekér. Savaria, IX—X. Szombathely, 1980. 205—225.

33. L. *Keszi-Kovács*: Der Leistenwagen im Karpatenbecken. — Traditionelle Transportmethoden in Ostmitteleuropa. (Hrg. A. *Paládi-Kovács*) Budapest, 1981. 116.

liesslichkeit des Brustblattes.³⁴ An den Spezialwagen sind noch weitere Charakteristika zu beobachten; erwähnenswert sind besonders die Wagen zur Beförderung von Halmfutter und Getreidegarben (zusätzliche Seitenstange, Festbinden der Ladung ohne Ladebaum, hohe Ladung usw.). Allerdings beziehen sich diese Eigenarten nicht auf das gesamte Sprachgebiet, wohl aber auf das Kernland an Donau und Theiss, woher sie sich im vergangenen Jahrhundert in Richtung der Randgebiete verbreitet haben.³⁵

A magyar szekér a Kárpát-medencében

1. E század folyamán a tradicionális kerekes járművek tudományos vizsgálata Európa számos országában ért el jelentős eredményeket mind a szerkezeti tipológia, mind a terminológia tekintetében. Fő vonalaiban kirajzolódott már a különböző járműtípusok földrajzi elterjedtsége és történeti fejlődése az európai kontinensen. A cikk bevezetője számba veszi a legfontosabb eredményeket, publikációkat e kutatási témában.

2. Egyes magyar járművek elnevezései a 15–16. század óta eljutottak nemcsak a szomszéd népek nyelvébe, hanem Nyugat-Európa nemzeteihez is. Például a magyar *kocsi* szóból ered az angol *coach*, a német *Kutsche*, a francia *coche*, az olasz *coccio* stb. A románban, a szlovákban, az ukránban és más szláv nyelvekben tudatnyi magyar eredetű szekér-elnevezés található.

3. Ezek a szavak egyes Magyarországon kifejlesztett járműtípusok és járműalkatrészek átvételével jártak együtt. Elterjedésük Közép-Európában döntően a magyar kocsigyártó iparos központok révén történt. Piaci okokból sok magyar iparos települt át szomszédos országokba az elmúlt évszázadokban.

4. Az említett terminológiát terjesztették a távolsági fuvarozásra szakosodott magyar szekeresek is. Ezek tömegesen éltek nagyobb forgalmi központokban és azok szomszédságában (pl. Komárom, a csángó magyarok Brassó mellett) és országokon át tranzit-szállításokat vállaltak (pl. Konstantinápolytól Krakkóig, Belgrádtól Bécsig).

5. A Kárpát-medencén belül közel 50 szekérgyártó központ, ugyanannyi táji típus és „szekérkörzet” található. Ezek között esetenként csak apró eltérések vannak a szerkezetben. A táji típusrend leírása még nem történt meg.

6. A magyar szekérkultúra fontosabb sajátosságai a következők: a) Mindenütt túlsúlyban van a négykerekű szekér, sok vidék parasztjai egyáltalán nem használnak kétkerekű taligát. b) A szekereknek egy rúdjuk van és lovakat, ökröket párosával fogják eléjük. c) Az alváz nyújtórúd segítségével kapcsolódik, ezáltal hosszabbítható a szekér. d) A lovakat szügyhámval fogják be. e) A széna- és szalma-szállító szekerek két oldalára vendégrudat szerelnek. f) A széna- és szalmarakományt a magyar nyelvterület középső részein, az Alföldön csupán kötelekkel, nyomórúd nélkül szorítják le.

Paládi-Kovács Attila

34. A. Paládi-Kovács: A magyar parasztság kerekes járműveinek történeti és táji rendszerezéséhez. Néprajzi Közlemények, XVIII. 1973. 5–79.

35. A. Paládi-Kovács: A magyar parasztság rétgazdálkodása. Budapest, 1979. 344–353.