

KÉSZ BARNABÁS<sup>1</sup>

# A HAMVASTÓL A LŐCSŐS SZEKERIG

HAGYOMÁNYOS PARASZTI KÖZLEKEDÉS ÉS SZÁLLÍTÁS UGOCSÁBAN<sup>2</sup>

Doktori értekezésemben azt vizsgáltam, hogyan tükröződik a tradicionális paraszti életmód a kárpátaljai, azon belül is az ugoicsai magyarság tárgyi kultúrájában. A források alapján elsősorban az etnográfában megszokott időszakra – a 19. század végétől a 20. század derekáig terjedő intervallumra – tekintettem vissza, de röviden vázoltam a 20. század második felében végbement változásokat is. Kutatásaimat szülőfalum, Salánk mellett az egykori Ugoicsa vármegye számos más településére is kiterjesztettem.

A népi életmód rendkívül tág fogalom. Az anyagi műveltség számos szegmense tartozik ide a népi építészettől a hagyományos viseletig, többek között a tradicionális gazdálkodás is. Bár a paraszti gazdálkodás a közép-kor óta elsősorban a földművelésen és az állattartáson alapult, ezek mellett fontos szerepet játszott a közlekedés és szállítás is, melyek eszközeit már a magyar néprajz klasszikusa, Györffy István is leírta, s amelyek jelen tanulmány tárgyát is képezik.<sup>3</sup>

Nemcsak a terményeket kellett behordani a mezőről, de azok egy részét a vásárokon értékesítették. Az 1943–1944. évi ugoicsai táj- és népkutató tábor résztvevőjeként Tiszaszászfaluban gyűjtő Katona Ferenc így tudósít: *„A következő vásárok piacai voltak jelentősek a szászfalusiak számára: Nagyszöllős, Szatmárnémeti, Halmi, Huszt. Gabonaeladás szempontjából voltak ezek jelentősek... Vásárokra el szoktak járni még Tiszaujlakra, Terebesre, Salánkra, Királyházára, Nagytarnára. Ez utóbbi helyen főleg kecskéket adnak-vesznek, kecskevásárnak hívják. (...) A vásárokon szerezték be ruha, cipő, csizma és egyéb szükségleteiket. Üzletbe a legutóbbi időig*

<sup>1</sup> dr. Kész Barnabás PhD, főiskolai docens, a II. Rákóczi Ferenc Kárpátaljai Magyar Főiskola Történelem és Társadalomtudományi Tanszéke, Ukrajna; e-mail: kesz.barnabas@kmf.org.ua

<sup>2</sup> Jelen tanulmány Kész Barnabás doktori értekezése V. 3. fejezetének és a dolgozat mellékleteinek alapján készült, átdolgozva (Kész 2018, Kész 2018a.).

<sup>3</sup> Lásd: Györffy 1941: 247–273.

keveset jártak, mikor is a Cikta és más cégek nagy üzleteket nyitottak.”<sup>4</sup> Mint láthatjuk, Salánknak mint egykori mezővárosnak szintén vásártartási joga volt. A feketeadói vásárról pedig Öregakli amatőr krónikása, Bocskor Áron kéziratából kaphatunk festői képet.<sup>5</sup>

Szállítani azonban nemcsak a piacra kellett, de például ki kellett vinni a vizet-ennivalót a mezőre, onnan meg be kellett hordani a terményeket. Vízfordáskor a vidéken rudakat nem használtak. Az asszonyok a fejükön sem hordtak kosarakat és egyéb terhet. A Salánkon 1969-ben kutató Morvay Judit gyűjtése szerint batyut sem cipeltek a hátukon. Elterjedt volt viszont a vállra vetett vászontarisznya. „*Ha gyalogosan mentek, mindent ebbe raktak. Volt, amelyiknek a szíját össze lehetett húzni.*”<sup>6</sup> Ételes edények cipelésére *kasornyát*, hálószerű fonadékot alkalmaztak, amit maguk kötöttek. Ennek *fazikkötél* volt a másik neve, és mindenki elkészítette magának, ha szüksége volt rá. Öregakliban például a *gazdasszony köteles tarisznyával* a hátán, *kasornyával* a két kezében vitte ki az aratóknak az ételt a mezőre.<sup>7</sup> Ismert volt a fazékhordó kendő is, amelyet gyakran kidíszítettek. Morvay Judit adatközlői szerint Salánkon hátikosarat nem használtak gyümölcs, piaci áruk szállítására.<sup>8</sup> Ezt viszont saját tapasztalataimra alapozva megcáfolhatom, ugyanis a ’70-es években ebben szállítottuk a piacra a szilvát, *paszulyt* és más termékeket – férfiak és nők egyaránt, de a nehezebb terheket a férfiak vették a hátukra. Szüretkor a szőlő szállítására a *putton* vagy *puttony* szolgált. A *puttonyt* S. B. (Salánk) elmondása szerint a helyi bodnärmesterek készítették a szokásosnál vékonyabb dongákból, könnyű faanyagból. Két szíj segítségével vehették fel az emberek a hátukra, a nyakdeszkája megakadályozta, hogy a szőlő a puttonyos nyakába szóródjon. Bár ma már elvétve használják, pár példány még fellelhető belőle a településen.

A takarmányt (szénát) és almot (szalmát) az istállóba lepedőben, ponyvában vitték ki. A szakirodalom szerint is a hátilepedővel való batyuzás volt a vidék emberi erővel történő szállításának domináns formája.<sup>9</sup> A sarokkö-

<sup>4</sup> Katona F. 1943–1944: 38.

<sup>5</sup> Bocskor 2008: 29.

<sup>6</sup> Magyar Néprajzi Atlasz I–IV. Morvay Judit gyűjtése 1969-ben. MTA Néprajzi Intézet Adattára, Budapest, I.

<sup>7</sup> Bocskor 2008: 5.

<sup>8</sup> Magyar Néprajzi Atlasz I–IV. Morvay Judit gyűjtése 1969-ben. MTA Néprajzi Intézet Adattára, Budapest, I.

<sup>9</sup> A szakirodalom szerint Salánk környékén nem használtak vízfordó rudakat és dézsahordó rudat sem, ellenben ismerték a korsókendőt, az ételhordó hálót, hátikosarat, kétfülű kosarat és más szállító eszközöket. (Paládi-Kovács 2001: 862. (térkép), 866, 868, 876.)



*Puttonyos szüret a salánki szőlőhegyen. (Magántulajdonban lévő fotó)*

tők nélküli ponyvát *hamvasnak* vagy *szénahordó lepedőnek* is nevezték. „*Beleraktak egy jó bukót. Ez egy etetéskor 15 darab marhának elég volt.*” (S. B., Salánk) A szénarakást két rúdon is szállíthatta két személy, az ilyen rudakat *bukóhordó rúdnak* nevezték.<sup>10</sup>

Trágya, fa, rőzse, széna vagy más teher szállítására, télen pedig közlekedésre is a különféle szánok szolgáltak.<sup>11</sup> Ezek lehetek gyalogszánok és igás szánok, leginkább télen, de néha nyáron is használták őket. A talpakat és a rakoncákat (karókat) keményfából (főleg tölgyből, gyertyánból vagy bükkből) faragták, a többi rész, például a szánkólabák esetleg más fából is készülhettek.<sup>12</sup> Évközben a gazdák szétszedve tárolták a szánjaikat. A helyi szánok alapformája az egyrudas, négy lábra, két eplényre épített *teljes szán* (*egész szán*). „*Volt rönköző szán is, annak csuszott a földön a hátullya, meg kettős szán is, de ez ritka volt.*” (S. B., Salánk) A lószán rúdja hosszabb (340–390 cm), mereven rögzített,<sup>13</sup> az ökörszáné viszont rövidebb (300–310 cm) és

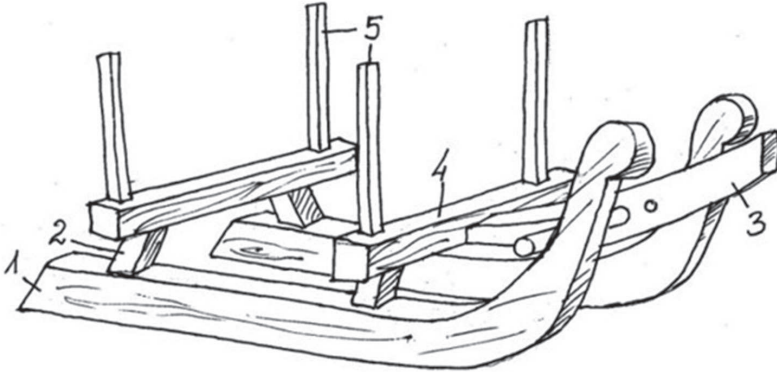
<sup>10</sup> Paládi-Kovács 2001: 870.

<sup>11</sup> Lásd még: Cservényák 2014; Paládi-Kovács 1979: 361.

<sup>12</sup> Paládi-Kovács 2001: 914.

<sup>13</sup> *A rúd vége bele ment az első eplénybe, és az orrfán felülről egy erős vaspánt lefogta.* (S. B., Salánk)

le-fel járt.<sup>14</sup> A lovak hámfákhoz erősített páros istránggal vontatják a szánt, az ökrök pedig a rúdjánál fogva, járommal. Havas teleken a mai napig nagy élményt jelent, amikor egy-egy gazda csengős lovas szánal végigszáguld a falu utcáin, ilyenkor a gyerekek sokszor a szánkóikat is a szán után kötik.<sup>15</sup> Szerencsére a szétszedett állapotban tárolt régi szánok alapján még napjainkban is rekonstruálni tudjuk a helyi szántípusokat.



*A salánki lovas szán részei S. B. elmondása alapján:*

1. szántalp, 2. láb, 3. orrfa (a szán két orra közötti fa, amihez a rudat erősítik, a rúd a rajzon nincs felszerelve), 4. eplény (a lábakat összekötő keresztfa), 5. rakoncák. (Rajz: Kész B.)

A szántalpas szállítóeszközöknél sokkal elterjedtebbek voltak a kerekcsérművek. A ház körül nélkülözhetetlen volt a *furik* (*targonca*, *talicska*). Nagyobb mennyiségű szalastakarmány szállítására a *szeker* szolgált. Az erdőszet és kolhoz által használt egy-két két- vagy négykerekű *bricska* (könnyű lovas kocsi) kivételével a helyi gazdák *egyruudas*, páros fogatolású szekereket használtak. Ezek az 1960-as évekig fakerekcsérmű lőcsős szekerek voltak; a 20. században már inkább lőfogatok, de használatosak voltak az ökr- és tehénfogatok is, sőt még bivalyfogatok is akadtak. Az 1970-es évek elejétől a lőcsős szekereket elég gyorsan kiszorították a gumikerekcsérmű, rakoncás szekerek, az ökrőfogatokat pedig a lovas szekerek, amelyek a mai

<sup>14</sup> Paládi-Kovács 2003:216.

<sup>15</sup> A csengő a járólékeket figyelmezteti a hangtalanul suhanó szán közeledtére.

napig is használatosak nemcsak a falvakban, de Beregszászban, Nagyszőlősen, Huszton és a többi kárpátaljai városban is. A szekéroldal külső oldalára két *ódalrudat* erősítettek, hogy több széna férjen fel<sup>16</sup>. A felrakott szénát, szalmát a két végén *rudalló* kötéllel lekötött *nyomórúddal* rögzítették le a szekérhez.<sup>17</sup> A széna leszorításához kötelet is használtak, utóbb már gyakran csak kötéllel, rúd nélkül szorították le a rakományt. A *kötél* megfeszítésére emberemlékezet óta alkalmaztak fából készült *csigákat* is, amelyek analóg formát mutatnak a Paládi-Kovács Attila által leírt csigákkal<sup>18</sup>. A piskóta alakú *csülökről* és *kalácsról* viszont nem találtam adatot az átvizsgált területen.<sup>19</sup> A szekér rakodóterét magasíthatták *nyársakka*<sup>20</sup> is, de az újabb típusú, rakoncás szekerek oldaldeszkáit inkább magasítással látják el: pótlólagos deszkával (*karabó*), illetve ráccsal (*lécka*). Ezeknek az újításoknak köszönhetően akár egy ember is megrakhatja a szekeret szénával, míg a hagyományos szénásszekér megrakásához a szakértelem mellett két emberre van szükség.



*Facsga a szénásszekér kötelének meghúzására. (Fotó: Kész B., Salánk, 2016)*

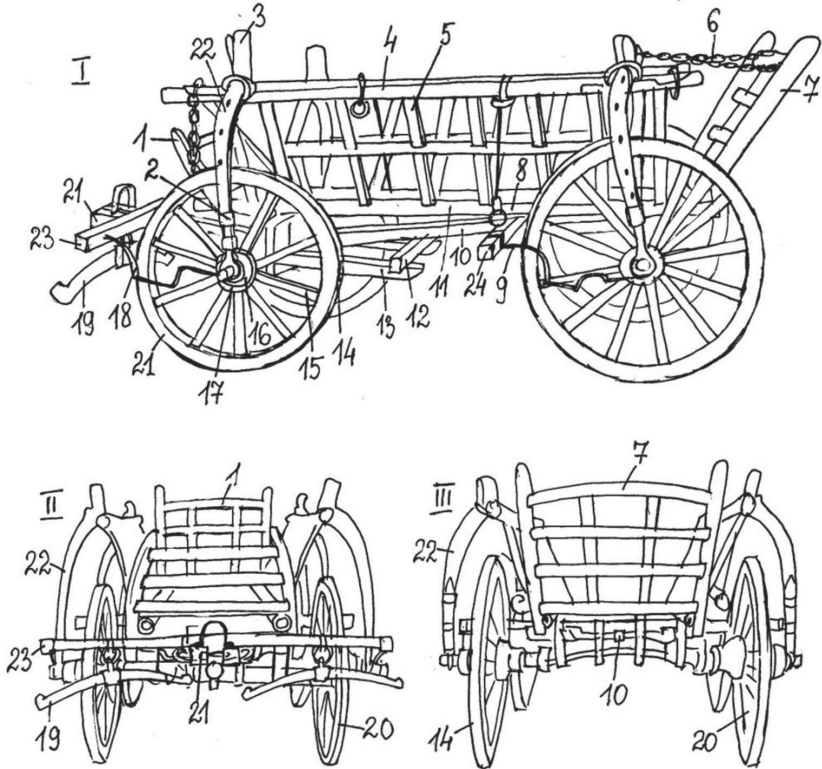
<sup>16</sup> A két vendégoldalra néha két keresztfát is fektettek keresztbe, hogy több széna férjen fel. (Paládi-Kovács 2003: 90.) S. B. (Salánk) szerint a löcsös szekér ódalrudját közvetlenül a *bérfára* erősítették fel, a löcsökhöz. A rakoncás szekérnél az ódalrudak alá két keresztrudat fektettek az oldaldeszkákra.

<sup>17</sup> Lásd még: Paládi-Kovács 1979: 259.

<sup>18</sup> Paládi-Kovács 2003: 92.

<sup>19</sup> Magyar Néprajzi Atlasz I–IV. Morvay Judit gyűjtése 1969-ben. MTA Néprajzi Intézet Adattára, Budapest, I; Paládi-Kovács 2001: 954; 1979: 257–358.

<sup>20</sup> Paládi-Kovács 2003: 98.

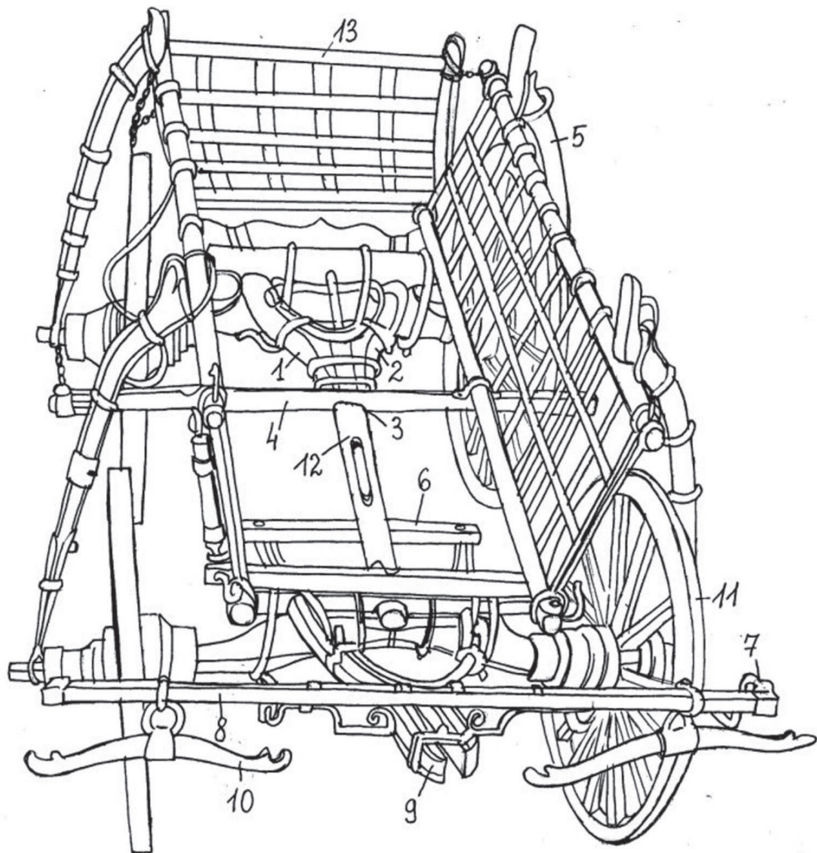


Az ugocsai szekér részei:

I. oldalnézet, II. előlnézet, III. hátnézet, 1. első saroglya (ívelt), 2. löcstok, 3. löcsgúzs, 4. felső cső, 5. szekerderék, 6. saroglyalánc, 7. hátsó saroglya (egyenes), 8. aljdeszka, 9. hátsó fűrész, 10. nyújtó, 11. alsó cső, 12. fergettyű, 13. rúdszárny, 14. ráf, ráfszeg, 15. küllő, 16. agy, 17. agykarika, 18. első fűrész, 19. hámfa, 20. kerek, 21. rúdszárny, 22. lócs, 23. első felhérc, 24. hátsó felhérc. (Rajz: Kész B.)

Bár Morvay Judit szerint a hagyományos salánki szekeret felgyűjteni már nem lehet, ő maga is leírta a hagyományos rakoncás szekérformát.<sup>21</sup> Nekem a 21. század elején még sikerült beszereznem egy teljes, működőképes löcös

<sup>21</sup> Magyar Néprajzi Atlasz I-IV. Morvay Judit gyűjtése 1969-ben. MTA Néprajzi Intézet Adattára, Budapest, I.



*A szekér alváza: 1,2. nyújtószárny, 3. derékszeg, 4. hátulsó felhérc, 5. löcs, 6. fergettyű, 7. felhércvasalás, 8. első felhérc, 9. rúdszárny, 10. hámf, 11. szekerkerek, 12. nyújtó, 13. hátulsó saroglya. (Rajz: Kész B.)*

szekeret és néhány más szekérnek a részeit. Egy másik, ajándékba kapott löcsös szekér hazaszállítás közben hullott darabokra: a szű teljesen megette, csak a vasalását tudtam megmenteni. Néhány padláson ma is őrzik a *fatengelyes* szekér szétszedett darabjait, de a mostani lakók nem hajlandók eladni azokat, „*hátha jó lesz valamire*”. Ezek alapján rekonstruálni tudtam a 20. század elején használatos helyi szekértípust. Hasonló szekér van kiállítva a nagypaládi iskola néprajzi gyűjteményében is. A fennmaradt példányok

alapján bátran kijelenthetem, hogy a salánki *szeker* teljesen megegyezik a környező magyar területek szekerével.<sup>22</sup>

A szekér részeinek megnevezéseire Kárpátalján az idősebb emberek megkérdezése mellett Petro Lizanec ungvári nyelvészprofesszor kutatásaiból is következtethetünk, aki szerint az ukrán nyelvbe a magyarból a következő szavakat is átvették: *birfa*, *karfa*, *gamfa* (hámfa), *gyaplovi* (gyeplő), *livcsa* (lőcs), *marokvas*, *ovdalfi* (oldalfa), *tingil* (tengely), *fijk* (fék), *saraglyi* (saroglya), *kantar* (kantár), *ketefik* (kötőfék) stb.<sup>23</sup>



*Lőcsös lovas szekér fölrakott ekével, boronával.*  
(Fotó: Kész Géza, Salánk, 1961)

A szekér négy kereke a 20. század derekáig fatengelyen forgott, amelyet ezután vastengely váltott fel. A főleg bükkfából készült fatengelyt állandóan zsírozni kellett *kulimázzal*, emellett a kopását a beépített vas alkatrészek is akadályozták (*marokvasak* és *vaskarikák*). A későbbi vastengelyen továbbra is fából készült az *ástok* (tengelyág). Az első és a hátsó tengelyen egy-egy *sémely* (*párnafa*, *vánkos*) feküdt. Ennek vajatába, a tengely és a párnafa közé

<sup>22</sup> Lásd: Kós 2000, 1: 361–364.

<sup>23</sup> Lásd: Paládi-Kovács 2003: 71.

volt beépítve az ágas, amelynek neve az *előszekéren rúdszárny*. Elöl még egy szerkezeti elem csatlakozik egy erős vaspálcával (*derékszeg*) a párnafához és a tengelyhez – a *fürgettyű*, amely a szekér fordulékonyságát biztosítja. A lovas szekér rúdja a *juha* nevű alkatrészszel van kimerevítvé, amit az ökrösszekéren nem találunk meg. A szekér hátsó része az *utószekér*. Az első és a hátsó tengelyt a *nyújtó* nevű fagerenda köti össze. Rajta lyukak vannak, hogy szükség esetén a szekér hosszát meg lehessen növelni. A küllős fakerék részei az *agy*, *kerékagy*, *küllők* és *talpak* voltak. A kerékagy szilfából, a küllők kemény akácból készültek, a keréktalpnak már megfelelt a könnyen megmunkálható kőris vagy bükk is. A kereket a kerékgyártó (bognár) készítette, ezután a kovács bevasalta: vasabroncsból *sínt*, *ráfot* tett a kerékre.<sup>24</sup> Mint Paládi-Kovács Attila írja, az 5 talpas, 10 küllős székely szekérkerékkel ellentétben a magyarországi szekérkerekek általában 6 talprészből, 12 küllővel készültek. Méreteik sem voltak egységesek, Székelyföldön és más hegyvidékeken a kerekek átmérője kisebb (80–90 cm), mint az Alföldön (90–112 cm).<sup>25</sup> A recens salánki szekérkerekek többsége 5 talpas, 10 küllős, de néhány méretesebb kerék 6 talppal és 12 küllővel készült. Átmérőjük 70–104 cm közötti. Általában a hátsó kerekek átmérője meghaladta az első kerekekét. Például az általam rekonstruált salánki szekér első kerekei 84, a hátsók pedig 100 cm átmérőjűek, a keréknyom (tengelyszélesség) pedig 110 cm.

A szekér felső része a kocsiszekrény volt. A létraszerű, egyenes *bérfa* (szekéroltal, szekénderék) *oldalfából* és *karfából*, valamint vaspálcából állt.<sup>26</sup> Mint Paládi-Kovács Attila írja, a *létra* fogai (*záp*, *karfa*, *pálca*) egymástól általában 1 *sukkra* (1 *sukk* = 32 cm) helyezkednek el. Az alföldi szekerek általában rövidebbek, mint a hegyvidékiek, a debreceni szekerek hossza például 5–9 *sukk* között váltakozott.<sup>27</sup> Az általam megvizsgált és felújított salánki löcsös szekér oldala 220 cm hosszú, a mai rakoncás szekerek ettől általában jóval hosszabbak. Vidékünkön a szekéroltal oldalfái párhuzamosak voltak, tehát a szekér hátulja és eleje egyforma magas volt. Föld, homok, kavics szállítását zárt kocsiszekrényvel végezték, ilyenkor a szekéroltalak és a *subernek* nevezett szekérvégek deszkából készültek.<sup>28</sup> A szekérfenek neve *aldeszka* volt. A szekéren két láncsal felerősített *saroglya* helyezkedett el. Ezek közül a hátsó egyenes, az első pedig enyhén hajlított alakú. A hátsó

<sup>24</sup> Vasalatlan *fakó* kerékre az öregek sem emlékeznek.

<sup>25</sup> Paládi-Kovács 2003: 22–23.

<sup>26</sup> Paládi-Kovács 2001: 932–935.

<sup>27</sup> Paládi-Kovács 2003: 27–31.

<sup>28</sup> Paládi Kovács 2001: 940.

saroglyát rakodáskor leengedték, így a meghosszabbított szekérrre több teher fért. Szekérkast az 1920-as évektől használtak szállításra, a neve *kas* volt. A kas a „csehek alatt” terjedt el, Salánkon csak egy volt belőle, a hátulja kerek volt. „*A ficfából font kast máléhordáskor használták, a leeresztett hátsó saroglyán kiengedték* (S. B., Salánk). Ismerték Salánkon az ekhós szekeret is, ezt *sátoros szekérnek* hívták. Az adatközlők szerint a helybéliek nem használták, csak a *sátoros cigányok* és a *fazokasok* jártak ilyenekkel. A cigányok textillel, a fazekasok gyékénnyel fedték be. A szekéroidalak kitámasztását négy löccsel oldották meg, melyek alsó vége a kerékagyból kiálló tengelyvéghez, a felső vége pedig a szekéroidal felső pereméhez csatlakozott. A gumikerekes szekereknél a *lőcsöket* immár felváltották a merev rakoncák,<sup>29</sup> a rácsos szekéroidalt pedig a deszkás kocsiszekrény.<sup>30</sup> A kocsiszekrény közepét derékkötő lánc fogta körül, ezen kívül a szekér tartozéka volt legalább két kerékkötő lánc is.<sup>31</sup>

A lovas és az ökrös szekér között különbségek voltak a fogatolás módját tekintve. A szarvasmarha a szekeret rúdjánál fogva vontatja, a rúd végén közbeiktatott *tézszafej*, illetve *járom (iga)* segítségével. Az ökrösszekér rúdja, mint már szó volt róla, nincs kimerevítve, függőlegesen le-föl mozgatható. Rövidebb is, mint a lovas kocsi rúdja, és nincs rajta *csatlás*, *hámfa* és *rúdszárnya*. Ezzel szemben a ló a tengelyre *csatlással* erősített *felhécnel (felhécnel)* fogva, a *hámfákhoz* rögzített, *istrángnak* nevezett kötéllel vagy láncsal húz. A lovas szekér rúdja ki van merevítve az éha, *juha* nevű alkatrészrel.<sup>32</sup> A lovas szekér rúdjának a tolatás, esetleg a fékezés, alkalmával van szerepe. A lovak ugyanis az ökröktől eltérően nem a járommal, hanem a *nyaklóról* a rúd elülső végére vezetett *tartólánccal* tolatják, vagy végső szükség esetén fékeznek a szekeret.<sup>33</sup>

<sup>29</sup> Genetikailag a rakonca megelőzte a löcsöt, az utóbbi középkori találmány, a 20. században mégis visszatért a rakonca. Paládi-Kovács Attila szerint a löcsös szekér elterjedtsége Ukrajna, Moldova és Oroszország területén alapos vizsgálatot érdemelne. Keszti-Kovács Lászlóra hivatkozik, aki szerint a löcsös szekeret a magyarok terjesztették el a szomszédos népeknél. (Paládi-Kovács 2003: 25, 76.) Kárpátalján érdemes lenne megvizsgálni ebből a szempontból a hagyományos ruszin szekeret.

<sup>30</sup> „*Napjainkban... gumikereket használnak, csapágy aggyal, mely könnyebben gurul, mint a kulimázzal kent vastengely, a fatalp helyett levegővel felfújt gumibelsőt használnak. A szekér alvázat vasból hegesztik össze, a bérfa helyett oldaldeszkát, első-hátsó részére „subert”, tiltót tesznek. Az oldaldeszkás kordé annyival előnyösebb, hogy tengeritöréskor, krumpli behordásakor nem kell fűzfavesszőből font szekérkast használni. Hazaviszik a terményt, az oldaldeszkát felhúzzák és leömlik a termény.*” (Bocskor 2008: 85.)

<sup>31</sup> Lásd: Paládi-Kovács 2003:158–159.

<sup>32</sup> Ez a szekérrúd *szárnya* végén a *nyújtó* alatt keresztben fekvő fa, amely a rudat egyenesen tartja.

<sup>33</sup> Paládi-Kovács 2003:19.



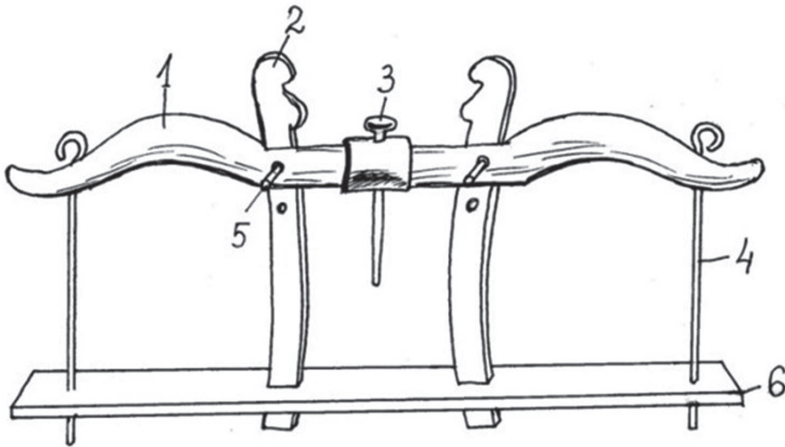
*Ökrös szekér. Verbőci gazda 1939-es fényképe alapján amerikai rokonai által készítettet olajkép. (Fotó: Kész B., 2017)*



*Ugocsa talán utolsó tehénfogata (Fotó: Kész B., Tiszaiújlak, 2015)*

Szántásnál a 20. század elején 70 százalékban ökröt, 30 százalékban lovat ígáztak, tehenet, bivalyt nem. A szakirodalom is megerősíti, hogy a domináns igaerő 1895-ben Salánk környékén a szarvasmarha volt.<sup>34</sup> Napjainkban tehénfogattal már nem találkozhatunk, bár szemtanúja voltam a 2010-es években, hogy egy tiszaujlaki gazda gyakorolta ezt a szállítási módszert. Persze aki tehetette, igavonásra a gyorsabb lovat vagy az erősebb ökröt használta. „Apámnak két szép lova volt. A háboruba az egyiket elvették a magyarok, a katonaságnak. Amikor bejöttek az oroszok, elvitték a másikat. Maradt két kis tinónk, apám azt fogta a szekér elé, engem felültetett, oszt a kezembe nyomta a gyeplőt. Így lett két bornyuból járójóságja apámnak, kényszerből.” (J. R., Salánk).

Salánkon a lovasfogatok száma az utóbbi években drasztikusan lecsökkent. Kutatásaim idején (2017) 25-30 lovat számolhattam össze a településen, ami fele a tíz évvel ezelőttinek, és töredéke a 20. század derekán tartott lóállomáynak. „Összesen a faluban a kolhoz előtt vagy 120 fogat volt. Na, az vegyes, az volt lófogat és ökör.” (Sz. F., Nevetlenfalú).



*Az ugcsoi járom formája és részei: 1. járomfa vagy vállfa, 2. bélfa, 3. közszeg vagy nyakszeg, 4. járómszeg, 5. bélfaszeg, 6. alfa. (Rajz: Kész B.)*

Az ökröket fából faragott járommal fogták a szekérbe. Gyeplő nélkül, a szarvuk tövére vagy az orrukba csíptetett orrkarikához erősített kötéllel

<sup>34</sup> Paládi-Kovács 2001: 596. (térváz)



*Gumikerekes, rakoncás szekér. (Fotó: Kész B., Salánk, 2015)*

irányították a nyakukkal húzó ökröket és teheneket.<sup>35</sup> Bár ma már nem használnak jármot, a fennmaradt régi példányok lehetővé teszik az eszköz rekonstrukcióját. A keretes járom függőleges állású volt. Az ökrök és tehén befogásánál használt jármotok formája és mérete megegyezett. Szántásnál, ekekapánál sem használtak hosszabb jármotot. Homlokjármotot nem használtak. A járom részei: *bélfá, járomszeg, közszeg (nyakszeg), járomfa, alfa (aldeszka)*. A 20. század elején jelent meg, s a két világháború idején terjedt el igazán az egyesjárom vagy ökrökumet, melynek előde a szőrrel tömött, lóra való nyakhám volt.<sup>36</sup> Morvay Judit szerint Salánkon egyesjármotot nem használtak, nekem viszont sikerült gyűjtenem pár példányt belőle. Kemecsi Lajos szerint a második világháború után elterjedt egyesjáromba kapáláskor fogták be a jószágot, mert párba fogva az egyik ökrök kikaposta volna a sorokat.<sup>37</sup> Télen, ha sáros volt az út, az ökröket a lovakhoz hasonlóan megpatkolták. A patkónak három hegye volt.<sup>38</sup> A lovakból csak kettőt fogtak ekébe, hár-

<sup>35</sup> Paládi-Kovács 2001: 964.

<sup>36</sup> Paládi-Kovács 2001: 963.; 2003:152.

<sup>37</sup> Kemecsi 1998: 151.

<sup>38</sup> Magyar Néprajzi Atlasz I–IV. Morvay Judit gyűjtése 1969-ben. MTA Néprajzi Intézet Adattára, Budapest, I.

mat soha. Nyeregből sem irányították a lovat, ennek ellenére a jobb oldali (*belső*) lovat *rudasnak*, a bal oldalit (*külsőt*) *nyergesnek* nevezték. A lovakat magyaros fogatolási móddal, *szügyhással* fogták be a szekérbe.<sup>39</sup> A nyakhámat *jármos hámnak* nevezték, de ilyen a faluban nem volt, mint ahogyan farhám sem. Rendes gazda csak *bőrhámat* használt, kenderhámat nem. Dombos terepen fékezéshez a szekér *bérfájához* kötött láncot beakasztották a szekérkerékbe. *Nyaklóval* nem fékeztek. Az ökör nem tudott fékezni, az a *járommal* tartotta a szekeret.<sup>40</sup> A szekereket a dombokon inkább a kerekekre akasztott láncokkal fékezik napjainkban is, egyes szekereken nagyritkán dörzsölő féket is láthatunk.

Az ugocsai gazdák szinte kizárólag ígáslovakat tartottak. Az egykori magyar fajtájú loállomány leromlása után ezek kevert vérű, kistermetű, igénytelen, szívós állatok voltak, csak valamivel voltak nagyobbak a *hucul* hegyi lovaknál.<sup>41</sup> Ennek ellenére minden férfi tudott lovagolni, mivel a fiúk leggyakrabban lóháton vitték ki legeltetni az állatokat. „*Salánkon a vén Anufré volt a csikós, de leginkább maguk legeltettek. A legények ősszel minden este kivitték a lovakat gyepelni, tüzet raktak, krumplit, tököt sütöttek benne, szórakoztak. Apámat egyszer megviccelték a többiek. Mondják neki: „Úgy egye ezt a tököt, mint a magáét!” Másnap otthon lássa, hogy a kertbe leloppva a tök, azt vitték ki megsütni. Legtöbbet felváltva éjszakáztak kinn a lovakkal.*” (J. R., Salánk).

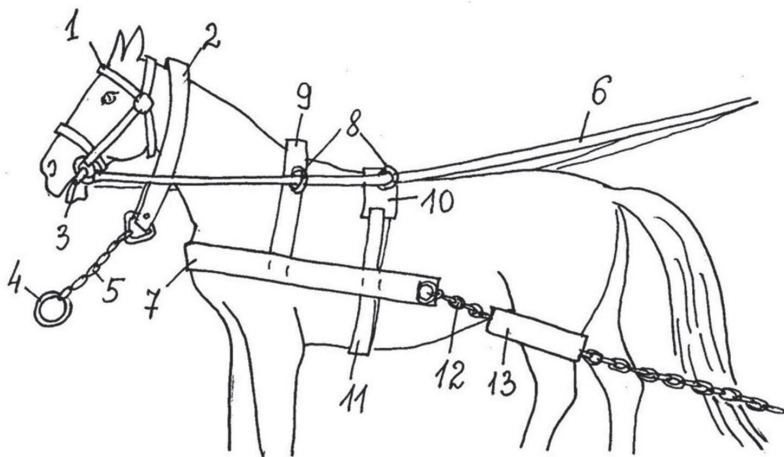
Bár a falusiak lovaikat inkább szántásra, fuvarozásra használták, időnként lovagolták is őket – szőrén vagy nyeregben. Igaz, nyereg csak elvéve akadt, legtöbbször csak pokrócot vagy *ujjast* dobtak a ló hátára, hogy ne szőrén üljék meg. Nekem sikerült szert tennem néhány régi parasztnyeregre, ezek teljesen megegyeznek az úgynevezett tiszafüredi magyar fanyergekkel.<sup>42</sup> Kantárnak megtette a fogatolásra is használt kantár, csak a gyeplő helyett tettek rá rövidebb szárat vagy valamilyen madzagot. A leggyakrabban csuklós csikózáblát használták, csak a keményszájú, akaratos lovak szájába raktak *németzabolát*.

<sup>39</sup> A lovat jobban megterhelő nyakhámat (*kumet*, *hamut* a neve) nem használták a magyar falvakban.

<sup>40</sup> Magyar Néprajzi Atlasz I–IV. Morvay Judit gyűjtése 1969-ben. MTA Néprajzi Intézet Adattára, Budapest, I.

<sup>41</sup> Ma is hasonló a helyzet, egy-két hátsasló kivételével a fogatosok ilyen lovakat használnak.

<sup>42</sup> Lásd: Paládi-Kovács 2001: 893. A szakirodalomból tudjuk, hogy 1614-ben Munkácson nyereggyártó céh működött, 1768-ból pedig két munkácsi nyereggyártót említenek. (Varga J. 2014: 461.)



Az ugoscai magyar igáshám részei: 1. kantár, 2. nyakló, 3. zabola, 4. rúdkarika, 5. nyaklólánc, 6. gyeplű (gyeplő), 7. szügyellő (húzó), 8. gyeplőkarika, 9. marszj vagy vállszj, 10. hátszj (elmaradhatott), 11. hasló (elmaradhatott), 12. istráng – a hámfához erősített húzókötel vagy lánc, 13. hámtáska (az 1920-as évektől, hogy védje a ló bőrét a kötel vagy lánc kidörzsölésétől). (Rajz: Kész B.)

A lovak fogatolásához az ugoscai magyar településeken, mint már említettem, kizárólag szügyhámot használtak. Általában két lovat fogtak össze, amelyeket gyeplővel, ostorral és szavakkal irányítottak. A legértékesebbnek a fekete bőrhámot tartották és tartják ma is, hétköznap inkább olcsó, de erős *gurni* vagy *kenderhámot* raknak a lóra. Bocskor Áron leírja, hogyan csinósították ki a gazdák a fogataikat ünnepi alkalmakkor, ha például vendégségbe vitte el a családját a szomszéd faluba: „A házigazda a lovakat szépen elkészítette, sörényét befonta, farkát felkötötte, szerszámot kibokszolta, szekérré üléseket rendezett, szalmapárnát (zsákot) rakott háziszóttos pokrócokkal letakarva. A lovak nyakában karikazürgőt akasztott... a gyerekeknek a kaszárban volt a helyük.”<sup>43</sup> A hámot a széles, erős bőrszíjből vagy *gurni* pántból készült *nyakló* egészíti ki, amelyet karika és lánc köt össze a szekérrúd végével. A hétköznapi hámot, nyaklót, gyeplőt, kantárt<sup>44</sup> a legtöbb gazda maga is el tudta készíteni

<sup>43</sup> Bocskor 2008: 68.

<sup>44</sup> Ismeretes volt a hátaláshoz való csikóskantár, a fogatolásra, szántásra való *szekereskantár* és az országuóra való *szemzőskantár* is.

(a csatokat, karikákat és más vas részeket természetesen a kovács készítette el), a drága børszerszámot viszont iparos börművesnél vásárolta. Manapság ez a szakma is kihalóban van, szinte egész Kárpátalján egy tiszaujlaki mester, Petrusinec Volodimir készít bőrhámokat, kantárakat, ostorokat.

Kutatásaim célja az volt, hogy dokumentáljam vidékünk magyar falvainak hagyományos tárgyi műveltségét, azon belül a szállítás és a közlekedés eszközeit. Amikor ezekről a dolgokról beszélünk, természetesen nem a régi paraszti világ visszasírásáról vagy idealizálásáról van szó, hanem arról, hogy az évszázadok alatt felhalmozódott tudást és tapasztalatot megőrizzük és átadjuk a jelenkor és a jövő generációinak. Adott esetben például a hagyományos járműkultúránkban olyan értékek is szerepelnek – gondoljunk csak a keleti típusú magyar nyeregre, a magyar fogatolási módra (*sziugyhám*), vagy a Kocs községben kifejlesztett könnyű *kocsi szekérre* –, amelyek az egész világon elterjedtek, s amelyeket nemzeti értékeinknek, büszkeségeinknek tekinthetünk.

## IRODALOM:

### BOCSKOR Áron

2008 Öregakli krónikája, I–III. Kézirat

### CSERVENYÁK László

2014 A közlekedés és teherhordás eszközei. In: Ratkó Lujza (szerk.): *Szabolcs-Szatmár-Bereg megye népművészete*. Jósa András Múzeum, Nyíregyháza, 504–518.

### FARKAS József

1984 Lovaskocsik és szekerek. In: Ujváry Zoltán (szerk.): *Tanulmányok Szatmár néprajzához*. Kossuth Lajos Tudományegyetem Néprajzi tanszéke, Debrecen, 169–196.

### GYÖRFFY István

1941 Gazdálkodás. In: *A magyarság tárgyi néprajza. A magyarság néprajzának második kötete*. Második kiadás. Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, Budapest, 15–273.

### KATONA Ferenc

1943 *Vegyes néprajzi és szociográfiai adatok. Az ugoicsai kutatótábor nagyszőlősi bevezető előadásainak jegyzete*. Kézirat. Néprajzi

Múzeum Ethnológiai Archívuma. EA 4590.

KEMECSI Lajos

1998 *Szekerek, kocsik, szánok. Paraszti járműkultúra Észak-Dunántúlon.* MTA Néprajzi Kutatóintézet, Budapest

KÉSZ Barnabás

2018 „*A paraszti életmód tükröződése az ugoicsai magyarság tárgyi kultúrájában*”. Doktori disszertáció (<https://dea.lib.unideb.hu/server/api/core/bitstreams/09f873b4-2d3f-4748-80fd-669758bd276c/content>)

2018a „*A paraszti életmód tükröződése az ugoicsai magyarság tárgyi kultúrájában*”. A doktori disszertáció melléklete (<https://dea.lib.unideb.hu/bitstreams/5ab4477c-6f3d-46e0-8ae1-d6ebf09fd960/download>)

KÓS Károly dr.

2000 *A mezőség néprajza.* Mentor Kiadó, Marosvásárhely

MAGYAR Néprajzi Atlasz I–IV.

1969 Morvay Judit gyűjtése. MTA Néprajzi Intézet Adattára, Budapest

PALÁDI-KOVÁCS Attila

1979 *A magyar parasztság rétgazdálkodása. Praxis rusticorum Hungariae in oeconomia pratorum.* Akadémiai Kiadó, Budapest

1984 A magyar szekér a Kárpát-medencében. In: Ujváry Zoltán (szerk.): *Tanulmányok Szatmár néprajzához.* Kossuth Lajos Tudományegyetem Néprajzi tanszéke, Debrecen, 157–168.

2001 Lótartás. In: *Magyar néprajz* II. Akadémiai Kiadó, Budapest, 617–658.

2001b Híradás, közlekedés, szállítás. In: *Magyar néprajz* II. Akadémiai Kiadó, Budapest, 813–974.

2003 *Szekerek, szánok, fogatok a Kárpát-medencében.* Szabadtéri Néprajzi Múzeum, Szentendre

VARGA János

2014 A gazdálkodás eszközei. In: Ratkó Lujza (szerk.): *Szabolcs-Szatmár-Bereg megye népművészete.* Jósa András Múzeum, Nyíregyháza, 455–477.

