

**ÉLETMÓD ÉS TRADÍCIÓ**  
**13.**

A sorozatot szerkeszti  
Báti Anikó

**ÉLETMÓD ÉS TRADÍCIÓ**  
**13.**

Cseh Fruzsina

**A KERÉKGYÁRTÓ MESTERSÉG**  
**MÚLTJA MAGYARORSZÁGON**

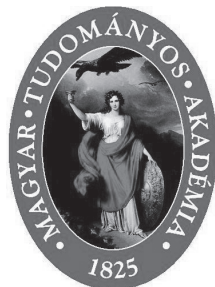


— MTA —

Bölcsészettudományi  
Kutatóközpont

Budapest 2014

A kiadvány a Magyar Tudományos Akadémia támogatásával  
készült



Szerkesztette  
Báti Anikó

A nyomdai előkészítést végezte  
Fancsek Krisztina  
Hős Gergely

Borítóterv: Szilágyi Levente

A borítón: Kerégyártók Tordátfalván (Románia) 1912-ben.  
A kép Popo Anna tulajdona.

ISSN 0238-9584  
ISBN 978-963-9627-78-9

Kiadta  
a Magyar Tudományos Akadémia  
Bölcsészettudományi Kutatóközpont  
Néprajztudományi Intézet  
1014 Budapest, Országház u. 30.  
Felelős kiadó: Fodor Pál  
© Cseh Fruzsina 2014

Nyomás és kötés  
Prime Rate Kft.  
Felelős vezető: Dr. Tomcsányi Péter

# TARTALOM

<b>Köszönetnyilvánítás</b> .....	8
<b>Bevezetés</b> .....	9
<b>Kutatástörténet</b> .....	11
A kézművesség és a kerékgyártó kisipar néprajzi kutatásának kezdetei .....	11
A céhek kutatása .....	12
Termékek (járművek, alkatrészek, nyersanyag) .....	14
Limitációk, kontóskönyvek, pénztárkönyvek .....	18
Szókészlet .....	19
Eszközkészlet .....	19
Társadalmi szerep, életmód kutatása .....	21
Újabb kutatási irányok napjainkban .....	23
<b>A kerékgyártó mesterség első írott emlékei Magyarországon</b> .....	26
<b>A kerékgyártó mesterség a céhkorszakban</b> .....	28
Céhjelvények .....	39
Mesterremek .....	40
A kerékgyártók termékei a limitációkban .....	40
A kerékgyártók keresete a céhkorszakban .....	50
A céhrendszer megszűnése .....	52
<b>A kerékgyártók számának változása a céhrendszer megszűnése után</b> .....	55
Statisztikai adatok .....	57
<b>Kerékgyártó háziipar</b> .....	67
Egyes területek háziipara .....	70
<b>A kerékgyártók társadalmi kapcsolatai</b> .....	79
Műveltség .....	83
Vagyon, kereset .....	88
Inas- és segédévek, mestervizsga .....	92
Vásárok .....	97
A mesterség megszűnése, elhagyása .....	99

<b>A kerékgyártó mesterség eszközkészlete .....</b>	<b>107</b>
Munkaeszköz-katalógus .....	107
1. Befogó szerszámok és tartozékaik .....	109
2. Mérőszerszámok .....	111
Egyenes vonalzó, collstok, tolómérő .....	111
Körzők .....	112
Sablonok vagy modlák, módllák .....	112
3. Hasító- és faragószerszámok .....	113
4. Esztergapad .....	116
5. Vésők .....	117
6. Gyaluk .....	118
7. Fűrészek .....	120
Keretes vagy kávács fűrészek .....	120
Keret nélküli fűrészek .....	121
8. Fúrók .....	122
9. Ráspolyok és reszelők .....	123
10. Verő szerszámok .....	123
11. Egyéb kézi szerszámok .....	124
A szerszámok beszerzése .....	125
A szerszámkészlet értéke .....	126
Díszítések, védjegyek, tulajdonjegyek, mesterjegyek a szerszámokon .....	128
Német szerszámnevek .....	131
Gépesítés .....	132
Eszközcsoportok vizsgálata .....	137
<b>A kerékgyártó mesterség termékei .....</b>	<b>139</b>
A nyersanyag beszerzése .....	139
A szerszámfa tárolása, előkészítése .....	141
Mértékegységek .....	143
A szekér és kocsi készítésének menete .....	144
Kerék .....	144
Talp .....	145
Küllő .....	147
Kerékagy .....	148
A kerék összeillesztése .....	150
A szekér hátsó része .....	155
A szekér első része .....	158
Oldal .....	163
Oldalkitámasztás .....	166
Kas .....	169

Saroglya .....	169
Fenekdeszka .....	171
Kocsiülés, bak .....	171
Ekhó .....	171
Fékezés .....	172
Járom .....	173
A kocsi összeállítása .....	173
Szekerek, kocsik díszítése és festése .....	175
Technikai újítások .....	176
A szekerek és kocsik ára .....	179
Szánok .....	181
Egyéb termékek .....	183
Taligák, talicskák .....	184
Sírjelek, fejfák .....	185
Termékek átvétele, terjedése .....	186
<b>Összefoglalás.....</b>	<b>187</b>
Történeti rétegek.....	187
Specializálódás .....	190
Szakmai identitás .....	192
<b>Irodalom.....</b>	<b>195</b>
<b>Mellékletek.....</b>	<b>227</b>
<b>Képek.....</b>	<b>253</b>

## KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

A 2005 és 2012 között folytatott kutatásomat és a dolgozat megírását nagyban segítette a témavezető, Paládi-Kovács Attila biztatása és útmutatása, elsősorban neki tartozom köszönettel. Borsod és Nógrád megye településein végzett terepmunkám során sok segítséget kaptam Saléti Györgytől, Regős Józseftől, Horváth Istvántól, Tengely Adriennről és a Kriskovics családtól, valamint Szabadkán, Topolyán és Csantavéren Silling Lédától és Nikoly Tónitól. Köszönöm Pauló Tamás és Recska Endre magángyűjtők segítségét, valamennyi adatközlőnek az együttműködést, családomnak, férjemnek a kutatás és a könyv megírása során nyújtott támogatásukat.



## BEVEZETÉS

A magyarországi kerékgyártó házi- és kisiparosokról, főbb termékeikről, a kerek és csúszo járművekről több tanulmány, közlemény, összefoglalás áll rendelkezésünkre. Mindezek ellenére hiányzik a kerékgyártó szakmáról egy szintézis jellegű munka, amely a mesterség történetét, és az eddig megismert, illetve újabb források alapján feltárt technológiát öleli fel. Egy mesterség történeti rétegei megragadhatók szakmai szervezeteinek múltjában, az eszközökben, a termékekben és az egyéni életutakban egyaránt. A korábbi munkák hasznos forrásokként felhasználták a céhes és ipartestületi emlékeket, a hagyatéki leltárakat, limitációkat, kontóskönyveket és pénztárkönyveket, cím- és lakjegyzékeket. A képi és írott források köre tovább bővíthető a 19. század óta elterjedt iparosújságokkal, vásáru-katalógusokkal, egykori mesterek és magángyűjtők anyagaival.

Egy teljes kép megrajzolásához érdemes ezeket együtt vizsgálni, a szakma történetében végbement változásokat minél több területen megragadni, s az összefüggéseket megvilágítani. A kerékgyártó kisipar alakulását befolyásoló politikai és gazdasági körülmények hatása a mesterségre az egyéni életutakban is megragadható. Jelen kötetben a 13. századtól fellelhető írott, majd a későbbiekben megjelenő képi forrásokat, illetve a szakirodalmi adatokat egészítjük ki a 2005 és 2012 között Tardonán, Ragályon, Kurityánban, Borsodszentgyörgyön, Kissikátorban, Tiszaigaron, Kisújszálláson, Hajdúszoboszlón, Szabadkán, Topolyán és Csantavéren gyűjtött, teljesen vagy részben megmaradt szerszám-készletek és műhelyek, a tulajdonosok életének, szakmához való viszonyának bemutatásával. A járművekről meglévő ismereteket a fentebbi településeken, továbbá Mályinkán, Dédestapolcsányon, Szilvásváradon, Járdánházán és Domaházán feljegyzett adatok és készített fényképek segítségével bővítjük.

A fentebb is hiányolt szintézist azonban épp az itt vázolt adatgazdagság nehezíti meg. Az egyes tudománytörténeti korszakok kutatói más-más forrásokra helyezték a hangsúlyt, s a járművek tipologizálásának sem alakult még ki egy mindenki által elfogadott és alkalmazott módszertana. A téma szerteágazó volta szintén arra kényszeríti a kutatót, hogy meghúzza az adatok gyűjtési körének és az értékelésnek a határait. Továbbra is adósak maradunk tehát a kerékgyártó mesterség szintézisével, ám a tárgykör sokszínűsége igényli a fellelhető adatok összefoglalását és kiegészítését, lehetőség szerint utat mutatva a további kutatásokhoz.

A kerékgyártó kisipar történetének összefoglalásán és újabb források feltárásán túl egy mára már kihaltnak mondható mesterség emlékeit, képviselőinek tudását is szeretnénk rögzíteni.



## KUTATÁSTÖRTÉNET

A magyar háziipar és kisipar kutatástörténetéből jelen áttekintésünkben azokat az adatokat és szakirodalmat emeljük ki, amelyek a kerékgyártó iparral foglalkoznak, természetesen sok esetben ezek szorosan kapcsolódnak a paraszti járműkultúra és közlekedés irodalmához. A kutatástörténet felvázolását azonban nem csupán a szakirodalom kronológiai sorrendbe tételével szeretnénk elvégezni, sokkal inkább támaszkodunk a tematikai és kronológiai sorrend ötvözetére, vállalva ezzel akár az ismétlést is. A fejezettel ugyanis az eddigi eredmények összefoglalásán túl célunk egyrészt a szakirodalomra alapozva meghatározni az iparág kutatási szempontjait, másrészt a kisipar, ezen belül a kerékgyártó mesteriség kutatásában lehetséges újabb utakra is fényt deríteni.

### A kézművesség és a kerékgyártó kisipar néprajzi kutatásának kezdetei

A *Magyar Néprajz* III. kötete remek összefoglalót nyújt a kézművesség kutatásának, a módszertan megfogalmazásának kezdeteiről<sup>1</sup>, amelyek Bátky Zsigmond 1906-ban megjelent művéhez, majd *A magyarság néprajza* I. kötetéhez kötődnek.<sup>2</sup> Bátky Zsigmond *Útmutató a néprajzi múzeumok szervezésére* című munkájában felhívja a figyelmet a „kismesterségek” eszközeinek jelentőségére, a múzeumi gyűjtemények ilyen irányú hiányosságára.<sup>3</sup> A szerző az 1933-ban megjelent, már idézett kötet *Mesterkedés* című fejezetében elsősorban a háziipar termékeinek kutatását tartja fontosnak a néprajz szempontjából, mégis megemlíti, hogy nem lehet figyelmen kívül hagyni a kézművesség és iparosság tevékenységét sem.<sup>4</sup> Bár ezen munkája inkább csak ízelítő az egyes mesterségekből, közli Haáz Ferenc Rezső egy évvel korábban megjelent udvarhelyszéki székely székérről szóló művének ábráit több a kerékgyártók által használt eszközről (*csapfűrő, botóka, kerékfalfűrőpad, kézvonó pad, kerékfal kihajtó pad, hargas fésze, kerékfalazó pad, kerékagyeszterga* és egyéb ácsszerszámok) és egy munkafolyamatról is, a kerékagy kifűrásáról. Haáz Ferenc Rezső munkáját tekinthetjük a kerékgyártó mesterségről az első néprajzi adatközlésnek. Különös jelentőségét az adja, hogy olyan eszköz, a *kerékfal kihajtó pad* rajzát is megtaláljuk benne, amelyről azóta sincs ábrázolás egyik leírásban sem.<sup>5</sup> Ebben az időszakban azonban a tárgyak katalogizálását és leírását a kutatók még nem

<sup>1</sup> Domonkos O. 1991b. 9–12.

<sup>2</sup> Bátky Zs. 1933.

<sup>3</sup> Bátky Zs. 1906. 283.

<sup>4</sup> Bátky Zs. 1933.

<sup>5</sup> Bátky Zs. 1933. 812–833. kép; Haáz F. R. 1932.

kötötték össze a készítők és használók társadalmi viszonyainak vizsgálatával. Erre néhány évet várni kellett.<sup>6</sup> A kézművesek és iparosok iránt hamarosan megélnék az érdeklődés. A két világháború között sorra vették a kutatók azokat a mesterségeket, amelyek képviselőinek létszáma rohamosan csökkent a gyáripar elterjedése következtében. Ennek is köszönhető, hogy fellendült a néprajz érdeklődése a paraszti háziiparok és a kézművesiparok iránt.<sup>7</sup> Tálasi István kutatási összefoglalója az 1945–1955 között eltelt időszakról – bár a kerékgyártó mesterséget nem említi – számos példát felsorol a kisipar és háziipar témakörében megszületett kutatásokból. Felhívja a figyelmet azok jelentőségére és a jövőbeni kutatások fontosságára. Figyelmeztet, hogy „[...]igyekeznünk kell a falusi, sokszor kétlaki iparos társadalmi jelentőségét megvizsgálni, s a mezővárosok vásároló-piacozó mesterembereinek a népi anyagi kultúra fejlesztésében közreműködő tevékenységét, a parasztváros iparosságának a táji körzettel való kapcsolatát megismerni, s ugyanakkor a cég- és testületi élet hagyományait néprajzi eszközökkel felgyűjteni.”<sup>8</sup> Az anyagi műveltség kutatásának hatékonyabb megszervezésére a néprajzkutatás decentralizálása, átszervezése miatt nem kerülhetett sor,<sup>9</sup> folytatódott azonban a céhes emlékek feltárása, és újabb eredmények születtek a kisiparok vizsgálata terén is.

### A céhek kutatása

A céhek kutatásának feladatára Csaplovics János már 1823-ban felhívta a *Tudomány Gyűjtemény* olvasóinak figyelmét.<sup>10</sup>

A magyarországi céhes ipar történetét először Szádeczky Lajos foglalta össze 1889-es tanulmányában, majd 1913-as könyvében.<sup>11</sup> Előtte, illetve a 20. század első felében legfőképp a céhemlékek keltették fel a kutatók érdeklődését. A kerékgyártó és bognár céhemlékekről és egy-egy céhről is közölnek adatot Szalay Imre, Thallóczy Lajos, Reizner János, Zoltai Lajos, Duray Kálmán (a váci céhekről), Dehény József, Hilf László, Csipkés Kálmán és Jakob Károly.<sup>12</sup> Az 1960–70-es évektől a magánkisipar iránti egyre intenzívebb érdeklődéssel együtt a történeti háttérrel jelentő céhek kutatása is újabb irányt vett, társadalmi, gazdasági

<sup>6</sup> Kósa L. 2001. 122.

<sup>7</sup> Gráfik I. 1985. 15.

<sup>8</sup> Tálasi I. 1955. 38–43.

<sup>9</sup> Domonkos O. 1978. 107; Kósa L. 2001. 198–199.

<sup>10</sup> Csaplovics J. 1923.

<sup>11</sup> Szádeczky L. 1889, 1913.

<sup>12</sup> Szalay I. 1877; Thallóczy L. 1879; Reizner J. 1900. 452; Duray K. 1912. 38; Dehény J. 1922. 6; Hilf E. 1929. 49–53, 226–231; Zoltai L. 1937. 74–75; Csipkés K. 1941. 228, 230, 232; 1943. 147; Jakob K. 1944. 16.

jelentőségük is előtérbe került.<sup>13</sup> Domonkos Ottó 1974-es munkájában a céhek feltárandó forrásait veszi sorra, kiemeli a háziipar és a kisipar kutatásának jelentőségét és a korábban elért tudományos eredményeket: „A kisipar néprajzi kutatása a magyarországi parasztság speciális fejlődési útjának vizsgálatához járul hozzá.”<sup>14</sup> Bármely mesterség céhes múltjának megismeréséhez valóban alpműveknek kell tekintenünk a történettudomány képviselőinek, Szűcs Jenőnek, Bácskai Verának és Eperjessy Géának a – szerző által is említett – műveit.<sup>15</sup> Az 1975–76-ban Éri István, Nagy Lajos és Nagybákay Péter szerkesztésében megjelent céhes forrásanyag-kataszter szintén újabb lendületet adott a céhtörténeti kutatásoknak.<sup>16</sup> Ennek nyomán készítette el Domonkos Ottó a *Magyar Néprajz Kézművesség* című kötete számára az önálló bognárcéhek és a bognár-kovács céhek térképét.<sup>17</sup> A kerékgyártó mesterséget illetően további gazdag szakirodalom áll rendelkezésünkre egy-egy céhről, céhemlékről. Bodgál Ferenc a miskolci és mádi kovács–kerékgyártó céheket mutatta be.<sup>18</sup> Czeglédi Imre a gyulai kovács – kerékgyártó – bognárcéh vándorlegény protocollumát elemezte, míg Spóner Péter remek összefoglalót nyújtott a kerékgyártó mesterség északkelet-magyarországi múltjáról.<sup>19</sup> Eperjessy Géza 1963-as tanulmányában többek közt a bognár, kerékgyártó és egyes céhek megalakulásának időpontjáról tájékoztat a vidéki településeken,<sup>20</sup> Bodó Sándor az észak-magyarországi céhemlékek számbavételén túl a mezővárosi és falusi kézművesség szerkezetével is részletesen foglalkozott.<sup>21</sup> Nagybákay Péter többek között a veszprémi és Veszprém megyei céhjelvényeket dolgozta fel tanulmányaiban, majd 1995-ben megjelent művében összefoglalta a magyarországi céhes kézművesipar jelvényeit.<sup>22</sup> Hasonló leírásokat nyújtott Szabó Péter a győri Xantus János Múzeum, Szabó Sarolta a nyíregyházi Jósza András Múzeum és Szalay Emőke a debreceni Déri Múzeum céhemlékeiről.<sup>23</sup> További adatok találhatóak kerékgyártó céhemlékekről az 1960-as évektől Tompos Ernő, Román János, Nyakas Miklós, Csiffáry Gergely, Molnár József, Enzsöl Imre, Domonkos Ottó, Lukács László és Gráfik Imre műveiben.<sup>24</sup>

<sup>13</sup> Bodó S. 1970. 189.

<sup>14</sup> Domonkos O. 1974. 19.

<sup>15</sup> Szűcs J. 1955; Bácskai V. 1965; Eperjessy G. 1967. (Lásd Domonkos O. 1974. 21).

<sup>16</sup> Éri I. – Nagy L. – Nagybákay P. 1975–1976.

<sup>17</sup> Domonkos O. 1991c.

<sup>18</sup> Bodgál F. 1965, 1966.

<sup>19</sup> Czeglédi I. 1973; Spóner P. 2005; Gulya I. 2006.

<sup>20</sup> Eperjessy G. 1963.

<sup>21</sup> Bodó S. 1968; 1970; 1974; 1975.

<sup>22</sup> Nagybákay P. 1963a; 1963b; 1964a; 1964b; 1965; 1967; 1971; 1972; 1981; 1995.

<sup>23</sup> Szabó P. 1979; 1986; 1988; Szabó S. 1990; Szalay E. 1978; 1981; 1982.

<sup>24</sup> Tompos E. 1968. 114; Román J. 1965. 61–62; Nyakas M. 1977. 176; Csiffáry G. 1982; Molnár J. 1984. 140; Enzsöl I. 1994. 210, 213–214; Domonkos O. 2002. 63–65; Lukács L. 2007. 42–43, 194; Gráfik I. 2008. 53, 162, 179, 197, 223.

## Termékek (járművek, alkatrészek, nyersanyag)

Domonkos Ottó a már említett művében a kisipar és kézműipar teljes körű kutatásának lehetősége kapcsán felhívja a figyelmet a termékek kutatásának jelentőségére is. A kézműipar kutatását a kisiparral és – amennyiben ez még lehetséges – a mai élő anyag vizsgálatával kell kezdeni. Vajon a különböző fejlettségű országrészekben hogyan alakult a fogyasztás színvonala, a divat, s ennek mik lehettek az okai? Erre a kérdésre a termékek körének megrajzolása adhat választ.<sup>25</sup> A kerékgyártó ipar esetében a szekerek, alkatrészek és nyersanyagok fajtáiban, méreteiben találhatunk táji különbséget, mely adódott egyrészt a természeti környezet nyújtotta lehetőségekből és körülményekből, másrészt az ebből következő gádzálkodási módokból.

A magyar kerek járművek kialakulásához az írott források szolgálnak adatokkal. Domanovszky Sándor a magyarországi szekerek történetét vámtarifák, oklevelek és egyéb középkori írott források, valamint metszetek segítségével veszi sorra, leírja többek közt a *mázaszekér*, *ajonca*, *rudas*, *csille*, *biga*, *kólya*, *kocsi* és egyéb járművek fogalmát, kialakulását. Hasonlóképp – bár sajnos ábrák nélkül – közöl adatokat Takács Sándor a 16–17. századi főúri és nemesi fogatokról, szekerekről, kocsikról, hintókról. A közlekedés és járművek témakörben az 1934-ig megjelent szakirodalmat, illetve saját gyűjtéseit is Györffy István a *Magyarság Néprajza* II. kötetében rendszerezte. K. Kovács László 1948-as, kutatástörténetet összefoglaló tanulmányában többek között további írásokat is említ az ökrösszekerekről a *Gazdasági Lapok* és a *Magyar Gazda* című folyóiratokból.<sup>26</sup> Szintén írott forrásokra, 18. századi uradalmi és peres feljegyzésekre támaszkodik Takács Lajos a cserélhető karfás szekér eredetének kutatásakor. Ez a típus a közelmúltban még országszerte paraszti használatban volt.<sup>27</sup> A főbb járműtípusok meghatározásához természetesen a még fellelhető szekerek, kocsik, taligák is segítséget jelenthetnek. Repkény István a szánok, szekerek és kocsik főbb típusainak bemutatása mellett nagyobb hangsúlyt helyez a fogatolásra, valamint a fogatolt állatok betegségeire.<sup>28</sup> Kócziánné Szentpéteri Erzsébet a VIII. Kézművesipartörténeti Szimpóziumon hívta fel a figyelmet egy országos járműkataszter elkészítésének szükségességére. A múzeumokban megtalálható járművek felmérése és közzététele – a műhely- és szerszámkataszterhez hasonlóan – nagymértékben megkönnyítené a kutatást. Ebbe a munkába a Közlekedési Múzeum bele is fogott, s a szerző részeredményeket közölt, továbbá röviden bemutatott két járműtípust, a *tárkocsit* és a *kubikus kordélyt*.<sup>29</sup>

<sup>25</sup> Domonkos O. 1974. 18–19.

<sup>26</sup> Domanovszky S. 1917; Takács S. 1921; Györffy I. 1934; K. Kovács L. 1948; Benkő D. 1863; *Magyar Gazda* 1841; 1847.

<sup>27</sup> Takács L. 1985.

<sup>28</sup> Repkény I. 1992.

<sup>29</sup> Kócziánné Szentpéteri E. 1993.

A taligákról és kordékról, szánokról, továbbá a kerékgyártók legfőbb termékéről, a szekérről és a kocsiról, azok készítésének menetéről számos feldolgozás született egy-egy táj, illetve település vonatkozásában. A taligák és kordék táji típusait, használatuk módját többek közt Kovács János, Ecsedi István, Márkus Mihály, Nagy Kálózi Balázs, Bodgál Ferenc, Katona Imre, Tóth Ferenc és Kemecsi Lajos dolgozták fel, továbbá Paládi-Kovács Attila több tanulmányában foglalkozott a jármű nevének eredetével, elterjedésével és formáival.<sup>30</sup>

A szán, szekér-, illetve kocsialkatrészek háziipari keretek között történő előállításáról a többek között 19. század végén a háziipar fellendítését célzó munkákban, majd később néprajzi feldolgozásokban találunk adatokat. A háziipar ágainak és kutatásának történetéről a *Magyar Néprajz* III. kötete szolgál remek összefoglalóval.<sup>31</sup>

A szekerek és kocsik esetében a legfőbb szempontok a nyersanyagfajták, a nyersanyag beszerzése, előkészítése, a kerék és szekér készítésének menete, a termékek árai, a szekér fajtái, alkatrészei, méretei és az eszközkészlet, valamint a már említett szókészlet. Szerencsés esetben a szerzők tanulmányaikat gazdagon illusztrálták rajzokkal és fotókkal, leírásaikból egy kerékgyártó munkáit és életútját ismerhetjük meg (utóbbira a későbbiekben térünk ki), illetve egy településnek egy, esetleg több szekér- vagy kocsitípusát. Az elsők közt Herman Ottó és Ecsedi István ismertette a debreceni fogatokat, bár előbbi csak az úri lófogatokra koncentrált, míg utóbbi részletezte a szekér alkatrészeinek neveit és a szekérféleségeket.<sup>32</sup> Túri Károly rövid leírást adott a ceglédi szekerekről és kocsikról, Haáz Ferenc Rezső már idézett műve az udvarhelyszéki szekértípusokkal és készítésükkel, Gönyey Sándor és Vámszer Géza pedig a csíki szekerekkel foglalkozott röviden.<sup>33</sup> Csalog Zsolt a szentesi kocsikat és szekereket mutatta be alkatrészeik részletezésével, rajzaival együtt; Pusztainé Madar Ilona igen alaposan írta le a székelyföldi Atyha és Sárrétudvari, valamint Tiszazug szekérfélesítését, Nemesládony és Tompaládony szekértípusait, s valamennyi tanulmányát gazdagon illusztrálta.<sup>34</sup> Juhász Antal az orosházi paraszti háziiparok, Gráfik Imre a Szentendre szigeti szállítás és közlekedés kapcsán fejtette ki a témát. Némethy Endre Szeged bognáriparát dolgozta fel.<sup>35</sup> Igen részletesen,

<sup>30</sup> Kovács J. 1901; Ecsedi I. 1911; Márkus M. 1938; Nagy Kálózi B. 1941; Bodgál F. 1960; Katona I. 1961; 1962; Tóth F. 1967; Kemecsi L. 1997; Paládi-Kovács A. 1973; 1977 (2003a. 43–45); 1984b; 1997b.

<sup>31</sup> Andrásfalvy B. 1978. 238; Matlekovics S. szerk. 1896–1898; Kovács Gy. 1898; Ráth K. 1898; Molnár M. 1965; Domonkos O. 1991b. 19–29; Juhász A. 1991a. 418–421.

<sup>32</sup> Herman O. 1910; Ecsedi I. 1911.

<sup>33</sup> Túri K. 1929; Haáz F. R. 1932; Gönyey S. 1942; Vámszer G. 1977.

<sup>34</sup> Csalog Zs. 1965; Pusztainé Madar I. 1973; 1980; 1982.

<sup>35</sup> Juhász A. 1965; Gráfik I. 1971; Némethy E. 1977. A szegedi *koplalósok*, taligások és szekeresek kapcsán ökrös szekérről, *koplalós kocsiról* és *szegedi kocsiról* közöl képeket Kovács János (1901. 184, 246–247). Ikvai Nándor 1967-es munkájában a Zemp-

fényképekkel együtt mutatta be Szekeres Gyula a hajdúböszörményi kerékgyártó mesterséget, a szekerek típusait, díszítésüket, készítésük menetét, illetve külön tanulmányban a szekérvasalást is. Kemecsi Lajos az észak-dunántúli, illetve Gerecse vidéki paraszti járműkultúrát és szekérkészítést saját gyűjtések és korábbi adatok alapján foglalta össze, s Komárom kerékgyártó mesterségéről írt egy rövid közleményt Körmendi Géza.<sup>36</sup> Csík Antal a kiskunmajsai löcsös parasztkocsi készítését, méreteit részletezte, és helyezte el a magyarországi kocsikészítés történetében.<sup>37</sup> További gyűjtések és feldolgozások születtek még Halmajon, Farkas Józsefnek köszönhetően Mátészalkán és Szatmárban, továbbá Balogh István tollából a debreceni lófogatokról, kiegészítve és korrigálva a már korábban hivatkozott Ecsedi István eredményeit.<sup>38</sup> A kislalföldi kocsikról és szekerekről, a szekéralkatrészek különböző településen használatos elnevezéseiről Timaffy László közölt páratlanul részletes tanulmányt, nyelvatlaszt és szótárt.<sup>39</sup> Herczeg Mihály a hódmezővásárhelyi járműtípusokat a szánoktól kezdve a kétkerekű járműveken keresztül a szekerekig és féderes kocsikig bemutatta, megadva helyenként az alkatrészek német megnevezéseit is, az árakat, s mindenhol a pontos méreteket. Leírásait fényképekkel és rajzokkal illusztrálta. Horváth Károly szintén több rajzzal és külön szójegyzékkel, helyenként méreteekkel együtt részletezte a kisbéri kocsiszerkezetét.<sup>40</sup> A cserépváraljai szekéralkatrészek méretéről Takács András írt, míg Papp István a nagykőrösi parasztkocsiról illusztráció és méretek nélkül közölt adatokat, legfőképp az alkatrészek felsorolására törekedett.<sup>41</sup> Cseh Fruzsina a bácskai szekerek alkatrészeinek méreteit, elnevezéseit írta le csantavéri és szabadkai adatok alapján.<sup>42</sup> Számos tanulmányt köszönhetünk Paládi-Kovács Attilának a közlekedés és szállítás témakörben. Feldolgozta a Barkóság, Répáshuta, a Palócföld, a Bódva-völgy szekereit, foglalkozott a láncos lajtorja és a nyári szekér felföldi típusaival, valamint egyes típusok történeti múltjával.<sup>43</sup> A *Magyar Néprajzi Lexikon* kocsikra, szekerekre és kerékgyártókra vonatkozó szócikkeit Keszi-Kovács László írta.<sup>44</sup> Berkes Katalin a moldvai szekerekről a szakirodalomban megjelent adatokat összegezte 2005-ben.<sup>45</sup>

léni-hegység középső részének földművelése kapcsán mutatja be az eketaliga részzeit és használatát rajzokkal és fényképekkel illusztrálva, továbbá a fogatolás módjait és a szekér használatát a mezőn (1967. 50–65).

<sup>36</sup> Szekeres Gy. 1987; 1999; Kemecsi L. 1997; 1998; Körmendi G. 1999. 36–39.

<sup>37</sup> Csík A. 1997.

<sup>38</sup> Dobos L. 1976; Farkas J. 1984; 1992; Balogh I. 1965; 1966.

<sup>39</sup> Timaffy L. 1979; 1980; 1985.

<sup>40</sup> Herczeg M. 1983; Horváth K. 1974.

<sup>41</sup> Takács A. 1970; Pap I. 1994. 122–123.

<sup>42</sup> Cseh F. 2010.

<sup>43</sup> Paládi-Kovács A. 1982; 1984b; 1989; 1993; 1999a; 1999b; 2003a; 2003b.

<sup>44</sup> *Magyar Néprajzi Lexikon* 1977.

<sup>45</sup> Berkes K. 2005.



Gráfik Imre már 1976–78-as kutatástörténeti szemléjében hiányolta a kerekes járművek terén a módszeres elméleti rendszerező összegzést, az eszköz- és járműtipológiát. Felhívta a figyelmet arra, hogy Jordán Károly *A bognár kisipar* című művének köszönhetően rendelkezünk a kocsigyártó mesterség „műszaki követelmények szerinti tipológiájával”, de ez nem fedti teljes egészében a paraszti gyakorlatot, vannak szerkezeti eltérések, kisebb-nagyobb átfedések.<sup>46</sup> Paládi-Kovács Attila 1973-ban, majd 2001-ben a kerekes járművek formai típusait, elnevezéseit, részeinek elterjedtségét foglalta össze a korábbi kutatások alapján, ám ő is hangsúlyozta a tájanként eltérő szekértípusok és fejlődési egységek összefoglalásának szükségességét.<sup>47</sup> A *Magyar Néprajzi Atlasz* III. kötetének térképlapjain Paládi-Kovács Attila összefoglalta a 20. század első feléből származó adatok alapján a négykerekű és kétkerekű járművek elnevezéseit, a szekérformákat, a szekéroldal kitámasztását, formáját és hosszát, a hátsó saroglya formáját, a szekérfelső elnevezéseit és a szalaszakmányt szállító szekér egyes adatait.<sup>48</sup> Cservényák László célja szintén egy országos áttekintés elkészítése volt a *magyarországi* fogatos járművekről a 19–20. században.<sup>49</sup> Szekeres Gyula 1995-ben Sajómercse (Borsod megye) szekérfelsőjének tipológiai modellezését készítette el, s szintén sürgette a minél több tájegységre kiterjedő tipológiát.<sup>50</sup> Ezt a hiányosságot mindeztáig nem sikerült teljes egészében pótolnia a néprajztudománynak. Az egyes körzetek megrajzolását nehezíti, hogy a tanulmányok nem egységes szempontok szerint íródtak: a méret, a nyersanyag, vagy egyes szekér-, kocsi típusok részletezése hiányzik.

Romániában Nicolae Dunăre a barcasági szánok, szekerek és kocsik alkatrészeit mutatta be részletesen.<sup>51</sup>

A Baltikum országainak szánjairól és szekereiről, illetve ezek szakirodalmáról Ants Viires összefoglalója nyújt átfogó képet. A szerző a korábbi kutatók 19. és 20. századi adatai, továbbá saját gyűjtései alapján foglalta össze a szán- és szekér-, illetve kocsi típusokat, kezdve azok funkcióján és használatán, eljutva a jelentősebb alkatrészek leírásáig. Véleménye szerint a Baltikum területén az európai szánok és kocsik valamennyi főbb típusa megtalálható, ezért az itt összeállított tipológia alkalmazható egész Európában. A szántípusok, kerekes szállítóeszközök, szekerek és kocsik a termelési módok fejlődésével párhuzamosan változtak, s terjedtek el egyre nagyobb területen, átvételüket a különböző nyelveken adott hasonló hangzású elnevezések is igazolják.<sup>52</sup>

<sup>46</sup> Gráfik I. 1978. 135–136; Jordán K. 1959.

<sup>47</sup> Paládi-Kovács A. 2003a. 38. (1973); 2003a. 41–42. (1978); 2003a. 75. (1984a); 1987; 2001. 912–959.

<sup>48</sup> Paládi-Kovács A. 1987.

<sup>49</sup> Cservényák L. 1998.

<sup>50</sup> Szekeres Gy. 1995.

<sup>51</sup> Dunăre, N. 1972. 359–378.

<sup>52</sup> Viires, A. 1980.

Az angol szakirodalomból kiemelkedőek Geraint Jenkins munkái. Az alkatrészeket, a szekér- és kocsitípusokat, illetve azok készítésének és díszítésének módjait és menetét igen részletesen írta le a szerző, rajzokkal, fényképekkel illusztrálva. Az egyes típusok létrejöttéről, a szekerek múltjáról és elterjedéséről is sokat megtudunk, a típusokat pedig tájanként ismerhetjük meg. Figyelemreméltók az összefoglaló táblázatok, amelyek típusonként tartalmazzák a szekerek főbb alkatrészeinek méreteit, majd a típusok elterjedtségét a jellegzetes alkatrészek alapján.<sup>53</sup> Olaf Bockhorn a felső-ausztriai szánok és szekerek alkatrészeinek nyersanyagát, méreteit, típusait foglalta össze, s kitér a 19. század végén, 20. század elején bekövetkező technikai változásokra, a vasalkatrészek megjelenésére. Részletesen bemutatta azt a folyamatot, ahogyan a szekér kikerült a mindennapi használatból.<sup>54</sup>

Paul Scheuermeier Olaszország, valamint Svájc olasz és rétoromán nyelvet beszélő területeinek paraszti munkáit, annak eszközeit foglalta össze saját kutatások alapján két kötetben. A szánok, egy-, két- és négykerékű járművek típusait, részeit és szerkezetüket remek rajzokkal illusztrálta a szerző, egyes alkatrészeknél felsorolta a területenként eltérő megnevezéseiket is. Az értelmezést elterjedési térképek segítik.<sup>55</sup>

### Limitációk, kontóskönyvek, pénztárkönyvek

A Magyar Tudományos Akadémia Néprajzi Kutatóintézete által 1995-ben elindított *Az Mester Emberek Míveinek árazása* című sorozat több szakma kutatóinak nyújt segítséget a limitációk közlésével. 2004-ben jelent meg H. Csukás Györgyi szerkesztésében a *Vasárosok, kovácsok, kerékgyártók, kaskötők árszabásai (1626–1821)*.<sup>56</sup> A termékek áraihoz és típusaihoz forrást jelentő limitációkkal találkozunk még a már említett céhes irodalmakban is, továbbá Bogdán István *Régi magyar mesterségek* című munkájában. A 20. századi árakról, a mesterek társadalmi kapcsolatairól és munkáiról a kontóskönyvek és pénztárkönyvek adatait közlik többen is.<sup>57</sup> Bodgál Ferenc 1967. évi közleménye az ároktövi kovácsokról az elsők közt említendő ebben a témában, a kerékgyártó mesterséget illetően azonban sokat kellett várnunk hasonló jellegű elemzésekre. Kemecsi Lajos és Szilágyi Miklós 2009-ben közölték egy-egy kerékgyártó kontóskönyv adatait,

<sup>53</sup> Jenkins, J. G. 1972; 1992.

<sup>54</sup> Bockhorn, O. 1973.

<sup>55</sup> Scheuermeier, P. 1956. II. 121–160.

<sup>56</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004; Paládi-Kovács A. 2002. 19–20; Flórián M. 1994.

<sup>57</sup> Bogdán I. 1973; Kemecsi L. 1998. 115–117; Domonkos O. 1956; 1980; 1991a. 705–726; Domonkos O. – Kiss L. – Nagybakay P. (szerk.) 1986; Bárh 1987; Paládi-Kovács A. 1998.

és foglalták össze ezek jelentőségét, Cseh Fruzsina 2010-ben hasonlította össze két kerégyártó mester pénztárkönyvét.<sup>58</sup> Klamár Zoltánnak egy magyarkanizsai (egykor Ó-Kanizsa) három generációs kerégyártó dinasztia iratanyagát volt szerencséje feldolgozni: 1908-tól 1929-ig vezetett feljegyzéseket, amelyekből sok termék pontos méreteit is megtudjuk. A műhelyalapító mester végrendelete, a műhely megalapításának 50. évfordulójára született emléklap és a szám-lák a szerszámkészletről, annak változásáról, a műhely történetéről vallanak.<sup>59</sup>

### Szókészlet

A mesterségek szókészletének változásától, a magyar kifejezések elvesztésétől vagy hiányától való félelem már a 19. század elején életre hívta a szókészletek gyűjtését, és később is születtek ilyen kutatások, elsősorban a nyelvészeknek köszönhetően.<sup>60</sup> A kerégyártók és szekérhasználók szókészletéről, az alkatrészek és szerszámok megnevezéséről, az alkatrészek anyagáról a szekérbiztosítás kapcsán megjelent, fentebb és a továbbiakban hivatkozott munkákból tájékozódhatunk. Fontos kiindulópontnak tekinthetjük Frecskay János *Mesterségek szótára* című munkáját, valamint Bálint Sándor *Szegedi szótár-át*,<sup>61</sup> s forrásként szolgálnak a 19. század eleji iparosújságok, a tájszótárak és nyelvi atlaszok. Mindezekről a későbbiekben szólunk részletesen, s megkíséreljük a hiány pótlását. A szekér részeinek, méreteinek gyűjtéséhez segítségül szolgál Balogh Istvánnak és Végh Józsefnek a gyűjtési útmutatója, amelyben Balassa Iván 1964-es, hegyközi gyűjtését használták mintaként. Kemecsi Lajos az észak-dunántúli járműkultúráról írott műve végén közöl egy kérdőívet, amely az adatok feltárásában segíthet.<sup>62</sup>

Különösen fontos a tájékozódás az osztrák és német szakirodalomban, hiszen az itt leírt eszközök gyakran fényt derítenek a magyar kerégyártók által átvett és jelentésváltozáson átment német szerszámnevezések eredetére.<sup>63</sup>

### Eszközkészlet

Az 1950-es évektől az eszközkészlet vizsgálatának több munkában nagy szerepe volt.<sup>64</sup> A kerégyártó mesterséget illetően helyenként sorra vették ugyan

<sup>58</sup> Bodgál F. 1967; Kemecsi L. 2009; Szilágyi M. 2009; Cseh F. 2012.

<sup>59</sup> Klamár Z. 2005.

<sup>60</sup> Varga I. 1901; Görög J. 1960; Fülöp L. 1985; Hajas A. 1986; Viga Gyuláné 1988.

<sup>61</sup> Frecskay J. 2001 (eredeti kiadás: 1912); Bálint S. 1957.

<sup>62</sup> Balogh I. – Végh J. 1966. 18–23; Balassa I. 1964. 153–154; Kemecsi L. 1998.

<sup>63</sup> Bockhorn, O. 1973. 92–156.

<sup>64</sup> Kósa L. 2001. 216.

a kutatók az eszközkészletet felsorolásszerűen, de sajnos a legtöbb esetben az illusztráció, illetve a szerszámok száma hiányzik – még ha ezt nehéz is pontosan meghatározni. Juhász Antal felsorolja az orosházi, Gráfik Imre pedig a Szentendre szigeti bognárok eszközeit.<sup>65</sup> Szekeres Gyulának bár illusztrációt nem állt módjában minden tárgyhoz mellékelni, a hajdúböszörményi kerékgyártó eszközeinek felsorolását magyarázatokkal látta el, s foglalkozott azzal is, hogy mi történik, ha a szerszámok elkopnak, hogyan javítja meg azokat tulajdonosuk.<sup>66</sup> Takács András ugyan csak egy-két a kerékgyártók által is használt nagyobb eszközt ismertetett Cserépváraljáról (gyalupad, kerékgyártó szék, esztergapad), ezeknek azonban a méreteit is pontosan leírta.<sup>67</sup> Az eszközfajták hozzávetőleges számáról tájékozódhatunk a kézművesipari műhely- és szerszámkataszterből, ezek az adatok összehasonlításra is lehetőséget adnak.<sup>68</sup>

Idővel a munkaeszközök kutatása elválaszthatatlan lett az életmódkutatásoktól. Domonkos Ottó hangsúlyozta a szerszámok történetének, használatának, a szerszámkészlet változásának és annak okainak kutatását is, amely elvezet többek között az adott iparág termékeihez és a szerszámokkal dolgozó ember életének megértéséhez.<sup>69</sup> Balassa Iván a már korábban megindult munkaeszköz-kutatás kapcsán fogalmazta meg azt az örökérvényű igényt, miszerint nem elégedhetünk meg a szerszámok tipologizálásával, a társadalom, a termelés és az eszközök állandó kölcsönhatásának feltárása a cél. Hiszen a munkaeszközök azt is megmutatják, hogy milyen társadalmi viszonyok befolyásolják a termelést.<sup>70</sup> Az eszközkomplexumok vizsgálatának érvényességét Fél Edit és Hofer Tamás kiváló átányi munkája is igazolja.<sup>71</sup> Ezeket a megállapításokat érvényesnek tekinthetjük a kézműves és kisiparos mesterségek esetében is, ennek ellenére a kisipar kutatásában ilyen jellegű megközelítésre jóval kevesebb példát találunk. Hofer Tamás azonban a műhelyekkel is foglalkozik a tárgye gyűttesek néprajzi elemzésének lehetőségei kapcsán, s az általa felsorolt szempontok valóban megfontolandók nem csak egy-egy kisiparos, de egy adott iparág eszközkészletének és ennél tágabb értelemben vett tárgye gyűttesének vizsgálatakor is. Egy „*tárgypopuláció*” számbavételekor eljuthatunk egy társadalom, egy közösség „szerkezetének és alakulási tendenciáinak megismeréséhez [...] a különböző szerkezetű tárgypopulációk különböző életmódokhoz tartoznak”. Egy eszközkészletben, illetve egy személy tárgyai közt bizonyos szempontok szerint alkothatnak együtteseket a tárgyak (pl. szerszámkészletek). A tárgyak-

<sup>65</sup> Juhász A. 1965. 313; Gráfik I. 1971. 113–114.

<sup>66</sup> Szekeres Gy. 1987. 73–76.

<sup>67</sup> Takács A. 1970.

<sup>68</sup> Nagy Z. 1992; Szabó S. 1994.

<sup>69</sup> Domonkos O. 1974. 18–19.

<sup>70</sup> Balassa I. 1979. 1.

<sup>71</sup> Fél E. – Hofer T. 1961; 1964; 1974; 2010.

nak és tárgye gyütteseknek van egy életpályája, egy időbeli léte a használattól, funkciótól függően, továbbá tulajdoníthatunk nekik másodlagos jelentést, a használó részéről érzelmi töltést. Nem feledkezhetünk meg a tulajdonosok tárgyakhoz kötődő személyes emlékeiről, hiszen ennek révén a tárgye gyüttesek „az életmódnak a személyes sorsban megélt egyedi változatait is” dokumentálják.<sup>72</sup> Számtalan lehetőséget felvetnek ezek a szempontok a kerékgyártók eszközkészletének és életútjának elemzése során is, amelyekre munkánk későbbi fejezetében térünk ki.

Kemecsi Lajos és Szűcs Judit a szerszámkészleteket és a bognárok jövedelmét hagyatéki leltárak alapján vizsgálták. Ezek a források igazolják, hogy az eszközök évszázadokon keresztül változatlanok voltak.<sup>73</sup>

A kerékgyártó mesterség eszközeinek bemutatásához (fényképes és rajzos illusztrációval), illetve a munkafolyamatok részletezéséhez jó példával szolgálnak Geraint Jenkins munkái.<sup>74</sup>

### Társadalmi szerep, életmód kutatása

Az 1950-es évektől fokozatosan kettévált a zsugorodó paraszti kultúra kutatása és a jelenvizsgálat. Megfogalmazódott az igény az új kérdésfeltevésekre és szemléletmódra a kisiparok kutatásában is, előtérbe került az iparos társadalmi jelentősége, szerepe és életmódja.<sup>75</sup> Az iparos saját életére s ezáltal munkájára milyen befolyást gyakorolt az a társadalmi környezet, amelyben dolgozott.<sup>76</sup> Ennek megfelelően mutatták be az etnográfusok a céhek és tagjaik társadalomban betöltött szerepét, valamint később egy-egy falusi kisiparos közösségi viszonyait.<sup>77</sup> Bakó Ferencnek köszönhetően az 1949–1950-ben Tiszaigaron dolgozó kisiparosokat ismerhetjük meg, többek közt a kerékgyártókról is nyújtott rövid leírást.<sup>78</sup> Juhász Antal hasonló szempontok szerint vizsgálta az orosházi bognárok helyzetét. Szerszámkészletük, munkájuk és termékeik bemutatásán túl figyelemmel volt a gazdasági átalakulásból adódó megváltozott szerepekre, munkakörülményekre, eszközökre is. Az életmód, a szakmai endogámia és az inasok, segédek helyzetének leírásával azonban ő is egyelőre még a – joggal – megörökítendőnek vélt, letűnt időköt idézi.<sup>79</sup> Rövid életrajzi leírást közölt Dobos Lajos is Bodnár István,

<sup>72</sup> Hofer T. 1983. 40–54.

<sup>73</sup> Kemecsi L. 1998. 114–115; 1999; Szűcs J. 1999.

<sup>74</sup> Jenkins, J. G. 1972; 1992.

<sup>75</sup> Tálasi I. 1955. 38; Kósa 2001. 216.

<sup>76</sup> Domonkos O. 1974. 18–19.

<sup>77</sup> Tóth Z. 1977; Bodgál F. 1962.

<sup>78</sup> Bakó F. 1992.

<sup>79</sup> Juhász A. 1965. 313–315.

halmaji bognárról. Pusztainé Madar Ilona a tiszazugi bognármesterség kapcsán a szekér- és kocsitípusok leírása, illetve elkészítésük menete előtt az egykori bognárcéhről és ipartestületről rendelkezésre álló adatokat foglalta össze röviden.<sup>80</sup>

Mivel a kihalás, illetve megszűnés veszélye a mezőgazdaság gépesítésével az 1970-es évektől újra több szakmát fenyegetett, az 1980-as években a megmentendőnek ítélt mesterségek közt már a bognár szakma is szerepelt.<sup>81</sup> Bővültek a kisiparok kutatásában a szempontok, s a kutatók szorgalmazták az iparos saját és az őt befogadó közösség értékrendjének vizsgálatát. Bácskai Vera megfogalmazása szerint ahhoz, hogy meghatározhassuk a kézművesek koronként változó szerepét, helyzetét egy város vagy falu társadalmában, azt a közeget kell megismerni, amelyben tevékenykedtek és éltek. Ki kell jelölni a kézművesek helyét a helyi társadalomban a többi társadalmi réteghez viszonyítva is.<sup>82</sup> Ennek az igénynek a jelentőségét a már az 1950-es években is felmerült kérdésekhez képest az eltelt harminc év gazdasági változásai adták, s tették még sürgetőbbé az ilyen irányú kutatásokat. A keceli iparosokról szóló írásában 1984-ben Juhász Antal nem csak az egykori céheket, ipartestületeket és igen részletesen az iparosok életmódját mutatta be, de beszámolt az utóbbi 30 év gazdasági változásainak az iparosok munkájára és életére gyakorolt hatásáról is. Ugyan az értékrend és életmód átalakulásáról részletes képet ezúttal sem kapunk, mindenképp hangsúly van azonban a kerékgyártó mesterség eltűnését is okozó jelenségeken.<sup>83</sup> Szekeres Gyula a hajdúböszörményi kerékgyártók egykori életmódját, közösségi életét írta le, a mesterség megszűnésével bekövetkező változásokról azonban nem szólt.<sup>84</sup> Cseh Fruzsina egy tardonai kerékgyártó életútját, mesterségét és az 1970-es években annak fokozatos felhagyását mutatta be.<sup>85</sup> Egyes városok monográfiájában adatokat találhatunk még az ipar megváltozott szerkezetéről és esetenként a kerékgyártó mesterek számának alakulásáról is az adott településen.<sup>86</sup> Szűcs Judit csongrádi és szentesi kovács életrajzokat közölt, amelyeknél a gyűjtés során figyelembe vette az egykori céheket, a 20. század elejét idéző visszaemlékezéseket és az 1950-es évektől napjainkig lezajló változásokat, illetve ezek hatását az iparosok munkájára és életére.<sup>87</sup> A kerékgyártó mesterségről meglévő ismereteinket a *Magyar Néprajz Kézművesség* című kötetében Juhász Antal foglalta össze.<sup>88</sup>

<sup>80</sup> Dobos L. 1976. 89; Pusztainé Madar I. 1982. Lásd még: Bodgál F. 1962; 1967.

<sup>81</sup> Gráfik I. 1985. 18.

<sup>82</sup> Juhász A. 2003; Nagybakay P. – Németh G. szerk. 1989. 7; Bácskai V. 1989. 9.

<sup>83</sup> Juhász A. 1984.

<sup>84</sup> Szekeres Gy. 1987. 7–15.

<sup>85</sup> Cseh F. 2008.

<sup>86</sup> Kotics J. 1992.

<sup>87</sup> Szűcs J. 1990; 2009; Kovács életútra lásd még Szilágyi M. 1978.

<sup>88</sup> Juhász A. 1991a. 457–462.

Az uradalmi iparosok életmódjáról, számukról többek közt Knézy Judit tollából születtek értékes írások, amelyekben helyenként a bognárokról is találhatunk adatokat.<sup>89</sup>

A kerékgyártókról közölt írások mellett információkkal szolgálhatnak a kovácsokról megjelent adatközlések is, hiszen a szekér- és kocsikészítés miatt a két szakma összefonódott, bizonyos szerszámokat mindkét területen használtak. A kovácsmesterség kutatásának lehetőségeiről Bodgál Ferenc nyújtott átfogó képet.<sup>90</sup> A *Magyar Csoportnyelvi Dolgozatok* sorozatban három olyan füzet is megjelent, amelyek nem csak a kovácsmesterség szakszókincsével foglalkoznak egy-egy településen, de betekintést nyújtanak az iparosok életmódjába, értékrendjébe, a mesterséghez kötődő hiedelmekbe, szokásokba, valamint a szakma történetébe.<sup>91</sup>

Témánk szempontjából elengedhetetlenül fontos Olaf Bockhorn munkája, hiszen összefoglalta, hogy a 20. század során lezajló gazdasági, társadalmi változások hogyan befolyásolták az iparosok életét, és hogyan jelentették a kerékgyártó ipar végét. A szerző a Felső-Ausztriában lezajlott folyamatokat mutatta be: hogyan és mikor váltották fel a régi szekereket a sportkocsik, autók, gumikerekű kocsik és traktorok; hogyan változott a kerékgyártók száma a két világháború után, hogyan képezték át őket, és milyen egyéb munkákat tudtak vállalni a szekérkészítés és -javítás mellett vagy helyett. Bockhorn a statisztikai adatok mögé nézett, és megvizsgálta, hogy az adott számú kerékgyártóból mennyien készítettek még szekeret, mennyien szorítottak már csak javítási munkákra, s mennyien tanultak ki más szakmát. Adatközlői segítségével több útját is felvázolta az iparág elhagyásának. A szerző fontosnak tartotta ismertetni a szekerek és a régi termékek eltűnésének folyamatát. Ez a folyamat alig néhány év alatt zajlott le, s a tárgyak eltűnésén túl hozzá tartozik nevük elfelejtése is, illetve a régi tárgyak funkcióváltozása. Bockhorn munkájában a szekéralkatrészek és -típusok, a kerék és szekér készítésének menete, valamint a kerékgyártók keresete is helyet kapott.<sup>92</sup>

### Újabb kutatási irányok napjainkban

2001-ben Kemecsi Lajos az 1978 óta eltelt időszak kutatási eredményeit foglalta össze elsősorban a kerekes és csúszó járművek témakörében. A szerző megállapította, hogy alaposan feltártak a járműveket előállító iparágak, rendelkezünk

<sup>89</sup> Knézy J. 1991; 1998.

<sup>90</sup> Bodgál F. 1968.

<sup>91</sup> Fülöp L. 1985; Hajas A. 1986; Viga Gyuláné 1988.

<sup>92</sup> Bockhorn, O. 1973. 92–156.

több összefoglaló munkával és lokális feldolgozással is.<sup>93</sup> A szekérműkészítés és kerékgyártás folyamatát valóban számos tanulmányból igen részletesen megismerhetjük, ám érdemes egy-egy kutatási szempontot alaposabban szemügyre venni, és a még lehetséges irányokat megkeresni.

Az itt felsorolt törekvések ellenére még mindig találhatunk „kiaknázatlan forrásokat”, amelyek újabb részletekkel színezhetik a kézműves mesterségekről meglévő ismereteinket. Szulovszky János a – történettudományok egyéb területein már jól ismert – középkori és újkori enciklopédiákat foglalta össze, amelyek hatalmas képanyaggal és részletes leírásaikkal legfőképp az eszköz-készlet múltjához szolgálnak adatokkal. Sajnos csak részben hozzáférhetők: *Description des arts et métiers* 1761–1789, *Nagy Francia Enciklopédia* 18. század második fele, *Schauplatz der Künste und Handwerke* 1761–1779, *Handwerke und Künste in Tabellen* 1767–1795, valamint a 242 kötetes Krünitz-féle enciklopédia, illetve a 19. századi *Neuer Schauplatz der Künste und Handwerke* (1817–1904). A szerző hangsúlyozta továbbá – az egyre több kutatásban megjelenő – vasáru-katalógusok, az iparos- és kereskedő-címtárak, s végül az iparosújságok jelentőségét, amelyek nagy része még valóban feltáratlan. Kutatásukat nehezíti, hogy a könyvtárakban az egyes sorozatok hiányosak. Egy adott település esetében érdemes a helyi sajtót, illetve az országos folyóiratokat is átforgatni. Ezekben ugyanis egy-egy iparág kiemelkedő eredményének bemutatását, népszerűsítését célzó írásokat és képeket találhatunk.<sup>94</sup>

A címtárak közül az első és legjelentősebb a Jekelfalussy József által 1892-ben közreadott *Magyarország iparosainak és kereskedőinek cím- és lakjegyzéke*, amelynek anyagát az 1890-es népszámlálás szolgáltatta, továbbá ennek a műnek az 1885-ös előzménye is értékes adatokkal szolgál, még ha hiányosságaira hamar fény is derült.<sup>95</sup> Egyes községek, városok címtárai az adott település iparos életéről nyújtanak képet.

Ahogy a már idézett korábbi forráselemzésekben kiderül, a kerékgyártók által használt limitációk, majd a kontóskönyvek és pénztárkönyvek nem csak a termékek áráról, a termékkínálat változásáról és az iparosok munkájának értékéről árulkodnak, hanem az egyes, esetenként táji jellegzetességet mutató szekérműalkatrészekről, típusokról is. A limitációkból következtethetünk továbbá az iparág szakmai és technikai fejlődésére. Mesetenként megismerhető belőlük egy-egy mester állandó vevőköre, éves munkabeosztása, a megrendelések fajtájának szűkebb-tágabb köre, a vevők és mesterek kapcsolata. Viszonylag kevés kontóskönyvet és pénztárkönyvet ismerünk a 20. századból, elemzésükkor lét-

<sup>93</sup> Kemecsi L. 2001. 542.

<sup>94</sup> Szulovszky J. 2006. Az iparos- és kereskedő-címtárakra Paládi-Kovács Attila is felhívja a figyelmet: 2002. 21.

<sup>95</sup> Szulovszky J. 2000.



rejöttek körülményeire, vezetésük szabályaira is tekintettel kell lennünk. Adataik jól kiegészíthetők a korabeli iparosújságokban fellelhető információkkal.

Igen jól kutatottak a céhek iratai, a már korábban említett tanulmányoknak köszönhetően ha nem is teljes, de viszonylag átfogó képet kaphatunk a magyarországi kerékgyártó céhekről és működésükről. Az ipartársulatok, ipartestületek iratainak segítségével következtethetünk arra, hogy hogyan sikerült megőrizni a céhek felbomlása után a kézművesiparnak keretet nyújtó intézményrendszert, hogyan alakultak át vagy szűntek meg a céhek. Amíg az ipartársulatok adminisztrációja csak tagdíjakra, a tagok nyilvántartására és a társas rendezvények dokumentálására vonatkozott, addig az ipartestületek már alapszabályokkal rendelkeztek, jegyzőkönyvek, jelentések, számadások, szakképesítéssel kapcsolatos munkügyi, ügyviteli és egyéb iratok segítik a kutatást.<sup>96</sup>

A népszámlálások 1857 óta tartalmazznak foglalkozási adatokat, s eredménnyel kutathatunk az iparstatisztikák közt is. Bár egy-egy településre vonatkozóan nem minden esetben, de járások és megyék tekintetében országos összehasonlításra nyílik lehetőség egy adott iparág képviselőinek a számát illetően.<sup>97</sup> Árulkodó adat az iparág eltűnésének időpontja is a statisztikákból.

A munkaeszközök leírását segítik a múzeumokban még fellelhető anyagok. A céhkataszter ad kiindulást ehhez, de ez alapján azt tapasztaljuk, hogy kevés a teljes műhelyfelszerelés a múzeumokban.<sup>98</sup> Napjainkban tudunk még műhelyfelszerelést és egy-egy eszközt gyűjteni, de ez a lehetőség már nem sokáig áll rendelkezésre. A még meglévő műhelyek egy része használatban van, az egykori kerékgyártók asztalosmunkákat vállalnak el. Így a régi eszközöket még részben ma is használják. Sok szerszám viszont már a padlásra vagy a műhely egy eldugott zugába került. A kerékgyártók esetében az eszközkészlet kiváló forrásai az árukatalógusok, amelyek szintén még részben feltáratlan dokumentumok.<sup>99</sup>

A tankönyvek közül a kerékgyártó és bognár mesterség számára a legátfogóbb Jordán Károlynak a már fentebb említett műve mellett a *Bognár szakmai ismeret* című, a szakmunkásképző iskolák tanulóinak szóló könyve, amely a kocsigyártástól az autó karosszériagyártásáig felöleli a tudnivalókat. Az alkatrészek, nyersanyagok, azok feldolgozása és a kocsik táji típusai mellett a kötésmódokat is megismerhetjük, mindezeket a szerző rajzokkal gazdagon illusztrálta. Sajnos az eszközkészletről itt nem találunk leírást.<sup>100</sup>

<sup>96</sup> Dóka K. 1999. 197; Kaszás M. 1996.

<sup>97</sup> Dóka K. 1999. 198–199; Szulovszky J. 2006; Faragó T. 1991.

<sup>98</sup> A céhkataszter alapján mindössze 3 teljes műhely van a múzeumokban, és 5 műhely található meg kis kiegészítéssel. Éri I. – Nagy L. – Nagybákay P. szerk. 1975–1976. I. 171.

<sup>99</sup> Nagybákay P. 1993.

<sup>100</sup> Jordán K. 1973. 5.

## A KERÉKGYÁRTÓ MESTERSÉG ELSŐ ÍROTT EMLÉKEI MAGYARORSZÁGON

Magyarországon a 13. században csupán kevés alapvető mesterség, iparág jelentkezett, a falusi ipar még csak néhány differenciálatlan fő ipart fogadott magába. Néhol a forrásokban már megjelennek a bognárok is. A kerék-, illetve a székérgyártás eredetileg háziipari tevékenység volt, a fában gazdag vidékeken, a kereskedelmi utak mentén az Árpád-korban már egész bognárfalvak alakultak ki. Majd a városi fejlődés és a piac igényei mind újabb iparágakat hoztak létre, és az alap-mesterségeket egyéb önálló mesterségekre bontották szét.<sup>1</sup> 1440-ben Sopronban az adójegyzékekben 52 iparág szerepel, köztük a bognár (wagner) is.<sup>2</sup> A mezőgazdasági árutermelés kibontakozása a 15. században növekvő szükségletet indukált az ipari áruk iránt a parasztság rétegeiben, s az ekkor fellendülő iparágak váltak a városi iparfejlődés alapjaivá.<sup>3</sup>

A kerékgyártó mesterségre vonatkozó legrégebb írott emlék 1360-ból származik, ez a *Kerekes* családnév, amely később is gyakran feltűnik. 1426-tól a *kerékgyártó* családnévként is megjelenik. Erdélyben használatos még a *kerekes* kifejezés, míg az ország más részein a *bognár* mellett a *kerékgyártó* megnevezés. Továbbá idegen eredetű megnevezések a *carpentarius*, *rotarius*, *rhedarius*, *rotipar*, *Rademacher*, *Stellmacher*, *Wagner*, *charron*. A magyar székérterminológia alapján következtethető, hogy honfoglaló őseink is birtokában voltak ennek a szakmának, hiszen tudjuk, hogy használtak állatok vontatta járműveket. A belső fejlődésre és eredetre utalnak a finnugor és honfoglalás előtti török eredetű szavak.<sup>4</sup> A *bognár* mesterségnév a német *wagner* szóból származik, jelentését a bodnár szóval végbement keveredéséből kapta. Első említése 1410-ből való: „*Bognarvagasa alio nomine vyfalu deserta*”. Nagybákay Péter azonban úgy gondolja, hogy a *bognár* elnevezés (a cégpecsétek köriratainak tanúsága szerint) csak a 18. században vált általánossá.<sup>5</sup> A megnevezés elterjedését területi határok szerint is vizsgálunk kell. Az eddig ismert 15–17. századi bognárcéh pecsétéből az 1499-es szepsin<sup>6</sup> és az 1582-es<sup>7</sup> és 1590-es<sup>8</sup> debrecenin

<sup>1</sup> Szűcs J. 1955. 67; Nagybákay P. 1963b. 8.

<sup>2</sup> Szűcs J. 1955. 51, 67.

<sup>3</sup> Szűcs J. 1955. 67–68.

<sup>4</sup> Juhász A. 1991a. 457; Paládi-Kovács A. 1997b; Szamota I. – Zolnai Gy. 1902–1906. 479; EMSzT VI. 421.

<sup>5</sup> Juhász A. 1991a. 457; Szamota I. – Zolnai Gy. 1902–1906. 480; TESZ I. 322–323; Nagybákay P. 1963b. 43; 1995. 95.

<sup>6</sup> Nagybákay P. 1963b. kézirat 8; Thallóczy L. 1879. 145–146.

<sup>7</sup> Zoltai L. 1937. 74. 11/b ábra, 75; Nagybákay P. 1995. 96.

<sup>8</sup> Nagybákay 1963b. kézirat 31; 1995. 96.

találunk magyar feliratot, ahol *kerékgyártó* vagy ennek rövidítése szerepel. Német *wagner* megnevezés van a magyaróvári (1614),<sup>9</sup> a budai (1687)<sup>10</sup> és a pápai (1692),<sup>11</sup> tehát az ország középső és nyugati területeire eső céhek pecsétjén. A 18–19. századi pecsétek hasonló képet mutatnak: amennyiben a körirat magyar nyelvű, a keleti területeken (Szeged, Hódmezővásárhely, Kecskemét, Sátoraljaújhely, Hajdúböszörmény)<sup>12</sup> a *kerékgyártó* megnevezést, míg a nyugatiakon (Földvár, Sármellék, Szentkirályszabadja)<sup>13</sup> a *bognárt* használták. Hasonló eredményre jutunk az árszabások áttekintésekor is. A 17. században az eddig ismertek közül csak az 1665-ös Moson vármegyei árszabás említ bognárokat, a többi kerékgyártókat. A 18. században a nyugati vármegyék használják elsősorban a bognár, és a keletiek továbbra is a kerékgyártó megnevezést. Más vármegyéktől átvett árszabásoknál gyakran találkozunk a „kerékgyártók vagyis bognárok” címmel. A Jászkun kerület árszabásában említik a mestereket *kollárként* 1780-ban.<sup>14</sup>

<sup>9</sup> Enzsöl I. 1994. 210, 213, 220. 13. kép.

<sup>10</sup> Nagybákay P. 1995. 98.

<sup>11</sup> Nagybákay P. 1972. 402–403. 6. kép; 1995. 98. 93. kép.

<sup>12</sup> Reizner J. 1900. 452; Nagybákay P. 1963b. kézirat 32–33; 1995. 97; Bodó S. 1970. 220; Spóner P. 2005. 161.

<sup>13</sup> Szalay I. 1877. 678–679; Nagybákay P. 1963a. 207. 242. kép; 1963b. kézirat 37; 1964b. 247; 1981b; Lukács L. 2007. 186.

<sup>14</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 333.

## A KERÉKGYÁRTÓ MESTERSÉG A CÉHKORSZAKBAN

A kerékgyártó és a kerékgyártó-kovács céhekről Domonkos Ottó állított össze térképeket a céhkataszter nyomán a *Magyar Néprajz Kézművesség* című kötetében. Ez alapján 54 önálló bognár céhszervezetről tudunk és 73 kovácsokkal közös céhről.<sup>1</sup> A szakirodalomban azonban további adatokat találunk a céhekre vonatkozóan, amelyek kiegészítik, s helyenként némiképp módosítják a fent említett térképet.

A kerékgyártók pontos számát egy-egy városban csak néhány esetben ismerjük. A regnicalaris, illetve a restaurációs összeírások nem választották külön a céhes és céhen kívüli iparosokat, ezért ezek az adatok nem a céhes mesterekről tájékoztatnak.<sup>2</sup> Az első statisztikák megjelenéséig az iparosok számát az adóösszeírások alapján lehet nyomon követni, viszont ezekből hiányoznak a nemesek és az uradalmi alkalmazottak, illetve változó volt, hogy valakit iparosként vesznek fel vagy sem (pl. időszakosan szünetelő ipar estén). Az összeírásokba nem tartoznak bele a legények és inasok.<sup>3</sup> Utóbbiak és a mesterek számáról a céhíratok szolgálhatnak adatokkal. Legtöbb esetben azonban csak a céhes mesterek számát tudjuk. Egyes helységek közti összehasonlításra az adatok hiánya miatt nincs lehetőségünk, elsősorban a létszám szempontjából kiemelkedő jelentőségű városokra tudjuk felhívni a figyelmet.

Érdeemes megemlíteni a Klauzál Gábor által elrendelt 1848-as statisztikai felmérést, amely a „gyárak és a kézműipar részletes és teljesen új alapokon történő, a polgári statisztika igényeit kielégítő felmérést rendelt el az egész országban”<sup>4</sup> Ezzel egy időben Fényes Elek is elrendelt egy összeírást. Sajnos a hadi események miatt azonban mindkettő csak részben valósult meg, nem küldte vissza valamennyi helység az adatokat. Mind a Fényes Elek-féle, mind a Klauzál-féle statisztika kitért volna a hazai ipar és kereskedelem egész területére. Utóbbi a céhbeli iparosság összeírását is célozta.<sup>5</sup>

A céhekbe való szerveződés Nyugat-Európában a 11. század végén, 12. század elején indult meg, és a 13. századra alakult ki teljesen. Magyarországon ez valamivel később, a 14. század második felére esett, itt a céhintézmény a 15. szá-

<sup>1</sup> Juhász A. 1991a. 457; Éri I. – Nagy L. – Nagybakay P. szerk. 1975–1976.

<sup>2</sup> Eperjessy G. 1988. 40.

<sup>3</sup> Benda Gy. 1988. XXXIV.

<sup>4</sup> Szita L. 1964. 76; „1848. előtt az ország gyarmati helyzete és az iparfejlődés korlátozása folytán a bécsi kormánykörök nem szorgalmazták az ország iparának felmérését, annak fejlesztése érdekében.” Szita L. 1964. 73; Sándor Pál az 1828-as országos összeírásból közli a Fejér megyei házas és házatlan zsellérek közt az iparúzóik arányát. Sándor P. 1981.

<sup>5</sup> Szita L. 1964. 74–78.

zadban lett általánossá. A kovácmesterség vált a legkorábban teljesen önálló ipari tevékenységgé. Nagy Lajos királynak 1376-ban az erdélyi szászok iparosai számára kiadott szabadalomlevele megszabta, hogy a tükészítők, üstművesek, kocsigyártók, övkészítők, kardművesek és lakatosok a kovácsokkal egy céhbe tartozzanak.<sup>6</sup> A 15. században indult meg – elsősorban a városokban majd kisebb településeken is – az iparágak specializálódása, s ekkor már a falusi iparok közt is megtaláljuk a bogrnáripárt.<sup>7</sup> A 18. század közepétől a kerékglyártók kivétel nélkül a kovácsokkal társultak. Ennek okát a technikai újításokban, a kocsikon megjelenő egyre több vasalásban kell keresnünk.<sup>8</sup> A királyi Magyarországon a török idők alatt virágzott a céhes élet. A 19. században az ottani mezővárosokban és szabad királyi városokban is megindult a céhek bomlása. Ezzel szemben az Alföldön a céhrendszer csak a 19. században élte virágkorát. A Délvidéken szintén az 1800-as években beszélhetünk gyors céhes fejlődésről. Olyan óriáscéhek jöttek ott létre, amelyek 30–40 mesterséget is összefogtak.<sup>9</sup>

1459-ben Kassán a kerékglyártók még az asztalosokkal és esztergályosokkal közösen alapították céhüket – valamennyien német mesterek voltak. A század végén már magyar mesterek is tagjai voltak a céhnek. Articulusait 1571-ben újították meg, akkor a céhbe való belépéskor a jelentkezőnek egy aranyat kellett fizetnie és bizonyos mennyiségű viaszt adnia. A kassai fejlett kerékglyártó iparról az árszabások is tanúskodnak. A kassai kerékglyártók önállósodásának dátuma nem ismert, de 1796-ban kiadott articulusaik szerint akkoriban önállóan alkottak céhet.<sup>10</sup>

A céhek megalakulása nagyban függött attól is, hogy egy-egy vidéken adott mesterséget milyen mértékben üzték háziipari keretek között. Borsod és Zemplén városaiban csak a 18. század második felében és a 19. század elején kezdődtek a céhalapítások. A fejlett kassai iparok mellett a zempléni piackörzet mesterei csak belső, közvetlen piacra tudtak termelni, de a kedvező földrajzi adottságok miatt a 16–17. századtól a kerékglyártó szakmának szinte minden településen akadt képviselője Zemplénben és Borsodban is. Elsősorban a falvak jellegzetes mestersége volt, előfordulását és műhelyszámát tekintve középszerű helyet foglalt el a többi mesterséghez képest. Román János számokat is közöl a kerékglyártók arányáról az egyes falvakban. A hegyaljai falvak közül: Ardón 1554-ben 41 jobbágy közül 3 *Kerékglyartha* nevű, Horvátiban 1600-ban 72 névből 3 *Kerekglyarto*, Szegiben és Zomboron 1565-ben találkozunk először a névvel, továbbá 16. századi adatok vannak a harangodvidéki Megyaszóról és a bodroglközi Vajdáról is. A hegyaljai mezővárosokban Patakon és Újhelyben dolgozott a legtöbb kerékglyártó és

<sup>6</sup> Nagybákay P. 1964. 244.

<sup>7</sup> Szűcs J. 1955. 66, 82.

<sup>8</sup> Spóner P. 2005. 160.

<sup>9</sup> Eperjessy G. 1967; 1988. 40–58.

<sup>10</sup> Spóner P. 2005. 156; Lásd még Gulya I. 2006.

a legkorábban, Patakon már 1554-től 3–6 között ingadozott a létszám, a többi hegyaljai mezővárosban 1–3 mestert említenek a források. A névsorokban a kerékgyártók váltják egymást a molnárokkal. Ahol több molnár volt, nem fordult elő a kerékgyártó mesterség, hiszen faragáshoz az előbbi szakma képviselői is igen jól értettek. Liszván a két kerékgyártó mellett megtaláljuk a következő nevet is: *Rl Thomae Kerekfuro*. Román János szerint ez igazolja, hogy ezekben a korai időkben a kerékgyártó mesterség is specializáltabb volt, mint később, mikor már az összes munkafolyamatot egy mester is el tudta végezni. A specializáltság okát talán abban is kereshetjük, hogy a fában gazdag vidéken, feltehetően maguk is sokan el tudták készíteni a szekéralkatrészeket, akár a kerék egyes részeit is. A kerékagy kifúrása azonban valóban olyan szaktudást és eszközöket igényelt, amelyhez szakemberre, de legalábbis kifejezetten a munkafolyamathoz értő háziiparosra, parasztspecialistára volt szükség. Ez a specializáltság a 17. század végére megszűnt a céhek működése nélkül is, és végbement az integráció. Utal erre Karád 1687. évi urbárium is, amelyben két kerékgyártóról a következőket olvashatjuk: *Ezek Toxajokban Béres Szekérhez való kerekeket és Ekéhez való Talyigakat Villakat szoktanak csinálni*. Az urbárium szerint egy évvel később 8000 szőlőkaró szállítására köteleztettek.<sup>11</sup>

A borsodi, miskolci kerékgyártó mesterség fejlődését, a termékek bővülését Spóner Péter tanulmányában részletesen bemutatja. Az 1625-ben alapított lőcsei kerékgyártó céh szabályainak átvétele segítségével 1799-ben alakult meg a miskolci kerékgyártók és kovácsok céhe, a két céh 1818-ban vált külön.<sup>12</sup> A céhek vidéki mesterei voltak a *landmajszterek*. A miskolci kovács-kerékgyártó céhhez igen sok vidéki mester tartozott: 1818-ban 35 kerékgyártó és 41 kovács, 1826-ban összesen több mint 50, 1846-ban 70, 1872-ben 74 mester Borsod, Szabolcs és Gömör megyékből. Erről térképet is közöl Bodgál Ferenc és Bodó Sándor.<sup>13</sup> Miskolcon 1698-ban 3 kerékgyártó dolgozott, 1702-ben a zsellérek közt nevük alapján 2 kerékgyártó volt. 1730-ban ketten, az 1732-es adóösszeírás szerint hárman, 1734-ben és 1744-ben szintén hárman képviselték a szakmát. A 18. század második felében a lakosság számának, illetve a kereskedelemnek és a piackörzetnek a növekedése miatt több, elsősorban német származású kerékgyártó mester költözött a városba. 1758–59-ben már 9 kerékgyártó mestert írtak össze. 1770-ben 7 kerékgyártóiparos dolgozott 4 segéddel, s így ez

<sup>11</sup> Román J. 1965. 61. A szerző megemlíti továbbá, hogy az 1698-ban alakult nagymihályi egyesült céhben kerékgyártó mesteremberek is voltak.

<sup>12</sup> Bodgál F. 1965. 301; Spóner P. 2005. 156–160.

<sup>13</sup> Bodgál F. 1965. 304; Bodó S. 1975. 546–547. Bodó Sándor szerint 1818-ban a miskolci céhnek 47 landmajsztere volt. Mindkét szerző a céhíratokra hivatkozik. A céh-kataszter szerint 1799-ben Miskolcon bognár-kocsigyártó céh alakult, s nem említi ugyanebből az évből a bognár-kovács céhet. Feltehetően a kataszter adatai tévesek, és bognár-kovács céhről van szó. Éri I. – Nagy L. – Nagybakay P. szerk. 1975–1976. 296.

volt a város 17. legnépesebb iparosközössége. 1854-ben 11 céhes kerékgyártó mester volt, rajtuk kívül 1 kontár, 8 legény és 8 inas.<sup>14</sup> Az 1872. évi ipartörvény életbelépése után feloszlott a kerékgyártó céh is, és 1873-tól a kerékgyártók és a kovácsok közösen alkottak ipartársulatot.<sup>15</sup>

A kerékgyártó mesterek a kovácsokkal alakítottak közös céhet Sárospatakon (céhpecsétjét 1779-ből ismerjük),<sup>16</sup> majd Mádon (1814), ahol a mesterek a sárospataki céhből váltak ki, és Sátoraljaújhelyen (1815), továbbá Alsó-Mecenzéfen 1830-ban, Tokajban 1852-ben.<sup>17</sup> A miskolci céh 4, a mádi 3 év vándorlást írt elő a legényeknek.<sup>18</sup>

A gyöngyösi bognármesterség múltját jelzi, hogy – Rázus József szerint – már az 1450-es években „gyöngyösi mintájú úri hintók és kocsik készültek”. A kovácsok és kerékgyártók 1716-tól már jegyzőkönyvet vezettek, tehát feltehetően közös céhet alkottak. A céhkataszter szerint az 1700-ból származó privilégiumot nem az önálló kerékgyártó céh nyerte el, ahogyan azt Rázus írja, hanem az már a közös kerékgyártó-kovács céhé volt. 1817-ben kapták meg a Helytartótanáctól új, uniformizált közös céhlevelüket.<sup>19</sup>

A 15. században Szegednek hatalmas kézműipara volt. Az 1522-es tizedlajstrom szerint 4 *kerekes* volt a városban.<sup>20</sup> A 18. század során betelepült német kézműveseknek is köszönhetően a városnak a török invázió után lehanyaglott ipara ismét fellendült. Szegeden a bognárok eleinte a kovácsokkal közös céhet alkottak. (Az eredeti céh 1495-ben már létezett!) 1724. február 26-án a betelepült mestereknek is köszönhetően erősítette meg német nyelvű céhlevelüket III. Károly, ugyanebből az évből való a céh magyar köriratú pecsétnyomója. A céh jegyzőkönyveit 1806-ig németül, majd 1820-ig – amikor a kovácsok külön váltak – magyarul vezették. 1733-tól 1833-ig vezették a legények nyilvántartására szolgáló könyvet, amelyből kiderül, hogy a kovács és bognár legények az ország minden részéről vándoroltak Szegedre, mert előnyt jelentett szabad királyi városban dolgozni. Az önálló bognárcéh 1821-ben szerzett új szabadal-

<sup>14</sup> Bodgál F. 1965. 299, 311; Spóner P. 2005. 157–158.

<sup>15</sup> Veres L. 2003. 368; Spóner P. 2005. 167.

<sup>16</sup> Bodó S. 1970. 213; Nagybakay P. 1995. 203, 92. kép; Jakob K. 1944. 16.

<sup>17</sup> Spóner P. 2005. 160–161; Bodgál F. 1966; Vinnai Zs. 2001. 142–143; Domonkos O. 1991b. 142–143. A céhkataszter szerint a mádi kovács és kerékgyártó céh 1815-ben jött létre. Bodgál Ferenc a céh létrejöttét 1818-ra teszi, habár tanulmányának végjegyzetében a hivatkozott Protocollum időpontja 1814. Spóner Péter szintén 1818-at jelöli meg a céh létrejöttének időpontjaként, s Vinnai Zsuzsanna 2001-es írására hivatkozik. Vinnai Zsuzsanna szerint azonban a céh 1814-ben alakult meg, s – Bodgálhoz hasonlóan – szintén az első, 1814-es jegyzőkönyvet idézi. A céh 1872-ben szűnt meg.

<sup>18</sup> Spóner P. 2005. 166.

<sup>19</sup> Rázus J. 1928. 32–33; Löffler E. 1984. 290, 293; Éri I. – Nagy L. – Nagybakay P. 1975–1976. 296, 332.

<sup>20</sup> Reizner J. 1900. 449–450.

mi levelet, a céh tagsága magyar volt,<sup>21</sup> de jegyzőkönyveinek nyelve 1844-ig német, majd 1867-ig magyar. A céhmesterek között 1844 után is vannak német nevűek, ám feltehetően ők ekkorra már elmagyarosodtak. Igaz, a Csongrád vármegyei kerékgyártók 18. századi limitációjában – más megyékhez hasonlóan – megkülönböztették egyes termékek árát a szabad királyi, illetve a mezővárosokban és falvakban, s utóbbiak esetében megjegyezték, hogy „Németh Kerék gyártótúll”.<sup>22</sup> Ezt a megnevezést használhatták a német ajkú iparosokra, de jelenthetett egy megkülönböztetést a céhes mesterek és a szintén falvakban dolgozó kontárok között. Más mesterségekben is találunk erre példát. Éppen Szegeden a háziiparosok magukat „magyar kőművesek” (-nek) és „faragók” (-nak) nevezték, s a céhbeli iparosokat „tanult”, „német mesterek”-nek.<sup>23</sup> 1820-ig a szegedi egyesült céh védőszentje Szent Leó pápa, majd 1821-től a bognárcéh patrónusa Szent Katalin. A céh évi forgalma átlag 200–300 frt volt, ami gyűjtésre is lehetőséget adott. A város hatósága pártfogolta a kerékgyártó és kovács céhet. 1731-ben a tanács elhatározta, hogy a Szegedre vásárra érkező vidéki bognárokat a céh javára megadóztatja kocsinként 5 dénárral.<sup>24</sup> Szegeden a kerékgyártók számát illetően Eperjessy Géza munkájára támaszkodunk, amelyben felhívja a figyelmet Reizner János adatainak hibáira. Az adatok helyesen: 1819: 12 mester, 17 legény, 7 inas, összesen 36 fő; 1828: 13 mester, 9 legény; 1830: 14 mester, 12 legény, 6 inas, összesen 32 fő. 1847: 24 mester, 30 legény, 5 inas, összesen 59 fő. Az 1830 és 1847 közötti időszakban tehát az iparágban létszámgyarapodást tapasztalhatunk. A legényeknek külön pecsétjük és számadáskönyvük volt, utóbbi 1852–1876-ig.<sup>25</sup> A szabad királyi városokban a céhek törekedtek arra, hogy ne kelljen felvenni új tagokat, legkevesbé mezővárosi és falusi iparúzókat. A szegedi bognárcéh a dorozsmai és árokszállási mesterek felvétele ellen nyújtotta be panaszát a Helytartótanácsához 1846-ban,<sup>26</sup> amelyet a Kancellária egy évvel később az 1813. évi céhszabályzat 24. paragrafusára hivatkozva elutasított. E szabályzat szerint ugyanis a vidéken remekelt

<sup>21</sup> Eperjessy G. 1982. 172.

<sup>22</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 301–302.

<sup>23</sup> Eperjessy G. 1988. 140–141, 147.

<sup>24</sup> Hilf L. 1929. 50.

<sup>25</sup> Bálint S. 1957. I. 165; Hilf L. 1929. 49–50; Reizner J. 1900. 452, 473–474; Jenőfi É. 1932. 29, 38; Pozsár I. 1912. 61–63; Eperjessy G. 1982. 168, 170–171.

<sup>26</sup> A vándorló idejét ki sem töltött bognár legény „nem jelenti magát Szegeden mesternek, hanem kimén Dorozsmára, hol több nemű kontároknak[...] egy céhök van, ezeket afelől biztosítja, hogy ott végképp letelepedni nem kíván, és így, mivel a bognár remeket csizmadia vagy varga ítéli meg, könnyen bevéteti magát éspedig csekély áldozat mellett mesternek, ezután jelenti magát Szegeden, és azt mondja, én már egy kiváltságos céhnél remekeltem, [...] ez nyomasztó reánk.” Eperjessy G. 1982. 175; 1988. 130.



kézműveseket a szegedi mestereknek újabb *remek* nélkül be kellett fogadniuk.<sup>27</sup> Eperjessy szerint az egyes iparágakban összefüggés lehet a legények és mesterek száma, illetve a mesterek vagyoni helyzete között.<sup>28</sup> Tekintve, hogy a fenti adatok szerint a 19. század első felében nem változott jelentősen a bognár iparban a mesterek és legények egymáshoz viszonyított aránya, következtethetünk arra, hogy a mesterek vagyoni helyzetében sem állt be jelentős változás. Ennek megerősítésére azonban egyéb adatokkal sajnos nem rendelkezünk.

Szentesen a kerékgyártók és kovácsok céhalakítási kérelmét Csongrád megye 1793-ban és 1808-ban is felterjesztette, azonban a közös céh csak 1818-ban alakult meg, s 1882-ig állt fenn. 1826-ban a céhen belül válik szét a két iparág, a testület egységes marad. 1818-ban 25 bognár- és 22 kovácsmester tagja a céhnek, az 1830-as években 25–30 bognármester közül 3–6, az 1840-es években pedig 27–30 bognár közül 6 a szegvári. 1872-ben 29 bognármesterről tudunk.<sup>29</sup>

Hódmezővásárhelyen a kerékgyártók a kovácsokkal, asztalosokkal és lakatosokkal együtt 1777-ben nyerték el privilégiumukat. 1778-ban a kontárok működését Hódmezővásárhelyen külön rendelettel is tiltották. A vármegye azonban ugyanebben az évben a „magyar faragóknak” engedélyezte, hogy kisebb famunkákat továbbra is készíthessenek, a céhbéli kerékgyártók ugyanis kis számuk miatt nem tudták kielégíteni a lakosság igényeit. 1815-re a kerékgyártók száma annyira megnövekedett, hogy kiváltak a közös céhből, s önálló céhet alkottak. 1777-ben 2, 1856-ban 50 bognár dolgozott Hódmezővásárhelyen.<sup>30</sup>

Csongrádon viszonylag későn, 1820-ban sikerült a kerékgyártóknak és kovácsoknak a céhlevelet megszerezniük, s a hódmezővásárhelyi céhtől függetlenedniük. Az 1860-as években a céhnek 25 tagja volt.<sup>31</sup> A bajai kovácsok és bognárok 1721-ben kapták meg privilégiumukat Pesttől, majd a kádárok, kerékgyártók és kovácsok együtt 1779-ben.<sup>32</sup>

Gyulán 1773-ban alakult meg az egyesült kovács és kerékgyártó céh. Bíró György szerint 1818-ban a kovácsok és a kerékgyártók külön-külön megkapták új kiváltságleveleiket. Czeglédi Imre – Eperjessy Géza könyvére hivatkozva – viszont nem különválásról ír, az iparosok a megújított céhlevelet 1833-ban kapták mint kovács, kerékgyártó és bognárcéh.<sup>33</sup> Erről tanúskodik a Czeglédi Imre által elemzett vándorlegény-protokollum is. Az 1803-tól 1872-ig eltelt

<sup>27</sup> Eperjessy G. 1982. 174–176.

<sup>28</sup> Eperjessy G. 1982. 187.

<sup>29</sup> Pozsár I. 1912. 105–106; Eperjessy G. 1963. 960; 1967. 21–22.

<sup>30</sup> Pozsár I. 1912. 93; Eperjessy G. 1963. 973; 1967. 163; Juhász A. 1991a. 458.

<sup>31</sup> Pozsár I. 1912. 115.

<sup>32</sup> Eperjessy G. 1963. 971. 99. lábjegyzet.

<sup>33</sup> Czeglédi I. 1973. 122; Bíró Gy. 1999. 240 (a szerző nem hivatkozik); Eperjessy G. 1967. 222.

időszakból ránk maradt adatok alapján a céh vonzáskörzetéről, erejének változásairól nyerünk képet.

A kecskeméti kerékgyártó mesterek 1801-ben folyamodtak a Magyar Királyi Helytartótanácsához céhartikulusért, és 1802-ben meg is kapták a pesti bognárok 1766-ban Mária Teréziától nyert céhszabályait.<sup>34</sup>

Azokon a településeken, ahol bognárok dolgoztak, de a parasztok saját használatra is előállítottak szekéralkatrészeket, esetenként konfliktus alakulhatott ki a felek között. A Nagykőrös környéki szilerdők remek alapanyagot szolgáltatottak a famunkákhoz, amit igyekezett mindenki kihasználni. Az ottani bognárcéh viszonylag kései, 1803-as létrejöttének okát is ebben kell keresnünk, ugyanis feltehetően nem a lakosság igénye hívta életre a céhet. A mesterek még 1811-ben panaszt tettek a városi tanácsnál, hogy „az itt lakó némely parasztemberek kerékjártó munkákat, kotsi oldalakat, rudakat, tengelyeket készítenek”. A tanács elutasította a bognárcéh panaszát, „mivel ezek jobb munkákat készítenek a Czéhbeli Mester Embereknél”. A céh pecsétjét 1804-ből ismerjük.<sup>35</sup>

1792-ben a vidéki városok közül Debrecenben élt a legtöbb kézműves, többek közt 71 szekérgyártó.<sup>36</sup> Ott a kerékgyártó céh feltehetően 1576-ban alakult.<sup>37</sup> Pesten az 1792-es összeírás szerint 9 szekérgyártó és 16 bognár dolgozott.

A céhes forrásanyag-kataszter szerint a ceglédi kovács és kerékgyártó céh nyomát 1802-ből ismerjük, Haraszthy Lajos azonban már a céh 1782-ben született szabadalmát említi.<sup>38</sup> Szintén nála találjuk meg a dunaföldvári bognár és kovács céh 1774-es privilégiumára vonatkozó adatot.<sup>39</sup>

Vácon a kovácsok és kerékgyártók egyesült céhe 1725-ben veszi át a pestiek céhlevelét. 1820-ban külön váltak. 1725, illetve 1723 előtt viszont a kerékgyártók még külön céhet alkottak, erről a céhpecsétjükön szereplő 1722-es évszám tanúskodik.<sup>40</sup>

Komáromban 1640-ben alakítottak közös céhet a bognárok és kovácsok. Az önálló bognárcéh céhlevelének keletkezési időpontja 1753.<sup>41</sup> Esztergomban a bognár céhszabály 1715. december 23-án adatott ki, a kerékgyártók és kovácsok

<sup>34</sup> Szabó L. 1933. 18.

<sup>35</sup> Horváth Z. 1943. 129.

<sup>36</sup> Horváth M. 1984. 213–214.

<sup>37</sup> Szalay E. 1978. 204. A 18–19. században nem csak a kerékgyártók, de más debreceni iparosok is kimutathatóan hatást gyakoroltak a vonzáskörzetbe eső települések iparosaira. A különböző iparágak (pl. fésűsök, csizmadiák, szűcsök, késesek) termékei külön-külön önálló stílusirányzatot teremtettek. Varga Gy. 1981. 333.

<sup>38</sup> Éri I. – Nagy L. – Nagybákay P. szerk. 1975–1976. I. 322; Haraszthy L. 1911. 127.

<sup>39</sup> Haraszthy L. 1911. 127.

<sup>40</sup> Duray K. 1912. 9, 38. Duray a függelékben a céhbéli kovácsok és kerékgyártók névsorát is közli 1725-től. 149–157; Éri I. – Nagy L. – Nagybákay P. szerk. 1975–1976. 333.

<sup>41</sup> Körmendi G. 1999. 36; Kecskés L. 1978. 33.

csok szabályzatát viszont már 1699-ből ismerjük, ez még közös céh lehetett.<sup>42</sup> Itt 1715-ben 2 kerékgyártó dolgozott.<sup>43</sup>

Tatán Körmendi Géza szerint a bognár és kovács egyesült céh 1774-ben nyerte el artikulusainak megerősítését, majd 1803-ban a kovácsok önálló céhet alakítottak. A céhkataszter adatai viszont azt igazolják, hogy 1774-ben a bognárok és a kovácsok külön privilégiumot kaptak.<sup>44</sup>

Székesfehérváron a bognár- és kovácsmesterek 1740-ig alkottak közös céhet a céhkataszter szerint 1695-től, majd a bognároknak saját céhük volt 1832-ig. Ekkor csatlakoztak hozzájuk az esztergályosok, 1839-ben a kaskötők és 1843-ban a nyergesek. Irataikban kevés a német szöveg, a bognárcéh pecsételője 1771-ből, a bognár, esztergályos és kaskötő céhé 1840-ből német feliratú, míg a négy egyesült céhé 1845-ből német és magyar felirattal van ellátva. A Fejér megyei, sármelléki bognár, kovács és lakatos céh 1817-ben kapta privilégiumát I. Ferentől, 1818-ból származó pecsételőjük magyar feliratú. A bognár- és kovácslegények szabályzata viszont 1694-ből való és német nyelvű. A céhhez tartoznak: Aba, (Alsó) Szentiván, Báránd, Belmajor, Csíkvár, Csősz, Dég, Dinyenyés, Falubattyán, Füle, Hatvan (puszta), Kisláng, Nagyláng, (Nádasd) Ladány, Ödönmajor, Pákozdi, Polgárdi, Sárkeresztúr, (Sári) Kiskeszi, Sárpentele, Seregélyes, Tarnóca, Tác.<sup>45</sup>

Győr, Moson és Sopron megyében az első céhek a 15. században alakultak, Sopronban az első bognárcéh 16. századi, 1577-es alapítású. Óváron 1614-ben jött létre a kovács-bognár céh.<sup>46</sup> Győrbe a 16. század végén, 17. század elején a katonaság (főleg az osztrák tartományokból érkezett zsoldosok) ellátására katonai szolgálatban álló vagy katonai igazgatás alá tartozó mesteremberek érkeztek. Ezek az ún. regiment-alattvalók a polgári iparosokkal szemben jelentős előnyökkel rendelkeztek, nem viseltek polgári terheket, nem adóztak, és nem tartoztak a káptalan földesúri hatalma alá. A királyi parancsok ellenére számuk egyre nőtt a városban. Ha nem is jelentettek konkurenciát valamennyi iparágban, de többek közt bognárok is voltak köztük. A „katonai” kovácsok és bognárok státútumait 1643-ban Philipp Mansfeld főkapitány adta ki. A céh kizárólag németekből állt, 24 mester eredeti lakóhelyét Gecsényi Lajos a céhprotocollum alapján ismerteti: „8 fő az osztrák tartományokból, 12 fő a német birodalomból,

<sup>42</sup> Baross K. 1932. 16, 55, 56. Hivatkozik a Nemzeti Múzeum 462. sz. céhíratára, valamint az Esztergom Városi Múzeumra és Levéltárára.

<sup>43</sup> Baross K. 1932. 38; Körmendi G. 1999. 36.

<sup>44</sup> Körmendi G. 1999. 36 (Körmendi Géza nem hivatkozik forrásra); Éri I. – Nagy L. – Nagybákay P. szerk. 1975–1976. 281, 286, 337.

<sup>45</sup> Lakatos D. 1932. 39; Éri I. – Nagy L. – Nagybákay P. szerk. 1975–1976. 281, 296, 331. A céhkataszter egy 1695-ös önálló bognárcéh privilégiumot is említ Székesfehérváron.

<sup>46</sup> Domonkos O. 2002a. 63–65; Domonkos O. 1991b. 140–141.

2 fő Csehországból és 2 fő más magyarországi városból érkezett”.<sup>47</sup> Emellett a győri bognároknak 1748. évi céhszabályzatáról is tudunk.<sup>48</sup> Részletes iparstatisztikai kimutatást közöl Horváth Zoltán 1848-ból és 1851-ből, amelyből Sopron megyében falvanként lebontva tudjuk meg az iparosok számát (ezen belül mestereket, legényeket és tanulókat), esetenként a legények átlagkeresetét, valamint készítményeik értékét, és hogy helyben, megrendelésre vagy vásárookra dolgoztak. A legtöbb településen 1, 2 vagy 3 bognármestert találunk, Locsmádon volt 4, illetve kiugróan magas a létszámuk Nagymartonban és Nyéken: 15–15 fő. Locsmádon 1702 óta létezett bognárcéh, Nagymartonban 1626, Nyéken pedig 1643 óta vannak bognár, illetve vegyes (nyereggártó, bognár, kovács) céhre vonatkozó adataink. A statisztika szerint a legtöbb mester legény és tanuló nélkül és nagyrészt megrendelésre dolgozott.<sup>49</sup> A csornai bognár-kovács céh 1826-ban alakult, német nyelvű céhpecsétjükét ismerjük (1. kép).<sup>50</sup>

Körmenden Eperjessy Géza szerint már a 17–18. században is létezett bognárcéh. A céhkataszter 1725-ös körmendi bognár-kovács céhet említ, önálló bognárcéhet viszont nem. Az 1828. évi összeírásban jobbágyként és zselléreként tüntették fel a tagokat, jobbágytelken ültek. 1829-ből ismerjük a bognárcéh korszóját.<sup>51</sup>

Szita László a Klauzál Gábor által elrendelt 1848-as statisztikai felmérésből három dél-dunántúli település statisztikáját találta meg, amelyeket teljes egészében közöl is: Mohács, Pécsvárad, Szekszárd. Igen érdekes ennek jegyzet rovata, ahogy a céhmester néhány szóban összefoglalta az adott helységben az iparág helyzetét. Mohácson ezek szerint 14 „kocsis és kerékgyártó” mester dolgozott. A 14 mester 5 legényt és 3 tanuló foglalkoztatott, míg kontár egy sem volt. A statisztikai szerint valamennyi legény és tanuló írástudó, viszont nem rajzképes. A kerékgyártóknak helyben volt céhük, a céhkataszter szerint 1819-től a kovácsokkal közösen, míg az itt idézet összeírás szerint 1753-tól létezett a céh.<sup>52</sup> Árnyalt képet kapunk a megjegyzés rovatban a mohácsi kerékgyártó szakmáról. A készítmények értéke évi 500 váltóforint, ami a többi helybeli szakmához képest közepes keresetnek tekinthető. Parasztkocsit, hintót és stájer kocsit gyártanak megrendelésre. Ám a 14-ből csak 3 mester dolgozik aktívan, a többiek épp csak a fennmaradásért küzdenek, illetve egy mester öregség miatt egyáltalán nem dolgozik. A legények inkább városban vállalnak munkát, mert

<sup>47</sup> Gecsényi L. 1979. 151, 157, 162.

<sup>48</sup> Szabó P. 1986. 157.

<sup>49</sup> Horváth Z. 1976. 128–145; 152–167.

<sup>50</sup> Domonkos O. 1991b. 142–143. A céhpecsét magántulajdonban van.

<sup>51</sup> Eperjessy G. 1967. 42; Domonkos O. 1991b. 142–143; Nagy Z. 2004. 155–156, 382; Éri I. – Nagy L. – Nagybákay P. szerk. 1975–1976. 296, 333.

<sup>52</sup> Domonkos O. 1991c. 142–143, 48. térkép.

helyben keveset keresnének. A pécsváradai egyesült céhben 4 bognár dolgozott 4 legénnyel és 1 tanulóval, kontár az összeírás szerint itt sem volt. A legények és a tanulók itt is írástudók, ám nem rajzképesek. A pécsváradai bognárokról csak annyit tudunk meg a megjegyzés rovatból, hogy a felhasznált anyag értéke 150 Ft, míg a készítmény értéke 300 Ft, és kocsikat készítenek. Szekszárdon a statisztika szerint nem dolgozott bognár.<sup>53</sup>

Kalocsán a céhek megalakulása Mária Terézia uralkodásának idejére tehető. I. Ferenc egységesítette a céhleveleket. Ő erősítette meg többek közt a pintér és bognár (victorium et rotarium vulgo bognárok) céh privilégiumát is 1819. január 8-án.<sup>54</sup>

Késmárkon a Bruckner Győző által publikált adatok szerint a bognárok 1740-ben léptek be a kovácsok céhébe. Nincs adat arra, hogy előtte önálló céhet alkottak volna, a céhlevélben azonban kikötik, hogy amint a bognárok megerősödnek, önálló céhet fognak állítani.<sup>55</sup> A kovácslegények rendszabályzata 1515-ből való, a kovácscéh szabályzata 1490-es.<sup>56</sup> A késmárki bognárokat az 1740-es privilégium révén némi sérelem érte, hiszen bár céhlevelük megtiltotta, hogy bárki a késmárki piacra kereket vagy új kocsit hozzon, engedélyezte a Magura vidéki (Szepes megye) parasztnak, hogy országos és hetivásárokon szabadon árulják háziipari termékeiket, az úgynevezett *puszaken* kereket és szekérekereket. A maguraiak ugyanis ezeket a termékeket már régóta a háziiparosoktól vették.<sup>57</sup>

Délvidéken a zentai kovácsok és kerékgyártók kérelmét Bács megye 1808-ban támogatta.<sup>58</sup> Az aradi kerékgyártók Budától kapták a privilégiumukat 1718-ban, majd a kovácsok és bognárok 1781-ben az uralkodótól.<sup>59</sup> Temesváron 1719-ben alakult meg a pékek, mészárosok, csizmadiák, kovácsok, kerékgyártók, nyergesek, kupások, fazekasok, ötvösök és asztalosok vegyes céhe.<sup>60</sup> Itt a kovácsok és kerékgyártók 1815-ben szereztek meg céhprivilégiumukat.<sup>61</sup>

<sup>53</sup> Szita L. 1964.

<sup>54</sup> Dehény J. 1922. 6.

<sup>55</sup> A céhkataszterben azonban 1565-ös kovács-bognár privilégiumot találunk (296. o.) (amely a Magyar Néprajzban közölt térképen 1656-os évszámmal szerepel), ám a privilégiumok részletezésénél nem találunk adatot a céhre 1565-nél (326. o.). Korábbi évszámmal valóban nincs bognárcéh megemlítve. Éri I. – Nagy L. – Nagybakay P. szerk. 1975–1976.

<sup>56</sup> Bruckner Gy. é. n. 38, 41, 102, 185–188, 362–367.

<sup>57</sup> Bruckner Gy. é. n. 159, 365–366. A szerző szerint a maguraiak a *puszaken* kereket *apró szekereikhez* vásárolták. A kerékről azonban – a megnevezésén túl – a közölt céhlevél nem szolgáltat részleteket, és a szerző nem hivatkozik egyéb forrásra, amikor az *apró szekerekről* szól.

<sup>58</sup> Eperjessy G. 1967. 24.

<sup>59</sup> Eperjessy G. 1963. 970; 1967. 33.

<sup>60</sup> Kovách G. – Binder P. 1981. 12.

<sup>61</sup> Eperjessy G. 1988. 56.

Ezek mellett több óriáscéh alakult. Az újvidéki, görögkeleti vallású kovácsok, kerékgyártók és bognárok 1818-ban nem csupán szakmai, de felekezeti alapon is próbáltak a többi szakmától elkülönülni, és céhet alkotni. Kérésüket azonban a Helytartótanács elutasította, így 1821-ben a kötélgyártókkal és bárdkészítőkkel együtt kapták meg német nyelvű kiváltságlevelüket. Az újvidéki magisztrátus 1844-ben több céhen kívüli bognárnak is engedélyezte, hogy dolgozzon.<sup>62</sup>

Erdélyben a kerekeselek a 15. századtól alapítottak céheket, azonban jelentős háziipari tevékenységről is beszélhetünk ezen a területen. Az erdélyi 1556-os limitációban 15 iparág között a *kerekeselek* is szerepelnek. A szász kerekeseleknek Királyföldön céhuniójuk is volt, Királyföld hét székének, valamint Brassó és Beszterce polgármestereinek megfogalmazásában kiadott szabályzatuk 1569-ből származik. A kerekeselek közül kerültek ki a kocsigyártók, akik hadiszerekektől díszes hintókig mindent gyártottak. A 18. században a kerekeselek a mezővárosokban itt rendszerint a kovácsokkal közösen alapítottak céheket.<sup>63</sup> Kovách Géza és Binder Pál a szentágótai kerekeselegények társulásának 1740-ben íródott szabályzatát is közlik.<sup>64</sup> Brassó megyében Feketehalomban a kerekeselek 1654-ben kapta privilégiumát Brassó város tanácsától. Szabályzatukról Orbán Balázs részletesen beszámol.<sup>65</sup>

Marosvásárhelyen az első céhek a 16. században nyerték el céhkiváltságukat (Brassó, Kolozsvár, Szeben, Sopron vagy Pozsony a céhes életnek ezt a szakaszát két évszázaddal korábban élte meg), de a század végén még mindig csak 10 céh volt, míg az erdélyi szász városokban egy századdal korábban már 19, Kassán pedig a 16. század közepén 27 céhszervezetről tudunk. Az 1616-ban szabad királyi városi rangot nyert Maros Vásárhely kézművessége a 17. század során fellendült. A kádárok, kerekeselek és asztalosok 1607-ben hozták létre közös céhet, 1633-ból ismerjük az asztalosok és kerekeselek közös szabályait. A kerékgyártók 1640-ben adták ki céhszabályzatukat, majd 1657-ben ismét a kádárokkal alkottak céhet. Ekkor 11 kerekeselek mester dolgozott a városban. Az iparág méretét igazolja az is, hogy 1640-ben a marosvásárhelyi kerekeselek a vásárhelyi piacot elárastó székely kerékgyártók ellen emeltek panaszt a városi tanácsnál. A tanács elrendelte, hogy idegenek csak a vásár estéjén árulhattak a városban.<sup>66</sup> A szakma folyamatosan szerepel a céhnyilvántartásokban, 1750-ben 5, 1816-ban 11 mesterről tudunk. A 20. században a mesterség képviselői tagjai a Kocsigyártó Ipartársulatnak.<sup>67</sup>

<sup>62</sup> Eperjessy G. 1988. 56, 139, 148.

<sup>63</sup> Kovách G. – Binder P. 1981. 32, 123–126; Domonkos O. 1985. 197; Bíró V. 1957. 66.

<sup>64</sup> Kovách G. – Binder P. 1981. 250–252.

<sup>65</sup> Orbán B. 1981. VI. 402–403.

<sup>66</sup> Bónis J. 1997. 67.

<sup>67</sup> Bónis J. 1997. 59, 64, 67; Lásd még Kádár et al. 2002. 24–25.

Az erdélyi 19. századi iparstatisztikák forrásértékével kapcsolatos kételyeket Miskolczi Ambrus fogalmazta meg. Hasonlóképp a kor többi statisztikájához, ezek is évenként eltérő szempontok szerint készültek, illetve nem vették figyelembe, hogy a legtöbb falusi iparos tevékenységét csak az év egy részében végezte. Miskolczi összegzi a céhes kimutatásokat Erdély három legnagyobb városában (Brassó, Nagyszeben és Kolozsvár). Összefoglalja továbbá a 200 főnél nagyobb létszámú iparágak földrajzi megoszlását 1851-ben és a reformkorban.<sup>68</sup>

Az összegyűjtött adatok alapján az önálló bognár, illetve a bognár-kovács céhek száma a következőképp módosul: 58 önálló és 79 közös cég. Ezek a számok tartalmazzák az eredetileg önálló, majd közösség átalakuló céheket is. A térképek a céhek megalakításának a talált adatok szerint módosult évszámait is tartalmazzák (1. és 2. melléklet).

### Céhjelvények

A céhjelvényeken a kerékgyártók attribútumai jelentek meg: Alexandriai Szent Katalin és Illés próféta, a kerék, és az eszközök közül elsősorban a bognárbárd, a vonókés és a véső. A kerékgyártók védőszentje Alexandriai Szent Katalin volt, aki Maximiánus császár korában szenvedett vértanúhalált. Előbb kerékbe törték, aztán pallossal lefejezték, ezért az ábrázolásokon mint koronás szűz jelenik meg kerékkel és pallossal, kezében liliummal vagy a megdicsőülést jelző palmaággal. Vértanúságának eszközei miatt a fuvarosok, kerékgyártók, molnárok, fazekasok és szövőlányok, valamint a bányászok védőszentje. Patrónusa az erdélyi szász kerekesek céhuniónak, a pápai bognároknak, s a bakonyszombathelyi kovács-bognároknak is. A bognárok másik patrónusa Illés próféta, akit az Ótestamentum szerint tüzes szekéren ragadott magához az Úr.<sup>69</sup>

Nagybákay Péter összefoglalja az első ismert külföldi céhjelvényeket. A brüzi kerékgyártók (Wielwerker) 14. századi cégpecsétje a legkorábbi ismert, amely egy kereket és egy bognárbárdot ábrázol. Hasonlóképp a párizsiak 1412. és 1449. évi pecsétje, amelyeken már Alexandriai Szent Katalin attribútuma is megjelenik. A krakkóiak (rotifices et currifices) címerpajzsaikban kereket, illetve a kocsigyártók utazóhintót ábrázoltak (1506). Londonban a kerékgyártók (wheelwrights) címerében három kerék és egy bognárbárd jelent meg, míg a kocsigyártók (coach- and coach-harness makers) (1677) három hintót ábrázoltak pajzsban, Illés szekérével sisakdíszként. A magyarországi kerékgyártó céhjelvényeket az ábrázolások típusai szerint Nagybákay Péter összegezte.<sup>70</sup>

<sup>68</sup> Miskoczi A. 1982. 391–396.

<sup>69</sup> Nagybákay P. 1995. 96; Csiffáry G. 1982. 106–108.

<sup>70</sup> Nagybákay P. 1963b; 1995. 96–98.

## Mesterremek

A mesterremek a mesterség fejlődésével együtt változott. Rajziskolákat először Mária Terézia és II. József korában állítottak föl. 1795-ben bizonyos szakmáknak, többek közt a kerékgyártóknak is kötelezővé tették ezek elvégzését.<sup>71</sup>

Az igen fejlett kassai kerékgyártó ipar a 16. század közepén egy kerék (*raadt*) és egy szekér (*renwagen*) készítését követelte meg a mesterjelöltektől. Miskolcon viszont a 18. században már a mesterremek egy egész kocsi és egy díszes hintó volt, sőt, az elkészített remek rajzát is be kellett nyújtani (hiszen itt négy éven át céhrajziskolát is kellett látogatni a segédeknek).<sup>72</sup> A késmárki, 1740-ben egyesült kovács-bognár céhben a bognárok remeke egy teljes kocsi volt.<sup>73</sup> Szegeden a bognár mesterremek az 1821-es alapítólevél szerint: „egy hintó kotsinak négy kerekei és két állási”.<sup>74</sup>

Mezőtúron a kerékgyártólegények egy kocsit készítettek remekbe, s a jegyzőkönyvek segítségével még az idővel változó követelményeket is nyomon tudjuk követni. Az 1830-as évek előtt a vékony, féderes *stájer-kocsi* volt a divat, majd a könnyű, *kecskeméti parasztkocsi*. Ezt 1850 után az ún. *lengyelkocsi* váltotta fel. Mezőtúron a kerékgyártó céh volt az egyetlen, amely a remekléshez 6 évi vándorlást és nagykorúságot követelt meg.<sup>75</sup> Nagykőrösön a 19. században a bognárcéh remeke „egy Tséza kordé és egy szekérkerék”, később „lógós kotsi”.<sup>76</sup> 1844 és 1868 közöttiek a sellyei (Baranya megye) egyesült céh iratai, amelyekből kiderül, hogy a bognárok mesterremekként készítettek „egy Tsinos Steier Kotsit mind a 4 kerekei meg legyen sorosan küllőzve”.<sup>77</sup> Az esztergomi mesterjelöltek feladata egy díszhintó tervezése és elkészítése volt.<sup>78</sup>

## A kerékgyártók termékei a limitációkban

A céhkorszakbeli árakról és termékekről elsősorban a limitációkból tájékozódhatunk. A 17. század elejéig a vármegyék és a városok is szabályozták a mezőgazdasági és ipari termékek árát, 1659-től a vármegyék kapták meg ezt a jogot, és a városi polgárság, illetve a céhes mesterek küzdelme ellenére meg is tartották egészen a 18. század végéig. Ennek ellenére a céhek igyekeztek saját

<sup>71</sup> Eperjessy G. 1967. 100.

<sup>72</sup> Spóner P. 2005. 165; Veres L. – Viga Gy. szerk. 2006. 59.

<sup>73</sup> Bruckner Gy. é. n. 65.

<sup>74</sup> Hilf L. 1929. 228.

<sup>75</sup> Vörös I. 1911. 55.

<sup>76</sup> Horváth Z. 1943. 129.

<sup>77</sup> Kodolányi J. 1957.

<sup>78</sup> Baross K. 1932. 26.



maguk is áraikat meghatározni (többek közt ezt tiltotta meg az 1715. évi 79. törvénycikk). Több limitáció is tanúskodik arról, hogy egyes vármegyék a mesteremberek és a városi magistratus véleményét is kikérték az árak szabályozásakor.<sup>79</sup> A városi és vármegyei hatóságok, illetve a céhek közti árszabályozás körüli harc eredménye az is, hogy a 18. század elején a korábbinál jóval több limitációt adtak ki a városok és a megyék, s helyenként egyre részletesebbeket.<sup>80</sup> 1792-től az addigi vármegyenkénti limitálás helyett az ország kerületi beosztását alapul véve igyekeztek a megyék az árakat egyeztetni és egységes szabályozást kialakítani.<sup>81</sup> Szombathelyen például 1812-ben a készített járművek és mezőgazdasági eszközök mellett a tengely mérete is kiderül az árszabásból. Végül 1824-ben egy helytartótanácsi rendelet a kézműves áruk helyi árazását a megyéknek is megtiltotta.<sup>82</sup>

Erdélyben a 16. század közepére alakult ki olyan fokú aránytalanság a megyei és városi szinten szabályozott árak terén, hogy az országgyűlés majdnem egy évszázadon keresztül hét teljes és több részleges limitációban rögzítette az árakat. A 17. század második felétől a szabadkereskedelem elve miatt elmaradtak a központi árszabályozások.<sup>83</sup>

A kerékgyártó limitációkban feltüntetett termékek összehasonlítása nem feltétlenül nyújt pontos képet egy-egy alkatrész vagy jármű részletes történetéről, hiszen az árszabásokat a megyék gyakran átvették egymástól. Mégis az árszabások országos áttekintése újabb adatokkal szolgálhat egy termék területi elterjedéséről, illetve megerősítheti a korábbi kutatások eredményeit, s a technikai részletek fontosabb korszakokat jelölhetnek a mesterségben.<sup>84</sup> Érdemes az azonos időszakból de különböző területekről származó limitációknak az árait összehasonlítani. Az árszabályzatok nem csak kész járműveket tartalmaznak, a listák nagy részét az alkatrészek felsorolása és azok ára teszi ki. Fentebb azonban már említettük, hogy a termékek számát egy limitációban gyakran az is befolyásolta, hogy a vármegyék, esetleg a céhek mit tartottak szabályozásra

<sup>79</sup> Balogh I. 1981; Domonkos O. 1981. 45; H. Csukás Gy. szerk. 2004. 286–287.

<sup>80</sup> Domonkos O. 1981. 45; Flórián M. 1994; Domonkos O. – Kiss M. – Nagybákay P. szerk. 1986. Heves vármegye 1716. évi limitációja tartalmazza a mesteremberek és a városi magistratus javaslatait is a vármegye limitációja mellett.

<sup>81</sup> Balogh I. 1981. 72; Nyakas M. 1981. 75.

<sup>82</sup> Spóner P. 2005. 161; H. Csukás Gy. szerk. 2004. 352–354.

<sup>83</sup> Fodor L. 1993; Szilágyi S. szerk. 1877; 1882.

<sup>84</sup> Az utóbbi években a limitációk kutatása nagy lendületet kapott, ennek köszönhetően számos kiadott árszabás rendelkezésre áll: H. Csukás Gy. szerk. 2004., illetve az 1986-ban az árszabáskataszterben (Domonkos O. – Kiss M. – Nagybákay P. szerk. 1986) megjelölt, lentebb hivatkozott források. A kiadott árszabások mennyisége, időbeli és területi szóródása kellően reprezentatív egy ilyen jellegű összehasonlításhoz, mindez azonban nem zárja ki a további forrásfeltárások hasznosságát a fenti kérdések árnyaltabb megválaszolásának érdekében.

alkalmas árunak. Ezért gyakran a mezőgazdasági eszközök kimaradtak a limitációkból, noha feltehetően azokat is elkészítették a boginárok.

Az első ismert kerékgyártó árszabás 1560-ból Kassáról származik, ebben társzekeret, 4 lőcsős kocsit és szekeret találunk, továbbá ezek alkatrészeit. 1610-ben Szepes vármegyében megemlítik a furmányos szekeret (illetve annak kerekét: *Fuhrmannsrad*) (3. melléklet), továbbá az 1620-as évekből származó országgyűlési árszabásokban is megtaláljuk a børszekeret, társzekeret és hintoszekeret.<sup>85</sup> Szintén Kassáról és Ungvárról ismerünk limitációkat 1626-ból, előbbi a felvidéki vármegyékre, többek közt Abaújra és Zemplénre volt érvényes, míg utóbbi Ung vármegyére. Mindkét limitáció két-három féle kerekés járművet, illetve annak alkatrészeit tartalmazza, fakó szekeret, öreg szekeret, kocsit kassal vagy kas nélkül. Nincsenek mezőgazdasági eszközök, s nem térnek ki a magas színvonalat képviselő árukra, például a kassai céh által előállított termékekre. Az 1633-as csak Abaúj megyére vonatkozó árszabás sem részletes, amit azzal indokoltak, hogy olyan sokféle terméket készítenek, gyakran más iparágak képviselőivel együtt (kovács, lakatgyártó, szíjgyártó stb.), hogy nem lehet egységesen meghatározni az árakat. A vármegyei limitációkkal ellentétben az 1635-ös kassai árszabás már felsorolja az itteni kerékgyártó céh magas színvonalat képviselő termékeit: 7 különböző kerekés járművet és 12 alkatrészt. Ez az első limitáció, amelyben már a hintót is megtaláljuk: „Egy új hintó szekeret szerszámostól per 20 f.” Továbbá kereskedőknek készült járművekről is olvashatunk: „Egy pár létra posztó szekérhez 1 f. 25 d” és szintén egy pár létra boros szekérhez 1 f. 20 d.”<sup>86</sup> (3. melléklet) Kimaradnak ezek a termékek a többi ismert 17. század második feléből származó vármegyei limitációból is, melyek közt sajnos városi árszabásokat nem találunk: Abaúj, Moson, Zemplén, Sáros, Borsod, Szatmár, Ung, Sopron. Ezekben a vármegyékben egyébként egymáshoz hasonló árakat állapítottak meg: egy új kocsi kerék 50–60 dénár, egy furmányos szekérbe való hátsó kerék 75 dénár, első kerék faluhelyen 45, városban 60 dénár.<sup>87</sup>

A kerékgyártó limitációk korszakonkénti területi összehasonlításánál figyelembe kell vennünk, hogy a termékek árát befolyásolta a fa mindenkori ára is. Az 1560-as kassai árszabás végén meg is jegyzi, hogy „Mi most lelkunk zerinth igi esmertuk az ideohez kepest aminth a fat agiak es egieb eleseketh.”<sup>88</sup> Szintén az abaúji árszabásokban tapasztaljuk először, a 17. század második felében, hogy egyes termékek árát külön meghatározták faluhelyen és külön városban. Példá-

<sup>85</sup> Szilágyi S. szerk. 1882. 284, 290, 335, 407.

<sup>86</sup> Kerekcs Gy. 1901. 475–476; Bogdán I. 1973. 217; Spóner P. 2005. 162. A borsodi és abaúji limitációk alapján a két megyében a kerékgyártó mesterség fejlődését Spóner Péter hasonlította össze fentebb idézett művében.

<sup>87</sup> Spóner P. 2005. 162; H. Csukás Gy. szerk. 2004. 269–273; *Történelmi Tár* 1894. 551; Domonkos O. 1980. 53.

<sup>88</sup> *Történelmi Tár* 1889. 777.

ul: 1669 Kassa: „egy afféle kerek elsőért városba 60, míg falun 45 dénárt kértek”. 1696: Kassa: „egy városba utolsó tengellynek 50, faluhelyen 40 dénár”. Ennek indoklását is közli sok limitáció, többek közt Szatmár vármegye 1706-os árszabása. Az erdőkhöz közelebb eső falusi és mezővárosi iparosok könnyebben, tehát olcsóbban juthattak fához, mint a városiak, akik gyakran kénytelenek voltak azt megvenni. Emiatt utóbbiak drágábban is árulhattak bizonyos termékeket. Érdekes módon ugyanennek a vármegyének az 1812-es limitációja a korábbiakkal ellentétben már azt állítja, hogy a szabad királyi városokban, Szatmárnémetiben és Nagybányán könnyebb megszerezni a fát, ezért ott az árszabáshoz képest egy nyolcad és egy hatod résszel olcsóbban árulhatják a kerékgyártók termékeiket.<sup>89</sup> Pozsony vármegyében Pozsonyban 1743-ban a termékek azért drágábbak, „mivel dragab az fa s élett”. Valamivel olcsóbbak a termékek Somorjában, s a legolcsóbbak Hegyalján.<sup>90</sup> A Hajdúkerületben az 1794-es limitációs tárgyalásokon épp a kerékgyártó és a bodnár szakma termékeinek limitálásában nem sikerült megállapodni, mert a fa ára az egyes törvényhatóságokban nagyon eltérő volt.<sup>91</sup>

A 17. századi erdélyi és a 18. század elejétől a részletesebb magyarországi limitációknak köszönhetően egyre több adat áll rendelkezésre a mesterségről. Az 1625. évi gyulafehérvári országgyűlésen elfogadott árszabásból az is kiderül, hogy löcsöt a fa tövéből volt érdemes készíteni: „Egy löcsöt, hajtottat, fa tövéből csináltattat, tizenöt pénzen.”<sup>92</sup> Gömör vármegyében 1704-ben faanyag szerint is megkülönböztették egy öreg szekerre való kerék árát: „Egy nagy öreg szekerhez való bikkfából csinált kerek ára” 60 dénár, „Körös fabul csinált öreg szekerhez való kerek ára” 75 dénár, „Cserfából csinált hason lo öreg kerek ára” 60 dénár, „Szilfabul csinált öreg kerek(ne)k ára” 1 forint.<sup>93</sup> A kerékgyártók nem csak kész alkatrészeket, de azoknak való faanyagot is árultak, hiszen a tulajdonosok maguk is el tudtak készíteni bizonyos darabokat. Heves és Külső-Szolnok vármegyében 1704-ben „készítetlen egy darab fa, kerék talpnak való” 1 fH 80 d., ez feltűnően magas ár (talán téves is) a többi termékhez és a lentebb említett Zólyom vármegyei hasonló tételhez képest. 1705-ben Abaúj vármegyében „Löcsnek való egy pár Fáért” kellett fizetni 12 dénárt. Zólyom vármegye 1706-os limitációjában „készítetlen egy darab fa kerék talpnak való” 1 d., „Készítetett kerékb(en) helyezettet” 6 dénár. Felsorolja továbbá a kerékagynak való juhar (6 dénár) vagy másféle fa (4 dénár), és a rúdnak vagy tengelynek való bükkfa árát is.<sup>94</sup> Veszprém vármegye több árszabásában is szolgáltat információt a nyersanyagra

<sup>89</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 279–280, 358.

<sup>90</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 310–311.

<sup>91</sup> Nyakas M. 1981. 76.

<sup>92</sup> Szilágyi S. szerk. 1885. 284.

<sup>93</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 271, 274.

<sup>94</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 275–276, 278.

nézve. 1724: „*Egy par cser vagy szilfa odal*” 80 dénár. Tolna megyében ugyanez 1743-ban 1 f.<sup>95</sup> Sopron vármegyében 1766-ban „*Egy pár paraszt oldal Búk fábu való*” 1 flo, 10 d.<sup>96</sup>

1771-ben Mária Terézia elrendelte, hogy a magyarországi megyék és városok tegyenek jelentést arról, milyen árucikkeket készítenek az iparosok, milyen árban, milyen mennyiségben, és ezek átlag mennyi idő alatt készülnek el. A jelentések nagy része hiányos, a statisztikák nem pontosak, illetve az egy havi, heti vagy napi munkából nem lehet következtetni az egész éves munkamennyiségre. Ennek ellenére érdemes idézni Sopron megye jelentését, a bognárokról csak ez a megye tett említést. Az árak rajnai forintok. „*A Nagy-Martoni uradalmi kerékgyártó egy terhes szekeret minden hozzávalóval 22 frtéért durvább, létrás szekeret járommal 12 frtéért, egy drb parasztszekerbe való kereket 54 kréért csinál. Fekete-Városon a kerékgyártó czéh csinál egy uj, nehéz szekeret létrák nélkül 10 frtéért, közepest 5 frt 45 kréért, könnyűt 5 frt 30 kréért, 2-3 hét kell egy szeker elkészítésére. Dénesfán az egyetlen mesterember évente 20 középfinom és 10 olcsó kereket csinál 1 frt 42 krjával és 1 frtjával darabját. Veperden és Lackenbachon 2, Nyéken, Kaboldon, Sigrabenben és Kalchgrubon egy-egy iparos lakik. Csinálnak: Kalles nevű szekeret, 15 nap alatt egyet, 10 frtéért; parasztszekeret, 8 nap alatt egyet 5 frtéért; nagyobb és kisebb kereket 1½ nap alatt egyet 90, illetőleg 80 denárért. Tengelyt ugyanannyi idő alatt, s ugyanannyiért, mint a kereket. Locsmádon 2, Basztifalván és Gogánfalván egy-egy kerékgyártó naponta két pár kereket vagy tengelyt csinálhat, tengelyt 2 frt, 1 frt 43 kr és 1 frtjával, kereket 1 frt 30 kr. és 1 frtjával. Egy kocsi egy hét alatt készítenek el.*”<sup>97</sup> A termékek elkészítésének idejét illetően nehéz összehasonlítani az adatokat, hiszen nem tudjuk, hogy helyenként mennyire előkészített alkatrészekből dolgoztak.<sup>98</sup>

Az egri kerékgyártók 1818-as árszabástervezetének végén azt a tanácsot is olvashatjuk, hogy a nyersanyagot 2 évig kell szárítani, továbbá hogy egy kocsi elkészítése egy embernek két heti munkájába kerül. Egy egész paraszt kocsióra való fa ára pedig 18 R.f.<sup>99</sup>

A járművek derekának anyaga, a kocsiszekrény formája tájanként változott. Lehetett kásos (fonott) vagy deszka derék, illetve „[...]kotsi kemény fa Oldal táblákkal[...]”. Somogy megyében találkozunk a „*Táblás Korbájú Lóggós Kotsi*”-val. Veszprém megyében ez az oldal a deszka oldalt jelentette a szán esetében: „*Illyes Szányhoz való deszka derék, de a Bognár fájából, az-az Korba*”.<sup>100</sup> A részletesebb limitációkból olyan technikai részleteket is megismerünk, amelyeket a 20. száza-

<sup>95</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 295, 309.

<sup>96</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 325.

<sup>97</sup> K. Karlovsky E. 1896. 1–4, 55.

<sup>98</sup> Lásd még a termékekkel foglalkozó fejezetet.

<sup>99</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 377.

<sup>100</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 344–345, 354; Paládi-Kovács A. 2003a. 147.

di bognárok már nem alkalmaztak. A kerék javításának egyik módja a keréktalp foltozása volt, kerékgypuskázásra pedig a 18–19. századi limitációkban a következő adatot találjuk: „Egy vásott Kerék agynak fabúl való puskázása”. A kerék készítésénél több helyen utalnak kétféle ékezési módra: a kerék duplán ékezésére és a küllők közének ékezésére vagyis „közönséges ékezése”-re.<sup>101</sup>

Az árszabások közti különbségek jól nyomon követhetők egy kerék árában: egy *fakó kerék* Nyitrában 70, míg Zemplénben csak 40 dénár 1706-ban. Vas vármegyében 1708-ban az első és hátsó kerék 70–75 dénár. Kiugróan magas árakat találunk Bihar vármegyében: „Czéhbeli Mester ember csinálta edgy Öregh ökr, vagy Ló után való Szekér” 15 forint, a „Kisebb Szekér” 12 forint, „Annal is kisebb” 10 forint. Igaz, itt a limitáció végén azt is megjegyzik, hogy ha a megrendelő adja a fát, minden termékért csak feleannyi árat kell fizetni. Ezzel szemben Pozsony, Nyitra és Ugocsa vármegyékben egy egész kocsi, illetve szekér 5–6 forintba kerül. Vas vármegyében különbséget tesznek az első kerék (70 d.) és a hátsó kerék (75 d.) ára között. Előbbit *Rohonczinak*, utóbbit *Küszöginek* (kőszeginek) nevezik. A Vas és Zala megyei települések kerékkészítéséről többet sajnos nem tudunk meg, ilyen jellegű említésük mindenesetre a kerekes mesterség, talán háziipar egy-egy központjára utal.<sup>102</sup> Rohoncon önálló bognárcéhről tudunk, sajnos év nélkül.<sup>103</sup> Egy 1716-os Heves megyei árszabás szolgál példával arra, hogy bár a limitációk elkészítése a vármegyék joga volt, azok helyenként kikérték a városi magisztrátus és a mesteremberek véleményét is az árakról. Természetesen a legmagasabb árat mindig a mesterek adták, alacsonyabb árakat javasolt a városi vezetés, s a vármegye ez utóbbiakat vette figyelembe. Így egy ökrös szekér kerékének ára 1 forint 13 dénár helyett 1 forint lett. Sőt, bizonyos termékeknél még lejjebb, akár a mesterek által meghatározottak felére szorította az árakat a vármegye (egy új hátulsó saroglya például 60 dénár helyett csak 30 dénár), esetleg nem is vette be valamennyi terméket a limitációba.<sup>104</sup>

A vármegyék közt az árak tekintetében a fent említetten kívül kiugróan nagy eltérést nem találunk. A 19. század első felében, 1812-ben egy *fakó kerék* ára Somogy megyében már 1 fl. 15 kr. volt, egy ökrös szekér 10 fl. 30 kr.<sup>105</sup> A teljes járművek közül a kerékgyártó árszabásokban elsősorban a vasalatlan, fakó szekér árát találjuk meg. Hiszen a vásárra a vasalás után a kovács vitte a szekereket és kocsikat, ezért a kovács limitációkban jóval gyakrabban találkozunk a szekerek, kocsik, hintók árával. Emellett feltüntetik a teljes vasmunka árát is.<sup>106</sup>

<sup>101</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 341, 353, 385.

<sup>102</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 282.

<sup>103</sup> Domonkos O. 1991b. 140–141. Lásd a mellékelt térképet.

<sup>104</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 286–287.

<sup>105</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 354–355.

<sup>106</sup> H. Csukás Gy. 2009. 190; Ilyen árszabás pl. a Veszprém megyei kovácsoké 1794-ből: H. Csukás Gy. szerk. 2004. 192–193.

A falusi és városi árak megkülönböztetését nem csupán a faanyag ára indokolta. A 18. század első felétől a mesterség fejlődését jelzi, hogy egyes árszabások megkülönböztették a *paraszt bognárokat* és a céhes mestereket. A falusi bognárok ugyanis elsősorban a paraszti igényeket elégítették ki, de több olyan termék is van, amelyet falun és városon egyaránt készítettek. Ebben az esetben az árszabás mindkét árat jelöli. Ilyenek például Vas vármegye 1723-as limitációja vagy Nógrád vármegye árszabásai 1744-ből, 1778-ból és 1813-ból is. Nógrád vármegyében 1744-ben „*Egész vás alá való Lovas szekérnek fa munkája ha Czéhes Mester Ember csinálja 5 f.R., Ha paraszt Ember csinálja 4 f.R.*” Többek közt a Tolna megyei 1743-as árszabás is igazolja, hogy parasztszekérbe való vasalatlan kereket (több helyen *fakó kerék* vagy *paraszt kerék*) inkább falusi bognár készített.<sup>107</sup>

Szatmár vármegyében (Csenger) szintén 1706-ban minden terméknel megkülönböztették a vásárra és a megrendelésre készült, azaz „*Mondva Csinált*” darabok árát, utóbbiakért többet kellett fizetni. Ezt a megkülönböztetést a későbbi szatmári árszabásokban 1725-ben és 1812-ben már nem találjuk meg.<sup>108</sup>

A 18. század második felétől egyes árszabások a piacörzetekre engednek következtetni. Ekkor a megyék árszabási joga bővült, és a nagyobb városok piacörzetébe eső megyék az érintett szabad királyi városokkal közösen alkották meg a limitációkat.<sup>109</sup> A kerékgyártó árszabások közül 1812-ből rendelkezünk ilyen együttműködésről adattal. Ekkor Nógrád vármegye készített Gömör és Zólyom vármegyékkel egyeztetve árszabást, amely „*csupán az adózó népnek legszükségesebb vásári műveket tartalmazza*”.<sup>110</sup>

Az egyszerűbb egykerékű és kétkerékű járműveket (talicska, taliga) az árszabások alapján szinte valamennyi vármegyében megtaláljuk.<sup>111</sup> Az árszabások a talicska háromféle változatát sorolják fel: a *kőhordó* (vas alá való dupla küllőjű), a *mészhordó* és a *közönséges talicskát*. Moson, Pozsony és a kevésbé részletes limitációkkal rendelkező Zólyom, Ung, Bereg és Ugocsa vármegyékben nincs utalás a talicskára és a taligára. Pozsony és Ugocsa vármegyékben azonban megtaláljuk az eketaligát 1706-ban. A többi vármegyéből származó limitációk arra engednek következtetni, hogy a fent említett járművek országosan elterjedtek voltak, azonban – ahogy a mezőgazdasági eszközöket – ezeket sem tüntették fel minden esetben az árszabásokban, illetve háziiparosok készíthették őket. *Lektikát* vagy *leptikát* Veszprém, Komárom, Pest–Pilis–Solt,

<sup>107</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 317, 309.

<sup>108</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 279–281, 301, 357–358.

<sup>109</sup> Balogh I. 1981. 71–72.

<sup>110</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 351–352.

<sup>111</sup> Az árszabásokban nem találunk *furikot*. Targonca egyetlen általunk ismert árszabásban szerepel, a Bihar vármegye által 1724-ben kiadott limitációban: „*Föld hordo targoncza kőr lós kerékre*”. H. Csukás Gy. szerk. 2004. 299.

Csanád, Csongrád vármegyékben és a Jász–Kun kerületben említettek a 18. század végi, 19. század eleji árszabások. *Kordét* csak Veszprém megyében találunk, ott az 1813-as limitációban együtt szerepel a *leptikával*. Szintén háziiparosok készíthették több helyen a *szánokat*, amelyekre még kevesebb utalást találunk az árszabásokban, mint a taligákra és talicskákra: Sopron, Vas, Veszprém, Komárom, Nyitra, Pest–Pilis–Solt, Szepes, Sáros, Csongrád, Abaúj és Zemplén vármegyékben, habár feltehetően szintén igen elterjedt eszköz volt. A *korcsolya* árát Győr, Bács–Bodrog, Csongrád, Békés és Csanád vármegyék, illetve a Jász–Kun kerület limitációi tartalmazzák.<sup>112</sup>

A *hegyallyai szekeret*, ami egy hat ökör után való nehéz, vasalt szekér, mindössze három limitációban találjuk meg: Pozsony és Nyitra megyékben is 1706-ban említik először, de 1703-ban már a Sopron megyei árszabásban is szerepel. Utóbbiban kiemelik, hogy a járművet Pozsonyban 6, míg más városokban 5 F.-ért adják.<sup>113</sup>

Gyakran megjelenik a már korábban említett *furmányos szekér* is, elsősorban Felső-Magyarországon: Heves és Külső-Szolnok vármegyében (1704), Zólyom vármegyében (1706), Szepes vármegyében (1721). A 13. század óta ismert, nagy terhek szállítására szolgáló mázsaszekeret a limitációkban *társzekerként* találjuk meg, s a korábbi kutatások szerint elsősorban a Felföldön és a Dunántúlon terjedt el. A 17–18. században Erdélyből ismerjük.<sup>114</sup> Kelet felé terjedő útját az árszabások is igazolják, hiszen a 18–19. században Nyugat-Magyarországról már csak Győr (1744), míg keletebbre Pest–Pilis–Solt (1812), Borsod (1744), Heves és Külső-Szolnok (1716), Csongrád (1765–1803), Békés (1812), Csanád (1813) vármegyékben is megemlítik. A társzekeret deszkavagy fonott oldallal is készítették: „Egy tar s zeker fodéletül, és minden hozzá tartozandó alapotokkal e gyüt ha deszkával vagyon az oldal ki tsinyalva 28f A ki pediglen deszka béllés nélkül kassal vagyon 23f”.<sup>115</sup> A kalmároknak való „lant kocsisnak való egész födeles szeker” csak Borsod, Heves és Külső-Szolnok, valamint Csongrád megyék árszabásaiban jelenik meg a 18. században.<sup>116</sup> Más, a kereskedőknek készített járművekre is találunk példát, mint a *törkölyhordó* (pl. Zemplén 1666, Szepes 1721, Abaúj 1696, 1705) vagy *borért járó szekerek* és a *sós szekér*. Utóbbit Nógrád megye kovács árszabásában találjuk meg 1696-ban.<sup>117</sup>

<sup>112</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004; Paládi-Kovács A. 2003a. 147; Bárh J. 1987. 75–76.

<sup>113</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 276–277; Domonkos O. 1980. 37.

<sup>114</sup> Paládi-Kovács A. 2003a. 74; Szilágyi S. szerk. 1882. 284, 335, 407 (17. századi erdélyi limitációk).

<sup>115</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 338.

<sup>116</sup> Domanovszky S. 1917; Paládi-Kovács A. 2003a. 73–74; H. Csukás Gy. szerk. 2004. 97, 284.

<sup>117</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 57, 271, 273, 276, 288.

A Dunántúlon igen elterjedt volt a *győri* és *somorjai kocsi*. A győri kocsi, illetve győri kocsioldal Sopron, Vas, Zala, Veszprém, Somogy, Tolna, Bács-Bodrog és Békés vármegyék limitációiban jelenik meg. Megtaláljuk továbbá a somorjai kocsival együtt Moson, Győr, Heves és Külső-Szolnok és Csongrád megyékben is. Somorjai kocsit említenek még Pozsony, Nyitra és Esztergom megyék árszabásai, ez utóbbiakban győri kocsit nem találunk. A *Néprajzi Lexikon*ban Keszi-Kovács László által írt szócikkek szerint a somorjai kocsi oldalai hátul domborúan görbék, hátul két löcs, elöl két rakonca támasztja, de létezik négylöcsös változata is. Valóban több árszabásban találunk erre utalást: „*Somorjai Kotsiba való fürgetűért és hosszú rakontzáért*”.<sup>118</sup> Keszi-Kovács szerint a kocsi megnevezésből következtethetünk arra, hogy lófogatolással használták, ám az árszabások több helyen is következtetlenül használják a *kocsi* és *szekér* megnevezést. Ezt igazolja az 1706-os Nyitra vármegyei kovács árszabás is: „*Mezőre való ökrök Szekér a' vagy Somoriai forma Kocsi tól*”.<sup>119</sup> A *Néprajzi Lexikon* szócikke megemlíti a *somorjai szekeret* is, amely egy sokkal hosszabb, mint a kocsi, és feltehetően ökrökkel vontatták. A fenti források alapján sajnos méreteket nem tudunk. Ez a járműfajta mind az Észak-Dunántúlon, mind az Alföldön nagyrészt 18. századi limitációkban jelenik meg, bár ismerjük az 1853-as győri árszabásból is,<sup>120</sup> így a 19. századi dokumentumok feltehetően további kutatásokat igényelnek. A győri kocsi a *Néprajzi Lexikon* szerint 4 rakoncás, deszkaoldalas, elöl és hátul görbe saroglyákkal. Használják hozzá hosszú *faroskast*, első rövid *szekérkast* és hosszú *körülkast*.<sup>121</sup> Az árszabásokban elsősorban a hajtott oldalra találunk utalást: „*Könnyű Győri Kocsihoz való hajtott oldalak*”.<sup>122</sup> Paládi-Kovács Attila kisalföldi limitációk elemzésével jutott arra a következtetésre, hogy a győri és somorjai kocsi ugyanazt a járműtípust takarja, hiszen mind a kettő hajlított oldalakkal készült, illetve a vizsgált árszabások csak egyik vagy másik típust tartalmazták.<sup>123</sup> A két jármű valóban hasonlított a Dunántúlon jellegzetes hajtott oldal miatt, találunk azonban olyan limitációkat is, ahol mindkét típus szerepel, illetve hasonlóságukra utalnak. 1744-ben Győr vármegyében például „*Edgy Győri vagy Somorjai görbe oldalu Sraglás kotsi*” árát határozták meg. Mosonban 1724-ben a kerékgyártók termékei közt még győri kocsiról, 1744-ben a kovácsoknál már somorjai kocsiról vagy szekérről olvasunk.<sup>124</sup> Ezek a példák akár azonosságra is utalhatnak. Heves és Külső-Szolnok vármegye 1716-os árszabása azonban külön-külön említi a két járművet: „*Egy Győri for-*

<sup>118</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 324; *Magyar Néprajzi Lexikon* I–V. 1977–1982.

<sup>119</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 71.

<sup>120</sup> Timaffy L. 1979. 118.

<sup>121</sup> *Magyar Néprajzi Lexikon* 1977–1982.

<sup>122</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 325.

<sup>123</sup> Paládi-Kovács A. 2003a. 146–147.

<sup>124</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 137, 294, 313.



*ma Görbe oldalu sarogla val edgyütt*”, illetve „*Somorjai kocsiba való fergetyüért és hosz(sz)ú rakonczáért*”. A Csongrád megyei 1765-ös limitációban hasonló sorokat találunk: „*Edgy Györi forma görbe oldalú Szekér szaraglával edgyütt*”, „*Somorjai Kotsiba való förgetüért és hoszszú rakontzáért*”.<sup>125</sup> A járművek sajátossága a görbe oldalon túl a györi kocsi esetében a görbe saroglya volt, míg a somorjai kocsinál a legtöbb árszabás megemlíti az első rakoncákat, illetve az ezek rögzítésére alkalmas fergettyűt.

Kevesebb helyen ugyan, de megtaláljuk a limitációkban az *óvári* és a *baranyai kocsit* is. Az óvári kocsit csak Moson megyében említik 1744-ben, ebből mindössze annyi derül ki, hogy saroglyás kocsiról van szó. Rögtön utána ugyanúgy 6 f. 50 d.-ért következik a „*Hat ökrös ovári szekér*”.<sup>126</sup> A baranyai kocsi a Kiskunság, Nagykunság, Szeged, Hódmezővásárhely területén elterjedt volt a 18. században, sőt, a 19. században is. A Györffy István által idézett nagykunsági 1770-ből származó adat szerint egy 2 lovas, egyenes oldalú kocsiról van szó. A baranyaiak még a 19. században is többek közt kocsikat is hoznak a szegedi vásárokra. Fényes Elek szintén írja, hogy a baranyaiak és a nógrádiak a kész kocsikat az Alföldre hordják.<sup>127</sup> A limitációkból Csongrád és Borsod megyéből ismerjük a baranyai szekeret és kocsit. Mint fentebb említettük, a szekér és kocsi megnevezés ekkor még nem feltétlenül utal a jármű elé befogott állatokra is. A Csongrád megyei árszabásról mindössze annyi derül ki, hogy 18. századi, nem közöl részletet a járműről sem, csupán annyit tudunk meg, hogy itt az ára 4 f. A baranyai kocsi eljutott viszont Borsod megyébe is, ahol 1770-ben már „*Egy Baranyai görbe oldalu soroglyával valo szekér*” 8 Rf., jelentős tehát az árkülönbség. Néhány sorral lentebb az is kiderül, hogy a somorjai kocsihoz hasonlóan a baranyai kocsi is elől hosszú rakoncákkal rendelkezik: „*Baranyai kotsiba való fergetyüért és hoszszú rakontzáért*”.<sup>128</sup> A baranyai kocsi jellegzetességei lehettek tehát az egyenes oldal, görbe saroglya, elől két hosszú rakonca és hátul lőcs.

Csongrád megyében olvashatjuk még a 18. századból a *vásári tóth szekér* kifejezést.<sup>129</sup> Erre egyéb forrást egyelőre nem ismerünk, de feltehetően azokra a járművekre vonatkozik, amelyeket Nógrád megyéből hoztak ide vásárokra, s készítették az itteni kerékgyártók is. A Jász és Két-Kun kerület árszabásában 1812-ben említik a *közönséges tóth fakó szekeret*; tehát vasalatlan is lehetett a jármű. Ennek ellenére a kovács limitációkban a *tóth* jelző utalt a szekerek vasalására is. A Csongrád megyei kovácsoknál ennek részletes leírását találjuk

<sup>125</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 285, 323–324.

<sup>126</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 311.

<sup>127</sup> Györffy I. 1929. 57; Bálint S. 1977/2. 51; Paládi-Kovács A. 2003a. 75; Fényes E. 1842. 215.

<sup>128</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 302, 327.

<sup>129</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 302.

ugyaneből az időszakból: szekér vasazása „*Tóth vassal, vagyis Csetneki vagy más Magyar Országi Vass Bányábúll való vassal.*”<sup>130</sup>

A 18–19. századból ismert *debreceni szekeret*<sup>131</sup> a kerékgyártó árszabások nem említik, feltűnnek viszont a Békés és Bihar vármegyei kovács limitációkban, melyek az erős vasalásra is utalnak: „*Egy lücsnek Debreczeni modgyara megh vasaltatasaért.*”<sup>132</sup>

A Dunántúlon Vas (1708), Fejér (1725) és Veszprém (1794, 1813, 1819) vármegyékben említik a *cseh oldalt*: „*Egy terhes négy ló, vagy ökör után való Tseh oldalú szekér, hozzá való saráglyával, ’s rúddal.*”<sup>133</sup> Sajnos erről több részletet egyelőre más forrásokból sem ismerünk.

Az 1716-os Heves megyei limitációban találkozunk a 18. századi árszabások közt először a *hintóval* (amiről a 17. században csak Kassán olvashattunk, de feltehetően azóta több helyen is készítették), a *csézával* és a *lógós kocsi*val. Ezek a városi igényeket kiszolgáló járművek az 1720-as évektől egyre gyakrabban jelennek meg az árszabásokban. Gyakoriságuk a mesterség fejlődését, az igények átalakulását igazolja.<sup>134</sup>

A kerékgyártóknak új megrendelést jelentett a postaszolgálat, amelynek megszervezése már a 16. században megkezdődött, de a szolgálatot a 18. század elejéig lovas futárok teljesítették. A század elején azonban megindult a postakocsi-közlekedés, ennek megfelelően Vas megyében már 1708-ban megtaláljuk a *bakos postakocsi* árát. Ez a jármű a század első felében az egész országban elterjedt.<sup>135</sup> Jelzi ezt az 1744-ben Kassán kiadott árszabás, amely szintén tartalmazza a postakocsit. Borsod és Zemplén egyes városai is bekerültek a postahálózatba: Ónod, Tokaj, és Miskolc, utóbbi 1790-ben.<sup>136</sup>

### A kerékgyártók keresete a céhkorszakban

Egy-egy céhlevélből megtudhatjuk, hogyan részesedtek a termékek árából a mesterek és a legények. A pincehelyi (Tolna megye) kerekesek 1638. évi céhleveléből Bogdán István idéz: „*A legény [...] négy nap az Czéh szerént dolgozik hét számra, léssen tíz garas, de egy keréktől darab számra 5 krajcár [...] Legény ha I kereket egyenget, jár neki 5 krajcár, taligakeréktől 3 krajcár [...] egy kerék megfoltozástul az féll rész a mesteré a másik féll rész pedig az legényé.*” A céhlevél 27. artikulusa

<sup>130</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 125, 361.

<sup>131</sup> K. Kovács L. 1977. 564; Balogh I. 1966. 75.

<sup>132</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 149, 158.

<sup>133</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 283, 300, 342, 367, 383.

<sup>134</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 284.

<sup>135</sup> Spóner P. 2005. 163; H. Csukás Gy. szerk. 2004. 283.

<sup>136</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 284.

szerint további keresetre tehettek szert a legények: „A legények ital pénze avagy borra valójok köszörüs keréktől [...] kereket megfurnyi, két magyar rúd szegeth megcsinálván, a szekeret egyben igazittanyi, hegyeket csinálván, item egy keresztet az talicska kerékben csinányi, új keresztfát ó kerékben, item két sráglá lábót ó sráglában megcsinányi ez mind az mester legények borra valójok lészen.”<sup>137</sup>

Komáromban 1715-ben az egy mesterre számított évi jövedelem országos viszonylatban a legmagasabb volt (22,30 arany), 1720-ban a második legmagasabb (21,40 arany). A kerékgyártó szakma Komárom legjobban jövedelmező mesterségei közé tartozott: 1720-ban évi 45 arany (kovácsok: 40; kötélverők 50; pékek: 56,25; sörfőzők: 55; szabók: 28,30; szappanosok: 50; tímárok: 40). Ennek okát feltehetően abban kereshetjük, hogy Komárom kiemelkedő szekeres központ, kerékgyártó központ volt egészen az 1930-as évekig.<sup>138</sup> Késmárkon az 1740-es céhlevél szerint egy bognárlegény egy heti keresete 12 garas. A mester a legénynek borraivalót köteles adni, kerékfűrésért például 3 denárt.<sup>139</sup>

Duray Kálmán nagyon jó összehasonlítást ad a váci céhbéli legények keresetéről a különböző szakmákban a 18. században. A keresetek függték attól is, hogy ki milyen jól dolgozott. Eszerint a 19. század közepén egy csizmadialegény 1 forintot keresett hetente, a kovács 18 kr.-t, a kerékgyártó 12 garast. Az év- és kántorszámos legény élelmezést is kapott, a darabszámos kereset nem járt ilyen ellátással. A rendes munkabéren kívül mellékkeresethez is juthattak a legények. A kerékgyártóknál például minden kerékért még külön 6 kr.-t kapott a legény. Ővé a díj kerékbroncs-szorítás, kapanyél-csinálás, saroglyaláb és új küllő után is, ha a megrendelő hozta a fát; a megmaradt fa pedig a mesteré lett.<sup>140</sup> Székesfehérváron a kovácsok 8 garast és 25 denárt kerestek, a bognárlegények 10 garast, míg a szűcslegények 15–20 denárt kaptak.<sup>141</sup> Mezőtúron a 19. század első felében a csizmadia legények 34 pénz heti bérnél nem kaphattak többet. A kovácsok és kerékgyártók 30–40 frt-ot fizettek az ügyesebb legényeknek egy évre, a kezdő legények heti bére 5 garas volt. Szabólegények csak évi 10–15 frt-ot kaptak.<sup>142</sup>

Szegeden a 19. században a bognárlegények szintén 12 garast kerestek, egy kerékért 6 kr. járt nekik. A következő munkákért kaphattak borraivalót: „köszörűt és kereket ékelni, feisze nyelet tsinálni, kocsit hirtelen reperialni, kerék agyat ón kerékben tenni, ón saroglyába kétlábot készíteni. Ami fát ezekhez a paraszt maga hoz, egy darab a legényé, ha többet hozna, az a mesteré légyen”<sup>143</sup>

<sup>137</sup> Bogdán I. 1973. 217.

<sup>138</sup> Kecskés L. 1978. 19–20, 186–229; Kemecsi L. 1997. 60; Paládi-Kovács A. 1984a.

<sup>139</sup> Bruckner Gy. é. n. 365.

<sup>140</sup> Duray K. 1912. 60–62.

<sup>141</sup> Richter M. I. 1930. 182.

<sup>142</sup> Vörös I. 1911. 42–43.

<sup>143</sup> Bálint S. 1976/77. 50.

Tolna vármegye 1812-es bérszabályzatában az iparosok jövedelem szerinti osztályozását is megtaláljuk. A mesterembereket négy osztályba sorolták, az elsőbe tartoztak azok, akik a legnehezebb munkákat végezték: kovácsok, lakatosok, pintérek, bognárok, asztalosok, tímárok, kőfaragók, takácsok és posztósok. Ennek megfelelően állapították meg az iparosok keresetét is. A bognárlegények – a kovács- és lakatoslegényekkel együtt – a legtöbbet, hetente 2 Ft 24 xr-t kaptak.<sup>144</sup>

Sopron megyében Bágyogon, Dörön 1848-ban egy bognárlegény évi keresete 75, Szill Sárkányban 70 forint volt. Ezzel szemben Győrben az 1844. évi összesítés szerint a bognárok a legkisebb átlagjövedelemmel rendelkező iparosok közé tartoztak a magyar és német takácsokkal, a szűrszabókkal, a csizmadíakkal, a német és magyar vargákkal együtt. Ők fizették a legkisebb, 3 Ft-nál kevesebb adót. Jobb helyzetben voltak, vagyis 5 Ft-nál magasabb adót fizettek például a kovácsok, mészárosok, kőművesek, asztalosok, tímárok stb.<sup>145</sup>

### A céhrendszer megszűnése

Az 1851-es ideiglenes, az iparúzés szabályozását tartalmazó utasítás fenntartotta a céhkereteket, de új céh alapítását nem engedélyezte. Eltörölte a remeklés szükségességét, a mesterjog megadása pedig már nem a céheknél volt, mert a rendelet az iparúzést hatósági engedélyhez kötötte. A céhek igyekeztek kijátszani a rendeletet. 1861-ben hatályon kívül helyezték az 1851-es „ideiglenes utasítást”, 1872-ben azonban a céhrendszert végleg felszámolták.<sup>146</sup>

A bognár mesterség specializálódását befolyásolták a természeti környezet nyújtotta helyi lehetőségek és a térségi gazdasági viszonyok. A specializálódás különböző szintjeiről beszélhetünk. A fentebb idézett Zemplén megyei források alapján Román János szerint a kizárólag egy munkafolyamattal, például a kerékagyfúrással foglalkozó háziiparos munkája a 16. században specializált tevékenységnek tekinthető. Egy évszázaddal később a szőlőkarókat, kerékaltapakat és más szekérrészeket is előállító iparosok változatos tevékenysége a specializáltság megszűnésére enged következtetni. Nehezen elképzelhető azonban, hogy akár már a 16. században is a kerékgyártással és kerékagyfúrással (utóbbi esetleges specializáltságának okát fentebb kifejtettük) foglalkozó háziiparosok ne készítettek volna egyéb termékeket a megfelelő nyersanyag és szerszámok birtokában. Kizárólag egy munkafolyamatból, a kerékagyfúrásból nehezen éltek volna meg. Még ha családnevüket elsődleges tevékenységükről is kapták, feltehetően a szőlőkarókra, mezőgazdasági eszközökre jelentkező igényeket szükség esetén ők is kielégítették.

<sup>144</sup> Domonkos O. 1991a. 723.

<sup>145</sup> Eperjessy G. 1988. 95.

<sup>146</sup> Veres L. 2003. 363, 365–366.

A specializálódás folyamatát talán jobban megvilágítja a céhek létrejöttének, működésének vizsgálata. Amíg a háziiparosok esetenként csak egy-egy alkatrész gyártásával foglalkoztak, a céhek megalakulásával az abba belépő kerékgyártóknak és bognároknak a mesterré váláshoz sokféle terméket el kellett tudni készíteni. A limitációk az árak meghatározása érdekében is rögzítették a városi és a falusi igényeket kiszolgáló iparosok közti különbséget. A hintókat (bőrös vagy lógós kocsikat, majd a 18. századtól a féderes, rugós járműveket) készítő bognár szakma fokozatosan különvált a paraszti igényeket kiszolgáló bognároktól, kerékgyártóktól. A kassai céh már a 16. században igen gazdag termékkészletet tudott felmutatni, de az Erdélyben említett, ugyanebben az időszakban a kereke-sektől elkülönülő kocsigyártó mesterség is határozott specializálódásra utal. Ez a változás a limitációk tanulsága szerint a legtöbb helyen legkésőbb a 17. századra végbement. Nehezen nyomon követhető azonban mindez az iparosok megnevezésében. 1792-ben Pesten megkülönböztették a szekérgyártó és a bognár szakmát, határozottabb elkülönülést azonban majd csak az 1800-as években, a kocsigyártó üzemek megjelenésével tapasztalhatunk.<sup>147</sup>

A céhrendszer bomlása már a 19. század elején megindult, s ennek egyik legfőbb jele a tőkés vállalkozások kialakulása volt. A bognár szakmában az első ilyen vállalkozást Westermayer János és József, kocsigyártók hozták létre. Eredetileg nyergesként dolgoztak, s mestervizgát nem tettek, de a kocsigyártáshoz szükséges több szakmabeli iparost is foglalkoztattak. 1831-ben kértek kiváltságot üzemükre, s azt meg is kapták. Ugyanebben az évben kért két pesti nyergesmester is, Kölber Jakab és Schücke Ferenc és Fia is kocsigyárálítási engedélyt, előbbi 1843-ban kiváltságot is kért üzemére. Vácott a kerékgyártó Reitter család egyik tagja, Reitter István az 1850-es években alapította meg üzemét. Valamennyi üzem céhes mestereket foglalkoztatott, akik idővel elveszítették önállóságukat, és bérmunkásokká váltak.<sup>148</sup> A céhek sikertelenül tiltakoztak az ellen, hogy a fentebb említett üzemek engedélyt kapjanak. Az 1840-es és 1870-es évek között a gyáripár elszívó hatása igen erősen jelentkezett a kovácsok és bognárok esetében. Idővel már a céhek közt is kialakult konfliktus, hiszen a kocsigyárak termelésének mennyisége felülmúlta a céhes mesterek által előállított áruk mennyiségét. Ezért a céhek már nem akartak új mestert sem fölvenni, az 1850-es években például a pesti kovácsok a céh zárttá nyilvánításáért folyamodtak. A néhány legénnyel dolgozó kisebb bognármesterek nem készítettek hintókat, vagy csak kevesen, a kocsigyárak viszont szekereket és lócsös kocsikat is forgalomba hoztak. A 19. század első felében a kocsigyártó (fogatolt jármű gyártó) ipar a legfejlettebb iparok közé tartozott, míg a század

<sup>147</sup> Horváth M. 1984. 213–214.

<sup>148</sup> Mérei Gy. 1951. 189–190, 304–305; Kócziánné Szentpéteri E. 1981a; 1981b; Forró K. 1997.

második felében a közlekedéstechnikai változások miatt elmaradt az iparág további előretörése.<sup>149</sup>

A kocsigyárok természetesen befolyásolták az önállóságukat megőrizni akaró mesterek munkáját és vevőkörét is. A bognárok és valamennyi kapcsolódó szakma képviselői kénytelenek voltak újabb technikákat megtanulni, az eredményesebb termelés érdekében új szerszámokat vásárolni és használni. A kocsigyárok hatással voltak a paraszti használatra készült termékek minőségére, változatosságára is. Ezekről a következményekről a vonatkozó fejezetekben szólnunk.

<sup>149</sup> Kóczyánné Szentpéteri E. 1981. 187–188.

## A KERÉKGYÁRTÓK SZÁMÁNAK VÁLTOZÁSA A CÉHRENDSZER MEGSZŪNÉSE UTÁN

A céhrendszer megszűnése után a kisiparosság válságba került, és csak kis mértékben tudott alkalmazkodni a kapitalizmus szabályaihoz. Az elszaporodó kontárok, a kisipar szabályozásának átmeneti nehézségei, a hazai és importált gyáripari termékek előretörése közt a fennmaradáshoz struktúraváltásra volt szükség. Az 1872. évi VIII. törvénycikk értelmében minden nagykorú egyén szabadon űzhette iparát akár szakmai képzés nélkül is, így önkéntes ipartársulatok alakultak. Az 1884. évi XVII. törvénycikk már szakmai ismeretekhez kötötte a műhely nyitását, az erről szóló igazolásokat az iparhatóság bírálta el (és nem a kézművesek testülete). Iparhatóság döntött továbbá a tanoncok felvételéről, felszabadításáról, iparigazolvány és iparendély kiadásáról. Ipartestületet lehetett létrehozni azokban a városokban és községekben, ahol legalább száz szakképzettséggel rendelkező iparos volt, és 2/3 részük ezt kívánta. Az ipartestületbe a belépés kötelező volt. Az ipartestületeket már bizonyos mértékű önrendelkezéssel látták el: önállóan folytathattak inas- és segédközvetítést, felügyelhetek az inasiskolákra, alapíthattak betegsegélyező pénztárakat stb. Az egykori céhes szerveződést előnyben részesítő iparosok számára az önrendelkezéssel bíró ipartestületek létrehozásának lehetősége valamelyest megnyugvást és új lehetőségeket hozott, az ipartestületek száma folyamatosan nőtt. Az ipartestületekben már nem találunk olyan nagyfokú szakmai elhatárolódást, mint a céhekben és az ipartársulatokban, több szakma képviselői alkottak a nagyobb városokban ipartestületeket. Ezekhez kapcsolódtak az egyesületi tevékenységek is: olvasóköri, legényegyletek, kaszinók.<sup>1</sup>

A 20. század elejére ismét megerősödött a kisipar, fejlődött a szakképzés. Ahogyan valamennyi kisipari ágra, a kerékgépjártó iparra is elmondható, hogy városi keretek között sokkal inkább specializálódott (kialakultak a kocsigépjártó ipar ágai: kocsinyerges, kocsifényező stb.), s falusi keretek között tovább hozzá volt kötve a hagyományos szükségletekhez és termelőeljárásokhoz.<sup>2</sup> A fában gazdag vidékeken ekkor még a háziipar és a házimunka is konkurenciát jelentett, akár kisipari üzemek alakításával is.<sup>3</sup> Ezt igazolják a lentebb bemutatott statisztikák. Az 1910-es években „a kisipari munkásság számbeli gyarapodásának 80%-a vidékre jutott”.<sup>4</sup> A hagyományokhoz való kötődés keveredett az itt is elvárt szakmabeli képzettség, iskolázottság követelményével, ami lassú

<sup>1</sup> Dóka K. 1999. 195–196; Kalavaszky, M. 1988. 62.

<sup>2</sup> Erdei F. 1980. 331–333.

<sup>3</sup> Szulovszky J. 2009. 562. Hivatkozik: Sugár I. 1901. 39–40.

<sup>4</sup> Erdei F. 1980. 333; Ránki Gy. 1964. 436.

fejlődést és helyenként sajátos formákat eredményezett a termékek körében. Az első világháború után az ipartörvény szerint iparendélyt csak szakképzett iparos kaphatott, ezzel a lehetőséggel sokan éltek is. Önállósodásukat elősegítette, hogy a nagyipari termelés egy ideig nem tudta kielégíteni a bizonyos iparcikkek iránt jelentkező igényeket. Ennek köszönhetően az 1920-as években új iparágak is teret kaptak. Az 1920-as évek végén bekövetkező gazdasági válság hatására azonban a kisipari vállalatok száma újra csökkent, s ettől az időszaktól kezdve a nagyipari munkások száma gyarapodott. A második világháború és az utána következő szabályozások nem változtattak jelentősen a kisiparban önállóként dolgozók arányán.<sup>5</sup> Az Ipartestületek Országos Központjától (IPOK) 1948-ban vette át az 1946-ban megalakult Kisiparosok Országos Szabadszervezete (KIOSZ) azokat a feladatokat, amelyek a kisipar létét szabályozták: anyagelosztás, szociális segélyezés stb. Az ipartestületeket a Belügyminisztérium 1949. október 28., 55 0243/1949. IV. 3. számú rendelete értelmében végleg meg kellett szüntetni. Az 1948–1953 között született rendeletek korlátozták a kisipari tevékenységet, az ugyanis „akadályozza a munkaerő és a termelőeszközök legésszerűbb felhasználását [...]”, s jelentősen csökkent a kis magánvállalkozások száma. Miután a lakosság ellátásában zavarok mutatkoztak, az 1953-as és 1954-es állami szabályozások már a magánkisipar fellendítését célozták. Az 1953. évi 14. számú törvényerejű rendelet az iparúszást nemcsak iparigazolvány, hanem kisipari működési engedély alapján is lehetővé tette. Az 1954. évi 24. számú jogalkotás értelmében kiadták az iparjogosítványt annak, aki a jogszabályban előírt általános feltételeket és a szakképzettséget igazolta.<sup>6</sup>

Ezt a folyamatot az egy-egy iparág termékei iránt jelentkező növekvő vagy épp csökkenő igények, továbbá a társadalmi rétegek közti újrendeződések is befolyásolták. A kisipar a két világháború között az úri középosztály és a polgári középosztály felől is alsórendű pályának minősült, hiszen fizikai munkával járt együtt, míg a parasztság felől egy megbecsült, vágyott, magasabb rendű létnek számított. A munkásság szintén lebecsülte a kisipari réteget szervezetlensége miatt. „Ilyen körülmények között nem is kötöttek le tartósan több nemzedéket ezek a pályák. Állandó volt a törekvés a parasztság felől a kisiparos és kiskereskedő foglalkozásokra, ugyanakkor azonban ennek a rétegnek a gyermekei jórészt értelmiségi pályákra igyekeztek, de nem kevés volt az olyan sem, aki szakmunkásként gyárakba ment. Tehát ebben a korszakban sem tudott kiépülni a kisvállalkozás és a kisiparosság szilárd társadalmi képződményé.”<sup>7</sup>

<sup>5</sup> Ránki Gy. 1964. 438–450.

<sup>6</sup> Smuta L. 1982. 106–113; Bíró Gy. 1999. 247. Az ipartársulatokkal és ipartestületekkel kapcsolatos törvényi szabályozásokról lásd még Kaszás M. 1996. 14–23.

<sup>7</sup> Erdei F. 1980. 333.



## Statisztikai adatok

A bognár szakmáról gyűjtött statisztikák lehetővé teszik annak topográfiai vizsgálatát. Két adat alapján tudjuk egy foglalkozás elterjedtségét megállapítani. Vizsgálhatjuk, hogy egy térségben a települések hány százalékában található meg az adott szakma. Második szempontunk az lehet, hogy egy iparüzőre mennyi lakos jut.<sup>8</sup>

Nem kezelhetjük azonban valamennyi statisztikát egyenrangúnak és összevethetőnek. A kisiparosok létszámára és ágazati struktúrájára vonatkozóan a népszámlálások lehetnek források a 19. század utolsó harmada és az első világháború közötti időszakban. Ezeken kívül készültek iparstatisztikai felvételek (1874, 1884), a kereskedelmi és iparkamarák jelentései az 1850-es évektől, ipartestületek statisztikái, adóstatisztikák és egy-egy iparcsoportra vonatkozó háziipari statisztikák. Faragó Tamás véleménye szerint azonban az adott terület és időpont vonatkozásában mindig a népszámlálás adata a megbízhatóbb a többi felméréshez képest.<sup>9</sup> 1850-ben született egy ideiglenes törvény a Kereskedelmi és Iparkamarák felállításáról, s elindultak az iparstatisztikai adatgyűjtések is, ám ezek nem voltak megbízhatóak, illetve néhány évig szüneteltek is. Az első értékelhető felmérések az 1880-as években valósultak meg. Ekkor már a legtöbb kamarai jelentésben elkülönítik a gyáripart, illetve a kis- és háziipart is egymástól.<sup>10</sup>

A statisztikák értékelésekor további nehézséget okoz a *bognár* és *kocsigyártó* megnevezések sokáig tisztázatlan volta. Amint az Kóczyánné Szentpéteri Erzsébet kutatásaiból kiderül, az ipartestületek megalakulásakor kocsigyártónak vallották magukat a kocsinyergesek is, s csak 1899-re hozott a budapesti ipartestületek felettes hatósága egy olyan döntést, miszerint egészen addig a kocsigyártóknak csak egynegyede használta joggal ezt a címet, azaz egyesítette műhelyében a kovács, bognár és kocsinyerges munkát.<sup>11</sup> A statisztikákban tehát a bognár és kerékgyártó kategóriákba mind a falusi, mind a városi igényeket kiszolgáló bognáriparosok beletartoztak.<sup>12</sup>

Az 1870–1875. évi iparstatisztikák eredményeit foglalja össze a Budapesti Iparkamara a hozzátartozó területekre vonatkozóan 1877-ben. A kimutatások azonban a statisztikát közlők szerint is hézagosak. Az 1872. évi felmérésben külön szerepelnek a kocsigyártók és kerékgyártók, míg az 1874. évi felmérés

<sup>8</sup> Szulovszky J. 2000a. 542, 544.

<sup>9</sup> Ennek részletezését lásd: Faragó T. 1991.

<sup>10</sup> Halkovics L. 1977. 1–6.

<sup>11</sup> Kóczyánné Szentpéteri E. 1995. 123–124.

<sup>12</sup> A bognár, kerékgyártó és kocsigyártó megnevezések a kocsigyártás és ahhoz kapcsolódó szakmák megjelenése óta nem egyértelműek. Sátoraljaújhelyen 1827-ben a tűzoltási rendszabályban 15 bognármester és 7 kerékgyártó mester szerepel. Csík-vári A. szerk. 1940. 91.

alapján készült adatsorban kocsigyárosokat, bognárokat és külön kerékgyártókat is találunk. Értékes adat, hogy mindkét esetben külön szakmaként szerepel a talicskakészítő.<sup>13</sup>

Az 1880-as népszámlálás iparosokra vonatkozó országos adatait Jekelfalussy József foglalta össze. A kerékgyártókat, kocsigyártókat és talicskakészítőket a mechanikai iparok közt találjuk meg. Figyelemre méltó, hogy ebben az iparcsoportban a kerékgyártók 17 095 fővel a második legnagyobb iparágat képviselik, előttük állnak a kovácsok 49 309 fős összlétszámmal, s harmadik helyen a lakatosok 14 928 fővel. A kocsigyártás 246 fővel közepes létszámú iparágának mondható, míg a talicskakészítés kicsi, mindössze 43 fős szakma.<sup>14</sup>

Az 1893-as, majd az 1897-es népszámlálásokban (utóbbi esetében 1896-os adatokkal) a bognár, illetve kerékgyártó ipar a *tulajdonképpeni iparok* között szerepel. Magyarországon 19 583 fő főfoglalkozású bognár volt és 1 995 fő mellékfoglalkozásként üzte az iparágát. 1896-ban már külön szerepel a bognár és kerékgyártó, illetve a kocsigyártó szakma. Összesen 5 571 bognár és kerékgyártó dolgozott, ebből 1 980 fő mester, 1 469 fő segéd, és 1 122 fő tanonc. Az 512 kocsigyártóból 138-an mesterként, 193-an segédként és 181-en tanoncként dolgoztak.<sup>15</sup>

A statisztikáknál jóval árnyaltabb képet nyújtanak az eddigi kutatások során – feltehetően a nagy adatmennyiség időigényes feldolgozása miatt is – mellőzött gazdasági címtárak.<sup>16</sup> Bedő Albert 1885-ben és 1896-ban megjelent kötetei is részben ezekre támaszkodnak. 1885-ben a Jekelfalussy-féle cím- és lakjegyzék és saját adatok, 1896-ban pedig az országos statisztikai hivatal adatai alapján összegezte a fakereskedők és fát fogyasztó főbb iparosok számát vármegyékre lebontva.<sup>17</sup> Nyomon követhetjük az iparendeléssel rendelkező kerékgyártók számát és a kocsigyárosokat. Utóbbi az iparág fejlődésére enged következtetni, ám sajnos nem tudjuk meg, hogy hány bognárt foglalkoztattak a gyárakban.

Ez a szakma szempontjából egy igen érdekes korszak. Bár kocsigyárak, nagyüzemek már a 19. század első felétől léteztek, a század végén még mindig nagy teret kaptak a bognár kisiparosok is. Az 1891-es népszámlálás beszámol az önálló iparosok, segédek és tanoncok számáról, továbbá a segéd nélkül, illetve az egy vagy több segéddel működő műhelyekről és üzemekről is részletes adatokkal szolgál. Ezek szerint valamennyi vármegyére igaz, hogy a bognároknak több mint a fele önállóan vagy egy fő segédszeméllyel dolgozott.<sup>18</sup> Ma-

<sup>13</sup> *Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara* 1877.

<sup>14</sup> Jekelfalussy J. 1882. 12.

<sup>15</sup> *Magyar Statisztikai Évkönyv* 1893. 13; 1897. 148.

<sup>16</sup> Szulovszky J. 2000a. 539.

<sup>17</sup> Bedő A. 1885. XXXIX. táblázat, 498–503; 1896. XL. táblázat, 526–531; Jekelfalussy J. szerk. 1885b. Ez a címjegyzék hiányos (lásd Szulovszky 2000b. 587–589.), mégis igen figyelemreméltó Bedő felmérése.

<sup>18</sup> A Magyar Korona országaiban az 1891. év elején végrehajtott népszámlálás eredményei II. 128–465. A vármegyék sorrendjében; Sugár I. 1901. 39–40.

gyarországon 1891-ben 13 135 önálló bognár volt és 6 448 fő segédszemélyzet. Az iparágon belül egymáshoz viszonyított arányuk 67,07% és 32,93%. 217 fő kocsigyártó dolgozott ekkor önálló vállalkozóként, és 998 fő segédszemélyzetként, itt tehát már megfordul az arány: 17,86% az önálló és 82,14% a segédszemélyzet, hiszen ebbe a számba már a bognárműhelyeknél jóval nagyobb létszámú üzemek, gyárak személyzete is beletartozik.<sup>19</sup> Azt is tudjuk, hogy a kocsigyártó megnevezés ekkor még több iparágat is jelölhetett. Sugár Ignác szerint ekkor a gyárak még nem elég erősek a kisipar és háziipar háttérbe szorításához. „A kész kocsik forgalma emelkedő, de a vidéki, falusi és gazdasági szükségletek nagyok s gyárak által nem fedezhető, miért is léte megtámadt. Erős versenytársa ez iparág régi alakzata a háziipar és az otthoni munka[...] A szükségletek lokális és individuális mivolta a gyári verseny ellenében szinte elháríthatatlan akadályokat tesz.”<sup>20</sup>

A Jekelfalussy József által szerkesztett, 1892-ben megjelentetett *Gazdasági Címtár*, illetve hozzá kapcsolódóan a szintén 1892-ben kiadott *Helységnévtár* és az 1891-ben végrehajtott népszámlálás eredményeinek segítségével árnyalt képet rajzolhatunk egy adott iparág helyzetéről, elterjedéséről, az iparág iránti igényszintről.<sup>21</sup> Szulovszky János is felhívja rá a figyelmet, hogy a népszámlálás második, foglalkozásstatisztikai kötete és a Címtár adatai között lényeges eltérések vannak. Ennek oka, hogy a foglalkozásstatisztikai kötet 1890-es adatok alapján készült, míg a Címtárhoz annak 1892-es lezárásáig tovább folyt az adatgyűjtés a különböző hivatalok és hatóságok közreműködésével, így a népszámlálási eredményekre alapozott ugyan, de megjelenésekor naprakész adatokat tartalmazott.<sup>22</sup> A forráscsoport segítségével megállapítható a mesterség iránti „realizált igényvilág”, amelyhez figyelembe vesszük az egyes nagytájakon és megyékben a települések számát, a bognár iparosokkal rendelkező települések arányát, az egy bognár iparosra jutó lakosok számát. A mesterség iránti igényszintet egy adott térségben az iparágnek a „településhálózaton belüli elterjedtsége és egységnyi népességre (például 10 000 főre) jutó iparúzóknak szorzatával határozhatjuk meg”. Ezzel a módszerrel jóval árnyaltabb képet kaphatunk. Arról, hogy mennyire népszerű a mesterség a leendő iparosok között a tanoncok és segédek hányadosának, valamint a települések lefedettségének szorzata árulkodik. Ha ugyanis sok segéd van egy területen, akkor a közelmúltban volt a szakma iránt nagy az érdeklődés az iparosjelöltek között, míg ha a tanonc sok, akkor az

<sup>19</sup> A Magyar Korona országában az 1891. év elején végrehajtott népszámlálás eredményei II. 1893. 108\*–109\*.

<sup>20</sup> Sugár I. 1901. 39–40.

<sup>21</sup> Szulovszky J. 2000b; Jekelfalussy J. szerk. 1892a, 1892b; A Magyar Korona országában az 1891. év elején végrehajtott népszámlálás eredményei II. 1893.

<sup>22</sup> Szulovszky J. 2000b. 594. A címtár digitalizált adatbázisában szereplő bognár és kocsigyártó adatokért Szulovszky Jánosnak tartozom köszönettel.

adott pillanatban népszerű.<sup>23</sup> Témánk szempontjából ez különösen a bognár és kocsigyártó szakma összevetése miatt lehet érdekes. A Helységnévtárban szereplő népességi adatok az 1890. évben végzett népszámlálás eredményeit mutatják, míg a Statisztikai Közleményekben megjelentek az 1891. évben gyűjtött adatokat foglalják össze. Utóbbi azonban nem választja külön a rendezett tanácsú városokat. A Helységnévtár külön közli a rendezett tanácsú városok, a törvényhatósági joggal felruházott városok és a szabad királyi városok népességét is. A falusi és a városi ipar közti különbség megállapításánál ezért utóbbit a Címtárban talált adatokkal összevetve alkalmasabbnak találjuk az elemzéshez. Mivel a Címtár nem tartalmaz Horvát-Szlavonországra vonatkozó felméréseket, ezért ezt a területet nem vizsgáljuk.

Sajnos azt ez esetben sem tudhatjuk, hogy hány bognár foglalkozott kizárólag paraszti igények kiszolgálásával. Az egészen bizonyos, hogy a kocsigyárak, kocsigyártók, ha kellett, paraszti igényeket is elláttak, mégis úgy gondoljuk, hogy a kocsigyártók már inkább a városi igényeket elégítették ki. Feltételezünk az adatok településekre lebontott vizsgálatával igyekszünk ellenőrizni. A paraszti igényeket kiszolgáló bognár mesterséget elsősorban falvakban keressük, míg a városi igényeket kiszolgáló bognár és kocsigyártó mesterséget nagyobb településekhez köthetjük. A két szakma különállását mutathatja egy adott településen való előfordulásuk, s az ottani igényekről árulkodhat a két szakma egymáshoz viszonyított aránya. A Címtár szerint Magyarországon 4 225 településen űzték a bognár mesterséget. Ezeknek a településeknek 0,54%-a volt szabad királyi város és törvényhatósági joggal felruházott város, 2,49%-a rendezett tanácsú város, és nagy része, 96,97%-a ezeknél kisebb település. Jóval kevesebb volt a kocsigyártókkal rendelkező település, összesen 130, ám ennek 14,62%-a szabad királyi város és törvényhatósági joggal felruházott város, 28,46%-a rendezett tanácsú város, és 56,92%-a egyéb település.<sup>24</sup>

Tekintve, hogy a bognároknak jelentős hányada kisebb településen dolgozott, egy-egy vármegyében a bognárokkal rendelkező települések arányának nagytájak szerinti és országos összehasonlításakor valamennyi ilyen települést figyelembe vesszük. A megyék nagytáji beosztásához a Szulovszky János által is javasolt, Csató Tamás által kidolgozott rendszert használjuk.<sup>25</sup>

<sup>23</sup> Szulovszky J. 2000b. 599.

<sup>24</sup> Jekelfalussy J. szerk. 1892a. alapján.

<sup>25</sup> Szulovszky J. 2000b. 592. Dunántúl: Baranya, Esztergom, Fejér, Győr, Komárom, Moson, Somogy, Sopron, Tolna, Vas, Veszprém, Zala vármegyék. Felvidék: Abauj-Torna, Árva, Bars, Bereg, Borsod, Gömör-Kishont, Heves, Hont, Liptó, Máramaros, Nógrád, Nyitra, Pozsony, Sáros, Szepes, Trencsén, Turóc, Ugocsa, Ung, Zemplén, Zólyom. Alföld: Arad, Bács-Bodrog, Békés, Bihar, Csanád, Csongrád, Hajdú, Jász-Nagykun-Szolnok, Pest-Pilis-Solt-Kiskun, Szabolcs, Szatmár, Temes, Torontál vármegyék. Erdély: Alsó-Fehér, Beszterce-Naszód, Brassó, Csík, Fogaras, Háromszék, Hunyad, Kis-Küküllő, Kolozs, Krassó-Szörény, Maros-Torda, Nagy-Küküllő, Szeben, Szilágy, Szolnok-Doboka, Torda-Aranyos, Udvarhely vármegyék.

A bognárok számát az összes település számával és a népességgel összevetve nagytájanként igen érdekes képet kapunk (4. melléklet). Bár az Alföldön van a legkevesebb település, ott a legtöbb a népesség, és ott a legnagyobb a bognárok száma is. Az, hogy egy-egy településen tehát több bognár dolgozik, illetve nagyobb központokat találunk, mint máshol, adódik az Alföld településszerkezetéből is. Másrészt a főbb kerékgyártó háziipari központokat a három másik nagytájon írták le a korabeli szerzők, hiszen az Alföld kevesebb erdővel rendelkezett. A faanyaghoz a helyi forrásokon túl kereskedelem útján jutottak, ami szintén a műhelyek egy adott központ köré történő elhelyezkedését eredményezte. A Dunántúlon és Erdélyben közel azonos a településszám és a népesség száma, mégis Erdélyben dolgozott a legkevesebb engedéllyel rendelkező, önálló bognár. Ennek okát szintén a fejlett háziiparban kell keresnünk. Hasonlóképp a Felvidéken, ahol a legtöbb település volt, és a többi nagytájhoz képest közepes volt a népesség száma, mégis valamivel kevesebb bognárt találunk, mint a Dunántúlon.

Amennyiben azt vizsgáljuk, hogy egy-egy megye településeinek hány százaléka van jelen a bognármesterség (5. melléklet), a fentebb említettek fényében érthető az eredmény, miszerint elsősorban az alföldi megyék emelkednek ki ilyen szempontból. Bács–Bodrog és Torontál, illetve Jász–Nagy-Kun és Békés vármegyék, ahol 90% fölötti az önálló bognárral rendelkező települések aránya, továbbá Pest–Pilis–Solt–Kiskun, Tolna, Csongrád és Hajdú megyékben ez az arány 80% fölötti. Jól láthatóan egy tömböt alkotnak ezek a megyék, s szorosan kapcsolódnak hozzájuk a 70% feletti arányt mutatók: Temes, Csanád, Esztergom, Komárom és valamivel távolabb Moson, továbbá a 60% feletti arányt mutatók: Fejér, Veszprém és Heves. Utóbbiak esetében kivételt képez Brassó megye Erdélyben, hiszen ott is 66,7% a bognár iparossal rendelkező települések aránya, ám ennek értelmezéséhez tisztában kell lennünk azzal is, hogy ez az egyik legkevesebb, mindössze 24 településsel rendelkező megye. Szintén a fentebb említettekkel együtt alkotnak egy nagyobb tömböt az 50% feletti arányt mutató megyék, mint Baranya, Somogy, Sopron, Győr, Pozsony és Szabolcs. Az ennél alacsonyabb arányszámot mutató megyék már nagyobb szórásban helyezkednek el. Legkevesebb a bognárt foglalkoztató települések aránya az erdélyi megyékben, főleg Hunyad megyében. A Felvidéken szintén több megyében alacsony a bognárokkal rendelkező települések aránya, ilyen Árva és Sáros megye is. A térképet nem értelmezhetjük anélkül, hogy ne ismernénk a települések számát az egyes megyékben. Ezt figyelembe véve érthető, hogy 88,9% az arány a mindössze 18 településsel rendelkező Csongrádban, 85,7% a 21 településes Hajdú megyében és 96,2% az 52 települést magába foglaló Jász–Nagykun–Szolnok megyében. Nem vizsgálhatjuk azonban csupán a települések száma alapján az adatokat, hiszen míg Hunyad megyében érthető az alacsony arányszám a 432 település miatt, addig ez alapján Biharban magasnak számíthatna a 28,6%.

A fentebbi felmérés tehát hamis képet adhat egy országos összehasonlítás elvégzésénél, ám annál tanulságosabb egy-egy megye esetében.

Az egy bognárműhelyre jutó lakosok számának vizsgálatakor már kevésbé képeznek egy tömböt a hasonló aránnyal rendelkező megyék. (6. melléklet) Legkevesebb az egy bognárt foglalkoztató lakosok száma Torontál megyében és Temesben, ezeket követi Bács–Bodrog, Baranya, Veszprém és Moson. 1000 fő alatti még az egy bognárműhelyre eső lakosok száma Jász–Nagykun–Szolnok és Békés megyékben. 1000 és 1400 fő közötti ez az arány nagyrészt az ország nyugati felében, néhány északi megyében, mint Pozsony, Nyitra, Turócz, Liptó, Heves és Hont, továbbá a legtöbb alföldi megyében: Szabolcs, Csongrád, Csanád, Arad. Erdélyben ezúttal Háromszék megye emelkedik ki a környező megyék közül, itt 1120,8 fő jut egy bognárra. Összevetve ezt a szomszédos megyék népességével és a bognárok számával, megállapíthatjuk, hogy itt valóban több bognár dolgozott a lakosság számához képest, mint a környező területeken. Szintén viszonylag sok bognár volt Nagy–Küküllő megyében. Feltűnően magas az egy bognárra jutó lakosok száma Pest–Pilis–Solt–Kiskun vármegyében ahhoz képest, hogy itt volt a legnagyobb a népesség. Amíg azonban itt 761 bognár dolgozott, addig a mintegy félmillió fővel kevesebbet számláló Bács–Bodrog megyében 938 önálló bognár élt. Különösen sok lakos jutott egy bognárra Árva, Szolnok–Doboka, Udvarhely<sup>26</sup> és Hunyad megyékben. Az előbbi térképpel ellentétben itt sokkal inkább az alsó félbe, alsó harmadba tartozó megyék képeznek egy tömböt, azok, ahol a legkevesebb az egy bognárra jutó lakosok száma.

Tovább árnyalhatjuk a képet, ha ötvözzük az előző két felmérés eredményeit, és a bognármesterség elterjedtségét a már fentebb említett igényszint-szorzat segítségével vizsgáljuk. (7. melléklet) Ez alapján ismét a középső, déli és nyugati megyéken van a hangsúly. Legjelentősebb a mesterség Bács–Bodrog és Torontál, valamint Temes, Jász–Nagykun–Szolnok és Békés megyében, a Dunántúlon pedig Moson és Veszprém megyében. Magas még az arányszám Csongrád, Csanád, Komárom és Tolna megyében. Ezeket követi Somogy, Baranya, Fejér, Esztergom és Hajdú megye. A viszonylag nagy, illetve közepes arányszámmal rendelkező megyék kevésbé tömbösödve helyezkednek el a térképen. A Dunántúlon a szomszédos megyékhez képest alacsony az arányszám Vas és Zala megyében. Erdélyben viszont viszonylag magas arányszámmal emelkedik ki ismét Háromszék és Brassó megye. A bognármesterség szempontjából kevésbé jelentős megyék e felmérés szerint is az ország északi, keleti és délkeleti területén helyezkednek el, köztük is ismét Hunyad megye áll az utolsó helyen. A három vizsgálati szempontot összevetve egyértelmű 3 déli megye: Bács–Bodrog, Torontál és Temes megye, továbbá Jász–Nagykun–Szolnok, Békés, Veszprém,

<sup>26</sup> A Marosvásárhelyi Kereskedelmi és iparkamara 1891. évi jelentése szerint ekkor Udvarhely és Csík megyékben 17–17 kerekeshely működött, míg Háromszék megyében 65 kerekeshely tartottak számon. Kádár Zs. – Pál-Antal S. 2002. 121.

Komárom, Moson és Tolna megyék kiemelkedő szerepe a bognár kisipar jelentősége szempontjából.

Sajnos a háziiparról nem rendelkezünk olyan pontos adatokkal, amelyekkel egyértelműen össze lehetne hasonlítani a kisipari tevékenységet. A Bedő Albert munkája alapján elvégzett, 1896-ban kiadott felmérés segítségével összegezhethetjük, hogy megyénként hány hold az egy főre eső tölgy, bükk és más lomberdők mennyisége. (8. melléklet) Ez alapján és a bognár háziipart összefoglaló fejezetben leírtak alapján is elmondhatjuk, hogy általában a nagyobb erdősséggel rendelkező területeken jóval többen foglalkozhattak akár házimunka szintjén is famegmunkálással és szekeralkatrészek készítésével, ám a háziipar mértéke függött az adott terület gazdasági helyzetétől, lehetőségeitől is. Ez alól, úgy tűnik, Hunyad megye szintén kivételt képez, hiszen ezen a területen – talán csak adatok hiánya miatt – nem említenek a források famegmunkáló háziipari központokat. A fent leírtak azonban még nem magyarázzák minden megye esetében a bognár kisiparosok számának alakulását, lásd például Temes megyét, ahol a sok erdő ellenére sem tudunk jelentős kerékgyártó háziiparról. A kisiparosok száma függött az iparosodást szorgalmazó intézkedésektől és a nagyobb kisipari központokhoz való közelségtől, illetve egyéb jelenlévő iparágak jelentőségétől is.

A bognármesterség iránti érdeklődés indexe az adatok gyűjtésének pillanatában árulkodik a mesterség helyzetéről a tanoncok és segédek száma alapján. (9. melléklet) Az érdeklődés nagyjából megfelel a mesterségnek a többi térképről leolvasott helyzetének. Érdeemes azonban megemlíteni Hajdú és Csanád megyéket, amelyek igényszintszorzat alapján a középső sávban helyezkednek el, ám érdeklődés szempontjából az első két helyen állnak, tehát többen láttak még jövőt a bognár szakma tanulásában. Moson megyében láthatóan kielégítették a mesterek a keresletet, hiszen kevés fiatal választotta ezt a szakmát. Háromszék és Brassó megyében szintén bíztak még a bognár mesterségben, míg Hunyadban a jól látható hiány ellenére sem döntöttek emellett a szakma mellett.

Mivel a Címtárban az iparosok névvel és helyenként pontos címmel vannak feltüntetve, megtudhatjuk, hogy hány iparos dolgozott egyszerre több iparágban. A bognárok és kocsigyártók neve közt nem sok ismétlődést találunk, kevés iparost jegyeztek be bognárként és kocsigyártóként is, illetve ezek között sem minden esetben ellenőrizhető, hogy ugyanarról a személyről van-e szó. Bács–Bodrog, Esztergom, Hajdú, Heves, Nógrád és Zólyom vármegyékben találunk egy-egy ilyen iparost. Az összes bognár és kocsigyártó számához képest vizsgálatunk szempontjából ezt a mennyiséget elenyészőnek tekintjük.

Az 1900-ban kiadott, 1890-es és 1900-as adatokat tartalmazó Magyar Statisztikai Közleményekben, illetve a későbbiekben is a kisipari statisztikákban a kerékgyártó és valamennyi a kocsik elkészítésével foglalkozó szakma

kocsigyártó címszó alatt szerepel, így az egyes iparágakat még annyira sem tudjuk elkülöníteni, mint a korábbi felmérések alapján.<sup>27</sup> Mindez sajnos épp a korábbi részletes adatokkal való összehasonlítást teszi lehetetlenné.

A bogsnár és kerékgyártó, illetve a kocsigyártó szakmáról a századforduló után pontosabb képet nyújtanak az ipartestületi összeírások. Az *Ipari érdekképviselések a Magyar Szent Korona országában az 1911. évben* című kötet összefoglalja az ipartestületekhez tartozó mesterek, segédek és tanoncok összes számát az országban 1896-ban, 1901-ben, 1906-ban és 1911-ben. (10. melléklet) 1911-ben 6 017 fő dolgozott a bogsnár/kerékgyártó mesterségben ipartestületi keretek között, ebből 3 362 fő mester és 2 655 fő segédszemélyzet. Egymáshoz viszonyított arányuk 55,88% és 44,12%. 1 896 és 1911 között a bogsnármesterek száma enyhe növekedést mutat (1896-ban 2 980 fő, 1911-ben 3 362 fő), ennek oka lehetett az ipartestületi tagságra való nagyobb hajlandóság is. Kiugróan magas a bogsnársegédek létszáma 1911-ben. Az 1906-ban megjelent *Az ipartörvény módosítása* című sorozat X. kötete vármegyei lebontásban is közli a segédek adatait 1901-ben. Itt igen kirívó Pest–Pilis–Solt–Kiskun vármegye (424 mesterhez tartozó) 3 256 segéddel.<sup>28</sup> Ennek a nagy létszámnak a magyarázatát nem ismerjük, s annál is érdekesebb, hiszen 1906-ban már újra csak 1 227 segédről tudunk országos viszonylatban. A kocsigyártó szakmában 1911-ben összesen 1 761-en dolgoztak: 535 mester (30,38%) és 1 226 fő segéd és tanonc (69,62%). Ezeket az adatokat nem tudjuk összevetni a fentebb bemutatott 1 891-es népszámlálás felméréseivel, hiszen itt csak az ipartestületi tagokról és a náluk alkalmazott segédszemélyzetről kapunk képet.

Ugyanebben és az *Ipari érdekképviselések Magyarországon az 1906. évben* című kötetben a megyei és törvényjogú városokra vonatkozó adatokat is megtaláljuk, noha néhány vármegye adatai hiányoznak. A már fentebb említett, 1906-ban megjelent *Az ipartörvény módosítása* című sorozat X. kötete az ipartestületekről 1901-ben végzett felmérés alapján közli ugyan a bogsnárok és kerékgyártók (együtt), illetve a kocsigyártók számát szintén vármegyékre, azon belül pedig ipartestületekre lebontva, azonban ebből is hiányoznak még az előzőeknél is több vármegye ipartestületeinek adatai.<sup>29</sup> Mivel az ipartestületeket is felsorolja, így pontosan tudjuk azok számát: a felmért vármegyékben összesen 299 olyan ipartestület volt, amelyben bogsnár dolgozott. Az ipartestületi felmérésekben szereplő összegek már 1896-ban is oly nagy mértékben eltérnek a fentebb említett népszámlálások és címtár adataihoz képest, hogy részleteiben nem tudjuk azokat összehasonlítani.

<sup>27</sup> *A Magyar Szent Korona országainak 1900. évi népszámlálása*. 1905; *A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása*. 1914; *Az 1920. évi népszámlálás*. 1926; *Az 1930. évi népszámlálás*. 1935.

<sup>28</sup> *Az ipartörvény módosítása*. 1906.

<sup>29</sup> *Ipari érdekképviselések Magyarországon az 1906. évben*. 1909; *Ipari érdekképviselések a Magyar Szent Korona országában az 1911. évben*. 1921; *Az ipartörvény módosítása*. 1906.



Az ipartestületi felmérések esetében szintén nem lehetünk benne biztosak, hogy a bognár/kerékgyártó és a kocsigyártó szakmák mennyiben különültek el egymástól, mindenesetre az ipartestületeken belül megtaláljuk mindkét szakmát. Az 1910-es népszámlálás és az 1911-es ipartestületi adatok alapján mindössze az egy – ipartestületbe tartozó – bognármesterre jutó lakosok számát tudjuk megállapítani és térképen ábrázolni. (11. melléklet) Ebben az esetben sem választjuk szét a városok és községek adatait, hiszen sokkal inkább a kocsigyártó és bognár kisipar közti különbség a kérdés. Továbbá a nagyobb városok ipartestületéhez környékbeli kisebb települések mesterei is tartozhattak. A térkép némiképp eltérő képet mutat a 20 évvel korábbi adatokhoz képest. Sajnos több erdélyi megye ipartestületeiről nem áll rendelkezésre adat. Összefüggő tömbben helyezkednek el azok a megyék, amelyek a legtöbb bognárral rendelkeznek az ország délnyugati és déli, középső részén, ezek közül is Jász–Nagykun–Szolnok megye áll az első helyen. Nem érinti a tömböt, de szintén sok ipartestülethez tartozó bognármester van Esztergom és Zólyom vármegyében. Elszórtabban helyezkednek el azok a megyék, amelyekben – a lakosság számához képest – kevés bognármester dolgozott ipartestületi keretek között. Ezek elsősorban az ország észak-nyugati részén és keleti felében találhatóak. Erdélyben még ezekben az években is kiemelkedik Brassó megye a bognárok számát illetően. Az 1892-es felmérés szerint ott a bognár iparossal rendelkező települések aránya és a mesterség iránti érdeklődés indexe volt a magas.

Erdélyből nem csak a hétfalusi szekérgyártók vándoroltak ki Romániába. A jelenségre Böződi György is felhívja a figyelmet. A magyar iparosok már a 19. század második felében is jó munkaerőnek számítottak Romániában, „a magyar kocsigyártókkal pedig senki nem tudja felvenni a versenyt.” Ipari képzettségüket a székely megyékben, Budapesten és egyéb nagyvárosban szerezték, míg Romániában nem volt ipariskola, így az ott felnövő iparos nemzedék képzettség nélkül maradt, sokuk elemi iskolába sem járt. A 19. század végén azonban még a magyar iparosok sem tudták felvenni a versenyt a beözönlő német és olasz ipari munkásokkal, ezért önállóságukat, sokszor mesterségüket is elhagyták.<sup>30</sup>

A Rudolf Mosse által 1924-ben kiadott címtárban még helyenként külön szerepel a bognár, a kerékgyártó és a kocsigyártó,<sup>31</sup> illetve néprajzi leírások egy-egy településről közölnek részletesebb adatokat. Ezek arról árulkodnak, hogy az 1920-as évektől általában 2–8 kerékgyártó dolgozott egy településen.<sup>32</sup>

<sup>30</sup> Böződi Gy. 1938. 96.

<sup>31</sup> *Magyarország kereskedelmi, ipari és mezőgazdasági címtára 1924–1931.*

<sup>32</sup> Zaránd vármegye 1845: Kozma P. 1848. 47; Endrőd 1893–1925: Hornok L. 1996. 44; Szombathely: Ehen Gy. 1905. 33–34; Kecel: Juhász A. 1984. 667, 669, 672; 1991b. 429; Kocsis Gy. 1984. 346; Mád: Vinnai Zs. 2001. 145–146; Mátészalka: Kotics J. 1992. 137; Báránd és környéke: V. Szatmári I. 1985. 348–349, 351; Szászrégen: Bíró D. 2000. 18.

Kivételt képez – az ismertek közül – Kistelek, ahol virágzó szakma volt a bognároké, az 1920-as években dolgoztak a legtöbben. 1923-ban 26 kerékgyártó, 1927-ben 23 volt, és ezen felül sokan dolgoztak iparendély nélkül. 1935-ben 10, 1944-ben 9, míg 1975-ben már csak 2 bognár volt a településen.<sup>33</sup> A kerékgyártó szakma létszámának csökkenését nem csak az 1949-től a magánkisiparban jelentkező összlétszámcsökkenéssel hozhatjuk összefüggésbe,<sup>34</sup> hanem a szakma iránti igény eltűnésével is. A falun ekkor még dolgozó kerékgyártók már csak javító munkákat végeztek, és fokozatosan átálltak egyéb famunkák készítésére.

A fentebb bemutatott statisztikák és felmérések alapján tehát nem tudjuk pontosan megállapítani a falusi és városi igényeket kiszolgáló bognárok, illetve kerékgyártók számát külön-külön, már csak azért sem, mert a két ágazat között átfedések voltak. Igény szerint tanulták meg a kerékgyártók új formák és járműalkatrészek elkészítését, paraszti járműveket pedig akár nagyobb kocsigyártó üzemek is előállítottak. A címtárak segíthetnek a falusi és városi bognár kisipar mértékének meghatározásában, s árulkodó az is, hogy hányan dolgoztak segédszemélyzet nélkül vagy 1–2 fős segédszemélyzettel. Ezek a statisztikák és adatok azonban csak pillanatképet mutatnak a mesterség helyzetéről a 19. század végéről és 20. század elejéről. A rendelkezésünkre álló felmérések áttekintése segít meghatározni a korábbi néprajzi gyűjtések által a bognár kisipar szempontjából jelentősnek tartott falvak, települések valódi súlyát is a szakma történetében.

<sup>33</sup> Juhász A. 1976. 475, 488.

<sup>34</sup> Lásd Tellér Gy. 1972. 69–244.

## KERÉKGYÁRTÓ HÁZIIPAR

Azokon a területeken, ahol a kevés és gyengébb minőségű termőföld nem biztosította a teljes lakosság megélhetését, volt viszont elegendő fa, a 16–17. században a fafeldolgozás háziiparrá fejlődött. A kerék kivételével a parasztemberek valamennyi szekéralkatrészt el tudták készíteni. Az előbbihez szükséges eszközöket és szakértelmet azonban már a parasztspecialisták birtokolták.<sup>1</sup>

A parasztspecialisták többféle famunkát elő tudtak állítani, nem szakosodtak egyetlen mesterségre, hiszen sokoldalúságukra szükség volt.<sup>2</sup> Egy faddi faragóspecialista, Borda Sándor műhelyének szerszámkészletéből is kiderült, milyen sokoldalú volt: értett a házépítéshez, készített malmot, ladikot, zsindelyt, kapuállványt, fejfát, kocsit, taligát, ekét, boronát, szerszámnyeleket, kádat, hordókat, szőlőprést és háztartási eszközöket, bútorokat. A faragóspecialisták szaktudása alulmúlta az iparosokét, hiszen nem vándoroltak, a faragást a család idősebb férfitagjaitól tanulták meg. A faragóspecialisták terményért vagy a megrendelő által leszolgált gazdasági munka (pl. kapálás) fejében dolgoztak.<sup>3</sup>

Amennyiben egy vidéken a parasztspecialisták egy-egy terméke keresett áruvá vált, arra a készítményre szakosodtak készítőik, és árutermelő, piacozó háziiparosokká váltak.<sup>4</sup> Az ország egész területén voltak olyan iparúzők, akik a mester cím elnyerése, illetve céhhez való tartozás nélkül, háziipari keretek közt dolgoztak, árut termeltek. Ezek a specialisták kontároknak minősültek. Helyzetük különösen a 19. század elejétől váltott ki több vitát a céhek, a városi magisztrátusok és a helytartótanácsok között. Utóbbiak egyre több helyen támogatták a kontárok működését, mert a céhes iparosok csekély számuk miatt nem tudták kielégíteni az igényeket, illetve túl drágán termeltek.<sup>5</sup> A kiskunfélegyházi kerékgyártók 1842-ben emeltek panaszt a kontárok ellen. A Jászkun kerületben – mivel Kiskunfélegyházán nem volt kerékgyártó céh – dolgozhattak faragó kontárok 1842-től, de legényt nem tarthattak.<sup>6</sup> Szentendrén a megye 1832-ben szintén a kontárok pártját fogta.<sup>7</sup>

A bognáripar körébe tartozó gazdasági eszközök legfőbb nyersanyaga a bükk, továbbá a kőris, szil és tölgy, bizonyos vidékeken az akác, éger, nyír, nyár és a fűzfa volt. Ahol ezek a fafajok megtalálhatók, illetve adott a mezőgazdasággal foglalkozó vidékek közelsége, ott jó eséllyel űzték a bognár háziipart. Az ország nagy részén ezek a feltételek megvoltak.<sup>8</sup>

<sup>1</sup> Spóner P. 2005. 155–156.

<sup>2</sup> Juhász A. 1991a. 416.

<sup>3</sup> Molnár M. 1965. 332–334.

<sup>4</sup> Juhász A. 1991a. 416; Domonkos O. 1991b. 20.

<sup>5</sup> Juhász A. 1991a. 416; Bővebben lásd Eperjessy G. 1967. 137–177; 1988. 135–149.

<sup>6</sup> Eperjessy G. 1967. 167.

<sup>7</sup> Eperjessy G. 1967. 174.

<sup>8</sup> Gaul K. 1902. (márc.) 307.

A 18. századtól megszülető leírások egy-egy tájegységre, vármegyére vonatkozóan, illetve a 19. századtól a háziiparról kiadott, lentebb hivatkozott adatfelvételek is bizonyítják, hogy a települések időszakosan specializálódtak egy vagy több famunkára, alkalmazkodva az adott piaci körülményekhez.<sup>9</sup> A kerékgyártó háziipar változását egy-egy tájra, megyére vonatkozóan a rendelkezésre álló adatok kronológiai számbavételével igyekszünk tehát vizsgálni. A lentebb kifejtett okoknál fogva egyik felmérés esetében sem kezelhetjük a számokat teljes mértékben hitelesnek, mégis az adatokat a néprajzi leírásokkal és az írott forrásokkal összevetve feltérképezhetjük azokat a vidékeket, esetleg falvakat, amelyek jelentős mértékben foglalkoztak háziiparszerűen kerékgyártással, faeszközkészítéssel. A felmérések egy része nem választja külön a kerékgyártó háziipart. Azt gyakran a gazdasági eszközök készítésével együtt emlegetik, hiszen aki szekeralkatrészt tudott készíteni, az egyéb faeszközt is elő tudott állítani.

A 19. század első felében az ország háziiparáról Fényes Elek 1836–1842 között írott művéből tájékozódhatunk, bár – mivel a szerző célja nem a háziipari tevékenység felmérése volt – pontos képet nem kaphatunk. Fényes Elek megemlítette ugyan, ha egy-egy településen a kerékgyártó mesterség jelentős gazdasági tevékenység volt, ám nem írta le, hogy azt háziiparszerűen, tehát ekkor még kontárkodásnak számító munkaként vagy céhes keretek közt üzték.<sup>10</sup> A későbbi adatok figyelembevételével azonban értékes adatokkal szolgálhatnak leírásai.

Az első felmérés az ország háziiparát illetően 1884-ben zajlott le, amikor községenként mérték fel a háziiparral foglalkozók számát. Gondot jelentett azonban a háziipar pontos fogalmának meghatározása, így – mint utólag kiderült – számba vettek sok házimunkát, ám teljesen kimaradtak azok a háziiparosok, akik nem főfoglalkozásként üzték tevékenységüket.<sup>11</sup> A Jekelfalussy József által kiadott iparstatisztika szerint 1885-ben az országban összesen 216 családfő foglalkozott kerékgyártó háziiparral, az évi termelés értéke 2 612 forint volt. A faiparok közt a zsendelyfaragás volt a legjelentősebb 34 961 forint évi termeléssel, második a gazdasági eszközök készítése (33 416 forint), míg a kerékgyártó a 13 faiparból a 8. helyen állt. A faipar összes háziipari termelésének értéke 105 875 forint 50 krajcár volt.<sup>12</sup>

A háziiparosok számát illetően Gaul Károly 1902-ben megjelent tanulmányában megjegyzi, hogy az addigi összeírások, köztük a Kovács Gyula által 1895-ben gyűjtött adatok is pontatlanok. Kovács Gyula háziipari törzskönyve hivatalos, a kereskedelmi és iparkamarák adatai és magángyűjtés alapján készült, s – hiányosságai ellenére – ez a felmérés a fentebb említetteknél már

<sup>9</sup> Viga Gy. 1990. 38–41; Mocsáry A. 1982 (1826).

<sup>10</sup> Fényes E. 1836–1842.

<sup>11</sup> Halkovics L. 1963. 362–363.

<sup>12</sup> Jekelfalussy 1886. 178–179.

jóval átfogóbb képet nyújtott a háziiparról.<sup>13</sup> A szerző helyenként utal rá, ha egy-egy településen szekéralkatrészeket készítenek, de pontos számadatokat nem tud feltüntetni, pl.: Maros–Torda vármegyében Kibéd, Makfalva, Havad, Szatmár vármegye falvai, Udvarhely vármegye egyes települései. A 63 vármegyéből – ezek szerint – 56-ban létezett házi faipar. Gaul felhívja rá a figyelmet, hogy a maradék 7-ben is úznek háziiparszerűen famesterségeket, csak nem rendelkezünk róluk pontos adatokkal.<sup>14</sup> Gaul Károly Kovács Gyula gyűjtését egészítette ki saját felméréseivel. Statisztikájában megyénként tüntette fel az adatokat, külön részletezve a gazdasági eszközök és egyéb a bognáripár körébe tartozó termékek készítésével foglalkozó háziiparosokat. Egyes vármegyéknél csupán arról közölt adatot, hogy hány településen foglalkoztak famegmunkáló háziiparral, ám a családfők számát nem tudta feltüntetni (pl. Szabolcs vármegye, Szatmár vármegye).<sup>15</sup> Udvarhely, Maros–Torda és Kolozs vármegyék leírásában Barabás Endre a háziiparról is tudott adatokkal szolgálni 1904-ben, 1907-ben és 1910-ben. A szerző nem számolt be részletesebben az általa kutató területek leírását megelőző gyűjtési módszerekről, körülményekről.<sup>16</sup>

A Magyar Statisztikai Közleményekben közzétett 1910-es, 1920-as és 1930-as népszámlálási adatok tartalmazzák a háziiparra vonatkozó számokat is, ahol külön oszlopban szerepelnek a kerékgyártókra vonatkozó adatok, 1910-ben vármegyékre és törvényjogú városokra is lebontva. A korábbiaknál jóval alacsonyabb szám a háziiparosokat illetően utalhat arra, hogy a 19. század végétől egyre többen helyezkedtek el a gyáripárban, továbbá a gyáripari termékek elterjedése miatt a háziiparosok munkája iránt is csökkent a kereslet. A háziiparok felmérése során azonban itt is adódhattak a fentebb már említett nehézségek, miszerint a statisztika készítői nem rendelkeztek minden területről elég információval. A háziiparosoknak pedig nem állt érdekükben bevallani tevékenységüket. A 19. század végi, 20. század eleji felméréseket összevetve az 1910-es népszámlálás háziiparra vonatkozó statisztikájával arra a következtetésre jutunk, hogy bár a kisiparosok összeírásában a népszámlálások nyújtják a legmegbízhatóbb adatokat, a háziiparosok esetében (hiányosságaikkal együtt is) alaposabbnak tűnnek a fent említett felmérések. Az 1920-as és 1930-as statisztikák már nem is közlik a kerékgyártó háziiparosok számát területi lebontásban, csupán egy országos összefoglalót nyújtanak.<sup>17</sup>

Ugyan az összeírások hiányosak, nem állnak rendelkezésünkre ezeknél pontosabb adatok, így kénytelenek vagyunk a lentebb is idézett forrásokra hi-

<sup>13</sup> Kovács Gy. 1898. 311; Domonkos O. 1991b. 22.

<sup>14</sup> Gaul K. 1902. (márc.) 302–303; Kovács Gy. 1898.

<sup>15</sup> Gaul K. 1902. 322–323.

<sup>16</sup> Barabás E. 1904; 1907; 1910.

<sup>17</sup> *A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása; Az 1920. évi népszámlálás; Az 1930. évi népszámlálás.*

vatkozni. Ha a számadatok nem is tükrözik teljes egészében a valóságot, talán egyes vidékek tekintetében nagyságrendileg képet adhatnak a kerékgyártó háziiparról, legfőképpen annak jelentősebb központjairól.

### Egyes területek háziipara

A fában szegényebb vidékeken, mint a Kisalföld egyes részein kevés volt a parasztfaragó, a gazdák a szekér alkatrészeinek kifaragását is inkább iparosra bízták. Itt mind a gazdák, mind a mesteremberek előszeretettel vásárolták a fában gazdagabb kistájokról, a Bakonyból és Szlovákiából érkező faszerszámkészítők termékeit, amelyek közt szerepeltek a keréktalpak, küllők és más, akár nagyobb szekéralkatrészek is: kocsirudak, vendégoldal, járom, löcs.<sup>18</sup> A mezővárosi kerékgyártómesterek gyakran a bakonyi, dél-bihari, borszönyi és zempléni faszerszámkészítőknél rendelték meg a keréktalpakot és küllőket.<sup>19</sup>

A Bakonyban a 19. század végén a házi faipar elsősorban az északi Bakonyban, Zircen és környékén, illetve a Közép-Bakonyban Városlőd környékén volt jellemző. Bükkfából készítettek lapátot, favillát, talicskát, kendertilót és sütőlapátot, továbbá ásó- és kapanyeleket, keréktalpakot és küllőket.<sup>20</sup> A bakonybéli faeszközkészítők termékei azonosak voltak a céhes, majd ipartestületi keretek között készülő tárgyakkal, sőt, a céhek megszűnése után a veszprémi kádár, bognár, kocsigyártó és csutorás ipart a falusi háziiparosok látták el félkész áruval. Az első világháború után főleg favillakészítésükről voltak híresek, emellett sok gereblyét, falapátot, járomfejet, keréktalpat, kaszanyelet, talicskát, ródli, szántalpat, kocsioldalt és egyéb eszközöket készítettek. Elsősorban Jásdon, Bakonybánán, Olaszfalun, Pénzeskúton faragtak keréktalpakot, járomfejet. Jásdon a teljes kocsihoz szükséges alkatrészeket előállították. Az 1970-es években a bakonybéli faipari szövetkezetben már nem mezőgazdasági eszközöket, hanem játék- és dísz tárgyakat készítettek.<sup>21</sup>

Fényes Elek összeírásai szerint Somogyban, különösen Kálmánca helységben a faeszközök mellett egész kocsik is készültek.<sup>22</sup> Baranya megyében a szerző 1836-ban Újbánya falut említi, melynek lakosai „többnyire takácsok, bognárok, vargák, zsellérek”. Készítettek továbbá szekereket Kisasszonyfán, sok bognár volt Gilvánfán, Katádfán, Mecskén, Monosokoron, Rónádfán, Kisteleken. Szintén kerékgyártó munkákból éltek többen is Óbányán, Szentlászlón

<sup>18</sup> Kemecsi L. 1998. 99; Hegyi I. 1978.

<sup>19</sup> Domonkos O. – Nagybakay P. szerk. 1991. 420.

<sup>20</sup> Eötvös K. 1896. 202; Fényes E. 1842. 215; Gaul K. 1902. 309; Hegyi I. 1978.

<sup>21</sup> Juhász A. 1991a. 419; Hegyi I. 1978. 90–91. Idézi még: Kemecsi L. 1998. 99–100. A bakonybéli faeszközkészítőkhöz lásd még: Varga É. T. 1995; 2007.

<sup>22</sup> Fényes E. 1847. A települések betűrendjében.

és Nádason.<sup>23</sup> Kovács György 1898-ban Császtát és Szászvárat említi, ahol jármot, favillát, lapátot és talicskát is faragtak.<sup>24</sup> Gaul Károly a 20. század elején még 20 családfőről tud, akik ezzel a tevékenységgel háziiparszerűen foglalkoztak.<sup>25</sup> Andrásfalvy Bertalan kutatásai szerint a váraljaiak szekéroldalakat, a mázaiak kocsitengelyt, nyújtót és rudat készítettek (sajnos azt nem tudjuk meg, hogy pontosan melyik időszakból való az adat).<sup>26</sup>

Hont vármegyében a 19. század első felében Bozók, Szenograd, Szelcz, Csábrág, Varbók és Csery településeken faragtak faeszközöket, elsősorban hordókat, abroncsokat és szekereket. Szelczen famunkával szintén többnyire bognárok és kerékgyártók foglalkoztak.<sup>27</sup> A 20. század első felében a Börzsönyben Diósjenőn és Kemencén készítettek mezőgazdasági eszközöket, Mátrában és Gyöngyössolymoson jármot, talicskát, faszindelyt és szerszámnyeleket.<sup>28</sup> Kemencén már a feudalizmus idején is foglalkoztak faszerszámkészítéssel saját részre, ám ekkor a jobbágyok közössége még nem rendelkezett saját használatú erdőrésszel. Ráadásul ekkor is és még a 20. század elején is a Kemence környéki erdő fái leginkább tűzifának voltak alkalmasak. Fafaragásra a hercegprímási uradalmi erdő fáit használták, amiért fizetni kellett. Saját használatra mindenki készített szerszámokat, de eladásra a 20. század elején mindössze 10–12 család faragott. Mivel a környékbeli erdős területek lakói is készítettek szerszámokat, csak a legjobb minőségű áruk találtak vevőre, „éppen ezért nem tekinthetjük Kemencét fafaragó, fafaragásból élő falunak. [...] A fafaragás tömeges és kizárólagos mesterséggé, szabályszerű foglalkozássá nem válhatott.”<sup>29</sup> Ezzel szemben a diósjenői faragó embereket országszerte hívták gazdáik és uradalmak gazdasági eszközök faragására. Összel szétszéledtek falkákba, és négyhetente tértek haza élelemért. Gönyey Sándornak köszönhetően azokat a falvakat is ismerjük, ahova a diósjenőiek eljutottak dolgozni: „Ócsára, Dabasra, Üllőre, Monorra, Albertirsára, Dánosra, Nyáregyházára, Pilisre, Jásztelekre, Tésára, Örkénybe, Barcsra, Nagyváradra, Debrecenbe, Kecskemétre, Ceglédre, Nagykőrösre, Séterre (Bihar m.), sőt Erdélybe is eljártak faragni. Észak felé Szügy, Csesztve, Léva, Bozók, Korompa, Turopolye voltak a fő foglalkoztató helyeik.” A faragó emberek többféle szekér-, kocsialkatrészt is készítettek: keréktalpfákat, küllőket (*killő*), kocsi rudat, jármot, tengelyt, astokot (*asztok*), simelyt (*sámoly*), kerékagyakat, kocsisárhányót, továbbá faragtak villákat és gereblyét.<sup>30</sup>

<sup>23</sup> Fényes E. 1836–1842. I. 25, 30–33, 53, 55, 56.

<sup>24</sup> Kovács Gy. 1898. A települések betűrendjében.

<sup>25</sup> Gaul K. 1902. 322–323.

<sup>26</sup> Andrásfalvy B. 1978. 238.

<sup>27</sup> Fényes E. 1836–1842. II. 139–140, 163.

<sup>28</sup> Viga Gy. 1986. 92–93.

<sup>29</sup> Szabó I. – Szabó L. 1977. 71, 87–88.

<sup>30</sup> Gönyey S. 1940. 229; lásd még Viga Gy. 1990. 41.

A 19. század első felében kocsikat készítettek Árva és Liptó vármegyékben is.<sup>31</sup> Az 1910-es statisztika szerint ekkor Árva megyében még 6 családfő foglalkozott kerékgyártó háziiparral mellékfoglalkozásként.<sup>32</sup>

Nógrád vármegyében Fényes Elek felmérése idején „fából mindenféle eszközöket, t. i. hordókat, abroncsokat, kerekeket, taligákat, villákat, lapátokat, sajtárokat csinálnak, még éjjel is kevés nyugodalmat engedvén meg maguknak.” Az érintett falvak Bisztricsak, Cseh-Brezó, Poltár, Tosoncza és Felső Esztergály.<sup>33</sup> Mocsáry Antal 1826-ban ennél jóval részletesebben ismerteti az itteniek faiparát: kerékgyártó és hordókészítő falvak Bisztricska, Cseh-Brezó, Tosontza, Turicska.<sup>34</sup> Az 1884-ben Jekelfalussy által közölt adatok szerint 93 családfő foglalkozott a megyében kerékgyártó háziiparral, és bár erre a területre vonatkozóan az 1898-as felmérés nem közöl információt, Gaul Károly 1902-ben már ismét igen magas számot, 143 családfőt említ.<sup>35</sup>

Gömör és Kishont vármegyében Fényes Elek Rozsnyót és Betlért tartotta említésre érdemesnek, ahol kocsikat készítenek.<sup>36</sup> Vende Aladár 1903-ban Szelczéről számolt be sok kerékgyártóról, bognárról és famunkásról. „Jó bognármunkákat készítettek” továbbá Cserencsényen.<sup>37</sup> Amíg a 19. század végi statisztikák hiányosak a megye famegmunkáló háziiparát illetően, az 1910-es statisztikában a többi megyéhez képest Gömör és Kis-Hont vármegyében viszonylag magas a 100 ezer főre jutó kerékgyártó háziipart mellékfoglalkozásként űzők száma: 11,7 fő. Ez az arány valóban csak viszonylagos, hiszen ennyi lakosra a 12 fő nem tekinthető soknak.<sup>38</sup>

Fényes Elek Borsod vármegyében kevésbé részletesen tér ki a faeszköz-készítőkre, annyit említ, hogy a rakacaszendiek, a szalonnaiak és más falvak lakói készítenek „bikkfából tálat, kanalat, kereket, egy szóval mindennemű faedényt ’s eszközt; a’ diós-győriek pedig borkulacsot készítenek, ’s ezeket messzi földre elhordják.”<sup>39</sup> Gaul Károly szerint Borsod megyében 7 településen 134 családfő foglalkozott mezőgazdasági eszközök, többek közt szekéralkatrészek faragásával.<sup>40</sup> 20. századi néprajzi adatok szerint a Bükkben a felsőtárkányiak és a nagyvisnyóiak (Heves megye), a répáshutaiak és a kisgyőriek (Borsod megye)

<sup>31</sup> Fényes E. 1847. A települések betűrendjében.

<sup>32</sup> *A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása. A települések betűrendjében.*

<sup>33</sup> Fényes E. 1836–1842. II. 207, 221–222, 225, 227, 244.

<sup>34</sup> Viga Gy. 1990. 40; Mocsáry A. 1982 (1826) I. A települések betűrendjében.

<sup>35</sup> Jekelfalussy J. 1885a. 40, 42; Kovács Gy. 1898; Gaul K. 1902. 322–323.

<sup>36</sup> Fényes E. 1836–1842. III. 136.

<sup>37</sup> Vende A. 1903. 96; Szabó E. 1903. 256.

<sup>38</sup> *A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása. A megyék betűrendjében.*

<sup>39</sup> Fényes E. 1836–1842. III. 93–94.

<sup>40</sup> Gaul K. 1902. 322–323.



többek közt díszes jármokat készítettek. A bükkzsérciek és a cserépfaluiak (Borsod megye) egyebek mellett szekéralkatrészeket is faragtak. A vidék termékei nem csak Borsod és Heves megyékben, de nyugat felé a Galga-, illetve a Tápió-völgyig és az egész Alföldön is ismertté váltak.<sup>41</sup> A Zempléni-hegység specialistái kerékgyártóknak adták el a durván kifaragott keréktalpakokat és küllőket, kádárokknak a dongákat. Tokajban a bárka-, csónak- és szekérbiztosítás volt jellemző. A hutai, mogyoróskai, regéci és baskói faragók a 19–20. században többek közt keréktalpakokat és küllőket faragtak. Füzéren és Pusztafalun jármokat és járomfejeket készítettek, amelyeket az Alföldre szállítottak.<sup>42</sup> Az 1910-es statisztika hitelességét, illetve a háziipar felmérésének lehetőségeit vonja kétségbe, hogy ezen adatsor szerint Borsod megyében senki nem foglalkozott kerékgyártó háziiparral, és Heves megyében is összesen csak négyen üzték ezt a tevékenységet mellékfoglalkozásként.<sup>43</sup>

Viga Gyula a Kovács Gyula által 1898-ban közzétett adatok alapján arra a következtetésre jutott, hogy Észak-Magyarországon a 19. század végén mezőgazdasági eszközök készítésével háziiparszerűen elsősorban Abaúj–Torna, Sáros, Gömör, Nógrád, Borsod és Hont megyékben foglalkoztak.<sup>44</sup>

Az egykori Bereg megyében Hetyen község mai lakosaiban még él az itteni bognár ipar és háziipari tevékenység emléke.<sup>45</sup> A település korábbi kerékgyártó háziiparára csak egyetlen forrást találtunk: 1881-ben Lehocky Tivadar emlegeti a községet. A rendelkezésre álló sok faanyagnak köszönhetően „[...]Hasonlóul magok a földművesek készítenek mellék foglalkozásul a fentebb nevezett Bereg, Derczen és Izsnyéte körüli tájakon szekérrudakat, tengelyeket, lőcsőket, lapátokat, három lábu székeket és padokat, villákat, szénvonókat, ásó-, kapa- és fejsze-nyeleket, létrákat s egyéb ily apróságokat. Dobrony vidékén egész szekereket faragnak, valamint különösen kerekeket; e tekintetben Hetyen első helyen áll, hol – megyei szólásként – maga a pap is készít kereket. Ily szekereket és szánokat a munkácsi és beregszászi piaczon olcsón lehet vásárolni, ugy szintén különféle targonczákat is.”<sup>46</sup> Jekelfalussy 1884-es adatai szerint a megyében 73 családfő foglalkozott kerékgyártó háziiparral, ami a többi megye ekkori adatait figyelembe véve viszonylag magas számnak tűnik.<sup>47</sup> A későbbi statisztikák nem közölnek pontos adatokat a megyéről, csupán annyit tudunk meg, hogy

<sup>41</sup> Viga Gy. 1986. 92–93; 1990. 44–45; Bodgál F. 1959. 78;

<sup>42</sup> Viga Gy. 1990. 48–49; Petercsák T. 1978. 27; 1981. 55–56; 1982–1983. 382; 1986. 235; Bakó Ferenc 1977. 146.

<sup>43</sup> *A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása. A megyék betűrendjében.*

<sup>44</sup> Viga Gy. 1990. 54.

<sup>45</sup> Egy helyi mondás szerint: „Ha Hetyenben a tiszteletes éppen nem tart istentiszteletet, akkor ő is kereket farag.” Ködöböcz L. 2005.

<sup>46</sup> Lehoczky T. 1881. 483.

<sup>47</sup> Jekelfalussy J. 1885a. A megyék betűrendjében.

1902-ben három településen foglalkoztak targonca, talicska és kocsisírszek készítésével, 1910-ben pedig 4 fő űzte mellékfoglalkozásként a kerékgyártó mesterséget háziipari keretek között.<sup>48</sup> Mai visszaemlékezések szerint a termékeket a kisvárdai vásáron adták el.<sup>49</sup>

Máramaros megyében 1900-ban a szekérrészek egyéb a gazdálkodáshoz szükséges faszerszámokkal együtt még házilag, otthon készültek.<sup>50</sup> A megye bükköseiben Gaul Károly szerint néha vállalkozók űzték a mesterséget, pl. Dolhán, de téli időben egyes háziiparosok is. Az 1910-es statisztika viszont arról tanúskodik, hogy itt mindössze hárman foglalkoztak kerékgyártó mesterséggel háziiparszerűen.<sup>51</sup>

Bihar vármegyében a 19. század első felében „kerekeket, s más szekérhez tartozó készüléket Bélfenyéren, Tenkén, Árpádon” készítenek. Jekelfalussy József szerint 1884-ben 11 fő foglalkozott taliga- és talicskakészítéssel a megyében. Bár statisztikájából ez nem derül ki, Gaul Károly megemlíti Bihar megyét is, ahol a 20. század elején jelentős a bognár háziipar. 1910-ben pedig még 8-an végeztek itt kerékgyártó munkát.<sup>52</sup>

Erdélyben igen nagy volt a gazdasági eszközöket készítő parasztspecialisták és háziiparosok száma. A kerékkészítés viszont még ott is külön foglalkozássá vált, ugyanis a bonyolult munkafolyamat műhelyt, speciális eszközöket és tudást igényelt.<sup>53</sup> Gaul Károly szerint Kolozs, Szilágy, Szolnok–Doboka, Besztercze–Naszód, Arad, Krassó–Szörény és Temes megyékben jelentős volt még a 20. század elején is a bognár háziipar, bár utóbbi megyének a szerző által összeállított táblázatban lévő adatai (mindössze 15-en foglalkoztak favelakészítéssel), illetve a többi statisztika sem igazolják Gaul állítását.<sup>54</sup> Az 1898-as felmérés Kolozs vármegyében szekérspecialisták háziipar vonatkozásában a következő falvakat emeli ki: Magyar-Gorbó, Székelyó, Kendermál, Köteland, Nyíres, Kökényes, Czold, Mákó, Sólyomtelke, Magyar-Sárd, Türe. Igen magas volt a szekérspecialisták háziiparosok száma egy főre eső kerékgyártó tekintetében is Mákón és Türen. Ennek ellenére az 1903-as adatok már nem említik ezt a két falut. Ekkor gazdasági eszközöket (járom, tengely, rúd, szán, favilla, lapát, hombár, láda, szövőszék) évente mintegy 3–4 ezer korona értékben készítették

<sup>48</sup> Gaul K. 1902. 322–323; *A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása*. A megyék betűrendjében.

<sup>49</sup> Ködöböcz L. 2005.

<sup>50</sup> Nyerge L. 1900. 38.

<sup>51</sup> Gaul K. 1902. márc. 307; *A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása*. A megyék betűrendjében.

<sup>52</sup> Fényes E. 1836–1842. IV. 55; Jekelfalussy J. 1885a. A megyék betűrendjében; Gaul K. 1902. 309; *A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása*. A megyék betűrendjében.

<sup>53</sup> Domonkos O. – Nagybakay P. szerk. 1991. 420; Freckay J. 2001. 149.

<sup>54</sup> Gaul K. 1902. 309.

Telek, Hódosfalva, Felső- és Középföld, Kajántó, Komlósújfalú és Bátos községekben. Jármot, tengelyt, rudat és szánt Feleken faragtak ketten, az évi termelés értéke 336 korona volt. Kajántón hatan foglalkoztak járom és szekérrészek készítésével, évi termelésük értéke 330 korona volt. Az 1910-es statisztika szerint csak egy ember foglalkozott Kolozs megyében kerékgyártó háziiparral, a korábbi adatok alapján ennek hitelessége kétségbe vonható.<sup>55</sup>

Szilágy vármegyében Kovács Gyula 1898-ban 21 falut sorolt fel, amelyek a kerékgyártó mesterséget háziipari keretek közt úzték. Közülük is kiemelkedett Zilah 20 fővel és Bréd (Beréd) 50 fővel. 1902-ben a megyében összesen 486 családfő foglalkozott gazdasági eszközök készítésével, míg az 1910-es népszámlálás már csak 2 főről számol be.<sup>56</sup> 1898-ban Szolnok–Doboka megyében szintén sok falunál említik meg a kerékgyártó háziipart, összesen 43-nál. Különösen magas volt a kerékgyártók száma Brébfalván, 40 fő. Kis-Debreken 42-en foglalkoztak faipari mesterséggel, de a szekér mellett gereblyét és favillát is készítettek. 1902-ben 358-an faragtak gazdasági eszközöket, 1910-ben azonban csak 3 fő kerékgyártó háziiparos volt a megyében.<sup>57</sup> Beszterce–Naszód vármegyében 1898-ban Kovács Gyula Kis-Ilva és Néposz falvakat említette meg, ahol háziipari keretek között parasztszekeret és talyigát készítettek összesen nyolcan. 1902-ben szintén nyolcan úzték a mesterséget a megyében. 1910-ben már csak egy főt találtak a statisztika készítői.<sup>58</sup>

Arad megye 1835-ös leírásából megtudjuk, hogy Kerülőson, Ágyán, Micskén, Vadászon, Barakonyban, Apátiban és Seprősön volt jellegzetes helyi foglalkozás a kerékgyártás, a mészégetés és a kádárság.<sup>59</sup> Az 1884-es leírás szerint a megyében a taliga- és talicskakészítés jelentős (40 fő, évi 600 forint értékben), míg a kocsis- és szekéralkatrészek tekintetében Kovács Gyula 1898-ban a bohányi kocsiernyőfa- és a szadalberti tengelyfakészítést tartotta említésre méltónak.<sup>60</sup>

Krassó–Szörény vármegye kerékgyártó háziiparáról az 1884-es felmérés testt említést, eszerint 19-en foglalkoztak taliga- és talicskakészítéssel. 1898-ban Kurtya falut emelte ki Kovács Gyula, ahol 30-an készítettek talicskát, illetve Lindenfelden és Pojánán összesen hárman kocsioldalakat. A talicskakészítés

<sup>55</sup> Kovács Gy. 1898. A települések betűrendjében; Barabás E. 1910. 43–44; *A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása*. A megyék betűrendjében.

<sup>56</sup> Kovács Gy. 1898; Gaul K. 1902. 322–323. A települések betűrendjében; *A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása*. A megyék betűrendjében.

<sup>57</sup> Kovács Gy. 1898; Gaul K. 1902. 322–323. A települések betűrendjében; *A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása*. A megyék betűrendjében.

<sup>58</sup> Kovács Gy. 1898; Gaul K. 1902. 322–323. A települések betűrendjében; *A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása*. A megyék betűrendjében.

<sup>59</sup> Kovács G. 1971. 44.

<sup>60</sup> Jekelfalussy J. 1885a. A megyék betűrendjében; Kovács Gy. 1898. A települések betűrendjében.

még a 20. század elején is jellemző volt a megyében, egyéb gazdasági eszközökkel együtt ennek a terméknek az előállításával 71-en foglalkoztak. Ezzel szemben 1910-ben nem találtak itt ilyen tevékenységet.<sup>61</sup>

Háromszék, Csík, Udvarhely, Torda–Aranyos és Maros–Torda megyékben elsősorban a szekér- és kerékgyártás volt jellemző 1886-ig, azaz amíg Románia határait Ausztria-Magyarország előtt el nem zárta. Addig itt ez egész községek iparszerűen űzött foglalkozása volt. Kisebb mértékben még a 20. század elején is foglalkoztak a kerék, szekér és gazdasági eszközök gyártásával háziiparképpen.<sup>62</sup> A katonai végvidékeken famunkák terén Fényes Elek a székelyek tehetőségét emelte ki, ám nem szólt külön a bognár szakmáról.<sup>63</sup> Daniel Gábor 1875-ben a székelyföldi erdők tudománytalan kitermelésének megakadályozására tett javaslatot. Megfogalmazta többek közt a „műfaragás” megkedveltetésén és tanításán túl, hogy szükségesnek tartja, „[...]” hogy a felsőbb népiskolák vagy az ipariskolák mellett az erdőkkel bővelkedő vidékeken kerekesműhelyek is állíttatnának fel. Ki figyelemmel kíséri az erdős helyeken a szekér, eke és hasonló gazdasági eszközök előállítását, gyakran sajnálkoznia kell azon, hogy a falusi ember szakismeret hiányában mennyi eszközfát ront el és mennyi időt fecsér el a rossz munkára, holott ha kellő szakismerettel és gyakorlottsággal bírna, mennyivel jobb eszközöket lenne képes előállítani és az erdők is az által inkább lennének kímélve, másfelől több oly kerekes képződne, ki nemcsak saját keresményéből illőleg élhetne, hanem falubelieit is betaníthatná és a kivitelre is felhasználandó eszközfákért az erdőtulajdonosoknak is bizonyos jövedelmet biztosíthatna.”<sup>64</sup> Itt a 19. század végén még szorgalmazták tehát a kerekes mesterség oktatását. Az esetenként gyengébb minőségről tett említést Orbán Balázs is: a 19. századi Udvarhelyszéken Bodos faluban (ma Kovászna megye) mindenki, még az asszonyok is szekeret gyártottak, ám azokat nem vasalták, ezért nem voltak túl tartósak. Ennek volt köszönhető egy szólás is: „Az olcsó de rossz holmíról szokták meg azt mondani, hogy: *Olyan mint a bodosi szekér*.”<sup>65</sup> Az 1884-es felmérés Agyagfalván, Bözödújfaluban, Bögözön, Olaszteleken és Raván talált kerékgyártó háziipart, az 1904-es adatsor további falvakat is említ, ahol egyéb famegmunkáló mesterségek között szekéralkatrészek készítésével is foglalkoztak. Ezek közül kiemelkedik Pálfalva. Az 1910-es statisztika szerint nem volt Udvarhely vármegyében kerékgyártó háziipar, ez az adat feltehetően téves.<sup>66</sup> Az iparosok, kerekes

<sup>61</sup> Jekelfalussy J. 1885a. A megyék betűrendjében; Kovács Gy. 1898; Gaul K. 1902. 322–323. A települések betűrendjében; *A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása. A megyék betűrendjében.*

<sup>62</sup> Gaul K. 1902. 307–308.

<sup>63</sup> Fényes E. 1836–1842. VI.

<sup>64</sup> Daniel G. 1875. 80.

<sup>65</sup> Orbán B. 1981. I. 217.

<sup>66</sup> Kovács Gy. 1898. A települések betűrendjében; Barabás E. 1904. 39; *A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása. A megyék betűrendjében.*

mesterek elsősorban városban dolgoztak, míg a háziiparosok és parasztspecialisták Udvarhelyszéken szinte minden faluban továbbörökítették szaktudásukat és szerszámaikat. Haáz Ferenc Rezső a lengyelfalvi Bartha kerekész nemzetség 120 éves kerékgyesztergájáról közölt rajzot 1932-ben.<sup>67</sup>

Maros–Torda vármegye kerékgyártó háziiparáról a 19. század végi statisztikákból nem sok adatot nyerünk. 1898-ban Iklandon, Szent-Mihályon, Soropházán, Kibéden, Makfalván és Hadadon (Havadon) készítettek szekeret és szekéralkatrészeket, utóbbi három településnél azonban arra nincs adat, hogy hányan foglalkoztak a mesterséggel.<sup>68</sup> Az 1907-ben kiadott felmérés szerint Kibéden 10 család foglalkozott gazdasági szekerek és szekéralkatrészek készítésével. Ekkor még az adatokat gyűjtő Barabás Endre nem a tudás hiánya miatt látta e háziipari tevékenység jövőjét veszélyben. Véleménye szerint keréktalpatokat, szekéralkatrészeket, jármokat és egyéb faeszközöket egyes helyeken minden székely ember tud készíteni. Ezek értékesítése azonban nehezen megoldható, hiszen a súlyos, nagy termékek szállítása aránylag túl drága kis értékükhöz képest.<sup>69</sup> Az 1930-as években Kibéden a szekérkerék faragása még mindig a falu sajátosságának tekinthető. Ekkor 120 család volt kerekész, azonban háziiparukat megadóztatták, mintha iparendéellyel dolgoztak volna.<sup>70</sup> Meglepően magas számot találunk az 1910-es népszámlálásban, eszerint a megyében 51-en űzték a kerékgyártó háziipari mesterséget, a lakosok számát figyelembe véve is itt volt a legmagasabb a mesterség képviselőinek száma.<sup>71</sup>

Csíkban a kerekész mesterséget szintén több faluban űzték háziiparszerűen már a 19. században is: Alcsíkon, Lázárfalván, Szentkirályon, Szentsimonban, Felcsíkon, Rákoson, Dánfalván és a Kászonokban.<sup>72</sup> Az 1898-as felmérés Csíkygyimesbükköt, Csíkkarcfalvát, Csíktaplócát, Kászonfeltízt, Kászonimpért és Gyergyótekerőpatakot említi, legutóbbi faluban öten is készítettek keréktalpat és szekérkeréket.<sup>73</sup> A megyében a 19. század végén kezdtek néhányan iparszerűleg foglalkozni a mesterséggel. 1894-ben, 1895-ben és 1897-ben 1–1, 1896-ban 3 kerekész kapott iparigazolványt. Vitos Mózes korabeli leírása arról számol be, hogy „Kerekéseink a maguk községeikben a gazdaközönség számára dolgoznak. Piaczra egyesek csak az utóbbi időkben kezdettek dolgozni, de ezek egy része magán is hordja a piaci elhamarkodott kontár munka jellegét.”<sup>74</sup> 1910-

<sup>67</sup> Haáz F. R. 1932. 10, 17–18.

<sup>68</sup> Kovács Gy. 1898. A települések betűrendjében.

<sup>69</sup> Barabás E. 1907. 87, 92.

<sup>70</sup> Böződi Gy. 1938. 154.

<sup>71</sup> *A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása. A megyék betűrendjében.*

<sup>72</sup> Farkas I. 1994. 86.

<sup>73</sup> Kovács Gy. 1898. A települések betűrendjében.

<sup>74</sup> Vitos M. szerk. 1894. 751–752.

ben a statisztika szerint a megyében kilencen foglalkoztak kerékgyártó háziiparral.<sup>75</sup>

Brassó vármegyében a hétfalusi szekerességet fejlett kerek- és kovács-mesterség szolgálta ki. Ők azonban nem csak a szekerések számára dolgoztak, hanem Munténiába való árusításra is készítettek patkót, patkószeget, kereket, szekeret.<sup>76</sup> Termékeiket a szekerések Bukarest vásáraiba is elvitték. A vasút lefektetése után a szekérgyártók kiköltöztek munténiai városokba, az 1886-os vámháború után pedig más mesterekkel együtt Romániában telepedtek le. 1904-ben Caracalban létrehozták az első román szekérgyártó műhelyt.<sup>77</sup>

A 20. század elején a déli erdővidéken gazdasági eszközök készítésével főképpen Otocsász és Orahovicza vidékén (a Krndija hegységben) foglalkoztak, továbbá egész Horvát- és Szlavonországban mindenütt, ahol bükkfa terem, volt famegmunkáló háziipar. Gaul Károly adatait az 1910-es népszámlálási adatok is tükrözik, miszerint összesen 111 fő egészítette ki keresetét famegmunkálásból.<sup>78</sup>

A 19. század végi adatokat összevetve a 20. század néprajzi gyűjtéseivel igazolhatjuk Viga Gyula állítását, miszerint a háziipari központok helye és a készített termékek köre a természeti, gazdasági adottságokhoz és az igényekhez alkalmazkodó rugalmas struktúra.<sup>79</sup> A rendelkezésünkre álló adatok alapján elmondható, hogy a vizsgált időszakban folyamatosan jelentős famegmunkáló háziipari tevékenységről beszélhetünk a Bakony falvaiban, az északi megyék közül elsősorban Hont, Gömör és Kis-Hont, Borsod, Heves, Abaúj-Torna, Sáros és Zemplén megyékben, illetve ezekről a területekről is rendelkezünk részletesebb leírásokkal. Nógrád megye 19. századi bognár háziiparáról nincsenek 20. századi néprajzi kutatások. Szintén említésre méltó volt a kerékgyártó háziipar Baranya és Bereg megyében a 19. században, a 20. század elejétől ennek jelentősége csökkent. Somogy megyéből csak a 19. századból rendelkezünk adatokkal. A legtöbbet Erdély kerékgyártó háziiparáról tudunk, amely helyenként még a 20. század elején is igen jelentős volt. Különösen Kolozs, Szilágy és Szolnok–Doboka, Udvarhelyszék, Csíkszék és Háromszék vármegye érdemel említést.

A 20. század elején a gyáripar előretörésével a háziipar szerepe csökkent, amit jelez az is, hogy a statisztikákból 1910 után eltűntek a megyei bontásban felsorolt adatok, majd 1930 után az országos adatok is.

<sup>75</sup> *A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása.* A megyék betűrendjében.

<sup>76</sup> Kós K. 1976. 87. Sajnos a statisztikákban nem találunk értékelhető adatokat erre a területre vonatkozóan.

<sup>77</sup> Kós K. 1972. 17.

<sup>78</sup> Gaul K. 1902. 309; *A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása.* A megyék betűrendjében.

<sup>79</sup> Viga Gy. 1990. 53.

## A KERÉKGYÁRTÓK TÁRSADALMI KAPCSOLATAI

A 19. század végi, 20. század eleji társadalomszerkezeti átalakulások során a kisiparosság zöme – Tellér Gyula szerint – falun és városon is életszínvonal és életmód tekintetében a munkássághoz állott közel, tudatában azonban kispolgár volt!<sup>1</sup> Ám különbséget kell tennünk a városi és falusi kisiparos között. Amíg a városi mesterember szükségleteket elégített ki, a falusi kisiparos részben kiszolgált a szükségleteket, részben azonban maga teremtette meg azokat, ezáltal egy „fölső, irányító szerepet foglal el társadalmi környezetében.” A gyári munkásság egy része valóban a kisiparosok közül került ki. Ez a pálya mégsem tekinthető polgári-nak, hiszen túl közel van az anyaghoz és a fizikai munkához, s a polgári értékek felé való törekvést sokkal inkább a családon belüli több generációs kisiparos pályáknak az értelmiségi pályákkal való megtörése jelzi. Nem is tekinthetők a kisiparos szakmák egészen a gyári munkás élet- és szemléletmódjával azonosnak, hiszen a kisiparosok tőkével, önálló egzisztenciával rendelkeztek.<sup>2</sup>

A mesterember értékrendje és társadalmi helyzete társadalmi kapcsolataitól is függött, amit elsősorban megrendelői köre, tehát az általa készített termékek határoztak meg. Ez különböző szakmáknál jól megfigyelhető. Igen szemléletes példát ismerünk Túrkevről a paraszti igényeket és a nagygazdákat kiszolgáló bognárok közti különbségre, a szakmán belüli differenciálódásra, rétegződésre. Rácz János túrkevei bognár 1925-ben lett önálló, ekkor a településen – elmondása szerint – 18–20 bognár dolgozott. Közülük viszont csak ő tudott féderes kocsit és hintót csinálni, ennek köszönhetően igen jó viszonyban volt a gazdákkal és az úri közönséggel. Annak a gazdának, aki megengedhette magának a hintót, legalább 150 hold földje volt. Csak a gazda tartotta az iparossal a kapcsolatot, a családja nem, előbbivel viszont vadászott is a bognár, sőt, a vadásztársaságnak is tagja volt. *„Én meg arra vótam büszke, hogy – el vótam ismerve [...] hogy ezt a legjobb bognár tudja. Becsületem vót. [...] A legjobb bognár, mer szépen járt, kisbárónak hívták. [...] Ez kedveskedés vót, nem lenézés.”*<sup>3</sup>

A parasztoktól való elválást és iparos öntudatot az is erősíthette, hogy a műhelyek gépesítésével az iparosnak nagyobb tőkével is kellett rendelkeznie, mint elődeinek. Továbbá a kerékgyártóknak önállóságuk megtartásához a megváltozott igényekhez is alkalmazkodniuk kellett, és asztalos munkákat elvállalni. Gépek és megfelelő alkalmazkodóképesség, szakmai tájékozottság és újtókedv nélkül nem tarthatták meg önálló iparos egzisztenciájukat.<sup>4</sup> Az 1950-es években az önállóságukat megőrizni próbáló kerékgyártók és más iparosok épp azt

<sup>1</sup> Tellér Gy. 1972. 24.

<sup>2</sup> Erdei F. 1976. 45–46; Paládi-Kovács A. 2000. 310.

<sup>3</sup> Szilágyi M. 1986. 11, 16, 19.

<sup>4</sup> A témához lásd még: Dankó I. 1983. 555.

a generációt alkották, akiknek a szülei még parasztok vagy önálló iparosok voltak. Lovas Géza tardonai bognárnak fiatalkorában kifejezett motivációja volt a parasztsorból való kiemelkedés, az iparos lét elérése, hiszen ennek presztízsértéke is volt a társadalmi környezetben.<sup>5</sup>

A falusi társadalomban elsősorban a föld nélküli vagy pár holdas szegény-parasztok adták inasnak gyermeküket, hiszen nekik az iparos pálya felemelkedést jelentett. Emellett a mesterség gyakran öröklődött a családon belül is, amelynek nagy előnye volt, hogy a fiú örökölhette apja szerszámkészletét.<sup>6</sup> A társadalmi értékrendben azonban falun a föld élvez prioritást. A legtöbb iparos rendelkezett ugyan egy kis földdel, legalább valamennyi szőlővel,<sup>7</sup> társadalmi presztízsük azonban ennek ellenére alacsony volt. Kecelen a módos paraszt (40–50 holdas) lenézte, *mesterjankónak* szólította az iparost. Az 1920-as évek előtt a földdel bíró paraszt nem is adta lányát iparoshoz, az iparosok pedig iparoscsaládból nőültek. A *pógárok* sem látták szívesen az iparosokat a Gazdakörben. A mesterek viszont büszkék voltak szaktudásukra, s emiatt helyenként elkülönültek a falu társadalmától, amely többek közt az öltözködésben is megmutatkozott. Kecelen az 1950-es években oldódott fel az elkülönülés, bár akkor is még az ifjúsági szervezet bálján az iparoslányok és -fiúk vettek részt, a parasztfiatalok távol maradtak.<sup>8</sup> Szentesen a 4–10 holdas kis- és 20–50 holdas középparaszt rendszeresen bejárt a kovács és bognár műhelyébe, az 50–100 holdas nagygazda gyakran a kocsisát küldte. A saját műhellyel rendelkező iparos egyenrangúnak tartotta magát a középparaszttal, a „6–7 segéddel dolgoztató kovács, bognár, pék a nagygazdával, birtokossal mérte magát anyagi viszonyaiban.” „A nagycsaládos segéd, a gyári munkás helyzete a szegényparasztéhoz, a kubikuséhoz hasonlítható.”<sup>9</sup>

Az uradalmi iparosok, bognárok nem számítottak cselédnek, sokkal inkább a gazdákkal voltak rangban egy szinten. A cselédeknél nagyobb konvenciót kaptak, s utóbbiakkal csak a munka során érintkeztek.<sup>10</sup> A konvenció bognárok mellett inasok és alkalmi segítők is dolgoztak, akik a durvább munkákat végezték el: a *jászolyokat*, létrákat készítették, javították, szekerekre karfákat stb. faragtak, tehát minden olyan munkát elvégeztek, „ami a bognár tekintélyét rontotta volna”.<sup>11</sup> Kardos László a szentgyörgypusztai nagybirtokos gazdaságot mutatja be, ahol egy gépészkovács és egy bognármester volt, utóbbi a bognár-

<sup>5</sup> Cseh F. 2008.

<sup>6</sup> Juhász A. 2003. 49–50; Klamár Z. 2005. 14; Ponyokai Bálint (1932–2009), Kisújszállás, 2007.

<sup>7</sup> Juhász A. 2003. 51–52.

<sup>8</sup> Kotics J. – Magyarai M. 1990. 355; Juhász A. 1984. 689–690. Lásd még Hanák P. 1962. 215–216; Paládi-Kovács A. 2000. 328–330.

<sup>9</sup> Szűcs J. 1982. 54.

<sup>10</sup> Kardos L. 1955. 242.

<sup>11</sup> Bán F. 1977. 25.



munkán kívül egyéb famunkákat is elvégzett. Az iparosok inasokat itt is tartottak, s dolgozhattak a cselédeknek is.<sup>12</sup> Az 1950-es években a szentgyörgypusztai tsz ipari részlegét alkották a műhelyek, amelyekben két bognár, két kovács és egy kőműves dolgozott.<sup>13</sup>

Létezett hierarchia a különböző mesterségek között is aszerint, hogy melyikhez mennyi tudás kellett, mennyit lehetett vele keresni. Jól kifejezik ezt már a 17. századi mesterségdicsérő énekek is. A famesterségek között a molnárok álltak első helyen. Erről tanúskodik Szentmártoni Bodó János 1644-ben írott *Az malom és ács mesterségnek ditséretiről való ének* című verse is:

„Ti asztalosok, s-ti hasznos Kádárok,  
Esztergárosok, jámbor Kerékgártók,  
Ez egész földön fábol kik faragtok,  
Az Malom mester légyen Hadnagyotok.”<sup>14</sup>

Az egyes szakmák képviselőit meg lehetett különböztetni ruházatukról is. Bárádon a fával dolgozó mesterek melles, köpper alapanyagú, zöld színű kötőt viseltek, míg a többi mester kék, egész kötényben járt.<sup>15</sup> Hódmezővásárhelyről, Kiskunlacházáról és Murakeresztúrról is ismerünk adatot, miszerint a bognár mesterség szimbólumának számított a hosszú, zöld színű vászonkötény. A bognárinas elképzelhetetlen volt enélkül és papucs nélkül, rongyos inast a műhelyben nem tűrtek meg.<sup>16</sup> Dunaszekcsón a mester rendezett öltözetéhez is hozzá tartozott a kötény. Kleisz György dunaszekcsői bognárra így emlékszik unokája: „Nagyapám számára nagy ünnep volt a puskázás szertartása. Átöltözött, tiszta bognárkötényt húzott, úgy ment a kovácshoz. Hiszen nagy öröm volt látni az elkészült új kocsit, aminek örült a parasztember, de a mester is.”<sup>17</sup>

A bognárok gyakran dolgoztak együtt ugyanazzal a kováccsal,<sup>18</sup> a több generációs bognár családokban pedig nem volt ritka az sem, hogy egy-egy családtag a kovácsmesterséget űzte, így még szorosabb lehetett a munkaviszony. A csongrádi négy generációs Szőke bognár családban a mesterek 1823-tól az első világháború utánig nyomon követhetők. Az egyes generációk családjában megjelentek a kovácsok is, de a felfelé ívelő, folyamatos családi ág a bognároké.<sup>19</sup> Az, hogy a bognártól vagy a kovácstól rendelték az új kocsit, településen-

<sup>12</sup> Kardos L. 1955. 274–275.

<sup>13</sup> Kardos L. 1955. 255.

<sup>14</sup> Bitskey I. 2003. 153.

<sup>15</sup> V. Szatmári I. 1985. 370.

<sup>16</sup> Rudolf K. 1966. 2; Béli G. 1975. 49; Földváry Zs. 1969. 1.

<sup>17</sup> Guzsván Zs. 1978. 8.

<sup>18</sup> Domonkos O. – Nagybákay P. szerk. 1991. 458.

<sup>19</sup> Szűcs J. 1999. 75–76.

ként változó volt. Mindszenten a kovácsnál rendelték meg a javítást és az új járművet is, még akkor is, ha az elvégzendő munka többsége a bognár feladata volt. Az ottani szólás szerint „Kovácsnak bognár a felesége”. Eltértek ettől a szokástól egy-egy jelentősebb, több alkalmazottat foglalkoztató bognárműhely esetében. Mindszenten az 1930-as, 1940-es években Tóth Mihály bognár gépekkel jól felszerelt műhelyében gyakran öten is dolgoztak nem csak megrendelésre, de szentesi és vásárhelyi vásárokból egyaránt. A vásárlók gyakran itt adták le megrendeléseiket, és nem a kovácsnál.<sup>20</sup> Debrecenben a kerékgyártó *váltóban* készítette el a szekeret a vele társban lévő kovácsmester vagy a gazda rendelésére.<sup>21</sup> A kovácsok és bognárok a főútvonalak kereszteződésének közelében laktak, ahol a fuvarosok a legkönnyebben elérték őket.<sup>22</sup>

A jó mester ismérve – a termékek minőségén túl – a szavahihetősége és a becsülete volt, amelyet többek közt úgy tarthatott meg, ha minden felvállalt munkát időre elvégzett. Hitelét veszítette az olyan iparos, aki rendszeresen túlvállalta magát. Ezen pedig a megélhetése is múlhatott.<sup>23</sup> A kézműves szakmákban a becsületességet a vásárlótól is elvárták. Időnként előfordult, hogy a kerékgyártókat egy-egy vevő megpróbálta becsapni, nem jött egy termékért, mert nem tudott fizetni. A szakmai fogások ismeretéhez tehát az is hozzá tartozott, hogy a tisztességtelen megrendelőt egy következő alkalommal a kerékgyártó megleckéztesse. „Hát, mondták is, ha te nem ismered az embereket, akkor más senki.”<sup>24</sup> Nem csak az anyagi veszteség kárpótlása volt az elsődleges cél ilyenkor, hanem a szégyen elkerülése is. Becsapottnak lenni szégyen, s éppen ezért nem szégyen viszont bizonyos helyzetekben kijátszani valakit.<sup>25</sup> Megemlékeznek azonban az elbeszélések során a mesterek azokról a vevőkről is, akik egy sürgősebb munka esetén megemelték a fizetséget.<sup>26</sup> Az együttműködés a bognár és a kovács között olyan szoros lehetett, hogy ha bármelyiknek tartozott egy-egy kuncsaft, ők összefogtak annak érdekében, hogy behajtsák a tartozást. „Viduskának [az egyik kovácsnak] egy csantavéri huligán tartozott abba az időbe 35000 dínárral, nagyon emlékszek rá, mikor én privát lettem. [...] Elmegyek hozzá, azt mondja, hogy Feri bácsi, tudja, ez meg ez tartozik önnek. Hát semmi baj se, mondom, majd én elrendezem az ügyet. [...] Nem szóltam én neki semmit, mer az illető énhozzám járt. Még egyelőre fizetett. Egyszer elgyün, hoz két kereket az illető [...], de már én tudtam, hogy nem jár oda 2 éve, hanem a Zabosho' jár [egy másik kovácshoz jár]. Aszondja, Imre, ha kész lesz, elviszed a Zabosho' a kerekeket? Hogyne, elviszem én, mondom. Megcsináltam a kerekeket, tévedésbű' kész akarva a Viduskáho' vittem a kerekeket. Na,

<sup>20</sup> Nagy V. 1996. 542.

<sup>21</sup> Balogh I. 1966. 75.

<sup>22</sup> Benda Gy. – Király F. 1988. 34; Szalkai Imre (szül. 1926), Csantavér, 2009.

<sup>23</sup> Jávor K. 2000. 641.

<sup>24</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>25</sup> Jávor K. 2000. 627–628.

<sup>26</sup> Cseh F. 2009. 240.

*mondom most már az illetőnek a két kereke, most már maga a többit tudja. [...] Viduska ugye addig nem adta oda, míg a tartozást ki nem fizeti. Aztán praktizáltunk még a többivel is így. Egyik [megrendelő] együtt énhozzám. Megcsináltam a munkát. Az is aszonta, hogy hát vigyem le a Zabosho', az egy másik taktika vót. [...] Az illető aztán elment hozzá, azt úgy gondolta, hogy ő majd a kovácsmunkát kifizeti, az enyimet meg nem. De a Zabos meg elvállalta azt, hogy majd én bekaszírozom a tiedet, s addig nem viszi el. A kovács nem adja oda, míg az enyemet ki nem fizeti. Mer ott van únála, ű felel az én munkámér is.*"<sup>27</sup>

A műhely egyben a társas élet színhelye is volt. Idősebb Ponyokai Bálint törökszentmiklósi műhelyére így emlékezett a fia: „Meg oszt ez a műhely, meg hosszú ideig, évtizedekig működő műhely: a parasztemberek ugye télen ráértek. Reggel megetette az itthon levő jószágot, a lovat, a marhát, a disznót, aztán úgy monddjam, elment köpködni valamelyik ilyen kovácsműhelybe vagy bognárműhelybe.”<sup>28</sup>

A tardonai Lovas Géza és a ragályi Lenkey József bognárok 1958 és 1960, illetve 1963 között vezetett pénztárkönyvében a bevételeknél feljegyezték a megrendelő nevét, illetve a ragályi mester minden esetben, a tardonai pedig 1959 novemberétől a megrendelő lakhelyét is feltüntette. Mindkét bognárnak bőven volt annyi munkája, hogy az ország távolabbi pontjaira és vásárookra ne kelljen dolgozniuk, ezt nem csak a szóbeli közlések, de a pénztárkönyvek is igazolják. A tardonai mester a helyi igényeken kívül ellátta Mályinka, Dédestapolcsány és Kazincbarcika székertulajdonosait. Ragályra Zubogyról, Miskolcra, Imoláról, Trizsról, Zádorfalváról, Felsőszuhárról (Szuhafo), Alsószuhárról, Kelecsényből (Felsőkelecsény), Nyárádról (Felsőnyárad), egy ízben Alsószolcáról, valamint Ragályról érkeztek megrendelések (12. melléklet). A tardonai bognár pénztárkönyvének végén egy listát készített a megrendelőkről, amelyben azt is feljegyezte, ha valamelyikjükkel rokonsági kapcsolatban állt. Munkája szempontjából ennek kevésbé van jelentősége, hiszen elmondása szerint sosem dolgozott hitelre. Pénztárkönyvében összesen 66 magánszemély, két vállalat és egy turistaház szerepel megrendelőként, míg a ragályi pénztárkönyvben 34 magánszemélyt, egy tsz-t (Alsószolcai Új élet Tsz), valamint a miskolci *Erdelyi Termékvállalatot* találjuk a bevételi oldalakon.<sup>29</sup>

## Műveltség

A 19. század végétől jelentkező, fentebb kifejtett okok miatt fokozódó iparos öntudat erősítését szolgálták az ipartestületek és iparegyletek rendezvényei, ismeretterjesztő kiadványai, tevékenységei.<sup>30</sup>

<sup>27</sup> Szalkai Imre (szül. 1926), Csantavér, 2009.

<sup>28</sup> Ponyokai Bálint (1932–2009), Kisújszállás, 2007.

<sup>29</sup> Cseh F. 2012.

<sup>30</sup> Az ipartársulatok és ipartestületek megalakulásáról és tevékenységéről lásd Paládi-Kovács A. 2000. 321–323.

Az iparos öntudat megnyilvánult rigmusokban, versekben, a mesterséghez kapcsolódó történetekben is. Bármelyik mesterség képviselőihez, nem csak a kis műhelyekben, de a gyárakban dolgozókhöz egyaránt szólhatott Csák Kálmán bognársegéd verse 1870-ben.<sup>31</sup>

*A kovács- és bognár-iffúsághoz*

*Keljetek fel, ifjak! megkondult az óra,  
Felírva a jelszó már a lobogóra;  
De ne a műhelybe, ó ne most az egyszer,  
Léleknemesítő útra költelek fel...*

*Messze innen a cél, ne késsünk sokáig,  
Mert csak egyesülve juthatunk odáig,  
Nagy hegy van előttünk, oly nagy mint a Mátra;  
Szét kell hánynunk – de még sokan vagytok hátra.*

*Vesztegelni vétek; mért nem jöttök tehát?  
Vagy meg sem értitek a kor intő szavát,  
Mely rázza a léget? vagy nem volna az más  
Mint egy elenyésző pusztai kiáltás?*

*Vagy nem is halljátok? mit beszél a világ;  
Hogy: „elmarad tőle ez a két iparág”  
Hogy: „a kovács, bognár szolgál teremtés,  
Nincsen kebelében szellemi törekvés.”*

*„Csak a tobzódásban tompítja az elmét,  
Feledi lelkének legszentebb kötelmét;  
Csak teste iszsza be homlokizzadságát,  
Tivornyában leli minden boldogságát.”*

*„Ott vesztnék élteinek legdrágább perczei, –  
Alacsony oltáron égnek tömjénei,  
Oda lánczolja a szenvedély hatalma,  
Nemesebb tettekről nem lehet fogalma.”*

*Mutassuk meg tehát annak a világnak?  
Hogy minket sem tarthat helypótló – nulláknak,*

<sup>31</sup> Általános Munkás Újság 1870. 56.

*Nemesebb tettekre is képesek vagyunk;  
És hogy magunk után sok gyomot nem hagyunk.*

*Hogy él kebleinkben a honszerelem – és  
A közjóért való lángolás, hevülés. ...  
Útra hát mindnyájan! fogjunk barát – kezet;  
Mert a boldogsághoz csak ez az út vezet.*

*Nyitva már az Egylet, hol a szív feldobog,  
Itt az egyetértés zászlója fent lobog,  
Korszellem műve volt, azt kibontani,  
Siessetek tehát alá seregleni! ...*

*Csák Kálmán,  
bognár-segéd.*

Oláh János, szombathelyi bognár (szül. Táplánfán, Vas vármegye) az 1920-as években vándorolt, és a kerékgyártó mesterség kialakulásával kapcsolatban a következő történetet hallotta:

*„A bognármunka Franciaországból indult ki. Két francia fiatalember találta fel a kereket. Velük kezdődött a fejlettebb bognárípar. Először is készítettek egy nagy kereket és abba tengelyt húztak, dugtak. Olyan nagy kerék volt, hogy a tengelyt két felől kézbe fogva, nem kellett lehajolniok. Ketten könnyedén tolták előre. Így mentek, vándoroltak egyik országból a másikba. Csodálták őket. Az érdeklődők itt is ott is lemásolták, majd készítettek belőle kisebbet nagyobbat egyaránt. Így alakult ki a fakerék. Eleinte csak kőris és akácfaiból készítették a kerekeket.”*

Domonkos János egy rigmust is feljegyzett adatközlőjétől:

*„– Bognár az apám,  
Fia vagyok én.  
Ő fúrja a kereket,  
A lányokat én.”<sup>32</sup>*

A kovács- és bognárlegények dalának egyéb átirataival több mesterség kapcsán találkozhatunk. Alábbit Kerekes Pál verseskönyvéből (Nyíregyháza, 1890.) idézi Domonkos János.

<sup>32</sup> Domonkos J. 1973. 72.

„ 1. Nincs szebb élet a miénknél,  
Kovács, bognár legényeknél,  
Mert mi adót nem fizetünk,  
Mikor tetszik, elmehetünk.

2. Hétfőn reggel öt az óra,  
Kelj fel legény dolgozóra.  
Én már, majszter, nem dogozom,  
Inkább pintlim bepakolom.

3. Be van a pintlim pakolva,  
A pantallóm felgombolva,  
Úgy sétálok a herbergre;  
Valamely ország szélére.

4. Minden asszony édesanyám,  
Minden falu édes hazám,  
Minden leány feleségem;  
Kivel világomat élem.

5. Herberg, s Mutter gyújts világot,  
Van-e kökényszemű lányod?  
Ha nincs kökényszemű lányod,  
Aludjék el a világod.”

Az ipartestületek művelődés- és közösség-szervező szerepéről igen szemléletes leírást nyújt Juhász Antal a keceli példán keresztül. Kecelen (Pest–Pilis–Solt–Kiskun vármegye) 1921-ben alakult meg az ipartestület, és 1949-ben szűnt meg. Hozzá tartoztak a helybeli és a császártöltési iparosok, így az 1930-as években kb. 250 taggal ez volt az egyik legnépesebb iparos egyesület. Vezetésében a tehetősebb, beérkezett mesterek kaptak helyet. Az ipartestületnek – ahogyan más városokban, itt is – fontos szerep jutott az iparosok társas életének, művelődési alkalmainak megszervezésében. Székházában vendéglő volt biliárdasztallal, kuglipályával, kártya- és sakkasztallal. Törzsvendég volt a falusi „intelligencia” számos tagja is: orvos, ügyvéd, tanítók, községi tisztviselők, zsidó kereskedők. Ők az ipartestület pártoló tagjai voltak, ahogy az iparossegédek is. Idegent, pl. parasztembert csak akkor szolgáltak ki, ha valamelyik iparos vendége volt. Az iparosok mellett a jól kereső segédek látogatták a testület kocsmáját, az 1930-as években ezek az asztalossegédek, hentes- és cipészsegédek voltak. Farsangi, szüreti, szilveszteri zártkörű bálakat, Erzsébet- és Katalin-bált tartottak, továbbá műkedvelő előadásokat, színdarabokat rendeztek. Az ipartestület zárt volt ugyan, de műsoros rendezvényeivel, kifelé mutatott összetar-

tozásával újat vitt a falusi paraszttársadalom keretei közé. Az Ipartestület iccése szoktatta rá a vendégeit a sör és likőr fogyasztására (azelőtt csak bort mértek a kocsmákban), tea és kávé is kapható volt.<sup>33</sup> Szekszárdon az ipartestület mellett a művelődés színhelye az olvasókör, majd 1893-tól a „Szegszárdi magyar I-ső asztaltársaság” volt, melynek egyik fő célja a hazai nyelv művelése volt.<sup>34</sup> Hasonlóan intenzív iparoséletéről számol be Hajdúszoboszlóról is Bellon Tibor.<sup>35</sup> Törökszentmiklóson az 1940-es években az iparos körben négy biliárdasztal volt, kuglipálya, olvasóterem és színházterem.<sup>36</sup> A helyi iparos körök a szakmai identitás megőrzésében, megerősítésben és az iparos közösség építésében játszottak nagy szerepet.

A brassói iparosok 1873-ban hoztak létre olvasókört a magyar nyelv művelésének, megtartásának érdekében. Annak ellenére, hogy az iparkamarában 650 tag közül 350 fő magyar anyanyelvű volt, német volt a hivatalos nyelv a kamarában, de – Orbán Balázs leírása szerint – „a legújabb időben kezdenek a brassai magyar iparosok lételük önérzetére ébredni.” Reményeik szerint magyar iskolák is létrejönnek, ahol az iparos fiatalok magyarul tanulhatnak.<sup>37</sup>

Az ipartestületek a 20. század során is igyekeztek megőrizni a céhes hagyományokat. A pátyi Stanek Ferenc bognármester szerint az asztalosoknak és a bognároknak is Szent József volt a védőszentjük.<sup>38</sup> Szakmájuk attribútumait a nagyobb rendezvényeken tudták bemutatni. Az 1930-ban Budapesten megrendezett Szent István király napi körmenetben felvonultak az iparosok is, többek közt a kocsigyártók. Az általuk hordozott eszközök egyben a kerékgyártó szakma jelvényei, ilyen a kocsi makettje, a bognárok mellesköténye, a faragóbárd, *topor* és a kocsikerék (2. kép).<sup>39</sup>

A ragályi Lenkey József pénztárkönyve szerint az 1959 júliusában, 1960 augusztusában és 1962 januárjában kisiparos újságért fizetett összeg 12 Ft. A bognár fia apja emlékei között néhány, a szakmát megemlítő, népszerűsítő, napilapban megjelent, kivágott és gondosan eltett újságcikket is megőrzött. Mindez együtt árulkodik a bognár hivatástudatáról, mesterségéhez való viszonyáról.<sup>40</sup>

<sup>33</sup> Juhász A. 1984. 688–689.

<sup>34</sup> Tóth Z. 1989. 326. A gyöngyösi ipartestületről lásd Rázus J. 1928.

<sup>35</sup> Bellon T. 1975. 458.

<sup>36</sup> Ponyokai Bálint (1932–2009), Kisújszállás, 2007.

<sup>37</sup> Orbán B. 1981. (1868) VI. 280.

<sup>38</sup> Bodgál F. 1953. 23; Béli G. 1975. 49.

<sup>39</sup> Lukács L. 2007. 162. Hivatkozik: Demeter Zs. 2007. 135.

<sup>40</sup> Cseh F. 2012; Lenkey János (szül. 1952), Ragály, 2007.

## Vagyon, kereset

Az iparosok szívesen fektették a pénzüket földbe, szőlőbe, házba, hisz ez tette őket hitelképessé, illetve az iparáguk iránti csökkenő kereslet esetén ez nyújtott anyagi biztonságot. Ez a törekvés az iparosok „elparasztosodását” is eredményezhette. Azok az iparosok, akik szerszámaikon kívül más tulajdonnal nem rendelkeztek, vagyontalannak számítottak. Számuk 1920 és 1940 között jelentősen megnőtt.<sup>41</sup> A gazdaság és a műhelyek felszerelésének aránya az iparosoknál a teljes vagyonhoz képest kicsi, a parasztság birtokában lévő gazdasági felszerelések átlag mennyiségénél viszont jóval magasabb. Tóth Zoltán kutatása alapján a 19–20. század fordulóján Szekszárdon a hagyatékszerkezeti arányokat tekintve az iparos réteg eszköztára háromszor magasabb, mint a paraszti átlag.<sup>42</sup> Benda Gyula 19. század első feléből származó zalaegerszegi hagyatéki leltárak alapján szintén arra a következtetésre jutott, hogy az eszköz- és anyagkészlet a mesterek hagyatékának csekély részét képezték. A szerszámkészletet bemutató fejezetünkben is idézett adat szerint Leb András szerszámkészlete 1830. december 17-én 40 Ft-ot ért, míg a ház és fundus értéke együtt összesen 1 571 Ft 15 kr volt.<sup>43</sup> Összehasonlításképpen Futó Kovács Mátyás csongrádi gazdálkodó 19. század közepéről származó hagyatéki leltárából kiderül, hogy Csányi István nevű 15 éves bognárinas unokájára 1 500 Ft örökséget hagy, amelyből kisebb házat lehetett venni és műhelyt berendezni.<sup>44</sup>

Ezekkel az adatokkal jól összevethetők és értelmezhetők az uradalmi alkalmazottak keresetei. A mágócsi uradalomban gróf Károlyi Lajosnál 1860-ban van két kovácsmester öt segéddel, két bognár három segéddel és három molnár. Ezek fizetése a következő. Egy kovácsmester évi fizetése: *„készpénz 120 pengő forint, 32 posoni mérő kétszeres, 24 posoni mérő árpa, 2 mérő köleskása, 50 mázsa széna, 50 mázsa őszi szalma, 25 mázsa tavaszi szalma, 6 öl kemény tűzi fa, 1 darab soványsertés, 2 darab marhanyaraltatás, 8 darab sertésnyaraltatás, 2 katasztrális (1600 négyszögöles) hold és 100 négyszögöl szántóföld használata, szabadlakás. Mindent pénzre véve a mostani érték szerint e fizetés mintegy 450–500 uj ft. körül megy fel; s így a dolognak számát 300 napra tevén, jut egy-egy napra 1 ft. 50–60 kr. Bognármester évi fizetése: 96 pft. készpénz 30 pos. mérő kétszeres, 30 pos. mérő árpa, 2 mérő köleskása. 16 mázsa őszi szalma, 1 darab soványsertés, 2 darab marha teleltetés és nyaraltatás, 8 sertés nyaraltatás, másfél hold föld használat, szabad lakás. Az egész pénzártékra vive könnyű számítással felmegy 340–350 ftra. Molnár fizetése: 32 ft. készpénz, 20 pos. m. kétszeres, 18 p. m. árpa, 1 ½ m. köleskása, 46 font só, 78 font szalonna, 8 mázsa szalma, két darab marhateleltetés és nyaralta-*

<sup>41</sup> Paládi-Kovács A. 2000. 338–339.

<sup>42</sup> Tóth Z. 1982. 183.

<sup>43</sup> Benda Gy. 2006. 396.

<sup>44</sup> Szűcs J. 1999. 72; Lásd még Paládi-Kovács A. 2000. 334–335.



tás, 8 sertés nyaraltatás, egy katastralis hold föld, 2 pár csizma, szabad lakás s tüzelés. Kovács s bognár segédek fizetése: 83 ft. készpénzt, 16 posonyi mérő kétszeres, 1 ½ m. köleskása, 26 font só, 78 font szalonna, szabad lakás: készpénzben az egész 170–180 forintra felmegy.<sup>45</sup> A kovács tehát több készpénzt, gabonát és földhasználatot kapott, mint a bognár, viszont ugyanannyi köleskását, soványsertést és sertésnyaraltatást. A kovácsnak 2 db marhanyaraltatás járt, míg a bognárnak 2 db marhanyaraltatás és -teletetés.

Békéscsaba 1858-ban, majd 1871-ben vált vasúti csomóponttá a pest-aradi és a nagyvárad-fiumei vasút megépülésével. Természetesen ez a változás fellendítette a település iparának és kereskedelmének fejlődését, s hatással volt sok mesterség sorsára is. A kereskedelmi és jövedelemadók segítségével nyomon követhető az iparszerkezet átalakulása. Az 1873-as és 1887-es kimutatások szerint a kerékgyártók általános jövedelemadója 14 év alatt 10,2 Ft-ról 6,12 Ft-ra csúszott. 1873-ban összesen 19 önálló kerékgyártó dolgozott Békéscsabán, míg 1887-ben számuk 13-ra csökkent. Figyelemre méltó viszont, hogy az 1873-as adatokkal ellentétben az 1887-es foglalkozási listában már a bognárokat is megtaláljuk – külön szakmaként tehát –, számuk ekkor 10 fő, s általános jövedelemadójuk viszonylag alacsony, 5,6 Ft. A szakmák közt kocsigyártót nem találunk, feltételezhetjük, hogy a fejlődő iparág képviselői kapták a bognár megnevezést.<sup>46</sup> Az 1870–1880-as években a többi szakmához képest a kerékgyártók és bognárok általános jövedelemadója még mindig viszonylag alacsonynak számított Békéscsabán. „Legszegényebb” szakma a rézöntő volt 2 Ft-os adójával, míg a legjobban a gőzmalomtulajdonosok, illetve a regálébérlők kerestek.<sup>47</sup>

A Komárom megyei szentgyörgy-pusztai uradalmi alkalmazottak keresetét részletesen ismerjük. 1942-ben a bognár konvenciója: 26 q gabona, (20 q kemény, 12:8 arányban és 6 q árpa), 24 m tűzifa és hulladék, 2400 n. öl kukorica, 200 n. öl kert, 3 liter tej, 30 kg só, 10 liter petróleum, 250 pengő fertály pénz, 2 sertéstartás és lakás (szoba, konyha, kamra). A mesteremberek egy bérkategóriába tartoztak a gazdákkal, azonban ez a kereset sajnos nincs pénztérképben meghatározva, így nehezen összevethető az önállóként dolgozó mesterek jövedelmével.<sup>48</sup>

A bognároknak az 1950-es évekbeli keresetéről beszámolókból értesülhetünk. A kerékgyártó szakma a tardonai, parasztcsaládban felnőtt Lovas Gézának nem csak a tudás, de az anyagi javak miatt is előrelépést jelentett. Szaktudásával megbecsülésre és biztos megélhetésre tett szert, amit jól példáznak az általa is kihangsúlyozott fordulópontok életében. 1954-ben édesapja nem csak a használt eszközök megvásárlásában segítette, de a kölcsönruhában nősülő

<sup>45</sup> Galgóczy K. szerk. 1860. 205.

<sup>46</sup> Czeglédi I. 1989. 87, 89, 92, 94.

<sup>47</sup> Czeglédi I. 1989. 94.

<sup>48</sup> Kardos L. 1955. 240.

fiatalember lakodalmát is ő fizette. Nem hiába volt tehát büszke a hamar önállósuló kerékgyártó arra, hogy 1956-ban már saját keresetéből építkezett, s azon kívül, hogy családját eltartotta, az időhiány miatt felfogadott három ács bérét is egyedül kikereste.<sup>49</sup> Egy jó kerékgyártó természetesen nem csak Tardonán, de az ország bármely pontján elégedett lehetett keresetével, példa erre többek közt a Dobos Lajos által bemutatott halmaji Bognár István is, aki állítása szerint „[...] mesterségéből jobban megélt, mint egy 25 holdas gazda.”<sup>50</sup>

Érdeemes összehasonlítani a tardonai Lovas Géza és a ragályi Lenkey József bognárok pénztárcönyvét. Az 1950-es évek során több változtatás, rendelet is született az iparosok munkájának szabályozására. Az 1958-as ipartörvényben foglaltak szerint kötelező volt a KIOSZ (Kisiparosok Országos Szabadszervezete) -tagság,<sup>51</sup> így a pénztárcönyv vezetése is. Mindkét itt bemutatott pénztárcönyvet 1958-tól vezették 1960-ig, illetve 1963-ig. A könyvekbe azonos szempontok szerint jegyezték az adatokat, mégis helyenként eltérő jellegű információk is találhatók bennük. A könyveket megkezdésük évében a megfelelő iparhatóság (a putnoki, illetve a dédestapolcsányi) hitelesítette, és a forgalmi adó ellenőrzést évente elvégezte, bejegyezte. A füzetek bal oldalain szerepelnek a bevételek, míg jobb oldalon a kiadások. A bevételeket feltüntető oldalak felosztása a következő: sorszám (minden hónapban újra kezdve), bevétel megnevezése, forgalmi adó mentes bevétel, forgalmi adó köteles bevétel.<sup>52</sup> A kiadási oldalak felosztása: sorszám (minden hónapban újra kezdve), dátum, kiadás megnevezése, összeg. Bár a termékek árával külön fejezetben foglalkozunk, itt a kiadásokkal való összevethetőség miatt soroljuk fel őket. Figyelembe kell azonban vennünk a pénztárcönyvnek mint forrásnak egy igen fontos jellemzőjét, amely néhány adat hitelességét kétségbe vonhatja, és egyes adatok hiányosságát feltételezi és indokolja. A pénztárcönyvek – a saját részre vezetett kontóskönyvektől eltérően – az iparhatóság számára készültek, hogy évente ellenőrizni lehessen a mester munkájának mennyiségét és az azután befizetett forgalmi adót. Azonban tisztában vagyunk azzal, hogy a kisipar törvényes kereteinek kialakítása igen hosszú folyamat volt a második világháború után, amelynek egyik oka éppen az iparosok munkájának ellenőrizhetetlen volta, a másik ok az ellenőrzést végzők felületessége, hozzá nem értése volt.<sup>53</sup> A két mester pénztárcönyvében nagyjából azonos árakat találunk. Tardonán 1958 és

<sup>49</sup> Cseh F. 2008. 540.

<sup>50</sup> Dobos L. 1976. 91.

<sup>51</sup> Smuta L. 1982. 118.

<sup>52</sup> „Forgalmi adót kötelesek fizetni mindazok az iparosok, háziiparosok, kereskedők és egyéb magánszemélyek, akik a Magyar Népköztársaság területén értékesítés céljából árut állítanak elő, vagy egyéb későbbiekben ismertető kereseti tevékenységet folytatnak.” Az iparos nem fizet forgalmi adót, ha az anyagot a megrendelő hozza. Balogh Z. – Erdei J. – Kárász V. – Pákozdy I. 1957. 114, 116.

<sup>53</sup> Smuta L. 1982. 97–138.

1960 között egy szekér ára 1 400 Ft, egy kerék 200–250 Ft, négy kerék 600–880 Ft, egy eleje 160 Ft, egy hátulja szintén 160 Ft, egy saroglya 80 Ft. A ragályi mester 1960 és 1963 között egy szekeret 1 000 Ft-ért készített, egy kerék 180–280 Ft-ba, egy saroglya 80 Ft-ba került. Jövedelmének jelentős hányada a miskolci Erdei Termék Vállalat részére készített csákánynyelekből folyt be, helyenként hónapokon keresztül ez az egyetlen bevételi forrás van feltüntetve. A bognár 100 db csákánynyelet 250 Ft-ért készített, s gyakran egyszerre 280–300 db-ra kapott megrendelést. A pénztárkönyvekben az előlegek nem szerepelnek, a szóbeli közlések szerint a mesterek hitelre nem dolgoztak. Valamennyi általam megkérdezett bognár beszámolt arról, hogy ez a mesterség igen jól jövedelmező volt, ha jól értettek hozzá, és elegendő megrendelést kaptak. A pénztárkönyvek jobb oldali lapjain a kiadásokat olvashatjuk. Míg a kiadások és a bevételek a tardonai füzetben nagyságrendileg nem feltétlenül egyeznek, addig a ragályi mester nagyon precíz és következetes könyvelést vezetett, és a két oldalon szereplő havi végösszegek – néhol szinte fillérre pontosan – egyeznek (feltehetően az ellenőrzések miatt is).

A tardonai bognár kiadásainál minden hónapban szerepelnek az egy havi jövedelem- és forgalmi adó (130–360 Ft), az egy havi KIOSZ tagdíj (20 FT), a háztartás (230–450 Ft, egyszer 850 Ft) s helyenként a „külön kiadás”. Ezek a költségek 1958 júliusában és decemberében kiegészülnek faanyagra költött összeggel, ahol a fafajta és a mennyiség is fel van tüntetve, valamint júliusban az eladó nevével is: július: cserfa anyag M. Górnál Zsigától, 0,5 m<sup>3</sup> 400 Ft; december: 0,6 m<sup>3</sup> kőrösfa 700 Ft. 1959 novemberében már csak ennyi van bejegyezve anyagvásárlásra: anyag 330 Ft. 1960 januárjától a költségek kiegészülnek a villanyszámlával (20–48 Ft), hiszen az 1958-ban a faluba bevezetett villanyt<sup>54</sup> a bognár is kihasználta, műhelyét gépesítette.<sup>55</sup>

A ragályi füzetben szintén szerepel a jövedelem- (20–720 Ft) és forgalmi adó (20–600 Ft), a KIOSZ tagdíj (20 Ft), az egyéb költségek és a háztartás. Faanyag vásárlásakor csupán az összeget jegyezte be a bognár (60–200 Ft). A ragályi mester további kiadásai között szerepelnek az üzemanyagköltségek (mennyiséggel együtt), olaj, motorengedélyezési költség (1959. IV. hó), szerszámköltségek: reszelők, illetve szalagfűrészlap és 1962 márciusától az öregségi nyugdíj is (80 Ft). A pénztárkönyv szerint a villany beszerelése a műhelybe 1961 májusában történt meg, amelyet részletekben fizetett ki a bognár, és kiadásai között ezután jelent meg az ipari áram fogyasztásának költsége. Ekkortól számolhatunk tehát nála is intenzívebb gépesítéssel, s ez a dátum az eszközkészlet, ezzel együtt bizonyos munkafolyamatok változásának, ebből következően akár elkészített szekéralkatrészek módosulásának vizsgálatakor igen nagy jelentőséggel

<sup>54</sup> Takács L. szerk. 2003. 126.

<sup>55</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007; A műhelyek gépesítéséhez lásd még dolgozatunk eszközökkel foglalkozó fejezetét.

bír. Míg a tardonai bognárnál csak a szóbeli elbeszélésből derülhetett ki, hogy rövid ideig tanulót foglalkoztatott, addig a ragályi mester pénztárkönyvében ez fel is van jegyezve. 1958 júliusában tanuló szerződötési és útiköltség 250 Ft, majd „tanuló után SZTK fizetés” decemberben és 1959. januárban 120 Ft és 44 Ft. Ezután nem találunk tanulóra utaló adatokat, feltételezhetjük, hogy a mester nem írta fel minden hónapban ezeket a költségeket.<sup>56</sup> (13. melléklet)

Olaf Bockhorn leírása szerint a 19. század végén, 20. század elején Felső-Ausztriában a kerékglyártó a fizetség egy részét keményfában is kaphatta. Az, hogy a kerékglyártók pénzben kapták a fizetséget, a kézművesek közt kiemelkedőnek számított, presztízserő is volt. Csak azok a kerékglyártók voltak szegények, akik vándoriparosként (*Störwagner*) dolgoztak ételért és dohánypénzért cserébe, faluról-falura jártak, és javítási munkákat vállaltak.<sup>57</sup> Sajnos arról nem ír részletesebben a szerző, hogy meddig dolgoztak ezek a vándor kerékglyártók, illetve nem tudjuk, hogy a többi iparos mikortól kapta szintén pénzben a fizetséget.

#### Inas- és segédévek, mestervizsga

Az inasok képzését 1884-től az ipartestületek felügyelték. Az ipariskolák felállításával azonban a tanoncképzés színvonala nem sokat javult, ezekben elsősorban elméleti oktatás folyt. A szakmai képzés továbbra is a műhelyekben zajlott 1944-ig.<sup>58</sup>

Kecelen és Orosházán is a fiúkat 12–14 éves korukban szegődötték inasnak. A 20. század közepéig az volt a szokás, hogy az inasok bennkosztosok voltak, tehát a mesterüknél szállást és teljes ellátást kaptak. Az inasok hetente három délután jártak a tanonciskolába, majd három év inasidő után szabadultak, segédék lettek. A segéd hetibért kapott. Több szakmában jellemző volt, hogy a segédék az 1940-es évekig vándoroltak tapasztalatszerzés miatt és kényszerből is, hiszen a gazdasági válság éveiben nem volt munka.<sup>59</sup> Orosházán az inasidő négy év volt. Az első évben kisinas, harmadéves korára öreginas minden évben kapott alsó- és felsőruhát, szabaduláskor egy öltöző ruhát. Pénzt nem kapott, csak jó vásárok után. Az inasok a műhelyben aludtak, napirendjük a következőképpen alakult. Reggel 5–6-kor keltek, takarítottak, megetették az állatokat. 7 órától műhelymunka, 8.30-tól 8 óráig reggeli, 8–12 óráig ismét munka. Egy óra ebédidő után este fél 8-ig dolgoztak, majd vacsoráztak. Évszakoktól is füg-

<sup>56</sup> Cseh F. 2012.

<sup>57</sup> Bockhorn, O. 1973. 138. Sajnos a szerző leírásából nem derül ki pontosan, hogy a vándorló bognárok állandó műhellyel nem rendelkező mesterek voltak vagy vándorló segédék.

<sup>58</sup> Paládi-Kovács A. 2000. 343. Az inas- és segédévekről lásd ugyanitt 342–348.

<sup>59</sup> Juhász A. 1965. 336; 1984. 686;

gött, hogy mennyit kellett dolgozniuk. A segéd az inashoz képest már független volt és önálló minden szakmában, hetibért kapott vagy darabszám után fizették.<sup>60</sup> 1930-ban Tótfalun (Tahi-Tótfalu, Pest megye) egy segéd a mesternél töltött két év alatt napi 10 pengőt keresett, kosztot és kvártélyt kapott.<sup>61</sup>

A murakeresztúri Kovács Pál 1921-től 1971-ig dolgozott bognárként. Inasévit Zalaszentbalázson töltötte, ahol egy hónap próbaidő után kötöttek vele hároméves szerződést. A mesternek évi 1 q búza járt. A szerződés azt is tartalmazta, hogy az inas nem csak a műhely-, de a háztartási munkába is besegített. Cserébe kosztot és kvártélyt kapott, illetve bejelentették a Munkás Betegségélyező Egyletnél is. Pénzt nem kapott, esetleg búcsú vagy vásár idején zsebpénzt. A műhelyben naponta 9–10 órát dolgozott. Inasévei letelte után még 15 hónapot töltött a mesterénél segédként. Ekkor a havi fizetése 60–70 kg gabona volt, ami nem számított soknak, illetve továbbra is járt a koszt és kvártély. Kovács Pál a hátralévő kilenc hónap kötelező segédidőt Eszteregnyén (Zala megye) töltötte. 1926-ban váltotta ki az iparendélyt, Murakeresztúron ő volt a negyedik bognár. Havi 6 q gabonát, illetve ennek megfelelő pénzt keresett. Az évi tiszta keresete 36–40 q gabona volt, ami jónak számított. Napi 12–13 órát dolgozott.<sup>62</sup>

Domonkos János igen részletesen számol be a szombathelyi kerék- és kocsigyártó mesterségről, különösen Oláh János, táplánfai bognár pályafutásáról. Tanoncszerződéséből kiderül, hogy az 1904-ben született inast 1918-ban szerződteti Kiricsi Ferenc mester három évre. A mester köteles az inast iparosiskolába járatni, lakást és ételmezést nyújtani, illetve a betegsegélyező járulék felét fizetni (a másik felét a szülők fizetik). A tanonc 200 K tandíjat fizet a mesternek.<sup>63</sup> Munkakönyvéből jól nyomon követhető, hogy segédévei alatt a sárvári uradalomban, majd több bognárnál is dolgozott összesen tíz évet a következő településeken: Katonapuszta, Szombathely, Olad, Zarkaháza, Herény. Az uradalomban 1921-ben havi 450 K-át kapott és ételmezést, ugyanebben az évben Raffael Pál katonapusztai földbirtokosnál a munkabére havi 700 K és ételmezés volt. 1923-ban Oladon már heti 500 koronát kapott (ételmezés nincs említve). A többi helyen a munkabérnél csak az van feltüntetve, hogy „változó”, illetve „egyezmény” szerint. Néhány napot töltött 1927-ben a Pohl E. és Fiai Gazdasági Gépgyár vas és Fémöntödéjénél Szombathelyen.<sup>64</sup> Oláh János egyik mesterének, Domonkos Jánosnak a munkakönyvét is megtaláljuk a forráscsoportban. A Magyargencs községben 1874-ben született bognársegéd munkakönyvét 1891-ben állították ki. 1900-ig dolgozott Szombathelyen (kerék- és kocsigyártó mesterknél, 1899-ben a Magyar Királyi Államvasutaknál), Budapesten („SANITAS”

<sup>60</sup> Juhász A. 1965. 336–337.

<sup>61</sup> Szoboszlainé Raffay A. 1951. 16.

<sup>62</sup> Béli G. 1975. 47–48.

<sup>63</sup> Domonkos J. 1973. 26–28.

<sup>64</sup> Domonkos J. 1973. 34–36.

Részvénytársaság, majd Gömörly Gusztáv kocsigyártónál), Sárváron, Győrben, Sopronban. A Részvénytársaságnál és az Államvasutaknál egyezmény szerint kapott bért, míg a mestereknél keresete a következőképp alakult: 1891. XI.–1892. I.: 60 krajcár naponként, 1892. II.–1893. IV.: heti 2 Ft, 1893. IV.–1894. VII.: heti 2,80 Ft, 1894. VII.: heti 2,30 Ft, 1894. VII.–1895. VI.: heti 2,80 Ft, 1895. VI.–1897. VII.: heti 2,80 Ft, majd heti 4 Ft. 1897. IX.–1898. I.: 1,95 Ft napibér.<sup>65</sup>

A 19. század második felétől a segédek tanulhatták a paraszti igényeket kiszolgáló járművek és a féderes kocsik, hintók készítését is, attól függően, hogy milyen mestert választottak. Lehetőleg igyekeztek valamennyi munkafolyamatot megtanulni. Bene Imre 1893-ban szabadult Dorozsmán (Csongrád megye), a szabadulómunkája négy darab 25–35 cm átmérőjű kerék volt. Vándorlását Dorozsmán és Szegeden kezdte, paraszti járműveket és hintókat egyaránt kellett készítenie. Amikor elhatározta, hogy tovább vándorol, bognár édesapja a következő tanáccsal látta el: „*Temesvárra észért, Pestre meg pénzért megy az ember, de észért is.*” A fiatal segéd Pesten, majd Losoncon dolgozott, utóbbi helyen megtanulta azt is, hogyan kell a hintó „*korba-kaszni*” részéről tervrajzot készíteni. Pesti és sátoraljaújhelyi munkák után 1901-ben Szegeden lett önálló: „*Először csak bognár voltam, később kocsigyártó cégért tettem ki.*”<sup>66</sup> Idősebb Ponyokai Bálint 1894-ben született, Törökszentmiklósról 1906-ban indult el vándorolni. Segédeit a Wiener neustadti hintógyárban töltötte. 1918-tól Törökszentmiklóson dolgozott, ahol hintót ugyan csak 2–3 évente kellett készíteni, de kocsira és szekérre rendszeresen kapott megrendelést. Műhelye haláláig, 1961-ig működött.<sup>67</sup>

A bognárinások először megtanulták a faragóbaltá használatát, faéket vágtak vele és csapszöveget. Majd kifaragták a kerékcsapot, citlinggel simítottak, gyalultak, aztán vonókéssel is dolgozhattak. Ezt követte a fűrészelés: rönkökből *palincsol*, *palincsból* sablont, kocsirészeket készítettek. Aztán következett a vésés és fúrás, a kocsi alkatrészeinek lesabása. Harmadéves inasként tanulták meg a kerék-munkát, majd az agyvésést.<sup>68</sup> A faragóbaltá használata után következhetett a kézzel való fűrészelés megtanulása is, majd azután a gyaluval és vonókéssel végzett munka.<sup>69</sup>

Wittich Andor 1925-ben az iparokat aszerint csoportosította, hogy képesítéshez kötöttek-e, illetve mennyire nehezen elsajátíthatók. A kerékgyártó ipart a képesítéshez kötött, nehezebben elsajátítható iparok közé sorolta. 1925-ben kocsigyártó és bognár szakmát az aszódi m. kir. fiúnevelő otthon ipariskolájában, illetve az Aszódon fennállott javítóintézet ipariskolájában is lehetett ta-

<sup>65</sup> Domonkos J. 1973. 42–46.

<sup>66</sup> Nagy D. 1956. 8.

<sup>67</sup> Ponyokai Bálint (1932–2009), Kisújszállás, 2007.

<sup>68</sup> Juhász A. 1965. 314; 1984. 686; Rudolf K. 1966. 2.

<sup>69</sup> Mészáros M. 1969. 1; Rudolf K. 1966. 3.

nulni, más iskolákat nem említ a szerző.<sup>70</sup> A kerékgyártók az alkatrészek méreteit sablonok után tudták, illetve tapasztalatból, a tanonc- és iparosiskolákban pedig megtanulhatták, hogyan lehet matematikailag kiszámolni az alkatrészek, legfőképp a kerék, talpak és küllők méretét. Jordán Károly *Bognár kisipar* című tankönyve alapján tájékozódhatunk erről a tananyagról, illetve Bockhorn is felhívja a figyelmet erre.<sup>71</sup> Sok iparosiskolában azonban nem tértek ki ezekre a számítási módokra, sőt, magára a szakmára sem, például Csantavéren.

Szalkai Imre az 1940-es évek elején járt iparostanonciskolába Csantavéren. 1943–44-ben a következő tantárgyakat kellett egy iparostanoncnak elvégezni: hit- és erkölcsstan, magyar nyelv és üzleti levelezés, természettan-vegytan, polgári és közgazdasági ismeretek, ipari könyvvitel és költségvetéstan, szakrajz és szerkezettan (3. kép). Az iskolában 3 évfolyamon körülbelül 100 diák tanult, az órák este 8-tól 10–11 óráig tartottak. Szalkai Imre 1944-ben tett segédvizsgát Csantavéren, amelyről segédlevele is tanúskodik (4. kép). A mesterénél valójában három és fél évet töltött inasként, a privát műhelyben ugyanis fizetést nem, de kosztot kapott, amit le kellett dolgozni fél év munkával. Időnként viszont elfogadhatott borralalót egy-egy megrendelőtől. Az inasévek igen kemény munkával teltek. Szalkai Imre reggel négy órakor ment a műhelybe beüzemelni a szívógázmotort, amely a szalagfűrészelt hajtotta, s dolgozott, amíg a mester nyolc órakor meg nem érkezett. Reggeli után 9-től folytatták a munkát, majd 1 óra körül ebédeltek, és az inas még vacsorát is kapott. Este pedig az iskolába ment. *„Három évig inasnak kellett lenni, 4 évig segédnek különböző mesternél, és aztán lehetett menni mester-vizsgára.”*<sup>72</sup> Az inasnak a műhelyt is rendben kellett tartani, szombatonként a szerszámokat élezni, megjavítani, forgácsot fölsepregetni. Egy ilyen alkalommal Szalkai Imrének a becsületét is igyekezett a mestere próbára tenni: *„Aki elment inasnak, próbálták a mesterek, hogy milyen becsületes. Én az öregebb inasoktól ezt már hallottam. Beálltam inasnak, majd egy jó hónapra egyszer mondja a mesterem: Takarítsd föl a műhelyt! Takarítok. 10 pengő ott volt a gyalupad lábánál. Mindjár’ gondoltam – hogy került volna oda. Na, mikor föltakarítottam, begyün a mester. Megfogtam, hozzátettem még egy 10-est. Mondom, itt volt 20 pengő. Olyan vörös lett! Ez az inas! Én akartam megpróbálni!”*<sup>73</sup>

Az inasoknál különösen nagy hangsúly volt a faragóbalta használatának megtanulásán. A pátyi Pócs Gyula, 57 éves bognármester 1953-ban teljes valószínűságnak tartotta a következő történetet: *„Az ötvenes évekbe történt a céhrendszer idejébe; egy bognársegédnek remeket kellett csinálni, hogy a céh kiadja neki a mesterlevelet, és megjelent a székelyvásári céhmesternél, hogy remekel. És bemegy a céhmesterhez, az meg nézi, hogy semmiféle remeket nem hozott magával,*

<sup>70</sup> Wittich A. 1925. 11, 44.

<sup>71</sup> Jordán K. 1959. 47–50; Bockhorn, O. 1973. 140.

<sup>72</sup> Szalkai Imre (szül. 1926), Csantavér, 2009; Cseh F. 2010.

<sup>73</sup> Szalkai Imre (szül. 1926), Csantavér, 2010.

csak faragóbaltát. „Gondoltam, majd ezzel megcsinálom a remeket.” Föltette a lábát a faragótökére és a baltát a cipőn keresztülvágta, anélkül, hogy megsértette volna a lábát.<sup>74</sup>

Özvegy József 4–5 hónapig volt kerékgyártó inas Harmat Ambrus mester-nél 1949-ben Oromfalun (Bácska), ahova minden nap Tótfaluból járt fel. A meste-re szerette volna kideríteni, hogy az inas mennyire alkalmas bognárnak, erre az egykori inas egy anekdotával emlékszik vissza: „Bejöttem. Mester azt mondja, hogy -No, no gyerek, te is fakukac akarsz lenni? Hát, ugye én olyan falusi gyerek vótam, egy kicsit olyan szégyenlős, – Hát igen. – No jó van akkó, mindjár megtud-juk, mit tudsz megcsinálni. Köllene fát darabolni. Tűzre. Hát kint a bognármű-hely előtt volt egy olyan nagy töke, ugye úgy nevezik, ilyen fa, ilyen magas. – Na, daraboljád! Arra rátettem az összevágott fát, megfogtam a fejszét, egy irtó nagyot belevágtam. A fa szétszállt, az egyik fele beszállt a dupla ablakon a műhelybe, a másik meg leesett. Na, aszondja, jól kezdődik.” A mesternek egy segédje és egy inasa volt, akik fokozatosan tanulták meg a szekér és egyéb termékek készí-tését a legegyszerűbb műveletektől a legtöbb szakértelmet igénylőig. Ez egy államosított műhely volt, ezért az inas pénzt vagy ellátást nem kapott a munká-jáért cserébe. Mivel a falujában az iparostanonciskola nem volt megszerveve, Özvegy József csak a mesterénél tanulta a szakmát.<sup>75</sup>

A szabadkai kovács, Mezei István Torontáltordán töltötte a segédéveit, majd Nagybecskereken és Szabadkán dolgozott. Emlékei szerint a bognársegédeknek meg kellett tanulni a zápos oldalakon az összekötő fákat olyan ügyesen kivésni, hogy oda egy tollat (madártollat) se lehessen bedugni. Előfordult, hogy a segéd által készített alkatrészt feltollazták, ha rossz minőségű munkát végzett.<sup>76</sup>

Lovas Géza 1931-ben született Tardonán. A kétgyermekes család föld- és sző-lőműveléssel foglalkozott. Lovas Géza már 13–14 évesen járt sógorával vasúti talp-fát faragni a Bükkbe, Lyukóbánya mellé. A fát ekkorra már jól ismerte, s hamar megtanult bárdolni is. Ebben az időszakban az erdészet fogadott fel faragókat a Lillafüredi vasút meghosszabbítása miatt, itt Lovas Géza szelvénykarókat faragott.<sup>77</sup> Büszke volt teljesítményére, egy alkalommal rá is szóltak, hogy keve-sebbet faragjon, mert nem tudják kifizetni. Mégis úgy döntött, hogy mivel elég jól értett a fához, szakmát szeretne tanulni, s megkérte édesapját, keressen neki kerékgyártó mestert Sajószentpéteren. A településen Lovas Géza emlékezete

<sup>74</sup> Bodgál F. 1953. 9.

<sup>75</sup> Özvegy József (szül. 1935), Szabadka, 2009.

<sup>76</sup> Mezei István (szül. 1933), Szabadka, 2009.

<sup>77</sup> Az erdei famunkák (lásd Bodgál F. 1959; Paládi-Kovács A. 1986–87; 1988; Petercsák T. 1982–83; D. Tóth P. 1970) az 1920–30-as évektől egészültek ki a Bükkben talpfaragással és szelvénykaró-faragással, s ugyanúgy, mint más erdei munkák, ezek is biztos megélhetést jelentettek, és szaktudást igényeltek. A bükkzsérci talpfaragók például külön mesterségnek, szakmának tartották munkájukat. Máday Gy. 1970. 15.



szerint az 1940-es évek végén kb. 8 kerékgyártó volt, hiszen sokan jártak oda vásárra. Az akkor 16 éves fiatalember Kádas János mesterhez került 1947 szeptemberében. Egy hét próbaidő után bebizonyosodott, hogy elég érett a kerékgyártó munkára, így Kádas János két éves inasszerződést kötött vele. Mivel jól tudott bárdolni, Lovas Géza telente, amikor a kerékgyártó műhelyben kevesebb munka volt, mestere ács öccsének a műhelyében segédkezett. Ez idő alatt is a bér egyik feleként a saját mesterénél kapott ellátást: szállást és ételt egész héten (csak hétvégenként járt haza Tardonára), míg a bére másik felét pénzben adták oda neki. A kétéves inasszerződés letelte után Lovas Géza még egy évet maradt mesterénél segédnek, amikor is már önállóan dolgozott, és bérként az elvégzett munkából befolyó haszon 40%-át kapta meg. Egy mester általában csak egy segédet vagy egy inast tartott, hiszen ha a műhelyben csak két gyalupad volt, többen nem is tudtak volna dolgozni, illetve egyszerre több inas betanítására nem volt idő a sok munka miatt. Az inasok fokozatosan tanultak bele a szakmába, de egy bizonyos szintű ügyességet és önállóságot elvártak tőlük.<sup>78</sup> Péter Lajos, kurityáni bognár segédvizsgáját 1944-ben tette Putnokon: egy hámfát kellett elkészítenie, illetve megterveznie egy hátsó görbe saroglyát<sup>79</sup> (5. kép).

A mestervizsga egy-egy bonyolultabb alkatrész, gyakran kerék elkészítése volt. 1930-ban egy tahi-tótfalusi bognár mesterremeke a következőkből állt: két küllő, egy talp, egy hámfá, egy karfa, a kocsi oldalába való zápot és egy *saroglyát* kellett összerakni.<sup>80</sup> Jászkiéren Gócza Kálmán 1939-ben szabadult, az elméleti mestervizsga mellett egy löcsős kocsihoz való hátsó saroglyát kellett kiszabnia.<sup>81</sup> 1958-ban a csantavéri Szalkai Imre Topolyán tett mestervizsgát: egy kocsi elejét kellett elkészítenie és egy kereket beküllőzni<sup>82</sup> (6. kép).

## Vásárok

Román János azon állítását, miszerint a falusi kézművesség a 16–17. században nem vásári műves, csupán javító mesterség, Bodó Sándor kétségbe vonja, hiszen a 17–18. században a tanácsok már rendelkeztek arról, hogy a vidéki mesterek hol foglalhatnak helyet sátraikkal a vásár területén, s meg is szigorították az árubevitelt.<sup>83</sup>

Az észak-magyarországi forrásanyagok szerint a 16. századtól 1872-ig a céhekkel rendelkező vásáros helyeken a kontárok, a landmajszterek és idegen helységbeli

<sup>78</sup> Cseh F. 2008. 536–537; Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>79</sup> Péter Lajos (szül. 1925), Kurityán, 2007.

<sup>80</sup> Szoboszlainé Raffay A. 1951. 16.

<sup>81</sup> Hajdú J. – Barna Cs. 1977. 9.

<sup>82</sup> Szalkai Imre (szül. 1926), Csantavér, 2009; Cseh F. 2010.

<sup>83</sup> Bodó S. 1974. 131; Román J. 1965. 62.

céhek kézművesei csak a „sokadalmakon”, vásárokon árulhatták termékeiket.<sup>84</sup> A hortobágyi hídi vásár a 19. század közepén élte virágkorát. Ide más iparosok mellett kerékgyártók és szekerészítők érkeztek Miskolcra és Nagykállóra.<sup>85</sup>

A szászrégeni vásárokon a kerekészek a kovácsok és a mezőgazdasági és háztartási faeszközök készítői között kaptak helyet. A helyi iparosok mellett az alsóbölkényi, görgényszentimrei és idecspataki kerekészek is elhozták termékeiket. A szászrégeni kerekészek pedig áruikkal eljutottak Marosvásárhelyre, Mócsra, Nagysármásra, Mezőrűcsre és Uzdiszentpéterre.<sup>86</sup> A gyergyószentmiklósi és környéki vásárookra tavasszal (a virágvasárnap előtti szombaton vagy húsvétkor) érkeztek főként Csomafalváról és Tekerőpatakról a kerekés- és kádármesterek termékei. 1820-as adatok szerint Tekerőpatakon nagyon sokan foglalkoztak kerékességgel. Szárhegyről és Alfaluból ekéket hoztak a vásárba, majd 1909-től a vasút megépítésének köszönhetően megjelentek a brassói mesterek is.<sup>87</sup> A kolozsvári vásárokon feleki és (torda)szentlászlói jármot, (torda)szentlászlói és fenesi boronát, valamint (torda)szentlászlói szekeret lehetett vásárolni.<sup>88</sup> A páncélcsehi vásárra szótelki, csöményi, zálhai és hagymási mesterek vittek eketaligákat, boronákat és szánokat, mert a helybeli kerekészek csak megrendelésre dolgoztak. A nyárádszeredai vásárokból Sóvidékről (Siklódról, Küsmödről és Szolokmárról) és Kibédéről hoztak többek között jármot és szekerkeréket. A kibédi mesterek egész vasalt vagy vasalatlan szekereket is árultak itt. A hunyadi vásárok deszkapiacain helybeli és zsoboki kerekészek árultak egész szekeret, keréket, eketaligát, dongói románok kerékfalfát, hodosi, füldi román és damosi magyar mesterek pedig jármot kínáltak. Alparét országos és két-három napos vásárain a hagymási, csömörlői és zálhai román mesterek kínáltak egyebek mellett szánokat, teljes szekereket, eketaligákat és faekéket. Kolozsvárra a tordaszentlászlói kerekészek vittek marha- és lószekeret, szentlászlói, magyarfenesi és feleki mesterek marhajármot és boronát, a szótelkiek faekét, a szentlászlóiak, felekiek és füldiek favillát és gereblyét.<sup>89</sup>

A kiskunmajsai könnyű kocsik keresettek voltak Bácskában, ezért elsősorban Mélykútra, Jánoshalmára és Bajára vitték a kovácsok a járműveket. Egy-két kovácsmester megfogadott együtt egy fuvarost stráfkocsival, és a kocsikat szétszedve szállították a vásárokra. Ott összerakták azokat, és a felállított rudak végére szalmacsóva került, ez jelezte, hogy a kocsik eladók.<sup>90</sup> Orosházán a bognárok,

<sup>84</sup> Bodó S. 1975. 546; A kontárok, himpellérek, landmajszterek témakörhöz lásd Paládi-Kovács A. 348–351.

<sup>85</sup> Dankó I. 1976. 75.

<sup>86</sup> Bíró D. 2000. 80–84.

<sup>87</sup> Tarisznyás M. 1982. 181–182.

<sup>88</sup> Kós K. 1972. 35.

<sup>89</sup> Kós K. 1976. 342, 365, 367, 372, 380.

<sup>90</sup> Csík A. 1997. 196.

kovácsok, asztalosok, kádárok a templom helyén, illetve a templom megépülése után a templom előtt árultak. Piacnapok a vasárnap és csütörtök, 1937 óta hétfő és csütörtök voltak. Ekkor a mesterek nem dolgoztak, de az inasok és segédek igen. Az iparosok Orosházáról termékeiket elhordták Makóra, Battonyára, Mezőhegyesre, Gyulára is.<sup>91</sup> Szentesen ha vásárra dolgoztak, két ismerős mester (kovács és kerékgyártó) fogott össze, a kocsi árát elosztották. Mindig a kovács árult, a bogsnár csak egyes alkatrészekkel ült ki. A második világháború után azonban már csak megrendelésre dolgoztak, mert a gyáripar miatt csökkent az igény a kocsikra. A megrendelő megcsináltatta a bogsnármunkát, s ha az kész volt, vitte a kovácshoz. A kovácsot a bogsnár is ajánlhatta. Volt olyan kovács, aki maga vállalta fel a megrendelést, de erről a bogsnároknak rossz tapasztalataik voltak.<sup>92</sup> Híresek voltak a könnyű, tartós, erős és csinos kialakítású *dorozsmai kocsik*. A kiskundorozsmai bogsnárok és kovácsok termékeiket nem csak itthon, de a trianoni határmódosításokig Bácskában és Bánátban is árulták: Horgoson, Kanizsán, Zentán, Makón és Battonyán.<sup>93</sup> Csorba Csaba a gyergyószentmiklósi piacon áruló kerekesekről 1906-ban, illetve 1930-ban készített fotókat közül (7–8. kép).

A jó mestereknek azonban nem volt szükségük arra, hogy vásárra dolgozzanak, őket elhalmozták megrendeléssel.<sup>94</sup> Egy mester akár csak egy-egy termékre vagy alkatrészeire is specializálódhatott, és azt árulta a vásárokon: talicskát, ládástaligát, jármot, kaszanyelet stb. Törökszentmiklóson „Az igazi mesterek ilyen tömegtől iszonyodtak. Meg ezt megalázónak tartották, hogy öneki nincs annyi megrendelése, hogy ő még vásárba is vitte. [...]elhangzottak a műhelybe olyanok, hogy kigúnyoltak vagy csak egy kicsit megbíráltak valakit, hogy hát az csak úgy tudja”. Mégis volt kereslet ezekre a termékekre, hiszen jóval olcsóbban árulták őket, mint a mester műhelyében megrendelteket. Ponyokai Bálint elbeszélése szerint Törökszentmiklóson és környékén a második világháború előtt nagyon sok kerékgyártó dolgozott, „valóságos gyár volt”. Az első és hátsó, vasalatlan kerekeket a vasboltban árulták, darabját 100 Ft-ért. Idősebb Ponyokai Bálint ekkor 400 Ft-ért készített egy kereket.<sup>95</sup>

### A mesterség megszűnése, elhagyása

A mesterség megszűnése fokozatosan történt, több szakaszban, attól függően, hogy városi, mezővárosi vagy falusi mesterekről beszélünk. A gyáripar már

<sup>91</sup> Juhász A. 1965. 337, 339.

<sup>92</sup> Csalog Zs. 1965. 24–25.

<sup>93</sup> Szirtha K. 1937. 295.

<sup>94</sup> Juhász A. 1965. 338; 2003. 49.

<sup>95</sup> Ponyokai Bálint (1932–2009), Kisújszállás, 2007.

a 19. sz. végén, 20. sz. első felében elkezdte „bekebelezni” a kisiparosokat. Egyes mesterségeknél más-más dinamikája volt a mesterség megszűnésének.<sup>96</sup>

A bognároknál és kovácsoknál az 1840-es évektől jelentkezett a gyáripar erős elszívó hatása. Amíg a néhány legénnyel dolgozó bognárok nem készítettek hingtókat, a gyárak termékei közt szerepeltek a löcsös kocsik és szekerek is, ami egyes helyeken jelentősen visszavetette a kis műhelyek forgalmát. A kocsigyártó ipar is fokozatosan veszített jelentőségéből. Amíg a 19. század első felében a legfejlettebb iparok közé tartozott, a század második felében jelentkező közlekedéstechnikai változások miatt stagnált, majd hanyatlott az iparág.<sup>97</sup>

1879-ben a Tiszazug településeinek lakói meglehetősen önellátóak voltak, ezért kevés mesterség képviselői dolgoztak egy-egy helységben. Mégis a kerékgyártó szakmát a 10 településből kilencen megtaláljuk (a kovács szakma valamennyi településen képviseltette magát). Az 1920-as, 1930-as években még szintén sok településen dolgozott bognár. Akkor többségük már nem foglalkozott új kocsik készítésével, sokkal inkább javítással.<sup>98</sup>

A gazdasági válság utáni években, a 20. század első felében volt még kereslet a mezőgazdasági eszközökre, illetve sok helyen a féderes kocsikra is, például a tehetős tanyai gazdálkodók részéről a sárga festésű, féderes „nagyatádi kocsi”-ra.<sup>99</sup> Az 1940-es évektől azonban ez az igény is fokozatosan csökkent, majd a tsz-ek megalakulásával a kisiparosok egyre nehezebben tudták megőrizni önállóságukat. A Mindszenti bognárok egy része 1952-ben lépett be a Mindszenti Vegyes Kisipari Termelőszövetkezet kovács-bognár részlegébe. 1960-tól többségük felszámolta önálló műhelyét, és a térszben dolgozott: kocsikát javítottak, 1960 és 1968 között még kb. 30 új járművet készítettek.<sup>100</sup>

Olaf Bockhorn a felső-ausztriai kerékgyártók helyzetének és 20. századi történetének vizsgálatakor – mint ahogy azt már a bevezetőben említettük – nem csak a kerékgyártók számát tudta meghatározni, hanem azt is, hogy ezek közül hányan foglalkoztak még szekérbiztosítással, és hányan csak javítással.<sup>101</sup> Sajnos nekünk azon felül, hogy megvizsgáljuk az országos és megyei iparstatisztikákban a kerékgyártók számának változását, 40–50 év távlatából nincs már lehe-

<sup>96</sup> Paládi-Kovács A. 2000. 324–326.

<sup>97</sup> Kóczyáné Szentpéteri E. 1981a. 187–188; Dóka K. 1979.

<sup>98</sup> Novák L. 1989. 181–182, 186.

<sup>99</sup> Juhász A. 2003. 47.

<sup>100</sup> Nagy V. 1996. 543–544.

<sup>101</sup> Pl. 1945-ben Felső-Ausztriában a 104-ből 25 bognár nem dolgozott már megrendelésre, kb. 40-en vállaltak még javítási munkákat, illetve készítettek el egy-egy keréket, és néhányan áttértek az asztalos munkákra. Kb. 10 olyan iparos volt, akik az asztalosmunkák elvégzéséhez a szükséges gépekkel is rendelkeztek. 8-an mezőgazdasági gépek készítésével és karbantartásával foglalkoztak, 15-en utánfutókat és karosszériákat készítettek. 6-an pedig sportcikkgyártására tértek át. Bockhorn, O. 1973. 147–148.

tőségünk ilyen részletes vizsgálatra. A mesterség megszűnésének folyamatáról, arról, hogy mindez hogyan befolyásolta az iparosok életét, ma már csak az adatközlőktől, az egykori kerékgyártóktól kaphatunk információt. Bockhorn az 1960-as, 1970-es években felfigyelt ezekre a folyamatokra, és már akkor leírta, ki hogyan reagált a változásokra. A Duna-völgyben és a nagyobb városok körül az egykori kerékgyártók utánfutók gyártására szakosodtak, kihasználva az évek óta fenntartott személyes kapcsolatot a megrendelőikkel, ami a konkurens gyárak személytelenségével szemben előnyt jelentett. A többi vidéken megpróbálták korszerűsíteni az iparosok a műhelyüket, gépeket vásároltak, és asztalosmunkákat vállaltak. Felső-Ausztriában a legtöbb iparos egy kis darab földre, tehát mezőgazdasági tevékenységre is támaszkodott. Sokan nem tudtak egyből felhagyni eredeti szakmájukkal, már csak hétvégeként dolgoztak a műhelyben, s hétköznapokon egyéb munkákat vállaltak: építőmunkások, postások, biztosítási ügynökök, úszómesterek stb. lettek. Néhány kerékgyártó átadta még tudását a fiának, ám a fiatalok már nem vették át apjuk műhelyét, nem dolgoztak többet ebben a szakmában.<sup>102</sup>

Magyarországon is megfigyelhetők hasonló tendenciák, bár az eltérő társadalmi és gazdasági átalakulások miatt részben különbségek is vannak. Nálunk szintén sok iparos rendelkezett földterülettel egészen a 20. század első feléig, de a tsz-esítés után ezt az irányt nem választhatták. Mindenhol jellemző volt, hogy az iparosok nem hagytak fel egyből az eredeti szakmájukkal, de a lehetőségek a munkaváltásra egész mások voltak. Ezeket a folyamatokat mi statisztikai adatokkal nem, csak egy-egy példa segítségével tudjuk bemutatni.

Az 1950-es évek első felében anyagbeszerzési gondok és túlzó adóztatás miatt sok kisiparos otthagya a mesterségét. Majd 1956-tól a rossz adópolitika megszüntetésének köszönhetően a kisiparosok újra iparigazolványt váltottak. A gazdasági, társadalmi változások és szükségletek azonban átrétegződtek. Ahol szakszövetkezetek létesültek, egy időre még konzerválták a kisipari gazdálkodás eszközanyagát, technikáját, s ott a termelési eszközöket készítő és javító iparágakra még szükség volt. Emellett új iparágak és gyári termékek jelentek meg, nőtt a kisiparosok száma. Laki János, keceli bogárnár kezei alól a legszebb kocsimunkák kerültek ki a településen. A kereslet megszűnésével megtartotta a villanymotorral, fűrészgéppel és esztergával felszerelt műhelyét, és egyéb asztalos munkák mellett díszlépcsőkarfákat készített. Azt mondja, ha lett volna villanymotora, mikor jól ment a szakma, sokat dolgozhatott volna, milliomos lehetett volna.<sup>103</sup> Az egri Flaskay Mihály szintén kénytelen volt feladni önállóságát, és tsz-ben elhelyezkedni, majd az asztalos szakmára váltani.<sup>104</sup>

<sup>102</sup> Bockhorn, O. 1973.

<sup>103</sup> Juhász A. 1984. 690.

<sup>104</sup> Sarkadi Nagy E. szerk. 2006. 102–104.

A kerékgéártó kézműiparban végbemenő változásokat, a mesterség elvesztését elsősorban az egykori mesterek és inasok életútján keresztül ragadhatjuk meg. Figyelembe kell vennünk azt a közvetlen természeti és társadalmi környezetet, amely befolyásolja a személy választási lehetőségeit és adaptációs eszközeit, majd meghatározni a főbb fordulópontokat és azok okait. A változásokra a hasonló adaptációs lehetőségekkel rendelkező személyek hasonlóképpen is reagáltak, ahogy ez az elemzés során kiderül.<sup>105</sup>

Az itt bemutatott négy kerékgéártóból kettő Borsodból, illetve Gömörből származik. A vidéken a földművelés mellett igen nagy szerepe volt az erdőgazdálkodásnak. Az erdei famunkák (mészégetés, szénégetés, favágás stb.) révén mindenki jól ismerte az erdőt és a különböző fafajtákat, a fuvarozás és a bányászat pedig szintén bőven teremtettek munkalehetőséget azoknak, akik nem földműveléssel vagy állattartással foglalkoztak. A két alföldi kerékgéártó közül az egyik, Szebenyi Miklós tiszaiigari, míg a másik, Ponyokai Bálint egy törökszentmiklósi bognár családba született, majd felnőttként Kisújszállásra költözött. Az Alföldön az ipar mellett jóval nagyobb hangsúlyt kapott a földművelés és az állattartás, a magánkisipar egyes ágainak hanyatlásával ezért a kézműveseknek elsősorban az állami gazdaságok nyújtottak munkalehetőséget.

A tardonai Lovas Géza sajszentpéteri inasévei után az 1950-es évek elején egy szirmabesenyői mester műhelyfelszerelését vette meg, s ezt egészítette ki folyamatosan saját készítésű és vásárolt szerszámokkal. 1954-ben megnősült, s az év februárjában működési engedélyt váltott. 1956-ban építette fel saját házát műhellyel együtt. Az 1950-es, 1960-as években bőven akadt munkája a kerékgéártónak, hiszen szinte minden háztartásban használtak még fogatot, s a szomszédos településekről, Bánhorvátiról, Kazincbarcikáról, Mályinkáról és Dédesről is több megrendelés érkezett. 1958-ban bevezették a faluba az áramot, és a kerékgéártó fokozatosan gépesíthette műhelyét. Lovas Géza 1958-ban tett mestervizsgát. 1970-ig egyéni gazdaságok művelték a földet Tardonán, így egész szekereket is kellett készíteni. Az egyre kevesebb munka miatt 1961-ben a mester beadta ugyan az ipart, és elment bányába dolgozni, de még 1970-ig folyamatosan teljesített otthon is megrendeléseket kerékgéártóként. A herbolyai bányában egy ideig föld alatt volt szénfálnál, majd műhelyben kapott famunkát egészen a nyugdíjazásáig, 1984-ig. Nyugdíjazása után kisebb famunkákat vállalt a környékre: korlátelemezeket, szerszámnyeleket, üvegezéseket, kerékformájú csillárokat. Emiatt 1987-ben újra kiváltotta az ipart Dédestapolcsányon.<sup>106</sup>

Péter Lajos 1925-ben született Kurityánban. A három gyerek közül ő volt a legidősebb. Egyik öccse tanító volt az iskolában, a másik kovács. Két lánya és egy fia született. Péter Lajos 1941-től Alsószuhán volt három évig kerékgéártó

<sup>105</sup> Az „életrajzi tanulmány” módszeréről részletesen lásd: Mandelbaum, D. G. 1982. 34–38.

<sup>106</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

tanuló. 1945-ben a Szuha-völgyi bányüzembe került, ahol 41 évig dolgozott. A bánya műhelyében szerszámnyeleket, lovasfogatókat, kocsikerekeket készítettek, gépek fabetétezését végezték, mindeközben a kerékgyártó saját, otthoni műhelyében is kielégítette a helyi és környékbeli gazdák megrendeléseit. Az üzemben és a faluban is együtt dolgozott egy-egy kováccsal. Volt még egy idősebb kerékgyártó a faluban, aki már meghalt. Péter Lajos a mestervizsgát nem tette le, nem volt rá szüksége az üzemben. Összesen 45 évet dolgozott, 1984 óta van nyugdíjban.<sup>107</sup>

Szebenyi Miklós 1946-ban született Tiszaigaron. 6 éves koráig tanyán élt a szüleivel, majd 1952-ben a család a faluban vett házat, és Szebenyi Miklós ott járt általános iskolába. A tanya és a föld megmaradt, nyáron még évekig kijártak megművelni. Majd 1959-ben leadták minden földjüket, eszközüket, lovukat, lószerszámot, gépüket a tsz-be (ami 1949-től működött Tiszaigaron). Szebenyi 1960-tól 1963-ig volt a tsz-ben kerékgyártó tanuló, a szakmai ismereteket Tiszafüreden és Karcagon szerezte, majd Szolnokon vizsgázott. 5–6 évig dolgozott ezután a kerékgyártó szakmában, majd az 1970-es évek elején a gépésítés megjelenésével kénytelen volt ő is szakmát váltani, és asztalos munkákat vállalni. Az 1960-as évekig több kerékgyártó mester is volt a környéken, akik jól megéltek a szakmájukból.<sup>108</sup>

Ponyokai Bálint 1932-ben született Törökszentmiklóson, kerékgyártó dinasztiába: az apja, a nagyapja, az egyik apai nagybátyja, két apai unokatestvére kerékgyártó volt. Már az 1840-es években volt a családban kerékgyártó. Ponyokai az elemi és polgári iskolát a szülővárosában járta ki, Cegléden érettségizett, és Budapesten végezte el az Agrártudományi Egyetem mezőgazdász főiskolai karát. Onnan hazakerülve a Mezőgazdasági Gépgyárba helyezték gyakornoknak. Majd az Állami Mezőgazdasági Gépállomáson volt agronómus, főagronómus. Mikor ezekben az üzemekben a klasszikus mezőgazdasági tevékenység megszűnt, és gyárak lettek belőlük, Ponyokai Bálint a kisújszállási Mezőgépnél lett igazgató. Onnan került be városi tanácselnöknek, és 4 cikluson át, 16 évig volt a város tanácselnöke (1976-tól). 1992-ben ment nyugdíjba. Két családos gyermeke van. Diák korában, mikor otthon volt, majd később is, egészen 1962-ig – elmondása szerint – aktívan részt vett a kerékgyártó munkában. Nyugdíjazása után épített egy egyszemélyes műhelyt, abba ipari áramot vezetett, és megpróbálta szépen lassan felépíteni az emlékei alapján. Hintók és a versenyzéshez használt kocsik farészeit újíttotta fel, ám ezzel néhány éven belül felhagyott, mert úgy érezte, nincs hozzá elég ereje, s anyagilag nem éri meg ezt a munkát végezni.<sup>109</sup>

Míg a másik három bognár parasztcsaládból származott, és a kerékgyártó szakma előrelépést jelentett számukra, különösen az új ipartörvény idején, addig

<sup>107</sup> Péter Lajos (szül. 1925), Kurityán, 2007.

<sup>108</sup> Szebenyi Miklós (szül. 1946), Tiszaigar, 2007.

<sup>109</sup> Ponyokai Bálint (1932–2009), Kisújszállás, 2007.

Ponyokai Bálintnak az előrelépési lehetőséget a diploma jelentette, mindamellett, hogy apja javaslatára a kerékgyártó szakmát még neki is meg kellett tanulni, hiszen az biztosította a család számára a biztos megélhetést generációk óta.

Az egyéni életutakkal együtt a 20. század során a szűkebb közösség értékrendje és struktúrája is változott, így a fentebb bemutatott kisiparos életmódhoz kötött értékek elvesztek, módosultak.

Egy-egy iparos társadalmi súlyát befolyásolta a vagyoni helyzete, s mint már említettük, a szegényebb családok gyermekei a jobb kereset reményében tanultak szakmát. A 20. század közepén megváltozott körülmények nem jelentettek ugyan nagy mértékű anyagi veszteséget a kerékgyártók számára, ám megakadályozták az anyagi gyarapodást. Többen hangsúlyozták, hogy ha a műhelyek gépesítése után hosszabb távon is folytathatták volna eredeti szakmájukat, meggazdagodhattak volna. A szakma azonban olyan tudást jelentett, amelyet asztalosokként vagy a bánya műhelyében akkor is tudtak alkalmazni, amikor szekerekre már nem volt szükség.

Abban az esetben, ha a korábban önállóan dolgozó kisiparosok alkalmazottként kerültek egy üzembe vagy bányába, megváltozott a szűkebb közösségben korábban betöltött szerepük. Tekintve azonban, hogy a társadalmi szerepek értékrendje a tsz-időktől egyébként is jelentősen átalakult a paraszti társadalomhoz képest, az iparosok számára nem jelentett presztízvesztést, hogy nem önállóan dolgoztak. Lovas Géza büszkén mutatta a megváltozott feltételekkel az évek folyamán megszerzett újabb és újabb képeit.

A hagyományos paraszti társadalomban egy mester társadalmi súlyát az is meghatározta, hogy egyedül vagy segéddel dolgozott, illetve hány segédje volt. A 20. század közepére azonban a segédek számának egy mesternél egyre kevésbé volt jelentősége, tekintve a kerékgyártó kisipar iránti igény csökkenését. Az általam kérdezett kerékgyártók mesterei általában csak egy segédet vagy egy inast tartottak. Idővel azonban nem volt annyi munka, hogy segédre vagy inasra lett volna szükség a kisebb műhelyekben, így Lovas Gézának is csak kétszer volt segédje, rövid időre.

A munka minőségét nem csak a megrendelő, de a másik iparos, a kovács is értékelte, így igen nagy presztízserő volt a gondosan elkészített terméknek. Azok a kerékgyártók, akik egykor aktívan gyakorolták mesterségüket, tudásukra és bármilyen később általuk becsületesen elvégzett munkára mindmáig büszkék, sőt, helyenként a szűkebb közösség is felemlegeti egykori munkájukat. Az általam megkérdezett mesterek legfontosabb értéknek tehát a szaktudást és becsületességet tartják, még akkor is, ha már más szakmában dolgoznak. Bizonyítja ezt Péter Lajosnak a 60 éves bányászszakszervezeti tagságáért kapott oklevele, amelyet elsőként mutatott meg a még meglévő dokumentumok közül. Mivel azonban a kerékgyártó és sok más kézműves szakmára megszűnt az igény, az iparosok tudását és tiszteletét értékelő társadalmi rang, illetve az azt meghatározó értékrend is



elenyészett. A szakma iránti megbecsülés él még a megrendelők emlékezetében, de megszűntek azok az interakciók, amelyekben ez megnyilvánulhatna.<sup>110</sup>

A 20. század elejéig a kézművesek megbecsültségét az adott településen vállalt társadalmi szerepük is fémjelezte. A tiszai kerékgyártók közül például gyakran kerültek ki presbiterek.<sup>111</sup> A 20. század közepére azonban ezek a tisztségek és az újabb társadalmi feladatok ellátása már nem az iparosokra hárult. Sem a tiszai, sem a kurtyáni kerékgyártónál nem volt hangsúlyos a társadalmi szerepvállalás. A tardonai Lovas Géza ugyan presbiter volt, de erre a feladatra a szintén presbiter édesapja halála után kérték fel.

Ponyokai viszonyulása a kerékgyártó ipar válságos helyzetéhez és gyorsütemű visszaszorulásához egyfajta *nosztalgiával* párosult. Ő maga nem gyakorolta olyan aktívan a mesterséget, mint a másik három kerékgyártó, mégis – a nagy múltú iparos családnak köszönhetően – ő tartotta legfontosabbnak az iparosokat megillető társadalmi rang hangsúlyozását. A szakma presztízsét ugyanúgy magáénak is tekintette, mint családja tudását, hiszen még akkor is felhívta erre a figyelmet, mikor ő maga már elért egy rangot saját karrierje során. *„Ezelőtt egy iparos embernek sarzsija volt, neve volt, az egy polgár volt, és a tekintélylancolata fel volt építve. [...] az a furcsa, és az egész város azon csodálkozott, mert erről nem beszélt senki, mikor én idekerültem, hogy én kerékgyártó is vagyok, és ugye eljött, milyen utat tettem meg. [...] Én némi kis vagyont is örököltem, de nincs belőle semmi, ezt csak úgy mellesleg mondom, de tisztességet azt feltétlen. Tehát egy nevet örököltem. Aki elhitte én rólam is, hogy legalább olyan vagyok, mint apám, meg gondolom az apámról is elhitték, hogy legalább olyan.”*<sup>112</sup>

A kerékgyártó szakma továbbéltetésének jellegzetes példáját szolgáltatja az 1932-ben született Császi Ferenc, hajdúszoboszlói népi iparművész. A fafaragó eredeti szakmája kerékgyártó, 1948 és 1950 között töltötte segédéveit Hajdúszoboszlón Dóró Ferencnél. 1954–1983 között dolgozott kerékgyártó és kádár kisiparosként, 1975 óta pedig fafaragással is foglalkozik. Bútorai a kerek járművek, szekerek, talicskák alkatrészeinek formáit építi be. Alkotásaival 1991-ben elnyerte a Népművészet Mestere címet<sup>113</sup> (9–10. kép).

Olaf Bockhorn 1973-as tárgymonográfiája szerint a felső-ausztriai kerékgyártók, akik szintén kénytelenek voltak szakmát váltani, csalódottak és megkeseredettek, hiszen azt látják, hogy a paraszti tudás és az ő tudásuk is néhány év alatt értékét veszítette. Az egykori kézművesek rossz szemmel nézték a mezőgazdaságban lezajló modernizációt.<sup>114</sup> Az általam megkérdezett

<sup>110</sup> Cseh F. 2009.

<sup>111</sup> Bakó F. 1992. 21.

<sup>112</sup> Ponyokai Bálint (1932–2009), Kisújszállás, 2007.

<sup>113</sup> Bánszky P. 2000; Bellon T. 2002; Császi F. 2002; Császi Ferenc (szül. 1932), Hajdúszoboszló, 2011.

<sup>114</sup> Bockhorn, O. 1973. 149.

adatközlők a szakmaváltás kapcsán leginkább annak adtak hangot, hogy jelentős bevételről estek el azzal, hogy alkalmazottként kerültek be egy gyárba vagy bányába. Ennek ellenére nem csak kézműves mesterségükre, de a későbbi években végzett munkájukra is ugyanolyan büszkék. A gépesítésnek és modernizációnak a kerékgyártó szakmában nagy hasznát látták. Feltehetően generációs különbségről is beszélhetünk ebben az esetben. Bockhorn nyugdíj előtt álló, vagy legalábbis a kerékgyártó szakmában hosszú éveket eltöltött adatközlők attitűdjét fogalmazta meg. A ma 70-es, 80-as éveikben járó magyarországi kerékgyártók épp csak néhány évet töltöttek el eredeti szakmájukban, és a gépeknek kifejezetten örültek, igyekeztek minél többet beszerezni. Igaz, ők a munkafolyamatokat még kézzel is el tudták végezni. A kisújszállási, a csantavéri és a tiszai kerékgyártók is arról számoltak be, hogy az ő mestereik és az idősebb szakmabéliek még idegenkedtek a gépektől, ellenezték a modernizációt, vagy nem akarták azokat használni. Hiszen amellet, hogy nem bíztak a gépekben, feltehetően épp attól féltek ők is, mint a Bockhorn által megkérdezettek, hogy a kézműves iparos tudása értékét veszti. A fiatalabb mesterek tehát már örömmel használták a gépeket, ám még ma is hangsúlyozzák a kézi munka, mint az igazi szaktudás jelentőségét, és azt, hogy „*ezt ma már nem tudja senki*”.

Jenkins 1965-ben megjelent művében szintén arról számol be, hogy az egykor kerékgyártóként dolgozó mesterek kénytelenek egyéb famunkákat vállalni a ló által vontatott járművek eltűnésével.<sup>115</sup>

Jordán Károly az 1973-ban megjelent *Bognár szakmai ismeret* című tanönyvében a bognár elnevezést még az autó karosszériáját gyártó szakemberre is használja. A kerek járművek készítőinek megnevezését még a szekerek és kocsik használatának korában egy időben a gépjárművek készítőire is átvitték. „A járműkészítésben a bognár szakma két fő munkaterületet ölel fel és pedig: a kocsigyártást és az autó karosszériagyártást.”<sup>116</sup>

<sup>115</sup> Jenkins, G. 1965. 100.

<sup>116</sup> Jordán K. 1973. 5.

## A KERÉKGYÁRTÓ MESTERSÉG ESZKÖZKÉSZLETE

Bár a legtöbb eszköz, amelyet a kerékgégyártók használtak, más famesterséggel foglalkozó kézművesek, faragóspecialisták műhelyében is megtalálható volt, mégis érdemes tisztázni a mesterség saját eszközkészletét. A szerszámok megnevezése táji jellegzetességeket nem mutat. Figyelembe kell vennünk azonban a kézművesipart befolyásoló külföldi hatásokat, melyeknek köszönhetően egy-egy szerszám magyar, német és németből magyarosított megnevezéssel is rendelkezik, utóbbiak hangzásbeli különbségeit megfigyelhetjük az egyes mestereknél. Mivel a famegmunkálás technikája nem sokat módosult egészen a 19. század második feléig és a 20. század elejéig (a gépek megjelenéséig), eddig a korszakig az eszközkészlet is keveset változott. A faipari mesterségek középkori eredetű közös technológiából sarjadtak ki, s a nyersanyag-feldolgozás technikai bizonyos rendeltetésű, formájú eszközökre specializálódtak.<sup>1</sup> A szerszámkészlet változása mögött gazdasági okok húzódnak, és a modernizációs folyamat gazdasági következményekhez is vezet.<sup>2</sup>

A 20. század közepéig falun dolgozó kerékgégyártó mestereknél még megtalálhatjuk a régi kéziszerszámokat. A mesterek tudását írott és képi forrásokkal kiegészítve jól nyomon követhetjük az újítások bevezetésének ütemét, valamint a mesterség megszűnését. Az egyes tárgy típusokhoz tartozó emlékek és élmények dokumentálják az adott szakmaművelők közös értékrendjét, a saját életükben és a szakma életében bekövetkezett változásokat.

### Munkaeszköz-katalógus

A kerékgégyártó eszközök leírásakor elsősorban azon szerszámok bemutatásával foglalkozunk, amelyek a paraszti igényeket kiszolgáló kisiparosok műhelyében feltehetően megtalálhatóak voltak. Nem írhatjuk le a magyarországi kerékgégyártóműhely pontos felszerelését, mert az eszközkészlet koronként, tájanként és mesterenként változott. A kisiparos ízlése és lehetőségei is befolyásolták. Általános képet adhatunk arról, milyen eszközökkel dolgoztak a kerékgégyártók.

Az eszközöket részletesen felsorolja Jordán Károly *Bognár kisipar* című tanulmányában.<sup>3</sup> Ezek közül nem találjuk meg az összes eszköztípust valamennyi műhelyben, ennek ellenére a leírás igen hasznos. A néprajzi elemzések a főbb szerszám csoportokkal és szerszámokkal foglalkoznak. Ezeket, illetve az egy fővel működő kisipari műhelyekben megtalálható készleteket vesszük figyelembe, követve

<sup>1</sup> Román J. 1965. 59.

<sup>2</sup> Lásd még Hoffmann T. 1969. 11.

<sup>3</sup> Jordán K. 1959. 127–141.

a Jordán Károly által javasolt kategóriákat is. Az eszközcsoportokhoz felhasználjuk továbbá Szekeres Gyulának a hajdúbüszörményi kerékgyártó mesterséget bemutató írását.<sup>4</sup> Az általam kérdezett kerékgyártók közül Lovas Géza tardonai mester számolt be a legrészletesebben a szerszámokról. Leginkább az ő, valamint a többi adatközlőm elbeszélésére támaszkodom. További igen részletes forrás a Frecskay János által összeállított mesterségszótár.<sup>5</sup> A leírásokból gyakran hiányoznak bizonyos szerszámok (pl. a fentebb említettekből a bognárbárdok és a lyukasfa), az adatközlőknél azonban sok eszköz már elveszett, vagy nem használták minden műhelyben a mesterség összes ismert eszközét. Ezért csak valamennyi szakirodalmi és terepmunkán szerzett adat segítségével kaphatunk teljesebb összkepet. Bizonyos szerszámokról részletesebben tudunk szólni, hiszen különösen fontosak a munkafolyamatban, illetve a mesterség jelképeivé is váltak, vagy tulajdonosaik több adatot is tudtak szolgáltatni róluk, mert emléküik fűződik hozzá.

A történelmi múlt feltárásához az első írott forrásokért a 13–14. századig kell visszanyúlnunk a *Besztercei szószedet*, a *Schlägli Szójegyzék*, illetve *A magyar nyelv történeti-etimológiai szótára* I–III. segítségével.<sup>6</sup>

A munkaeszköz-ábrázolások jelentőségére és forrásértékére a céhjelvényeken Nagybakay Péter hívta fel a figyelmet, aki iparágak szerint nyújtott egy rövid összefoglalót 1967-es tanulmányában és 1963-ban született kéziratában.<sup>7</sup> Utóbbiban a céhjelvényeken látható eszközöket át is rajzolta. Különös jelentőséget ad az ábrázolásoknak, hogy a céhtárgyakra gyakran a korábbi céhpecséteken található szerszámok rajzát vették, ezzel „ún. renovációt hajtottak végre”, tehát tovább éltették – ha csak ábrázoláson is – az egykori eszközformákat. Azok az eszközök, amelyek ismételen feltűnnek a céhjelvényeken, „a mesterség jelképeivé váltak”.<sup>8</sup> Egyéb magyarországi képi ábrázolást sajnos nem ismerünk, míg több európaiat igen.<sup>9</sup>

További gondot jelent elkülöníteni a paraszti igényeket kiszolgáló iparosok szerszámait a féderes kocsikat, hintókat is gyártó iparosok eszközeitől. Hiszen szekereket és parasztkocsikat a kocsigyártó üzemek is készítettek, ám az ő eszközkészletük jóval nagyobb volt, mint az egy-két személyes műhelyeké. Az eszközkatalógusokban olyan termékeket is találunk, amelyeket már inkább a nagyobb üzemek rendeltek meg. Ezekben az esetekben megemlítjük, hogy a leírások és az adatközlők szerint az eszköz a kis műhelyekben nem volt megtalálható. Mindezt alátámasztják a hivatkozott források is.

<sup>4</sup> Szekeres Gy. 1987. 73–78. Az eszközcsoportokat lásd még: Gráfik I. 1971. 113; Juhász A. 1965. 313.

<sup>5</sup> Frecskay J. 2001.

<sup>6</sup> Finály H. 1892; Gáldi L. 1941; Kalmár E. 1894; Szamota I. 1894; TESZ 1967–1976.

<sup>7</sup> Nagybakay P. 1963b; 1967.

<sup>8</sup> Nagybakay P. 1967. 171–173.

<sup>9</sup> Lásd a dolgozat kutatástörténettel foglalkozó fejezetét.

### 1. Befogó szerszámok és tartozékai

Vonószerék vagy faragószerék. Felső része a *fejfa*, alsó része a *lábitó*. K. Csilléry Klára szerint a vonószerék használatának kezdete a 10–13. századra tehető.<sup>10</sup> A gyalupad megjelenéséig, a 18. századig általánosan elterjedt szerszám volt a faragószerék, majd fokozatosan kiszorult, legelőször az asztalosok műhelyéből. Kisebb, falusi műhelyekben a 20. század első felében váltotta fel a gyalupad. Elnevezései még a *faragópad*, *bakszerék*, *szijószerék*, *szilópad*, *kézvonópad*, *kézvonószerék*, *késelőpad*, továbbá a fejrész alakjáról, ha emberfej alakú: *jancsi*, *fajankó*, *samu*, ha csikófej alakú: *csikó*, ha egyszerűbb: *bunkó*. Valamennyi famesterséget űző kézművesnél, iparosnál, faragóspecialistánál megtalálható volt, s azoknál a házaknál, ahol a gazdák maguk faragták többek közt a szekerek alkatrészeit is<sup>11</sup> (11. kép). A vonószerékbe illesztett szerszámot, kerékküllőt *vonókéssel* munkálták meg.

*Lyukasfa*, *lukasfa*: nagyobb alkatrészek (tengely, rúd, a kocsis oldalfája) befogására, megtámasztására szolgált azok faragásakor. Somogyban *faragó kaloda* néven ismert. A *lukasfában* a favilla készítéséhez, a villa hajlításához szükséges lukák is voltak. Gönyey Sándor ismertet egy a Néprajzi Múzeum gyűjteményébe került díszített lyukasfát<sup>12</sup> (12. kép). Udvarhelyszéken a tengelyt a lyukasfa helyett az *árnyékalja* (*félszer*) oszlopába fűrt lyukba illesztették, s így faragták a *kézvonókéssel*.<sup>13</sup>

*Küllőzszerék* vagy *kerékszerék*, Udvarhelyszéken *kerékfalazó pad*<sup>14</sup> (13. kép). A munkadarabok megmunkálásához, azok befogására, rögzítésére szolgált. A mesterség kedvelt attribútuma a céhjelvényeken – pl. a debreceni kerékgyártók 1582-es és 1590-es céhpecsétjén<sup>15</sup> – hiszen az egyik legfontosabb eszköz. Ebben készül el a kerék: a küllőhelyek előfúrása és vésése az agyba, a küllő beszorítása, talpalás, talp ráverése, *rámolás*.<sup>16</sup> A talp elkészítésének több módja lehetséges, erre utal az egyedül Haáz Ferenc Rezső által Udvarhelyszékről közölt *kerékfalkihajtó pad* (14. kép), amelyben a talp (kerékfal) belső görbültségét nagyolják ki *horgas fejszével* (*hargas fészével*). Innen és Gyergyófaluból ismerjük a *kerékfalfúró padot*, amelyen a talpakon a küllők helyét fúrnak ki<sup>17</sup> (15. kép).

*Küllő befogó*: a csapvágó gyalu vagy bokázó gyalu használatakor a küllő rögzítésére szolgál<sup>18</sup> (16. kép).

<sup>10</sup> K. Csilléry K. 1982. 209.

<sup>11</sup> Paládi-Kovács A. 2003a. 62; Molnár M. 1965. 330; Petercsák T. 1980. 1471; Nagy V. 1981; K. Csilléry K. 1979; Lajos Á. 1976; Lásd még Viga Gy. 2006.

<sup>12</sup> Gönyey S. 1940. 230.

<sup>13</sup> Haáz F. R. 1932. 19.

<sup>14</sup> Haáz F. R. 1932. 18. 19. ábra.

<sup>15</sup> Zoltai L. 1937. 74–75. 11b ábra; Nagybakay P. 1963b. 31; 1995. 96.

<sup>16</sup> Szekeres Gy. 1987. 74–75.

<sup>17</sup> Haáz F. R. 1932. 15–17. 11. 13. ábra; Vámszer G. 1977a. 145. 110c. ábra.

<sup>18</sup> Jordán K. 1959. 128; Ponyokai Bálint (1932–2009), Kisújszállás, 2007.

*Gyalupad.* Alkatrészek befogására szolgált faragáshoz, alakításhoz. A kisebb alkatrészek (pl. küllők) faragására a *faragószéket* (*vonószéket*) a 18. századtól fokozatosan felváltotta a gyalupad, amin már hosszabb munkadarabokat is meg tudtak munkálni, így a *lyukaszára* sem volt többé szükség. A kerékgyártó kispárosoknál, a legkisebb műhelyekben ez a változás a 19. század második felétől kezdve a 20. század elejéig következett be, többek közt Kiskunmajsáról ismerünk erre vonatkozó adatot. A küllőket a gyalupad *pangazni* közé fogva vonókéssel faragták ki, és nem faragószékben, „mer azt már Majsán a század elején sem használták bognárok, csak paraszti gazdaságok szerszámnyél-faragásra.”<sup>19</sup> Az asztalosok műhelyében a 18. században kezdte el felváltani a vonószéket,<sup>20</sup> míg a kerékgyártó inventáriumokban az első adatokat a 19. század első felében találjuk. Suly József veszprémi bognár 1785-ből és Tobik Ádám szomódi kerékgyártó 1795-ből származó hagyatéki leltárából még hiányzik a gyalupad. Nem találjuk meg Halasi Kovács János 1818-as inventáriumában sem. 1832-ben készült Pápai Mihály Veszprém megyei mester hagyatékának becsüje, ahol már a gyalupad is megjelenik, és értéke a gyaluvasakkal együtt mindössze 4 forint. Figyelemreméltó azonban az is, hogy a fent említett kerékgyártókhöz képest Pápai Mihály összvagyonja kiemelkedően magas, 2370 forint 8 krajcár volt.<sup>21</sup>

A gyalupad korábbi, németből magyarosított elnevezése, a *hoblipank* a többi német eredetű megnevezéshez képest kevésbé elterjedt.<sup>22</sup> A gyalupadot a legtöbb mester magának készítette el. A paraszti igényeket kiszolgáló kerékgyártók gyalupadja abban tért el az asztalosokétól, hogy csak első *sróffal*, *sotíval* rendelkezett, oldalsóval nem (*17. kép*). A sróftot – ahhoz, hogy jól működjön – szappannal (és nem olajjal) lekenték.<sup>23</sup> A hintókat készítő bognárok gyalupadja viszont olyan, mint az asztalosoké.<sup>24</sup> Ha rövid volt a gyalupad, a használója toldást /”tódást”/ készített rá. A hosszú alkatrészeket a gyalupad mellett az egy- vagy három- vagy négy lábú bakkkal (*padszolga / inas / szolgafa*) lehetett alátámasztani (*18. kép*). Hasonló célt szolgált a szintén *szolgafaként* vagy *szögesbotként* ismert támaszték (*pistekli*). A 80 cm magas rúd végén kiálló szöveget a munkadarabba szúrták, s így támasztotta azt.<sup>25</sup> A gyalupad elterjedésével tehát a *lyukaszára* sem volt már szükség. A gyalupadhoz tartozott a *szpangajzni*, *spangajzni* vagy *pangajzni*, *bangázni* (hegyes padvas eredetileg fából, vashegygyel; németül Spitzbankhaken) és a *benkli* vagy *pangajzni* (padvas, németül Bankhaken). A vasáru-katalógusok már mindkét szerszámnak a vasból ké-

<sup>19</sup> Csík A. 1997. 185.

<sup>20</sup> K. Csilléry K. 1979.

<sup>21</sup> Kemecsi L. 1999. 88; *Néprajzi Múzeum inventáriumgyűjteménye* 8703, 0752, 9264.

<sup>22</sup> *A hoblipank* kifejezést Murakeresztúrról ismerjük. Béli G. 1975. 17.

<sup>23</sup> Szalkai Imre (szül. 1926), Csantavér, 2010.

<sup>24</sup> Nagy D. 1956. 7; Frecskay J. 2001. 155.

<sup>25</sup> Frecskay J. 2001; Jordán K. 1959. 130; Császi Ferencné 1982. 49.

szült változatát népszerűsítették. Az 1950-es években még működő kisebb kerékgyártóműhelyekben valóban *vasbenklit* találunk, ami közé deszkát, illetve egyéb laposabb anyagot tudtak rögzíteni a megmunkáláshoz (19–20. kép). A hegyes padvasakkal a gömbölyűbb alkatrészeket, a rudat, szerszámnyeleket fogták meg, ezek közé illesztve ugyanis lehetséges volt az anyag forgatása. Ezt a szerszámot azonban a mesterek maguk készítették el fából, amire a vasat a kovács rögzítette. „*ez kimondottan, kerékgyártónak, [...] ha ez nem lett volna, nem tudtuk volna a rudat megcsinálni.*”<sup>26</sup> (21–22. kép) Hajdúböszörményről ismert a *gérvágó fapangájnzi*, ami a zápok becsapolásához nyújtott segítséget.

A talp és más kisebb alkatrészek, például a görbesaroglya kivágását könnyíti meg a *keréktalpvágó-kaloda* vagy *keréktalp leszorító*. A gyalupadba fogott eszközben ék segítségével rögzítik a megmunkálandó anyagot<sup>27</sup> (23. kép). A *fűrészkaloda*, *fűrészlapvágó kaloda* a fűrészlap élezésekor annak befogására szolgált (24. kép). A *csavarszorító* vagy *párhuzamszorító* (pillanat csavarszorító) kettő vagy több anyag összeszorítására, például rúdszárnyak, szekérhátulja összefúrásánál kellett. Több méretben is megtaláljuk a műhelyekben (25. kép).

## 2. Mérőszerszámok

Egyenes vonalzó, collstok, tolómérő

*Strajmódl*i vagy *párhuzamvonalzó*: szintén több mesterség eszközeként szolgált, elnevezései még az *egyenleghúzó* és a *sterhmódl*i.<sup>28</sup> A kerék letisztítása, a talp legalulása után a strajmódliba fogott szöggel jegyezték be a kerékgyártók körbe a talpon, hogy a 40 vagy 45 mm-es ráfnak megfelelően hol kell körbefaragni a talpat<sup>29</sup> (26–27. kép). Ugyanezt a célt szolgált a tardonai mester egyszerűbb *vastagságjegyzője* is<sup>30</sup> (28. kép).

*Gérvinkli*, *sáskaláb*, *sarkaló*, *45°-os sarkaló*, *rész mérték*, *félszögmérő*: derékszögű illesztésnél ha az illesztés vonala 45°-os kellett, hogy legyen, ezzel az eszközzel mérték ki az alkatrészek végén a lesarkalandó részt<sup>31</sup> (29. kép).

<sup>26</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007. Szekeres Gyula feltehetően ezt az eszközt írja le *forgó fapangájnzi*ként, amelyet az anyag forgatására használtak (Szekeres Gy. 1987. 74). A Hajdúböszörményben használt megnevezés félrevezető lehet, mert nem a szerszám vagy annak egy alkatrésze forgatható, hanem a közé fogott munkadarab. Arra, hogy az eszköz vagy annak egy része lehetne forgatható, nem találtunk máshol adatot.

<sup>27</sup> Szekeres Gy. 1987. 74; Jordán K. 1959. 130. 116. ábra.

<sup>28</sup> Molnár M. 1965. 330.

<sup>29</sup> Szebenyi M. (szül. 1946), Tiszaigar, 2007; Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>30</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>31</sup> Freckay J. 2001. 155.

*Állítható szögellő, állítható gérvinkli, sáskaláb, nyagdaszögellő, részmérték, szögmérő, ferdemérő, állítható szögletfa, srégvinkli:* segítségével tudták valamennyi talp végét egyformára elkészíteni (30. kép).

*Vinkli (derékszög):* Szintén több változata létezik, a gyári termékekkel megjelent a favinkli mellett a vasvinkli is.<sup>32</sup> Derékszögek jegyzésére szolgált, például a talp dőlésének beállításához az agyban (31–33. kép).

## Körzők

*Hegyeskörző:* ezzel az eszközzel különböző méreteket jelöltek be, illetve a kerék átmérőjét mérték. A keréktalpkörző a mesterségnek jóval jellegzetesebb eszköze, mint a hegyeskörző, mégis utóbbi lett a céhjelvényeken a szakma egyik jelképe (34–35. kép).

*Marokkörző, vastagságmérő körző (hasas körző):* az agy szélességének mérésére szolgál (36. kép).

*Hátaló körző.* A hátaló körző szintén több leírásból hiányzik, igaz, nem is találjuk meg minden műhelyben (37. kép). Ragályon és Kissikátorban is használták a mesterek, de ezekben és más műhelyekben is létezett a talp „lehátalásának” jelölésére egy másik módszer is. Egy spárga egyik végét az agy közepéhez rögzítették, a másik végére kötött ceruzát pedig elindították a legkisebb átmérőtől, tehát a legkisebb talptávolságtól, s körbe bejelölték ezt a méretet a keréktalpakon. Ezzel még a talpalás előtt a küllők hosszát is ellenőrizték<sup>33</sup> (38. kép).

*Talpkörző.* A talpak megrajzolására szolgált. A körző szára be volt osztva: 1 colban 3 vagy több, akár 5 vagy 7 lyuk volt. Ezt alkalmanként korrigálni kellett. „Hogy ha olyat hoztak, javításnál. [...]például egy valaki idegen kerekgyártó csinálta azt a kereket, és akkor mikor idehozta (a tulajdonos), hogy javíjjam, tehát cseréljek benne talpat, akkor az volt az első, hogy kimérte az ember hogy milyen talpméretű[...]”. A talpnak érdemes volt szélesebb nyersanyagot választani, mert a körzővel úgy rajzolták ki, hogy minél több talpat ki tudjanak vágni az anyagból: „a hátsó talpnak a belvilága az első talpnak a külvilága”<sup>34</sup> (39. kép).

## Sablonok vagy modlák, módlák

Egy nagyobb műhelyben többszáz sablon is lehetett. A sablonokat a mesterek maguk készítették el. Kivételesen nagy sablonkészlet maradt meg a csantavéri műhelyben, melynek néhány darabjáról közlünk képeket (40–49. kép). Feltét-

<sup>32</sup> Fülöp L. 1985. 74.

<sup>33</sup> Haáz F. R. 1932. 18; Lenkey János (szül. 1952), Ragály, 2007; Maruzsi Sándor (szül. 1933), Kissikátor, 2009; Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007; Szebenyi Miklós (szül. 1946), Tiszaigar, 2007.

<sup>34</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.



lenül a modlák segítségével alakították ki a *keréktalpakat*, *rúdszárnyat*, *saroglyákat*, *hámfát*, *astokot*, *kaszakocsot* s a díszesebb nyújtóvégdísz is (50. kép). A sablonok száma egy műhelyben attól is függött, hogy milyen járművekre specializálta magát a bogárnár. A kisújszállási kerékgyártó beszámolója szerint egy igazi, főleg többgenerációs kocsigyártó műhelyben sablonok százai voltak.<sup>35</sup> A csantavéri mesternél összesen 19 modlát találtunk. Sajnos a nem használt eszközök közül a modlákat tüzelték el leghamarabb a mesterek, ezért a legtöbb műhelyben már csak alig néhánytal találkozunk. Pedig ezek az eszközök árulkodnak az egykori járművek méreteiről. A küllőhöz háromféle sablont ismerünk, amelyek nem az alkatrész formájának átrajzolásával nyújtanak segítséget. Tardonán a küllő modlája egy két oldalról befaragott fadarab, amellyel a küllő két szélessége volt ellenőrizhető (51. kép). Pátyon *csapléc* segítségével rajzolták meg a küllő csapját.<sup>36</sup> Az udvarhelyszéki *fentőbokázóban* ún. *bokalikak* vannak, amelyek segítségével a küllő talp felőli végének faragásakor alakítható ki a kívánt méret<sup>37</sup> (52. kép).

### 3. Hasító- és faragószerszámok

A bárdok, szekercék, balták és fejszék körében nem rendelkezünk általánosan elfogadott tipológiával. A néprajzi gyűjtéseket közlő és a famegmunkáló eszközökkel foglalkozó kutatók lentebb hivatkozott írásai a faragó- és vágószerszámok tekintetében nem mutatnak egységes képet,<sup>38</sup> s a mesterek sem mindig egyforma megnevezést használnak ugyanazon eszközre. A tipológiák felállításkor a kutatók az eszköz fejének formáját, élének és köpüjének hosszát és alakját veszik figyelembe, továbbá esetenként a nyél hosszát is. Utóbbi nem feltétlenül meghatározó, hiszen a nyelet szükség esetén bármilyenre kicserélhette a szerszám használója.<sup>39</sup> Az alábbi felsorolásnál a rendelkezésünkre álló meghatározásokat vesszük figyelembe, előrebocsátva, hogy a definíciók nem általánosan elfogadottak, ám mégis segítenek körülhatárolni a faragószerszámok körét.

*Bárd, bogárnárbárd*: egyszántú élű, azaz egy oldalról köszörült<sup>40</sup> (53–54. kép). Faragásra használták, illetve a fejsze után való letisztításhoz, legyaluláshoz. „Ez adja meg a szépség munkát.”<sup>41</sup> A famunkák megtanulásának alapfeltétele volt

<sup>35</sup> Ponyokai Bálint (1932–2009), Kisújszállás, 2007.

<sup>36</sup> Bodgál F. 1953. 29.

<sup>37</sup> Haáz F. R. 1932. 16–17. 17. ábra.

<sup>38</sup> Lásd még a Koszorús Ödön által írt meghatározásokat, amelyek szintén nem egységesen elfogadottak. 2002.

<sup>39</sup> Recska E. szóbeli közlése. 2011.

<sup>40</sup> Recska E. 2007. 30.

<sup>41</sup> Gönyey S. 1940. 231.

a bárdolni tudás. „Hát ugye bárdolni tudtam. [...] én már azelőtt jártam talpfát [vasúti talpfát] faragni a sógorommal az erdőbe.”<sup>42</sup> A bárdoknak több formája létezik. Többségükben rövid nyelű, széles pengéjű eszközök. A bognárbárdoknál megfigyelhető egy hegyesebb, hosszúkásabb formájú bárd megjelenése a magyarországi céhjelvényeken, amely szintén jelképévé vált a mesterségnek. Nagybákay Péter szerint a rövidnyelű, hosszú, széles, egyenes pengéjű (kb. 2,5 kg-os) bárdot kell egy korábbi típusnak tekintenünk, hiszen ez szerepel egy ismeretlen eredetű, 1600-ból származó céhpecséten, s a flandriai Bruges 14. századi kerékgyártópecsétjén is. A bognárbárd később vett fel elnyúlt, hegyes, kerekélű alakot (*Spitzhaken*), s a 18. századtól igen kedvelt attribútum a céhtárgyakon, pl. a devecesteri bognár- és pintércéh behívótábláján (1774) (55. kép) és a mencshelyi bognár-kovács céh korszóján (1815) (56. kép).<sup>43</sup> Ábrázolását ismerjük többek közt a szintén 18. századi Krünitz enciklopédiából is (57. kép). Az 1950-es, 1960-as években dolgozó kerékgyártók eszközkészletében azonban ezt a formát már nem találjuk meg, s hiányzik az eddig ismert 20. századi hazai vásáru-katalógusokból is. Szerepel viszont még Joseph Wathner 1825-ös, vásárosok számára összeállított kézikönyvében *Spitzbankhaken für Wagner* megnevezéssel.<sup>44</sup> A kézikönyvet a magyarországi kereskedők is előszeretettel forgatták.

A hosszúkás bognárbárdról azonban néprajzi adatot nem találunk, s a kerékgyártóknak szóló, Jordán Károly által írt tankönyvben is hiába keressük.<sup>45</sup> Nem tudhatjuk, hogy csupán kikerült a kerékgyártók eszközei közül (talán a gyári termékek megjelenésével), vagy ők nem is kedvelték ezt a formát. Kétséges, hogy a céhjelvényeken az ábrázolás átvétel volt a külföldi céhektől, avagy a fentebb említett renovációról van szó. A hosszúkás bárdnak is több típusa, formája létezett, hiszen a rokon szakmák is használták. 1906-ból származik Bátky Zsigmondtól a szintén hegyes végű *ácsbárd* egy régebbi formájának leírása.<sup>46</sup>

A *topor* vagy *bognárszekerce* a bárdnál hosszabb nyelű, 1–1,5 kg-os, erősen kiszélesedő, domborúan ívelt élű, szintén egy oldalról köszörült vasszerszám a szekéralkatrészek faragására<sup>47</sup> (58. kép). A *topor* szláv nyelvekben fejszét és baltát egyaránt jelent. Bodgál Ferenc pátyi feljegyzései szerint a faragóbalta elnevezése a *tapor*.<sup>48</sup>

<sup>42</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>43</sup> Nagybákay P. 1964. 346. 3b, 1967. 182–184, 1981a, 55. 11c tábla, 1995. 96; Wathner 1825. I. 13. Folio II./76.

<sup>44</sup> Wathner, J. 1825. 13. Folio. Nr II./76. A hegyes bognárbárd Wathner féle rajzának másolata Nagybákay Péter 1963-as kéziratában is szerepel (Nagybákay P. 1963b).

<sup>45</sup> Jordán K. 1959.

<sup>46</sup> Bátky Zs. 1906. 286–287. 99. tábla. 23. kép.

<sup>47</sup> Szinnyi 1893–1901. II. 486; Tosch 1885. Taf. 17/66; Nagybákay P. 1995. 96; Recska E. 2007. 30.

<sup>48</sup> Bodgál F. 1953. 29.

*Faragófejsze (bognárfejsze), faragóbaltá.* A fejsze és a balta két oldalról köszörültek, kétszántú élűek, faragásra használták őket.<sup>49</sup> A *Magyar Néprajz* köteté szerint a fejszének a baltáénál szélesebb a táblája, hosszabb az éle.<sup>50</sup> A néprajzi szakirodalom és a bognárok eszközkészletének összevetése azonban azt igazolja, hogy nem létezik ezen a téren sem egységes álláspont. Tardonán, Ragályon, Kissikátorban, Tiszaigaron, Hajdúszoboszlón és Csantavéren a kerékgyártóknál szélesebb pengéjű, egy oldalról köszörült, általuk faragóbaltának, *faragónak* nevezett eszközt találtam (59. kép). A tiszaigari bognár szerint „*Ez nem szekerce, faragóbaltá.*”<sup>51</sup> A ragályi mester szerszámai közt a faragóbaltá mellett még a faragóbárd is megvolt.<sup>52</sup> Bár szintén faragóbaltának hívta a kisújszállási Ponyokai Bálint saját eszközét, a fej formája eltér a fentebb említett mesterek baltáitól (60. kép). A hajdúböszörményi kerékgyártó mesterség leírásakor a fentebbi baltákkal egyező formájú szerszámra a szerző a *faragó fejsze* megnevezést használja.<sup>53</sup> Ha különbözik is az itt felsorolt faragóbalták és -fejszék formája, valamennyinél az eszköz hosszanti tengelyétől ívesen elhajló nyél segíti a faragást. A talpak és küllők, illetve egyéb kisebb alkatrészek kifaragásán túl a kerékgyártók ezzel hátalták és igazították ki a talpat a kész keréken (61. kép). A szentkirályszabadjai bognár ifjú társaság 1815-ös évszámmal ellátott korszóján a hegyes bognárbárdot és a faragóbaltát is megtaláljuk (62. kép).

Az alkatrészeket faragáshoz a *faragótökére, faragótönkőre* helyezték.<sup>54</sup>

*Hasító fejsze (jelölő fejsze), hasigató:* rönkfák, ölfák hasítására használták.<sup>55</sup>

A *szalu* vagy *kapocs, kapocska, hátravágó* egy vájó, hornyoló, völgyelő, kaspaszerű horgas fejsze, a kerékfal belső ívének kifaragására szolgált. Továbbá ezzel az eszközzel faragták ki a járomfának a jószág nyakára fekvő részét.<sup>56</sup> Udvarhelyszéken ennek neve a már említett *hargas fésze*<sup>57</sup> (63. kép). Ívet kanyarító fűrészszel is tudtak vágni.

*Vonókés, kétkézvonó, kétnyelű kés, sziókés.* A vonókés erős, kb. 30 cm hosszú, egyenes, alig hajlított élű vagy félkör alakú, két fogantyúval ellátott kés. A szekercével, bárdal kinagyolt faanyagot *vonókésekkel* és a *hántolókéssel* ala-

<sup>49</sup> Recska E. 2007. 30.

<sup>50</sup> Petercsák T. 2001. 227.

<sup>51</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007; Maruzsi Sándor (szül. 1933), Kissikátor, 2009; Lenkey János (szül. 1952), Ragály, 2007; Szébenyi Miklós (szül. 1946), Tiszaigar 2007.

<sup>52</sup> Lenkey János (szül. 1952.), Ragály, 2007.

<sup>53</sup> Szekeres Gy. 1987. 76.

<sup>54</sup> Frecskay J. 2001; Jordán K. 1959. 130; Bálint S. 1957; Császi Ferenc (szül. 1932), Hajdúszoboszló, 2011.

<sup>55</sup> Gönyey S. 1940. 228, 231; Szekeres Gy. 1987. 76.

<sup>56</sup> Wathner 1825. Fol. II/84–92; Frecskay J. 1912; Nagybakay P. 1995. 96; Hajdú J. – Barna Cs. 1977. 26.

<sup>57</sup> Haáz F. R. 1932. 16–17. 12. ábra.

kították tovább, *leöregtették* a kerékgyártók. Csak ezután következhetett a gyalulás. Amíg új volt a kétnyelű kés, széles nagyolásra használták, majd amikor keskenyre elkopott, homorú részek, pl. *lőcskonty* kidolgozására szolgált. Egy kisebb műhelyben körülbelül 4–6 db vonókésre volt szükség<sup>58</sup> (64–65. kép). A *vonókések* szintén többször megjelentek a céhjelvényeken, például a debreceni kerékgyártócéh pecsétjén (1590) és a veszprémi bognárcéh 1721-es év számmal ellátott cserépkorsóján<sup>59</sup> (66–67. kép).

A *hántolókés*, *hántókeret* vagy *duggatókés* szintén kétnyelű szerszám, a vonókéshez hasonlít. Közepére a 8–10 cm hosszú *duggatókat*, betéteket csavarral rögzítik. Ezek éle változó, aszerint, hogy milyen mintát akarnak a farost mentén bevésni. Megnevezéseik: *ajazó*, *kerekítő*, *völgyelő*, *kecskeláb*.<sup>60</sup> Kisebb műhelyekben kevésbé jellemző (68. kép).

#### 4. Esztergapad

A kerékagy kiesztergálására szolgált. Udvarhelyszéken az ehhez való kettős kés 75 cm hosszú volt.<sup>61</sup> Kézzel vagy lábbal hajtós és vízihajtású esztergapadokat ismerünk<sup>62</sup> (69–70. kép). Gaul Károly szerint 1902-ben a kerékgyártó háziiparosoknál az esztergapad csak elvétve található meg, a kerékagyat egy ezzel foglalkozó esztergályos, illetve a kerékesztergályos készítette számukra. A szerző ekkor a lábbal hajtós esztergát „újabb keletű”-nek nevezi, amely már széles körben elterjedt ugyan, még teljesen faszervezetű volt, és az iparosok maguknak készítették el. „Néhol még az orsó is fából való és éppen csak a *tövís* és a *szög* készül a falusi kovácsnál”.<sup>63</sup> A kerékgyártók ha saját esztergapaddal rendelkeztek, kézzel vagy lábbal hajtós esztergát használtak. Ezek hajtására örömmel jelentkeztek a gyerekek és a fiatalok a családból vagy az ismerősök közül, hiszen az eszterga kitartó hajtása erőpróbát is jelentett.<sup>64</sup> A tardonai kerékgyártó a lábbal hajtós eszterga működtetésére a következőképp emlékszik vissza: „*Amikor esztergályoztunk, akkor ugye mindig ketten hajtottunk. Vótak unokaöcskösök, vótak vagy négyen, akik élvezetbű feljöttek, hogy mikor kell esztergályozni. Azt akkor ők lezavarták. Ment úgy az esztergapad, mint most a motorral. Hát ők annyira bírták, meg ugye én egyedű agyat elég nehezen megy, mer’ ugye az em-*

<sup>58</sup> Szekeres Gy. 1987. 78; Domonkos J. 1973. 61; K. Csilléry Klára szerint használatának kezdete a 10–13. századra tehető. K. Csilléry K. 1982. 209.

<sup>59</sup> Nagybákay P. 1967. 182–183. 20. ábra; 1965. 143. 5. kép; 1963b 31; 1995. 96.

<sup>60</sup> Frecskay J. 2001. 157.

<sup>61</sup> Haáz F. R. 1932. 17–18.

<sup>62</sup> Haáz F. R. 1932. 17.

<sup>63</sup> Gaul K. 1902. márc. 334.

<sup>64</sup> Béli G. 1975. 10.

bernek a testi mozog, és ugye a kést meg tartani [kell]. Ők meg örültek, hogy még megmértük, stoppoltuk az időt, hogy 15 perc alatt lehajtottak egy agyat.”<sup>65</sup> Borsodszentgyörgyön viszont Kovács Sándor édesapjának még a kézzel hajtós esztergát hajtotta, amíg az vésővel faragta a megmunkálendő anyagot.<sup>66</sup> Ahogy a többi munkafolyamatnál, az esztergályozásnál is különösen sok múlott a gyakorlaton. „Az emberbe meg már benne él, tehát [...]én bennem benne élt a kezembe is, a szemembe is aztat, hogy sokszor vót úgy, hogy idegen látta, hogy esztergázok, azt aszondja, hogy tudom én ilyen, mint hogyha másolóval vóna csinálva, mind egyforma. Hát ugye leszurkálta az ember méretarányosan, tehát mettől kezdődik a díszítés rajta, utána meg már én rajtam vót az adva, hogy na a szememmel, hogy kell kifordítani a domborulatot. Ránéztem, már láttam. Hát nem azt mondom, hogy egy mm-t észrevesz a szemem, vagy észrevettem, hát tán még most is. De egy fél centit biztos, hogy észrevettem, hogy ez már itt valahol vastagabb, nem olyan, mint a másik.”<sup>67</sup> Az elektromos áram bevezetésével a mesterek elektromos esztergát kezdtek használni.

Az esztergán az anyagot esztergakésekkel alakították. Fajtái a nagyoló, homorú, kúpos, lapos (finomító vagy tisztító) és leszúró esztergakések. Ezek közül a kerékgyártóknál leggyakrabban a nagyoló és a finomító esztergakéseket találhatjuk meg<sup>68</sup> (71. kép).

## 5. Vésők

A vésőknek több típusát is megtalálhatjuk egy műhelyben. A változatok száma attól is függött, milyen munkákat vállalt a mester. Mindenképp szüksége volt a következőkre: laposvésők (5 mm-től kb. 25 mm-ig),<sup>69</sup> többek közt az *astok* (tengelytok) kivésésére használták, hogy belesüllyesszék a tengely szárát (72. kép).

Félgömbölyű véső, C véső, kupásvéső: 34–40 cm hosszú, a végén tölcészerűen szélesedő, kb. 40 mm átmérőjű véső. Ha az agy kifűrésánál nem sikerült pontosan, egyenletesen fűrni, a félgömbölyű vésővel igazították ki a furatot.<sup>70</sup> Továbbá: „a küllő végit evvel véstük le, mikor kivette a puskát az ember”, ha kiszopósodott a küllő, és javítani kellett<sup>71</sup> (73. kép).

<sup>65</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>66</sup> Kovács Sándor (szül. 1923), Borsodszentgyörgy, 2009.

<sup>67</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>68</sup> Szekeres Gy. 1987. 77; Béli G. 1975. 23.

<sup>69</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>70</sup> Fülöp L. 1985. 114.

<sup>71</sup> Szébenyi Miklós (szül. 1946), Tiszaigar, 2007.

*Fülesvéső, csapvéső, sarkas véső* (15 mm-től 50 mm-ig): a küllő helyének kivésésére az agyban. A legkisebb 15 mm, a legnagyobb 50 mm<sup>72</sup> (74. kép).

Szekeres Gyula említi még a *lehúzott szélű vésőt, horonyvésőt, kétszántú sarkolat vésőt* és a *káflis vésőt*.<sup>73</sup> Vésőt egyetlen céhjelvényről ismerünk: a fertőszentmiklósi vegyescéh behívóablájának felső részén, a bognárokat jelölő eszközök között láthatjuk ezt a szerszámot<sup>74</sup> (75. kép).

*Lyukvésőre* szükség lehetett például a kocsi oldalánál a *zápok* helyének kivésésére (76. kép).

## 6. Gyaluk

A *gyaluk*nál szintén az adott mester munkáin, lehetőségein és gyűjtögető kedvén múltott, hányféle típust találunk műhelyében, hiszen az eszköz elterjedése előtt az anyagok pucolását vonókéssel végezték. A *gyaluk* elterjedésének ütemére kevés adattal rendelkezünk. Faddon Borda Sándor faragóspecialista az 1870-es és 1880-as években már használta az ekkor még technikai újításnak számító *gyalut*.<sup>75</sup> Itt a legszükségesebb *gyalukat* gyűjtjük össze, illetve azokat írjuk le, amelyeket kifejezetten a paraszti megrendelésre készült *szekerek* és *kocsik* egyes alkatrészeihez a legtöbb műhelyben használtak, használhattak.

A *gyalu* típusa a *gyalukés* vagy *gyaluvas* metszési szögétől függ: minél kisebb a metszési szög, annál durvább munkát lehet a *gyaluv*al végezni. A metszési fok általában 40 és 50 fok között váltakozik.<sup>76</sup>

*Nagyológyalu, durvagyalu*: nagyolásra használják, durva felületek kialakítására szolgál. A kés metszőszöge kicsi, kése aránylag keskeny, és ívesre van köszörülve<sup>77</sup> (77. kép).

*Simítógyalu*: legelterjedtebb fajtái az *egyes simító-* és *kettes simító-*, más néven a *szimpla-* és a *duplagyalu*. Az *egyes simítógyalu* a *durvagyalu* által okozott egyenetlenségek legyalulására, míg a *duplagyalu* finomabb elsimításra, az 1–2 mm-nél kisebb favastagságok elgyalulására szolgált<sup>78</sup> (78. kép).

*Eresztőgyalu, (tropán), ropántgyalu*: kb. 60 cm hosszú, nehéz, egyenesítő *gyalu*, nagy sima felület *gyalulására*, deszka összepassításához<sup>79</sup> (79. kép).

<sup>72</sup> Nagybakay P. 1995. 96; Frecskay J. 1912; Paládi-Kovács A. 2003a. 63; Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007; Ponyokai Bálint (1932–2009), Kisújszállás, 2007.

<sup>73</sup> Szekeres Gy. 1987. 75.

<sup>74</sup> Nagybakay P. 1967. 182–184. 22/a ábra.

<sup>75</sup> Molnár M. 1965. 331.

<sup>76</sup> Diószeghy B. – Csipkay H. 1914. 68–69.

<sup>77</sup> Diószeghy B. – Csipkay H. 1914. 69; Szekeres Gy. 1987. 75.

<sup>78</sup> Diószeghy B. – Csipkay H. 1914. 70; Szekeres Gy. 1987. 75; Béli G. 1975. 15; Bura L. 1982.

<sup>79</sup> Szekeres Gy. 1987. 75; Domonkos J. 1973. 68; Bán F. 1977. 28.

*Falcgyalu, aljazógyalu*: a szekér vagy kocsi oldaldeszkaín a *falcok* (vajat, honony) elkészítésére szolgált. „[...] a bükkszentkeresztiek, csináltam nekik (szekeret), mert itt égettek szenet. [...] Most önekik a szekéroldalt le kellett deszkázni, de [...]összefalcolnia deszkát, mer’ ők, hogy ha elmentek mésszel az alföldre, hazafelé ők ugyanebbe a derékba terményt hoztak.”<sup>80</sup> (80. kép) Frecskay János szótárában találjuk még az *ajazógyalu* és *fánczgyalu* kifejezést az eszköze.

*Nútgyalu, árkológyalu, árokgyalu*. Apró szemű termény vagy egyéb rakomány hordásakor a *súber*nek is tökéletesen kellett zárni. Ezért az oldaldeszka végébe vágtak egy-egy *nút*ot (árkot), amibe belecsúsztatták a *súbert*<sup>81</sup> (81. kép).

A *vonó*- vagy *tisztítógyalu* többféle alakban készült. Frecskay János szótárában találjuk a *kerékítőgyalut*, *rúdgyalut*, ami feltehetően egy ívelt tisztítógyalu. Ragályon a gömbölyű felületek, például rúdszárny tisztítására használták a fentihez hasonló *kopaszítógyalut*<sup>82</sup> (82. kép).

*Hántológyalu, amerikai gyalu*: hántolásra használták<sup>83</sup> (83. kép).

A *bokázó gyalu/küllő csapvágó gyalu/bokázógép* a küllők talp felőli végének becsapolás előtti kialakítására szolgált.<sup>84</sup> Ennek híján, illetve megjelenése előtt a küllőcsap kialakítása fűrészszel, vésőkkel és kétnyelű késekkel történt (84. kép). A bokázó gyalu megjelenésére kisebb műhelyekben nem ismerünk időpontot, egy Veszprém környéki gyűjtés szerint az a falusi mestereknél csak a századforduló után jelent meg.<sup>85</sup>

A kerék összeállítása után a talpak egyformára igazítása, simítása több eszközzel is történhetett. A talpak oldalának megmunkálására szolgált a *keréktalpgyalu*, amelyet egy murakeresztúri beszámolóból és Szombathelyről ismerünk. A gyalu vázának egyik végét a kerékagyra akasztották, s másik végén a gyalut a kerék nagyságának megfelelően állítani lehetett.<sup>86</sup> A szerszám nyaka és szára együtt 65 cm hosszú, a gyalu 85 cm széles (85. kép).

A gyalukést vizes köszörűkövön élezték, illetve ha már annyira elkopott, hogy nem lehetett tovább használni, akkor az esztergályozásnál simítóként szolgált tovább.<sup>87</sup>

A műhelyekben az első gépekkel megjelentek az *egyengető* és *vastagoló*, illetve a *kombinált gyalugépek*.<sup>88</sup>

<sup>80</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>81</sup> Frecskay J. 1912; Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>82</sup> Frecskay J. 1912. 157; Lenkey János (szül. 1952), Ragály, 2007.

<sup>83</sup> Ponyokai B. (1932–2009), Kisújszállás, 2007; Császi Ferenc (szül. 1932), Hajdúszoboszló, 2011.

<sup>84</sup> Jordán K. 1959. 128.

<sup>85</sup> Bán F. 1977. 7.

<sup>86</sup> Béli G. 1975. 16; Domonkos J. 1973. 64.

<sup>87</sup> Szekeres Gy. 1987. 78.

<sup>88</sup> Ponyokai Bálint (1932–2009), Kisújszállás, 2007.

## 7. Fűrészek

## Keretes vagy kávás fűrészek

*Keresztvágófűrész* vagy *rámás fűrész*: elnevezései még a *keresztbevágó fűrész*, *keretes fűrész*, *keresztfűrész*, *kézi fűrész*, *kávás fűrész*, *kisfűrész*. A durván előkészített fát ezzel lehetett megfelelő méretre szabni, a fa szálirányára merőlegesen vágta vele.<sup>89</sup> A *keretes fűrész* az 1870-es, 1880-as években a faddi faragóspecialista műhelyében szintén technikai újításnak számított<sup>90</sup> (86. kép).

*Hosszvágó fűrész*, *szálvágó fűrész*, *hosszára vágó fűrész*. Csak egyenes irányban lehetett vele vágni, a fa szálirányával párhuzamosan, például egy hosszabb és vastagabb nyersanyagból a derékcső levágására<sup>91</sup> (87. kép).

*Talpvágó fűrész*, *kézi fűrész*. Keréktalp és más íves darabok kivágásához keskenyebb fűrészlapra volt szükség, ennek kerete vagy nyele műhelyenként eltérhetett. Tardonán a mester egy szintén kerettel ellátott fűrész használt erre a célra, amelynek lapja kb. 20 mm széles volt. A talp kifűrészeléskor végig tartani kell a fűrészszel a derékszöget. Lovas Géza ezt a segédjének a következőképp magyarázta: „[...]ha itt belekezek derékszögesen, azé úgy vóna jó, hogy derékszögesen menjék ki is. Tehát azt érezni kell a fűrészben, hogy ha az nem sírva megyen végig, nem könnyen lehet. Tehát akkor már valami gubanc van.”<sup>92</sup> Murakeresztúrról ezzel szemben egy kis nyéllel ellátott *talpvágó* vagy *rámoló fűrész* rajzát ismerjük,<sup>93</sup> ám az eszköz meghatározó tulajdonsága nem a nyél, hanem a fűrészlap formája (88. kép). Később a *szalagfűrész* váltotta fel.

*Kanyarító fűrész*, *ívfűrész* vagy *svábcóg/slájfoló fűrész*: kisebb ívek kivágására szolgált, helyenként ezt használták a talp kivágására is, de különösen jól használható pl. a lőcs formájának kialakítására. Lapja vékonyabb a talpvágó fűrész lapjánál, a tardonai mester szerint emiatt nem ez volt a legmegfelelőbb eszköz nagyobb ívek, tehát a talp kivágására, hiszen „*ténfereg a fában*”<sup>94</sup> (89. kép). Később a *dekopír fűrész* váltotta fel.

*Darabolófűrész*: a félkézfűrészek között ez a legnagyobb, hosszirányú vágásra szolgál. 40 mm széles, 70–100 cm hosszú<sup>95</sup> (90. kép).

*Csapoló fűrész*: ugyanolyan félkézfűrész, mint a darabolófűrész, csak a penge mérete tér el. 35 mm szélességben és 50–80 cm hosszúságban készül. Ha a fűrészlap a sok újraélezésnél elkeskenyedett, a fogait átreszelték, és mint *ka-*

<sup>89</sup> Béli G. 1975. 12; Hegyi I. 1978. 61.

<sup>90</sup> Molnár M. 1965. 331.

<sup>91</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>92</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>93</sup> Béli G. 1975. 13.

<sup>94</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>95</sup> Diószeghy B. – Csipkay H. 1914. 108.



*nyarító fűrész*t használtak tovább. Ha a *plat* (fűrészlap) eltört, *nyakoló fűrész*t vagy *citlinget* (simítólemezt) készítettek belőle. Hajdúszoboszlón Császi Ferenc szerint a csapolófűrész lapját meghajlították, így csapok vágása közben könnyebben lehetett irányt váltani (91. kép). Ennek a fűrésznek egyéb elnevezése a *sarokvágó fűrész*.<sup>96</sup>

*Nyakoló fűrész, apróbbfogúfűrész, harántfűrész*: hasonlít a fent említett félkezfűrészekhez, de azoknál rövidebb: 50–60 mm széles, 50–70 cm hosszú, és finomabbak a fogai. Kisebb darabok harántirányú vágására használták.<sup>97</sup>

*Gáterfűrész, kézi gáterfűrész* farönk vágására: „*egy bakra fölálltak, úgy vágtak vele. Valamikor aranyat ért.*” Többek közt ezt váltotta fel a *szalagfűrész*.<sup>98</sup> (92. kép)

Keret nélküli fűrészek

*Hasító fűrész*: mindkét vége keresztbe álló nyéllal van ellátva, nagyobb rönkök hosszirányú elfűrészelésére szolgált. A *gáterfűrész*hez hasonlóan ezt is vertikálisan mozgatták. Szintén két ember használta, akik állványra helyezték a fát, s egyikőjük az állványon, a másik alatta állt. A penge egyik vége keskenyebb, fogait egy oldalra reszelték.<sup>99</sup> (93. kép)

*Lyukfűrész*: kisebb lyukak kivágására használták (94. kép).

*Rókafark fűrész*: nevét a nyél formájáról kapta, többféle éllel előfordul. Németből magyarosított elnevezései a *fukszvanc* és a *hiksvanc*<sup>100</sup> (95. kép).

*Hevederfűrész, grátfűrész, gerincfűrész*: horonyvágásra (96. kép).

*Illesztő fűrész, pászító fűrész, eresztőfűrész*: vékony pengéjű fűrész. A kerék talpalása után a talpéleket találkozásuknál az illesztő fűrészszel igazították egymáshoz, „*összefűrészelték*”. Ezt a műveletet kézi fűrészszel is el lehetett végezni<sup>101</sup> (97. kép).

*Keresztfűrész*: 120–200 cm hosszú fűrész nagyobb rönkök, gerendák darabolására. A *Magyar Néprajz* II. kötetének köszönhetően több elnevezését is ismerjük az eszköznek: *fűrész, nagyfűrész, keresztvágó fűrész* (Északi-középhegység), *karajfűrész* (Gömör), *hasas vagy erdei fűrész* (Bakony), *harcsafűrész* (Gyergyó, Hargita). A fűrésznek két *fogója, nyele, file* van.<sup>102</sup> A gépek megjelenésével a stílfűrész váltotta fel<sup>103</sup> (98. kép).

<sup>96</sup> Diószeghy B. – Csipkay H. 1914. 108–109; Szekeres Gy. 1987. 78; Császi Ferenc (szül. 1932), Hajdúszoboszló, 2011.

<sup>97</sup> Diószeghy B. – Csipkay H. 1914. 105–106; Szekeres Gy. 1987. 75; Jordán K. 1959. 128; Császi Ferenc (szül. 1932), Hajdúszoboszló, 2011.

<sup>98</sup> Szalkai Imre (szül. 1926), Csantavér, 2009; Szekeres Gy. 1987. 75.

<sup>99</sup> Diószeghy B. – Csipkay H. 1914. 108.

<sup>100</sup> Frecskay J. 2001; Bodgál F. 1953. 29.

<sup>101</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>102</sup> Petercsák T. 2001. 228.

<sup>103</sup> Császi Ferenc (szül. 1932), Hajdúszoboszló, 2011.

A fűrészek is rendszeres karbantartást igényeltek: „Minden szombaton egy szöget el kellett vágni. Hogy a fűrészek ne lazáljanak. Hogy a fűrésznek egyforma foga legyen. Mer ha az egyik kisebb, a másik nagyobb, akkor az lazál, amelyik kisebb. Én elvágok egy szöget, és akkor látom, hogy melyik a nagyobb. Azt jobban megreszelem, amelyik nagyobb. Tompább. [...] Szombat délután ez volt a dolog. Szerszámot megreszelni, fűrészeket rendbe hozni.”<sup>104</sup> A fűrészeket fűrészfog-hajtogatóval (fűrészvágó, fűrészélező) hajlították el a megfelelő irányba, illetve fűrészreszelővel, háromszögű reszelővel élesítették őket. A keretes fűrész fogait jobbra és balra hajlították el, ezáltal az eszköz a fűrészlap vastagságánál nagyobb járatot vágott a fába. Puha és nedves fánál nagyobb, míg kemény fánál kisebb hajtogatásra volt szükség<sup>105</sup> (99–101. kép).

### 8. Fúrók

A fúrók közül a kerékagy fúrására szolgált a kanálfúró és az agyfúró. Az agyfúró, tollas fúró, előkerékagyfúró vagy cigányfúró 20–40 mm széles, négyszögletes szára van, s gyakran a cigány kovácscok készítették, innen kapta nevét is<sup>106</sup> (102. kép). A kanálfúró, puszkafúró, puszkázófúró vagy kerékagyfúró (40–70 mm-ig) a cigányfúróval megkezdett lyuk kiszélesítésére, a perselyezés befejezésére szolgált<sup>107</sup> (103. kép). Használatát Jost Amman is megörökítette 1568-ban, a képen a faragóbárd és a fabunkó is szerepel (104. kép).

Gyakran használt szerszám a csigafúró. A kisebbek kellettek szögek helyének kifúrására, 10-es fúrót használtak például a gereblye fokának kifúrásához. Nagobbakkal, 14–15 mm-es fúróval a küllő helyét fúrták ki a vésés előtt.<sup>108</sup> Utóbbi Haáz Ferenc Rezső bokázó fúróként közli<sup>109</sup> (105. kép). A 20. század elején Gaul Károly a csigafúrót a modernebb szerszámok közé sorolja, „a modern kerékgyártás ezeket a kisiparosnál is megköveteli, a háziiparosok előtt nem igen ismeretesek”<sup>110</sup>

A csapfúróval a szomszédos talpakat összetartó csapok helyét és az agyban a küllők helyét fúrták ki<sup>111</sup> (106. kép).

Jobban felszerelt műhelyekben megtaláljuk még a központfúrót és a sülylyesztőfúrót.<sup>112</sup>

<sup>104</sup> Szalkai Imre (szül. 1926), Csantavér, 2009.

<sup>105</sup> Szekeres Gy. 1987. 75; Domonkos J. 1973. 65; Császi Ferenc (szül. 1932), Hajdúszoboszló, 2011.

<sup>106</sup> Fülöp L. 1985. 70. 14. ábra; Császi Ferencné 1982. 48.

<sup>107</sup> Császi Ferencné 1982. 48.

<sup>108</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>109</sup> Haáz F. R. 1932. 16.

<sup>110</sup> Gaul K. 1902. 333.

<sup>111</sup> Haáz F. R. 1932. 17–118; Maruzsi Sándor (szül. 1933), Kissikátor, 2009.

<sup>112</sup> Jordán K. 1959. 128; Szekeres Gy. 1987. 75.

Szebenyi Miklós, tiszai kerékgyártó a mesterénél *lábbalhajtós, vasoszlopos fúrógépen* is dolgozott: „*a kisöregemnek vót egy oszlopos fúrógépje, azt is így kellett hajtani. Vót faoszlopos fúró ezelőtt, meg vót vasoszlopos fúró. A vasoszlopos fúrót én hajtottam, a másik meg mindig húzott rajta, [...] meg locsolta a vasat, hogy hűtse a fúrót. Na ez is időbe telt, mire egy küllőnek a helyit 3 helyen, három lukkal kifúrta. Tehát 12-es fúróval.*”<sup>113</sup>

*Furdancs*: egyszerű fúróeszköz, balkézrel gyakorolják rá a nyomást, jobb kézzel tekerik. Gaul Károly ezt a szerszámot is a „modern kerékgyártás” eszközének nevezte 1902-ben, amikor a háziiparosok körében még kevésbé volt elterjedt.<sup>114</sup>

*Mellfurdancs, amerikáner*: olyan tárgyakat fúrnak vele, amiket az oszlopos fúrógépre nem tudnak felemelni.<sup>115</sup>

Az *elektromos kézi fúrógép* a kisebb műhelyekben a 20. század első felétől megtalálható.

## 9. Ráspolyok és reszelők

*Háromszögletű reszelő, háromélű fűrészreszelő*: fűrész élezésére szolgál.

*Félgömbölyű fareszelő, bogárhátú ráspoly*: Finomításhoz használták hajlított szerszámnyeleknél és olyan helyeken, ahova gyaluval nem lehetett hozzáférni.

*Lapos vasreszelő, lapos simítóreszelő*: szerszámok élesítésére szolgál.<sup>116</sup>

## 10. Verő szerszámok

*Botóka, nyeles fabunkó, furkó, fakalapács*: fából készült, ezzel hajtották a vést, s használták olyan illesztéseknél, ahol nem látszhatott meg az ütés helye<sup>117</sup> (107. kép). A céhjelvényeken, pl. a debreceni kerékgyártók céhpecsétjén (1590) ezt az eszközt is megtaláljuk.<sup>118</sup>

*Küllőző kalapács, küllőző bunkó, nagybunkó*: rövid nyelű, 4–6 kg-os vagy nehezebb, kéttalpas kalapács a küllők beverésére.<sup>119</sup> Moldvában az eszköz neve *csokán*.<sup>120</sup> „Nagybunkóval küllőztünk, nem félkéz kalapáccsal, bunkóval vertük be”<sup>121</sup> (108. kép).

<sup>113</sup> Szebenyi Miklós (szül. 1946), Tiszaigar, 2007.

<sup>114</sup> Gaul K. 1902. 333.

<sup>115</sup> Fülöp L. 1985. 30–31.

<sup>116</sup> Domonkos J. 1973. 66.

<sup>117</sup> Freckay J. 2001; Szekeres Gy. 1987. 76.

<sup>118</sup> Nagybakay P. 1963b. 31; 1995. 96.

<sup>119</sup> Csík A. 1997. 185; Szekeres Gy. 1987. 75.

<sup>120</sup> Gazda J. 1993. 137.

<sup>121</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

*Furkó kalapács/fahasogató sulyok:* Leírását Hajdúböszörményből, Mura-keresztúrról és Pátyról ismerjük. A felhasogatni kívánt gömbfát faragótökére helyezték, a fán egy ember tartotta a baltát, amire egy másik a fahasogató sulyokkal ráütött.<sup>122</sup>

Kalapácsok: 6–8 darab, különböző méretű félkérkőkalapács. A kalapács feje lehet domború vagy lapos, nyele somfanyél, hossza 30–80 cm, súlya 0,5 kg-tól 2,5 kg-ig<sup>123</sup> (109. kép).

### 11. Egyéb kézi szerszámok

*Stóghúzó* (egyfajta véső): A küllőbe, esetleg a talpba vonaldísz húzására szolgáló szerszám. „Hát, a cserfát még vitte is, de elég meredek volt. Elég meredek volt aztat kézzel. De hát akkor még volt erőm.”<sup>124</sup> (110. kép).

*Citling/cétling* vagy *pucolólemez* a fa finomabb lepucolására. „Ezt valamikor vettük a boltba. Hát, most mióta igaz-e az ember használt fűrészlapot[...]” az elkopott fűrészlapból alakították ki a citlinget. „Ez ilyen széles fűrészlap, a fog le van köszörülve róla[...] Csak tudni kell megélezni. Mer eztet meg úgy kell megélezni, hogy kidűtse az élet.”<sup>125</sup> (111. kép).

*Penna, betűvágó:* a fejfa díszítéséhez és íráshoz, elsősorban írott betűk véséséhez használták, Jászkiserről, Tardonáról és Ragályról ismerjük<sup>126</sup> (112–113. kép). Hajdúszoboszlón kedveltebb és drágább volt a nyomtatott betűkkel írott fejfa, a véséshez *betűsablonokat* és *betűvágókat* használtak a bognárok és az ácsok<sup>127</sup> (114–115. kép).

*Núdvágó, nűtvágó:* „Kör vagy négyzet keresztmetszetű 10–12 cm hosszú kézi vágó, mellyel kis csatornát vésnek.”<sup>128</sup> Ma már nem találjuk meg a műhelyekben, felváltotta a nűtgyalu.

A készítenő termékektől függően szükség lehetett még a következőkre: *harapófogó, franciakulcs, lyukasztó, hidegvágó, villáskulcs, rákláb, csinívágó (nűtvágó)*.<sup>129</sup>

A munkaeszközök közé tartoznak még a különböző szögek és csavarok. A bognárok korábban csak kevés vasszeget használtak, ehelyett ékeltek és kis

<sup>122</sup> Szekeres Gy. 1987. 76; Béli G. 1975. 7; Bodgál F. 1953. 29.

<sup>123</sup> Szekeres Gy. 1987. 75.

<sup>124</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007. *Stógot* Kurityánban is húzták a talpakba és a küllőkbe. Péter Lajos (szül. 1925), Kurityán, 2007.

<sup>125</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>126</sup> Hajdú J. – Barna Cs. 1977. 12; Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007; Lenkey János (szül. 1952), Ragály, 2007.

<sup>127</sup> Császi Ferenc (szül. 1932), Hajdúszoboszló, 2011.

<sup>128</sup> Fülöp L. 1985. 127.

<sup>129</sup> Szekeres Gy. 1987. 76.

*faszegeket* faragtak. A vasszegekkel terjedt el a vascsavarok használata is, amelyekre akkor volt szükség, ha berepedt a keréktalpfá.<sup>130</sup> Hasonlóan váltották fel a talpak összeillesztésére korábban használt *facsapokat* is a 20. század első felében a *vascsapok* (háromszögletű vaslemezek). Ez egyes vélemények szerint kevésbé jó, mert a vascsap elrozsdásodik, és látszik is a csapolás a talpak között. A vascsapnál könnyebben hasadt a talp, amikor a ráfot ráhúzták a kerékre. A facsapot ezzel ellentétben be tudták úgy is illeszteni, hogy ne látszódjon kívülről.<sup>131</sup> A kerékagyban a küllők ékelésére a bognárok *faékeket* használtak.<sup>132</sup>

*Főzőedény:* A nyersanyagot a bognárok helyenként főzéssel készítették elő, többnyire az akácfaagyat főzték, hogy könnyebb legyen beküllőzni. Ehhez nagy főzőedényt használtak. Csantavéren a *ródl*i (kis szánkó gyerekeknek) vékony talpát diófából alakították ki, amit csak főzés után tudtak a kívánt formára hajlítani.<sup>133</sup>

#### A szerszámok beszerzése

A szekerek alkatrészeit – Erdélyben esetleg a kereket is – otthon elkészítő gazdák ahogyan a tudást, a szerszámot is apjuktól örökölték. Haáz Ferenc Rezső beszámolója szerint Udvarhelyszéken nagyobb szerszámokból (*kerékagyeszterga*, *nagykalánfúró*) vidékenként csak egy-egy akadt, ezeket több falu közösen használta. A fémszerszámokat cigányok készítették.

A 19. század közepéig a vándorló céhinasoknak saját eszközökkel kellett rendelkezniük, ami jelentős anyagi terhet jelentett, és a vándorlást is megnehezítette. Az 1848-as legénymozgalom egyik sikeres követelése az volt, hogy mentsék fel a legényeket a szerszámok tartásától.<sup>134</sup> Azt hogy ez melyik mesternél milyen mértékben valósult meg, nem tudjuk nyomon követni. A 20. század első felében, 1912-ből van adatunk Dóczi Sámuel ipari pályamutatójának köszönhetően arra, hogy a különböző szakmák mesterei megkövetelték-e a tanulóktól a saját szerszámkészletet vagy nem. Ebben a listában azonban a kerékgyártókra vonatkozó ismereteket sajnos nem közölt a szerző.<sup>135</sup>

A szerszámokat a fiatal iparosok megörökölhették az idősebbektől, ahogyan a ragályi Lenkey János<sup>136</sup> és a törökszentmiklósi születésű Ponyokai Bálint

<sup>130</sup> Gráfik I. 1971. 113; Szoboszlainé Raffay A. 1951. 18.

<sup>131</sup> Péter Lajos (szül. 1925), Kurityán, 2007; Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>132</sup> Fülöp L. 1985. 77.

<sup>133</sup> Szalkai Imre (szül. 1926), Csantavér, 2010.

<sup>134</sup> Eperjessy G. 1967. 102.

<sup>135</sup> Dóczi S. 1912.

<sup>136</sup> Lenkey János már nem tett mestervizsgát, de specialistaként mindenféle famunkát elvállal a faluban.

az édesapjuk szerszámkészletét egészítették ki. Akinek erre nem volt lehetősége, más mesterek hagyatékát vagy már nem használt szerszámaikat vásárolhatta meg. A tardonai Lovas Géza 1953-ban egy szirmabesenyői elhunyt mester műhelyfelszerelését vette meg. Ebből sem a gyalupadot, sem az esztergapadot nem tudta használni, csak az apróbb szerszámokat. Az eszközkészletből elsősorban a kerékagyfúrókra volt szüksége, hiszen azok újonnan rendkívül drágák lettek volna. Három darab fúró ekkor Miskolcon 1000 Ft-ba került. Az esztergapadot egy diósgyőri mestertől tudta megvásárolni.<sup>137</sup> A gyalupadot és a sablonokat a kisebb falvakban dolgozó kerékgyártók maguknak készítették el, a legtöbb vaszszeres számot pedig kováccsal csináltatták, illetve a 20. században már nagyrészt vaskereskedésekben vásárolták meg.<sup>138</sup>

A kereskedelmi forgalomban kapható szerszámokra feltehetően a 19. század második felében megalakuló nagyobb műhellyel, kisüzemmel rendelkező bogárnokok és kocsigyártók körében is igény volt, ekkor azonban ezeket nagyrészt még csak külföldről szerezhették be. Az 1898-as iparstatisztika szerint a hazai szeres szám- és szerárugyártás vasiparunk egyik leggyengébb ága volt. A 19. század végi, 20. század eleji ipartámogatási törvényeknek köszönhetően az 1906-os adatok már 13 szeres számkészítő telepről számoltak be. Fellendült a vaskereskedelem is, az üzletág képviselőinek munkáját a *Magyar Vaskereskedő* című újság 1905-től segítette.<sup>139</sup> Ettől az időszaktól kereshetjük a magyarországi vasáru katalógusokat is, amelyek szakmánként ismertetik termékeiket, s tartalmazzák a kapható bogárnokszerszámok méreteit, árát és rajzát. Mind a külföldi, mind a magyar katalógusok teljes köre még feltáratlan, ezért egyelőre csak a könyvtárakban, magángyűjtőknél és egykori kerékgyártóknál szórványosan talált példányokból tudunk tájékozódni. Azon gyárakról pedig, amelyek termékei hazánkban is megvásárolhatók, a szeres számokon megtalálható védjegyek árulkodnak, melyeknek beazonosításához jelentős segítséget nyújt a Recska Endre által elkészített védjegykatalógus.<sup>140</sup>

### A szeres számkészlet értéke

A szeres számkészlet pénzben kifejezett értéke iparáganként változik. Erre nézve első adataink a hagyatéki leltáraknak köszönhetően a 18. század végéről származnak. Eperjessy Géza inventáriumok alapján megállapítja, hogy a kisvárosi mesterek szeres számai nem képviseltek jelentékeny értéket egyéb ingóságaihoz

<sup>137</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007. A megvásárolt szeres számok árára nem emlékszik.

<sup>138</sup> Az eszközök beszerzésére vonatkozóan lásd még Nagy F. 1976. 87.

<sup>139</sup> Temesi S. 2004. 169, 178–179, 193, 317.

<sup>140</sup> Recska E. 2007.

és ingatlanaikhoz (ház, műhely, szőlő, föld) képest. A szerszámok vételára 20–70 Ft között mozgott, minthogy a kovácsoknak és bognároknak is egyszerű kéziszerszámaik voltak. Fischer Antal makói bognár 1797-es végrendelete szerint lakóházát 320 Ft-ért vásárolta, míg szerszámkészletét 20 Ft-ra tartotta.<sup>141</sup> Kemecsi Lajos közli Tobik Ádám kerékgyártó hagyatékának becsüjét 1795-ből, Szomódról. Eszerint a mesternek kb. 80 db szerszámja volt, nincs minden eszköznél pontos szám feltüntetve, illetve nem találjuk a listában az esztergapadot, gyalupadot és kerékszékét. A szerszámkészlet értéke a leltár szerint 12 Ft volt.<sup>142</sup> 1810-ben Bolfinger Mihály zalaegerszegi bognár szerszámaait 221 Ft-ra becsülték, 1830-ban a szintén zalaegerszegi Leb Andrásét pedig 40 Ft-ra. Előbbi kirívóan magas értéknek számít a listában szereplő többi iparos szerszámkészletéhez képest.<sup>143</sup> A szerszámkészlet értékét összehasonlíthatjuk a kerékgyártó mesterek bevételeivel, legegyszerűbben egy szekér árával. A különböző évekből származó limitációkból ennek érdekében igyekszünk hasonló adatokat figyelembe venni. 1777-ben Esztergom vármegyében egy négy ökör után való szekér ára 9 Ft volt,<sup>144</sup> míg 1813-ban Komárom megyében ugyanez a munka már 13 Ft-ba került.<sup>145</sup> 1812-ben azonban Pest–Pilis–Solt vármegyében a négy ökör után való szekér a „kerék jártók” árszabása szerint 25 Ft volt.<sup>146</sup>

A 20. század első évtizedeinek szerszámárait szakmánként részletesen közli az *Iparoskáté* című folyóirat 1909-ben és 1912-ben ugyanazokkal az adatokkal. A lap célja a fiatalok mesterségválasztásának megkönnyítése volt. Egy induló kerékgyártó műhelyhez a teljes szerszámkészlet megvásárlásához 568 koronára volt szükség. Természetesen ez abban az esetben igaz, ha a fiatal mester minden szerszámot üzletben vásárolt meg. Dóczi Sámuel 1912-ben az alapvető nyersanyagszükségletet is felsorolta, ám ez alatt nem a faanyagot, hanem a félkész termékeket értette. Ezek összértéke 60 koronát tett ki. A szerző kb. 80 db szerszámot sorolt fel (nem számolva külön a nyeleket). Legnagyobb értéke az esztergapadnak volt, majd az 5 db kerékgyfűrónak és a gyalupadnak. A listában ekkor még egy gépet sem találunk (14. melléklet).<sup>147</sup> Mivel a szerszámokat a kezdő mesterek nagyrészt maguk állították elő, vagy idősebb mesterektől örökölték, vásárolták, nem volt szükség új áron megvásárolt szerszámkészletre és mintegy 628 korona indulótőkére. Dóczi listájából mégis képet kaphatunk a szerszámok értékéről a 20. század elején. Érdemes összehasonlítani ezt a listát a többi szakmához szükséges szerszám- és nyersanyagkészlet értékével. A legnagyobb indulótőkére egy

<sup>141</sup> Eperjessy G. 1967. 85–86.

<sup>142</sup> Kemecsi L. 1999. 88.

<sup>143</sup> Benda Gy. 1997. 228.

<sup>144</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 330.

<sup>145</sup> Kemecsi L. 1999. 89.

<sup>146</sup> Bárh J. 1987. 175.

<sup>147</sup> *Iparoskáté* 1909. 37–38; 1912. 50–51. Lásd még Dóczi S. 1912.

asztalosműhely berendezéséhez volt szükség. Ahhoz a szerszámok 988,01 koronába, míg a nyersanyagok 1000 koronába kerültek. Szintén nagyobb anyagi ráfordítást, 1449,20 koronát igényelt egy kályhásműhely elindítása. Legolcsóbban egy szücsműhely (211,40 korona) vagy egy szíjgyártóműhely (257,92 korona) felszerelését lehetett beszerezni.<sup>148</sup> Nincs egyelőre adatunk egy bogárnál készült új szekér áráról a 20. század elején. A *Kocsigyártó Ipar* című lapban azonban megtaláljuk egy-két kocsi árát. Egy *gazdasági futókocsi* akkoriban 300–400 koronába került.<sup>149</sup>

A gyalupadot adatközlőim beszámolóí szerint a mesterek maguknak készítették el. Amennyiben mégis vásárolni szerették volna, az 1930-as években egy bogár gyalupad Bíró Béla budapesti vaskereskedőnél felszereltségtől és mérettől függően 55–71 pengőbe került.<sup>150</sup> Egy új szekér ára az 1920-as években a halmaji bogárnármester szerint 105 pengő volt, Répáshután az 1930-as években 120–150 pengőt kellett fizetni a fuvaros járműért.<sup>151</sup>

Tardonán és Ragályon az 1950-es évek végén, 1960-as évek elején egy szekér ára 1000–1400 Ft volt, azonban nincs adatunk a műhely teljes eszközkészletének értékéről.<sup>152</sup> A kisújszállási Ponyokai Bálint bogár édesapjának az 1960-as évekig üzemelő törökszentmiklósi műhelyének maradék szerszámait gyűjtötte össze, és az általa is megtanultak, illetve emlékei szerint egészítette ki újra teljes műhellyé a gépekkel együtt az 1990-es években. A 2007-ben komplettnek tekinthető műhelyben kb. 102 darab a bogár mesterséghez kapcsolódó kézi-szerszám volt és 5 nagyobb gép: *abrikter*, azaz kombinált gyalugép, köszörű, saját készítésű vizes köszörű, esztergapad és szalagfűrész.<sup>153</sup>

### Díszítések, védjegyek, tulajdonjegyek, mesterjegyek a szerszámokon

Más kézművesiparokhoz hasonlóan a kerékgyártók eszközei között is találhatunk díszítetteket, tulajdonjeggyel, minőségi vagy mesterjeggyel,<sup>154</sup> kereskedő-

<sup>148</sup> Dóczi S. 1912. 45–60.

<sup>149</sup> *Kocsigyártó Ipar* 1905.

<sup>150</sup> Bíró B. é. n. Az árjegyzék eredetileg Lenkey József tulajdona volt. Az árjegyzéken évszám nem szerepel, korára a pénznemből és más, dátummal ellátott katalógusokból (Kis V. 1934. Magyar Szerszám és Gépkereskedelmi Vállalat 1930) következtünk, amelyekben hasonló árak szerepelnek.

<sup>151</sup> Dobos L. 1976. 91; Paládi-Kovács A. 2003a. 64.

<sup>152</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007; Lenkey János (szül. 1952), Ragály, 2007.

<sup>153</sup> Ponyokai Bálint (1932–2009), Kisújszállás, 2007.

<sup>154</sup> A mesterjegyek a 13. században jelentek meg tömegesebben. A történészek és művészettörténészek ennek okát abban látják, hogy ebben az időszakban kezdett az emberi egyéniség kitörni az egyház uniformizáló szorításából, s a személytelenségből előlép az alkotó. Csorba Csaba azonban hangsúlyozza, hogy nem szabad megfeledkeznünk



jellel és védjeggyel ellátottakat. A tulajdonjeggyel, mesterjeggyel ellátott eszköz általában a 20. század közepéig eltűntek.

A pontozóval, csillagos beütővel, egyenes vagy „C” vágóval beütött grafikai jelekről több értelmezés született. Recska Endre saját gyűjteménye alapján arra a következtetésre jutott, hogy – a szerszám anyagára utaló – minőségi jelekkel vagy pedig mesterjegyekkel (a szerszámot készítő kovács mesterjegyei) van dolgunk, amelyek mindig a szerszám „fő” helyén jelennek meg. Ha ezek a jelek olyan tárgyakon fordulnak elő, amelyek mesterjegy vagy védjegy van, minőségi jelek esetén a beütések feltehetően ugyanattól a készítőtől származnak, mesterjelek esetén pedig a szerszámot élező kovács üthette be saját jelét a védjegy mellé<sup>155</sup> (116. kép). Előbbi megoldásra enged következtetni, hogy egyes vásáru-katalógusokban az eladásra kínált szerszámok rajzain már szerepelnek a pontokból és ívekből álló motívumok.<sup>156</sup> A jelek valódi funkcióit talán a múzeumi gyűjteményeken Recska Endrééhez hasonló alapossággal elvégzett kutatások tudnák igazolni.

Egy mester tulajdonjegyét is beültethette, beültethette szerszámába, ez lehetett monogram vagy teljes név, amely akár évszámmal együtt is megjelenhetett.<sup>157</sup> Az 1900-as évek közepén még dolgozó adatközlőknél igen ritkán találunk ilyen szerszámokat. Ponyokai Bálint vésőjén egy P betű jelöli a tulajdonost. Az eszközökön díszítő motívumok is megjelenhetnek. Haáz Ferenc Rezső 1932-es tanulmányában közölte egy díszített *hargas fésze* és egy fentebb már említett *csapfűrű* (csapfűrő) rajzát,<sup>158</sup> ezekről azonban nem tudjuk, hogy a szerszám készítője vagy használója (aki nem feltétlenül ugyanaz) üttötte be a díszítést. Molnár Mária a faddi faragóspecialista műhelykészletének bemutatásakor megjegyzi, hogy az egykori tulajdonos a saját készítésű és a vásárolt szerszámokat egyaránt gazdagon díszítette a 19. század végén, illetve még a századfordulón is.<sup>159</sup> A 20. század közepéről a saját készítésű szerszám díszítésének és tulajdonjeggyel való ellátásának egyik ritka példája Lenkey József, néhai ragályi kerékgyártó mester faragott gyalupadja, gyaluja és hátalókörzője (117–119. kép). Ezeket a faragásokat funkciójuk szerint inkább kell díszítésként, mint tulajdonjegyként értelmezni, hiszen például a mindig a műhelyben lévő gyalupad esetében nem feltétlenül lenne szükség a név feltüntetésére. Továbbá a mester díszítőkedvéről nem csak szerszámai árulkodnak. Lenkey József az általa készített szekerek díszítésére is nagy gondot fordított, annak érdekében, hogy megismerjék a keze

az ipar szerkezetének átalakulásáról sem: a mesterjegyeket a céhalakulások következtében megindult változásoknak is köszönhetjük (Csorba Cs. 1975. 148).

<sup>155</sup> Recska E. 2007. 14–18. Lásd még Gráfik I. 1992. 225–239.

<sup>156</sup> Heinrich A. 1909. 56.

<sup>157</sup> Gráfik I. 1992. 234–235.

<sup>158</sup> Haáz F. R. 1932. 16. Lásd még Bátky Zs. 1933. 310–311. 813., 817. ábra.

<sup>159</sup> Molnár M. 1965. 331.

munkáját. A díszítőkedv a legtöbb kerékgyártó esetében a 20. század közepén már csak a szekerek és kocsik egy-egy alkatrészének faragásában mutatkozott meg. Érdeemes figyelni arra, hogy a kerékgyártó mesterek termékeik díszítésénél mindig kihangsúlyozzák, ha egy motívumot csak ők használtak, hogy kezük munkáját „később is meg lehessen ismerni”. Bár Lenkey József a fentebb említett szerzők szerint értelmezett mesterjeggyel nem jelölte a szekéralkatrészeket, mégis minden alkalommal díszítette azokat. „Sokszor utóbbi időbe már morogtam is rá: minek díszíti annyira, úgyse kap többet érte. [...] Mondjuk ha ő készítette, akkor biztos tudták, hogy ő csinálta.”<sup>160</sup> Ennek a díszítőkedvnek köszönhetjük szépen faragott szerszámait is, s ebben az értelemben a motívumokat nem csak tulajdonjegyek, hanem – a mások számára készített termékeken szereplő díszítésekhez hasonlóan – mesterjegyek is tekinthetjük. Az eszközökön a díszítőkedv megszűnésének és a mesterjegyek eltűnésének okait feltehetően a gyári szerszámok megjelenésében kell keresnünk.

A gyári szerszámok elterjedését legkönnyebben a *védjegyek* segítségével követhetjük nyomon. 1858. december 7-én adták ki a magyar védjegyoltalomra vonatkozó első császári és királyi pátenst, amely az egyszerű bejelentés helyett a védjegyek hatósági lajstromba vételezését tette kötelezővé. Kezdetben jeleket, képeket lehetett védjegyként feltüntetni, majd 1895-től lehetőség nyílt szóvédjegyek alkalmazására is. A védjegyek és mesterjegyek egyik válfaját képezik a kereskedőjelek, amelyek elsősorban a kereskedőt, s másodsorban a gyártót hitelesítik. A kereskedő egy feltételezhető megállapodás alapján a gyártónál üttethette védjegyét a szerszámba.<sup>161</sup> Kevésbé feldolgozott a hazai üzemek, illetve a külföldi, de Magyarországon is árusító szerszámgyárak története, a bejegyzett védjegyek alapján azonban következtethetünk az eszközök készítőire és korára. Utóbbi természetesen nem feltétlenül egyezik azzal az időponttal, amikor a legutolsó használó vásárolta az eszközt. Az 1940-es, 1950-es, 1960-as években a falvakban még dolgozó kerékgyártók általunk felmért eszközkészleteiben a 20. század első felében működő németországi, osztrák és magyar cégek szerszámait találjuk meg. A beazonosítható védjegyek alapján ezek a következők: Frohn, Fuchs, Weiss und Sohn, Cannstadt, Gusstahl, Szegedi (?) Gyár, Carl Ortner grazi cége, Albert Gieck, illetve védjegy nélkül találjuk meg a szabványügyi hatóság jelzését, amely szintén a szerszám korát segít meghatározni, MNOSZ.<sup>162</sup> Szerszámgyárak működtek továbbá Budapesten és Salgótarjánban is.

<sup>160</sup> Lenkey János (szül. 1952), Ragály, 2007.

<sup>161</sup> Recska E. 2007. 11–12.

<sup>162</sup> Magyar Népköztársasági Országos Szabvány. A jelzés 1948-tól 1957-ig volt használatban (Recska E. 2007. 14).

## Német szerszámnevek

A céhlegények vándorlásainak és a hazánkba érkező külföldi iparosoknak köszönhető, hogy a legtöbb mesterség műszavai németül terjedtek el, illetve egy németből magyarosított nyelvezet alakult ki. A tiszta magyar kifejezések megőrzésének céljával 1845-ben az Iparegyesület a Magyar Tudós Társaság támogatását kérte egy mesterműszótár létrehozásához, s a Társaság ilyen irányú gyűjtéseinek minél hamarabbi kiadását sürgette. A Magyar Tudós Társaság átadta a nála lévő gyűjteményt az Iparegyesületnek, ám az anyag megjelentetésére nem került sor. Gelléri Mórnak köszönhetően azonban ismerjük az 1832–1835-ben gyűjtött anyag jegyzékét. A kézmű- és kisipar szókészletei mellett igen jelentős mennyiséget képviselt a bányász műnyelvre vonatkozó rész.<sup>163</sup> 1882-ben a Magyar Tudományos Akadémia a magyar szavak megőrzéséért, esetenként megteremtéséért emelt szót az iparosok közt, és – 1832–1835-ös gyűjtésének kiegészítése érdekében – az ipartestületekhez intézett felhívást. A kiküldött kérdőívekre azonban csekély számú válasz érkezett. Mégis ezeket, s feltehetően a fentebb említett anyagokat is felhasználva állította össze Frecskay János *Mesterségek szótára* című művét, mely máig nélkülözhetetlen forrásmű.<sup>164</sup> A *Magyar Kocsigyártás* című folyóiratban 1912-ben Bihari Jakab kezdeményezett egy cikksorozatot, s arra buzdította a szakmabelieket, hogy keressék meg minden a kocsi részeire vonatkozó német szakkifejezés magyar párját. Sajnos a sorozat nem indult meg, ám a szerző az első cikkben közölte jó néhány alkatrész nevét, s hangsúlyozta, hogy a magyar megnevezések egy része csak kísérlet, hiszen ő nem nyelvész.<sup>165</sup> Az ismétlődő törekvések is igazolják a német szakszavak művi felváltásának sikertelenségét. Idegen eredetű kifejezések annak ellenére megmaradtak a szakmában, hogy az inasiskolákban is törekedtek a magyar szakszavak használatára.

A német kifejezések elterjedését remekül példázza a csantavéri bogárnármester elbeszélése az 1940-es években az inasiskolában szerzett élményekről: „Rajzolj egy derékszöget – kérte a tanító a diáktól. Hát, nézi az illető, nem tud egy derékszöget rajzolni. Aszondja: hát Jóska, hát derékszög. A tanító rajzolt egy derékszöget. Ó, hát ezt tudom, ez vinkli! Úgy ismerte, hogy vinkli, de hogy derékszög, azt nem.”<sup>166</sup>

Német eredetű kifejezéseket azonban nem csak a kézi szerszámokkal, de a gépekkel kapcsolatban is találunk. Ilyen a körfűrész vezető vonalzója, a *steller*, vagy az egyengető gyalugép, az *abriker* neve. Ennek oka feltehetően abban keresendő, hogy először külföldi, német gyártmányú gépek kerültek az

<sup>163</sup> Gelléri M. 1892. 262–265.

<sup>164</sup> Frecskay J. 1912.

<sup>165</sup> *Magyar Kocsigyártás* 1912.

<sup>166</sup> Szalkai Imre (szül. 1926), Csantavér, 2009.

iparosokhoz, illetve több hazai vasáru-katalógusban a magyar mellett feltüntették a szerszámok német nevét is.<sup>167</sup> Szemerey Tamás, faipari mérnök az asztalos szakma idegen eredetű (nagyreszt német, továbbá francia, latin, görög) szakszavait gyűjtötte össze egy igen hosszú listában. A szótár egyes kerékgyártók által használt eszközök kutatásakor is jól alkalmazható.<sup>168</sup> A kerékgyártó szakma esetében már sok magyarosított kifejezés feltehetően elveszett, hiszen a szakirodalom és az adatközlők segítségével is csak jóval rövidebb szótárat tudunk összeállítani. A 15. melléklet kizárólag azokat az eszközneveket és szak kifejezéseket tartalmazza, amelyeknél a németből magyarosított változatot megtaláltuk.<sup>169</sup>

### Gépesítés

A műhelyek modernizációjának időpontja függött az egyes mesterek anyagi lehetőségeitől, illetve attól, hogy kinek mennyi megrendelője volt, mennyire volt szüksége arra, hogy több terméket állítson elő még rövidebb idő alatt. „A társadalom igénye, a termelés mennyiségének fokozása a munkaeszközök fejlődésének legfőbb mozgatója.”<sup>170</sup> Az 1840-es évektől megjelenő kocsigyárak versenyre és fejlődésre készítették a kisebb műhelyeket is. Azok a mesterek, akik meg akarták tartani vevőiket, kénytelenek voltak modernizálni, s gyalupadot, majd később motorizált gépeket vásárolni. A mindig újabb szerszámok a kocsigyáraknak is köszönhetően lettek ismertek és egyre népszerűbbek a kisipari műhelyekben, hiszen a tömegtermeléssel változott a technika, új eszközök jelentek meg a gyártásban, amelyek idővel a kis műhelyekbe is bekerültek. Ezekbe a benzinmotoros gépek, majd az elektromos hajtásúak fokozatosan kerültek be a 20. század első felében. A városi mestereknek már az 1920–30-as években lehetőségük nyílt a műhelyek gépesítésére, míg az általam megkérdezett kerékgyártó kisiparosok az 1950-es évekig kézi szerszámokkal dolgoztak, esetleg a mesterüknél tanulóként használtak benzinmotoros gépet. Az első árammal hajtott eszközökről a falusi műhelyekben csak az 1940-es, 1950-es évek óta vannak adataink.

A gépek megjelenését a kisiparban, sőt, a háziiparban állami intézkedések is elősegítették. A kisipar helyzetének javítására először 1895-ben, nagyobb arány-

<sup>167</sup> Heinrich A. 1909; Kis V. 1934.

<sup>168</sup> Szemerey T. internetdokumentum

<sup>169</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007; Szébenyi Miklós (szül. 1946), Tiszaigar, 2007; Szalkai Imre (szül. 1926), Csantavér, 2009; Bálint S. 1957. 165–166; Bockhorn, O. 1973. 140–141; Csalog Zs. 1965; Csík A. 1997; EMSzt; Freckay J. 2001; Fülöp L. 1985. 62–168; Juhász A. 1965.

<sup>170</sup> Balassa I. 1979. 6.

ban 1899-ben indult gépadományozási akció. Ekkortól 1909. nov. 1-jéig összesen 2 141 esetben engedélyezett a kereskedelmi miniszter gépsegélyt 5 380 112 korona értékben. A 10 év alatt gépsegélyben részesült 24 kocsigyártó és 43 kerékgyártó, akik a többi, gépsegélyt igénybe vevő iparághoz képest ezzel az adattal a középmezőnyt képviselték.<sup>171</sup> Az 1907-es gépsegély részleteiről és eredményeiről tájékoztat az *Iparoskáté* című folyóiratban megjelent 1907. III. számú törvény 9. §-a: „A kereskedelemügyi miniszter felhatalmaztatik, hogy oly esetekben, midőn valamely iparvállalat létesítését, kibővítését vagy fenntartását általános gazdasági érdekek teszik kívánatossá, a hazai ipari termelés fokozása vagy biztosítása céljából egyes vállalatoknak az iparfejlesztési célokra rendelkezésre bocsátott fedezet terhére akár egyszer s mindenkorra, akár több évre szóló államsegélyt engedélyezhessen, vagy ily vállalatok létesítését esetleges állami részesedés útján is előmozdíthassa. *Az iparfejlesztés céljaira rendelkezésre bocsátott fedezet terhére a házi- és kisipar is megfelelően támogatandó.*” 1907. október végéig összesen 800 iparos részesült gépadományozásban, közöttük 14 kerékgyártó, 13 kocsigyártó.<sup>172</sup> Arról azonban nincs adatunk, hogy ezek mekkora műhelyek vagy üzemek voltak. A statisztikák alapján sajnos nem minden esetben tudjuk elkülöníteni a paraszti igényeket kiszolgáló kerékgyártó kisiparra vonatkozó adatokat, hiszen a *kocsigyártó és bognár* kifejezések gyakran együtt szerepelnek. A *magyar magánkisipar* című statisztikai adatgyűjtemény 1938 és 1960 között foglalja össze többek közt a bognárok és kocsigyártók számát (szintén egy kategóriába vonva), illetve a 1948-tól 1960-ig a villanymotorok számát a műhelyekben. 1948-ban 7 164 bognár és kocsigyártó műhelyében 2 915 villanymotor volt, ez a szám 1953-ra – feltehetően az iparosok számának (1 568) csökkenése miatt is – visszaesett 470-re. Majd ismét növekedés volt megfigyelhető, 1955-ben 3 459 szakmabeli iparos 1 341 darab, 1960-ban pedig 1 529 bognár és kocsigyártó 1 359 darab villanymotorral rendelkezett.<sup>173</sup>

Az elbeszélésekből tudunk következtetni arra, hogy a kisebb műhelyek korszerűsítése folyamatosan zajlott a tulajdonosok anyagi lehetőségeitől és a technikai feltételek meglététől (áram bevezetése a településre) függően. Az 1930-as években Kecelen megvásárolták a bognárok az első benzinmotoros szalagfűrészszert, míg a kovácsok a lendkerekes fúrókat.<sup>174</sup> Néhány műhelyben a lábbalhajtós esztergákat is felváltották a lendkerekes esztergák.<sup>175</sup> A magyarkanizsai Juhász kerékgyártó dinasztia alapítójának fia, Juhász János (1880–1960) nevéhez fűződik a családi műhelyben az első modernizáció, amelyről számlák tanúskodnak páratlan részletességgel. 1938-ban egy 4 lóerős 2800 fordulatú AEG

<sup>171</sup> *Emlékirat* 1909. 93–94.

<sup>172</sup> *Iparoskáté* 1909. 9–10, 17.

<sup>173</sup> *A magyar magánkisipar* 1961. 30–31, 43.

<sup>174</sup> Juhász A. 1984. 672.

<sup>175</sup> Juhász A. 1965. 313.

villanymotort vásárolt a mester szorítósinnel és szíjtárcsával, aki akkor vezette be a villanyáramot a műhelybe az udvaron keresztül. Mindennek az ára 4 200 dinár volt. Ezután 1946-ban vett egy 15 lóerős és egy 27 lóerős villanymotort, ekkor már a belső vezetékeket a falba vésték, és felújították az egész hálózatot. Ezért 15 385 dinárt fizettek. Klamár Zoltán részletes adatközlésének köszönhetően azt is megtudjuk, hogy 1951-ben egy 290 cm hosszú, nehéz szekér elkészítése 14 025 dinárba került, amelyen a mester 210 munkaórát dolgozott. Egy munkaóra 20 dinár volt, így 4 200 dinárt keresett egy kocsi elkészítésekor; mindebből következtethetünk a beruházás jelentőségére. A dinasztia harmadik generációját képviselte Ifj. Juhász János (1909–1980), aki az utolsó modernizációt hajtotta végre a műhelyben (sajnos nem derül ki, hogy pontosan mikor): szalagfűrész, körfűrész, esztergát, gyalut, fűrőgépet vett a műhelybe, ahonnan a korábbi, szíjjátétellel hajtott gépek kikerültek.<sup>176</sup>

Egy műhely gépesítése feltételezte tulajdonosának nyitottságát az újdonságok iránt. Az 1940-es években tanult kerékgyártók visszaemlékezései arról tanúskodnak, hogy az ő mestereik, illetve a náluk idősebbek egy része még idegenkedett a gépek használatától. *„Hát megcsodálták csak, ők az énelöttem valók, azok még nem tartottak itt. Mer én egy 10 évvel előrébb tartottam, mer én voltam a legfiatalabb. A többiek azok öregek vótak mán, aztán kézzel fűrészöltek, nem úgy, mint én, géppel gyalulok, géppel fűrészelek, géppel fúrok. De hát azok csak kézzel, érted, meg vésővel”*.<sup>177</sup> Tiszaigaron Szébenyi Miklós beszámolója szerint *„[...] általában már az öreg szakemberek a géptű féltek. Hát én mikor már tanuló vótam, elég aktív vótam, én szerettem a géppel dolgozni, azt mondták, na menjé, azt csináljad. Rám bízta a szakemberek, én nem féltem a géptű, szerettem”*.<sup>178</sup> Az idősebb Ponyokai Bálint is idegenkedett még a gépek használatától. Fia kérésére engedte be az újdonságokat, s 1960-ra gépesítve volt az egész műhely. *„És abba kulcsszerepem volt, hogy lázadóan nem fogadtam el annyira a kézimunkát. [...] azt a saját műhelyünket azt én vittem át, majdnem hogy lopva, mer nem egyeztünk ebbe az apámmal, húszon felül voltam.”* 1950-ben kezdték a gépesítést, amikor még az összes gépet egy darab villanymotor hajtotta meg. A gépek megjelenésének sorrendje hasonló volt a többi műhelyéhez: szalagfűrész, *abrikter* (gyalugép), köszörű és eszterga.<sup>179</sup> Lovas Géza Tardonán 1958-ban, a villany bevezetése után tudta megkezdeni a műhely gépesítését. Addig – ha szükség volt rá – a tardonai kádár benzínmotoros gyalugépet használhatta a nagyobb munkadarabok legyalulására.<sup>180</sup>

<sup>176</sup> Klamár Z. 2005. 14–15.

<sup>177</sup> Szalkai Imre (szül. 1926), Csantavér, 2009. 1940–44-ig volt segéd, 1947-től a Szövetkezetben dolgozott. 1958-ban tette le a mestervizsgát, és 1960-ban nyitott saját műhelyt.

<sup>178</sup> Szébenyi Miklós (szül. 1946), Tiszaigar, 2007.

<sup>179</sup> Ponyokai Bálint (1932–2009), Kisújszállás, 2007.

<sup>180</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

Csantavérre 1952-ben vezették be a villanyt, akkor szerezte be Szalkai Imre is az első gépét, egy szalagfűrész egy felszámolt malomból. Az ő mesterénél az 1940-es években szívógázmotor hajtotta a szalagfűrész, aminek beindítása másfél órát is igénybe vett.<sup>181</sup> Elmondása szerint gépesíteni kellett a kisiparosokat sújtó egyre nagyobb terhek, adók miatt is. *„Én gép nélkül nagyon keveset dolgoztam, mer mondom, már mikor inas voltam, akkor volt hét szalagfűrész [a műhelyben, ahol dolgozott]. Meg én nekem is volt, mikor már én kinyitottam itt. Szalagfűrész, meg abrikter is volt akkor már, meg fűrőgép, meg minden ilyen. Szóval kézzel már akkor, mikor én nyitottam, nem lehetett versenyezni senkivel se. Mer annyira sok volt az adó, hogy kézzel azt nem lehetett utolérni. Meg már hát a mi szakmánk is fejlődött.”*<sup>182</sup> Elektromos áram működtette a szalagfűrész, az esztergát és a fűrőket.

A gépek megjelenésével azonban nem csak gazdagodott, de bizonyos értelemben szegényebbé is vált a szakma. A gépek kiváltottak egy-két kéziszerszámot, és ezzel technikai tudást is. Amíg korábban az asztalos és kerékgyártó szakma megtanulásának is alapfeltétele volt a *bárdolni*, tehát bárdal faragni tudás, addig erre a szalagfűrésznek köszönhetően már egyáltalán nem volt szükség. Hasonlóképp a fűrást is leegyszerűsítették a gépek. *„Hát, én, én már géppel fűrtam ki a küllőknek az agyat.”*<sup>183</sup> Lovas Géza Tardonán a *cigányfűrők* és *furdancok* helyett szintén gépet használt az 1950-es évektől a küllők és a tengelytok helyének kifűrására.

A kerékgyártó kisipar esetében időben nagyjából egybeesett a gépesítés folyamata és a szakma fokozatos megszűnése, elhagyása. A gépesítéssel a műhelyekben kevesebb segédre volt szükség, de kevesebb volt a megrendelés is. A fiatalok már más szakmákat részesítettek előnyben, és nem jelentkeztek kerékgyártónak.

Balassa Iván felhívja figyelmünket az egyéniség megjelenésére a saját eszközkészlet kialakításában.<sup>184</sup> Nem csak a már korábban említett díszítések jó példái ennek, de a technikai újítások is. A leleményes és újításokra nyitott mesterek a korábbi kézi szerszámok elkészítéséhez hasonlóan egy-egy gépet is maguk raktak össze, sőt, új gépeket találtak fel. Csantavéren Szalkai Imre a kerékgyáron a küllők helyének kifűrását könnyítette meg, és egy kis segítséggel saját ötletei alapján el is készítette az ehhez szolgáló gépet. A talicska-, *dragacs-* és szekérkerékhez 8, 10 és 12 küllő kifűrásához lehetett beállítani az eszközt. *„Van nekem ott olyan szerszám is, ami nem is tudja senki se, hogy mi volt. [...] Ezt nem csinálta senki se. Ezt én csináltam, senkinél nem is láttam.”*<sup>185</sup> A szerszámot a szakmatársak is megcsodálták, ám utánpótlás híján már nem

<sup>181</sup> Szalkai Imre (szül. 1926), Csantavér, 2010.

<sup>182</sup> Szalkai Imre (szül. 1926), Csantavér, 2009.

<sup>183</sup> Szalkai Imre (szül. 1926), Csantavér, 2009.

<sup>184</sup> Balassa I. 1979. 6.

<sup>185</sup> Szalkai Imre (szül. 1926), Csantavér, 2009; Cseh F. 2010. 14.

terjedhetett el. Szalkai Imre munkáját azonban jelentősen meggyorsította és leegyszerűsítette.

Az új eszközöknek köszönhetően átstrukturálódott a munkarend és a munkaidő. Kézi fűrészsel „[...] *durván 10 perc biztos kellett egy talpat kifűrészelni, most meg a 10 perc mondjuk kettő. És nem beszélve arról, hogy pontosabban vágom most ki ... Sőt, nem csak a fűrész a segítség, hanem vésés. Mer akkor a derekat úgy csináltam, hogy legömbölyítettem először a csövet, ugye a két csövet egymás mellé befogtam, lerögzítettem, becsatoltam, akkor jegyeztem bele a karfákat, akkor szúrtam ki, akkor véstem ki, most meg fordítva kellene csinálni. Négysarkasra hagyni az anyagot, úgy bejegyezni a csapokat, mer a gépen sarkasan tudnám kivésni. [...] ezt géppel kivésni, ez minden további nélkül megyen. Kézzel hozzá se kell nyúlni[...].*”<sup>186</sup> Hasonlóképp a már említett bárdolás, faragás helyett is jóval könnyebb lett a szalagfűrészsel dolgozni. „*Mer ugye akkor talpat lefaragni egész nap a nagy faragóval [bárddal], volt úgy, hogy estére bedagadt az izom. Ha kellett, kifaragtam 60 darabot is egy nap. Most utána aztat kifűrészelni mindet. Fú, nem is jó rá gondolni!*”<sup>187</sup> A szalagfűrész megjelenésével az anyagon a sablon segítségével berajzolt formát könnyedén ki lehetett vágni, majd kézi szerszámmal csiszolni, tisztítani. Lábbal hajtós esztergával egy kerékagy elkészítése kb. 2 órát vett igénybe, míg a motoros esztergával ez a munka jóval gyorsabban elvégezhető volt.<sup>188</sup>

Mindeközben azonban a megváltozott igények miatt a megrendelt termékek köre és mennyisége is fokozatosan változott az 1950-es évek végétől. A gépek már inkább az asztalos munkák elvégzésében segítették az egykori kerékgyártókat.

Felmerül a kérdés, hogy a gépek megjelenése veszteséget vagy nyereséget jelentett-e a kerékgyártók számára. Veszteségnek tekinthetjük, hogy egyes kézzel végzett munkafolyamatok, s velük a tudás is elveszett. Továbbá épp a mezőgazdaság gépesítése és a modernizáció okozta a szakma megszűnését is. A fenti példák azonban azt igazolják, hogy az iparosok a gépesítést nem feltétlenül veszteségként élték meg.<sup>189</sup> Jean Baudrillard sem tekinti a modernizációt veszteségnek, mert bár az embernek a tárgyakkal és szerszámokkal való évszázadok óta változatlan, mélyben rejlő „mozdulatkapcsolata” kiteljesedés is lehet, ettől még ez a kapcsolat kényszer marad, „amely – párhuzamosan a társadalmi struktúrák megköttöttségével – elsorvasztja az igazi produktivitást.” Véleménye szerint a kézzel készített tárgyak szépsége alárendelődik a kapcsolatból fakadó kényszernek, és sem a tárgy, sem az ember nem szabad. Az energiaforrások forradalma szükséges ahhoz, hogy a tárgy elinduljon a maga igazsága, a funkcioná-

<sup>186</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2009.

<sup>187</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2009.

<sup>188</sup> Szébenyi Miklós (szül. 1946), Tiszaigar, 2007.

<sup>189</sup> Lásd még Eerika Koskinen-Koivisto tanulmányát nagyanyja életútjáról, a gépekhez való alkalmazkodásáról a gyári és házimunkában. Koskinen-Koivisto, E. 2009.



lítás felé, az ember pedig a társadalmi és objektív boldogulása felé. Igaz ugyan, hogy a gépekhez is bizonyos mértékű emberi irányítás szükséges, ez azonban a jövőben egyre inkább csökkenni fog.<sup>190</sup> Vajon kinek és mennyi idő eltelte után értékelődik veszteségként a munkafolyamatokban a gépek megjelenése, majd a szakma elvesztése? A fenti elbeszélésekből kiderül, hogy az egykori mesterek a gépeket örömmel használták, és értékesnek tartják azt az időt, amit a gépek használatával nyerhettek, nyernek. Mindemellett persze azt is elismerik, hogy bizonyos munkafolyamatokat rajtuk kívül már senki nem tudna kézzel elvégezni. Ha az 1960-as években tartottak is inast, már az sem tanult meg bárdolni. Sok más szakmához hasonlóan a modernizáció azonban nem csak segítséget jelentett, hanem a mesterség háttérbe szorulását és kihalását idézte elő.

### Eszközcsoportok vizsgálata

A műhelyekben a szerszámok funkció szerinti csoportokban helyezkedtek el. Domonkos Jánosnak köszönhetően igen részletes leírást kapunk egy szombathelyi műhely berendezéséről. A falon szerszámtartóra (*ceigrámára*) akasztották a vésőket, vonókéseket, kézigyalukat, citlingeget, *strajmódlit*, késeket. Vaskampókból kialakított fali fogasokon voltak a kanálfűrők és kerékagyfűrők, sablonok, falra akasztva a keréktalp körző és a fűrészek. A gyalupadon kapott helyet a gyalupad leseprésére szolgáló nagy ecset, a fakalapács és a *calstok*; a gyalupad mellett a sulyok. A gyalupad alatt volt a keményfaék, a fűrészfog-hajtogató, az eresztőgyalu, a kalapácsok, a keréktalp szorító kaloda; a gyalupadon vagy alatta a bognárszekercék. A fiókban feküdtek a háromszögletes reszelők, az ablakban a félgömbölyű fareszelő, a lapos vasreszelő, a 60 cm-es jelölő vonalzó, a subler és a görbe acélkörzők, a kisszekrény asztallapján a szorosra állítható körzők. A műhely sarkában állt a favágó fejsze és a kerékszék; az ablak előtt, illetve a fal mellett az esztergapad, a köszörű, a szalagfűrész (betonalapon) és a villanymotor. A műhely közepén voltak a bakok és a faragótőke.<sup>191</sup> Más műhelyekben is nagyjából hasonló elrendezést találhatunk (*120–121. kép*). A gépek elhelyezése a műhely méretétől is függött, Tardonán és Hajdúszoboszlón a nagyobb gépek (szalagfűrész, elektromos eszterga, gyalugép és csiszológép) külön helyiségben kaptak helyet (*122. kép*).

Egy kerékgyártó műhelyben általában jellemző eszközcsoport ismeretében feltétlenül azt is keresnünk kell a szerszámkészlet számbavételekor, hogy mi hiányzik, hiányozhat onnan, mi „tűnt el”. Szerencsés esetben azt is megtudhatjuk, hogy körülbelül mikortól nem használja a tulajdonos a szerszámot, és miért nincs már rá szükség. Feltételezhetően megszűnt az igény a termékre,

<sup>190</sup> Baudrillard, J. 1968. 57.

<sup>191</sup> Domonkos J. 1973. 61–71.

amelynek készítéséhez kellett egy eszköz (ilyenek pl. a szekéralkatrészek sablonjai/modláí), illetve gép váltotta fel a kéziszerszámot. A szerszámok perifériára kerülésének is több fokozatát ismerhetjük meg. A még használatban lévő műhelyek eldugott zugaiban, sarkaiban, gyakran egymás hegyén-hátán hevernek a már nem használt *modlák* és fúrók, illetve ha van a tulajdonosnak egyéb tároló helyisége, például padlása, gyakran ott tartja ezeket az eszközöket. Sokat árulkodik a mester szóhasználata, elbeszélésének módja is: „*Nem érdekel ez már senkit*” „*Hát, azt minek fényképezi le?*” „*Már rég tűzre dobtam, mert nem kellett.*” A kerékgyártó mesterség legfontosabb eszközeinek felsorolásakor a tulajdonosok a régi szerszámokat gyakran meg sem említik, csak többszöri kérésre hozzák le azokat a padlásról, veszik ki a sarokból, és magyarázzák el használatukat. A munkaeszközök, a sablonok és faszerszámok idővel tűzre kerülnek, jóval később azonban, mint a már feleslegesnek ítélt pénztárcönyvek és feljegyzések. A szerszámokról ugyanis azt gondolhatták a mesterek, hogy később még jók lehetnek valamire, funkciót találhatnak nekik. Sok szerszámot épp csak néhány évvel ezelőtt tüzeltek vagy adtak el. Az eszközök anyagi értéke csekély volt, a munka során mégis nélkülözhetetlennek bizonyultak hosszú éveken keresztül. A szerszámok eszmei értékét növelte az is, hogy személyes emlékek fűződnek hozzájuk. Ilyen tárgy volt például a fent említett Szalkai Imre saját találmánya, amelyet ugyan már a padláson tartott, de nem dobott ki.

Másodlagos jelentés, érzelmi töltés nem csak egyes tárgyakhoz, hanem egész eszközcsoportokhoz is kapcsolható. Lenkey János édesapja emlékezetét, munkájának emlékét a szerszámokkal és a műhellyel őrzi. Sajnos – a pénztárcönyvet és egy-két újságot, fényképet kivéve – a mester valamennyi iratát eltűzelte már. Büszke viszont a változatlan formában megőrzött műhelyre, a megmaradt eszközkészletre, amelyeket a helyi, ragályi múzeumnak szeretne ajándékozni, tisztában van ugyanis azok eszmei értékével.<sup>192</sup> Nem maradtak meg édesapja iratai Ponyokai Bálintnál sem, ő is a szerszámokat igyekezett megmenteni. Igaz, erre csak nyugdíjasként tudott időt szánni, amikor az eszközkészlet már hiányos volt, és kiegészítésre szorult. „*Az lett volna a szép, hogy minden úgy maradjon, ahogy volt.*”<sup>193</sup> Elbeszélése, illetve a kiállításnak is megfelelő műhely, a szerszámkészlet Ponyokai Bálintnak a többgenerációs kerékgyártó család múltját és szakértelmét szimbolizálja.

<sup>192</sup> Lenkey János (szül. 1952), Ragály, 2007.

<sup>193</sup> Ponyokai Bálint (1932–2009), Kisújszállás, 2007.

## A KERÉKGYÁRTÓ MESTERSÉG TERMÉKEI

A kerékgyártók legfőbb terméke a szekér és a kocsi volt. Egyes területeken csak a kereket készítették a kerékgyártóval, és a többi alkatrészt otthon faragták, máshol a kereket is maguk készítették a gazdák (pl. Atyhán). Ennek ellenére a szekerek és kocsik elkészítésének leírásakor valamennyi ismert technikát idézzük a teljesebb kép érdekében. A 18–19. században érkeztek az országba német nyelvterületről bognárok és kovácsok, akik a meglévő szekereket gyarapították sok apró alkatrészsel. Ennek köszönhető, hogy a korábbiánál is több német mesterségszó terjedt el (pl. *astok, cugpánt, féder, ráf, súber*).<sup>1</sup>

Jordán Károly a *Bognár szakmai ismeretek* című tankönyvében közli bizonyos alkatrészeknek a „különböző táji elnevezéseit” is, ám sajnos az nem minden esetben derül ki, hogy mely tájról vannak az elnevezések. A szerző részletesen leírja az egyes faanyagok tulajdonságait is, valamint a fa tárolására és előkészítésére vonatkozó ismereteket. Az egyes alkatrészek elkészítéséhez a tervezési folyamatokat is megismerjük.<sup>2</sup> Ezeket az ismereteket egészíthetjük ki a paraszti igényeket kiszolgáló, kis műhelyekben dolgozó, legfeljebb egy-két segédet foglalkoztató bognárok tapasztalataival.

Munkám során nem céлом bemutatni valamennyi vidék szekereit, kocsijait, illetve a további termékek táji típusait, de szükség esetén utalni fogok ezekre, illetve a mesterség bemutatásához helyenként elengedhetetlen lesz a termékek részletes leírása is. A szekerek, kocsik történeti és táji rendszerezésével részletesen foglalkozik Paládi-Kovács Attila tanulmányában,<sup>3</sup> az egyes táji jellegzetességekkel pedig a kutatástörténeti fejezetben felsorolt szakirodalom.

### A nyersanyag beszerzése

A 16–17. században az erdőkből kitermelt famennyiség elsősorban földesúri célokat szolgált. Az uradalmaknak azonban jelentős szerfafölöslegük értékesítésre került, ezekből fedezgették a faiparban dolgozó mesteremberek a szükségletüket. A fűrészmalomoknak köszönhetően már bizonyos mértékig feldolgozva tudták a faanyagot értékesíteni, Sátoraljaújhely 1617. évi vásári rendtartása említi a „*Deszka, Sendelyes szekereket*” a vámolt vásári árucikkek között. Fához a jobbágy is hozzájuthatott, Mátyásházán például a prédikátor javadalmához tartozó szerfatermő erdőbe bemehetett, annyi kikötéssel, hogy

<sup>1</sup> Kemecsi L. 2005. 439.

<sup>2</sup> Jordán K. 1959.

<sup>3</sup> Paládi-Kovács A. 1973.

„mikor erdőz nec senki az fa tetejét le ne vagja, hanem csak az agait”.<sup>4</sup> A bognár kisiparban változó volt, hogy a munkához az anyagot a munkáltató adta, vagy azt a mester szerezte be magának.

Nemesládonyon és Tompaládonyon az volt a gyakoribb, hogy a megrendelő vette a fát a Csáfordi erdőn, illetve otthon nőtt fát hozott.<sup>5</sup> Répáshután csak a kerék küllőit és talpait készítette a bognár saját faanyagából, a többit a megrendelő hozta.<sup>6</sup>

A 20. század első felében Bodnár István, halmaji bognármester a fát faraktárakból, magánosoktól szerezte, vagy lábon álló erdőt vett meg. A termelőszövetkezetek megalakulása után már azok adták az anyagot. A nyersanyagot itt mindig a mester gyűjtötte össze és nem a megrendelő.<sup>7</sup> A karcsai Rimóci Mihály a szekerek anyagául szolgáló kőrisfát és szilfát a révleányvári erdőből szerezte be, emellett a megrendelő is hozhatott anyagot.<sup>8</sup> Tardonán a 20. század első felében már fatelepről vette a bognár a fát, illetve a KIOSZ utalta ki. Egy szekérhez 1 köbméter fára volt szükség.<sup>9</sup>

Az Alföldön a szekérhez szükséges nyersanyagot több helyről kellett beszerezni. Ott ugyanis gyenge minőségű fák nőttek, a *magábanőtt* fa megcsavarodott, és ha nem jól gallyazták, görcsös volt.<sup>10</sup> Sárrétudvarin a 19. század végi mocsárlecsapolás és tagosítás után megnőtt az igény a szekérre, egyre több szekeret készítettek a bognárok a gazdák helyett. Addig megelégedtek a helyi nyersanyaggal, a 20. század elejétől azonban a fát a Hajdúságban és a Nyírségben vásárolták. A két világháború között pedig a debreceni Epreskert *falógeréből* és a helybeli fatelepről is tudtak fát venni. A megrendelő anyagi helyzetétől függően továbbra is felhasználták a helyben nőtt fát.<sup>11</sup> Debrecenben a járművet megrendelő gazda csak akkor adta hozzá a fát is, ha volt hozzá 3–4 éve száradó, alkalmas szerszámfája, egyébként a kerékgyártó szerezte be.<sup>12</sup> Báránra Erdélyből hozták vándorárusok a keréktalpnak való kőrisfát, a kerékagyhoz a szilfát Sáprról vásárolták, az akácfa pedig megvolt helyben. Az 1940-es évektől a kőrisfát pótolták dió- és eperfával.<sup>13</sup>

A keceli iparosok a faanyagot helyben vették: akácfa a parasztoktól, kőris a község erdejéből, a téli fakitermelés utáni árverésen.<sup>14</sup> A szentesi bognár

<sup>4</sup> Román J. 1965. 58–59.

<sup>5</sup> Pusztainé Madar I. 1980. 209.

<sup>6</sup> Paládi-Kovács A. 2003a. 63.

<sup>7</sup> Dobos L. 1976. 91.

<sup>8</sup> Nagy F. 1976. 87.

<sup>9</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>10</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 166; Szebenyi Miklós (szül. 1946), Tiszaigar, 2007.

<sup>11</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 165–166.

<sup>12</sup> Balogh I. 1966. 75.

<sup>13</sup> V. Szatmári I. 1985. 356.

<sup>14</sup> Juhász A. 1984. 672.

régen máramarosi, Bereg megyei kereskedőktől vásárolta a faanyagot. A kereskedők a fát tutajon leúszatták a Tiszán, és Csongrádon eladták. Nagyrészt kőrisfát használtak a szekérhez, abból azonban volt puhább és törősebb is, s az úsztatásnál veszített az erejéből. Az erdélyi kőrisfánál gyengébb volt, amit Gyuláról hoztak. Probléma volt az akácfa beszerzése is, hiszen *”Szentesen az sincs helyben, mint pl. a kecskemétieknek.”* Az 1960-as években ott is a KIOSZ gondoskodott a faanyagról.<sup>15</sup> A kisteleki bognárok az akácfaát a csengelei erdőben vették, a szilfát helyi asztalosoktól, a kőrisfát pedig szegedi fakereskedésben vásárolták.<sup>16</sup> Orosházán az 1920-as évektől vásárolták a fát helyi fakereskedőtől, előtte a gyulai vásáron szerezték be a bognárok, ahol ők maguk árulták is termékeiket.<sup>17</sup> A Tiszazugi bognárok Erdélybe mentek fáért, vagy szintén Gyulára, ahonnan a Körösön leúszatták Kunszentmártonig. A két világháború között a szolnoki fatelepen vásárolták meg a kőrisfát, továbbá Sáriban, Babátiban, a szentesi és a kunszentmártoni fatelepen. A helyben nőtt akácfaák közül azt részesítették előnyben, amelyik homokos talajon nőtt. Felhasználták a fekete talajon nőtt szilfát is.<sup>18</sup>

A bognár faanyag vásárlásakor igyekezett alkudozni, és a fa kis hibáit is eltúlozni. Lábon álló fa esetén a fát túl görbének találta, vagy sokallta rajta az ágakat. Száraz fa vételénél a külső felületi rétegek korhadását kifogásolta, azt a részt, amit úgyis le kellett faragnia. A repedéseket gyakran eltúlozta, habár a repedések rendszere épp azokat az előnyöket mutatta meg, amelyeket a fától várt a bognár. Száraz fa vásárlásakor fejszét vagy szekercét nem használt, a lábával és bottal kopogtatta meg az anyagot, a hangból is következtetve annak tulajdonságaira.<sup>19</sup>

### A szerszámfa tárolása, előkészítése

A fának csak a töve erős, 3–4 méterig, az ilyen tőfából készítették a legjobban igénybevett szerkezeti elemeket: az agyat, talpat, küllőket, a nyújtó derékszög felőli végét, a tengelyeket, a rúd tövét. Ezt Komárom–Esztergom megyében *„színes fának”* (szín fának) nevezték.<sup>20</sup> Hajdúböszörményben csak az egy méternél hosszabb alkatrészeket készítették a fa tövéből, a küllőnek már a koronát tartó kisvég felőli részt tartották alkalmasnak. Mindig az a fa a jó, ami verőfényben nő. Az északi oldalban nőtt fát Maros mentén *torhafának* hívják. Az ke-

<sup>15</sup> Csalog Zs. 15.

<sup>16</sup> Juhász A. 1976. 48.

<sup>17</sup> Juhász A. 1965. 313.

<sup>18</sup> Pusztainé Madar I. 1982. 446–448.

<sup>19</sup> Béli G. 1975. 5–6.

<sup>20</sup> Körmendi G. 1999. 38.

vésbé jó, nem olyan *szíjas*. Atyhán épp az *északos* fát kedvelték szerszámfának, mert az nem *szálas*, hanem *gyapottas*, „*olyan, mint a kóc*”. A Maros mentén úgy tartották, hogy a fát kora tavasszal kell kivágni, mert akkor még kevesebb a leve, nem hasad olyan hamar. Ezzel ellentétben Neszmélyen és a Tiszazugban is a fát télen vágják ki, mert akkor még benne van a leve. Udvarhelyszéken az eszközfát kizárólag ősszel vágják. Nem szabad viszont újhold hetében kivágni a szerszámfát, mert akkor belemegy a szú, és leeszi a fehérjét. Legalkalmasabb erre a holdtölte időszaka.<sup>21</sup> Szeged vidékén az igényesebb mesterek kocsialkatrésznek, főleg küllőnek nem erdei, hanem árokparti akácot vásároltak, mert azt keményebbnek tartották.<sup>22</sup>

Csak a keréktalpak és a küllők készülnek hasított fából, a többi alkatrészhez a nyersanyagot úgy választják ki, hogy a tervezett alkatrészek metszeteinek átmérőjét, illetve átlóját 10–12 cm-rel haladja meg az élő fa átmérője. A külső 5–6 cm ugyanis kevésbé tartós. Vastagabb sem lehet a fa átmérője, hiszen nem hasították a fát.<sup>23</sup>

A felhasogatott faanyagot egymásra fektetve tárolták, Szeged környékén és az Észak-Dunántúlon a kergét bevagdosták, *meghorkázták* és így szárították legalább három évig. Észak-Dunántúlon a mesterséges szárítást nem alkalmazták a bognárok. Nemesládonyban és Tompaládonyban a nyersanyagokat parázs fölött is szárították. Ennek mikéntjét az egyes alkatrészeknél kifejtiük.<sup>24</sup>

Minél tovább száradt a fa, annál jobb minőségű alkatrészt lehetett belőle előállítani. Szentendrén 5–6 évig is szárították a fát használat előtt.<sup>25</sup> Szegeden és környékén a kitermelt fának legalább 3–4 évesnek kell lennie, az alkatrészek kifaragásának pedig a vasalások előtt 2–3 hónappal el kell készülnie.<sup>26</sup> Sárrétudvarin az akácfarönköket 2–3 méteres darabokra fűrészelték, és a kerékgyártók felállítva, a földművesek egymásra fektetve tárolták száraz, szellős helyen. Diófát és eperfát is használtak, előbbi ősszel vagy télen vágják ki, azonnal feldarabolták és megfaragták, különben *bedöglött* (elporladt) volna. Az eperfát ősszel vágják ki, héját egészben hagyták, és 3–4 évig pihentették. A nyírfát ősszel, télen vagy tavasszal vágják ki, héját megvagdosták. Az első világháború után terjedt el Sárrétudvari környékén a japánakác, amit ősszel vágtak ki, és ép

<sup>21</sup> Kemecsi L. 1998. 104; Pusztainé Madar I. 1973. 87; 1982. 446, 451; Gazda J. 1993. 138; Haáz F. R. 1932. 17; Mihály T. 1996. 40; Szekeres Gy. 1987. 51. Pusztainé Madar Ilona leírása szerint Nemesládonyon és Tompaládonyon újholdkor vágják ki a fát, hogy a szú ne essen bele, világosban ugyanis a szú nem petézik. (Pusztainé Madar I. 1980. 209.) A leírás téves lehet, újholdkor ugyanis sötét van. A holdtölte időszaka lehetett itt is a legalkalmasabb a fa kivágására.

<sup>22</sup> Juhász A. 1995. 432.

<sup>23</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 87.

<sup>24</sup> Juhász A. 1995. 432; Kemecsi L. 1998. 106; Pusztainé Madar I. 1980. 209.

<sup>25</sup> Gráfik I. 1971. 106.

<sup>26</sup> Bálint S. 1977. 54.

hajjal tettek el száradni.<sup>27</sup> Debrecenben és Hajdúszoboszlón a kivágott akácfa felvágatlanul három évig tárolták, felfűrészelve fél évig.<sup>28</sup>

Udvarhelyszéken a fát lehántották, vagy kemencében megsütötték, esetleg teknőben leforrázták, majd vékony trágyával bekenték, hogy ne repedjen. Ha nem sütötték vagy főzték, a fát eltették széna vagy szalma közé. Oroszhegyen a fát 8 évig is szárították felhasználás előtt.<sup>29</sup> A Bácskából szintén van adatunk arra, hogy az akácfa lehántották, majd betemették istállótrágyával, és akár két évig is így tartották felhasználás előtt.<sup>30</sup> Magyarokanizsáról ismerjük annak a receptjét, hogyan kell a fát úgy kifőzni, hogy ne repedjen, előzetes és utólagos szárítás nélkül is azonnal fel lehessen használni. „Száz liter vízhez 1,5 kgr. fahamut 0,5 kgr. timsót, 0,5 kgr. rézgálicot (kékkő) kell vegyíteni. Az ily módon összetett fürdőt 100 °C fokig kell hevíteni és a preparálandó fát ebben körülbelül 5 óra hosszat kezelni.”<sup>31</sup> Atyhán a trágyázással, a kéreg bevágásával előkészített, csűrben, árnyékban felakasztott, elhelyezett alkatrészeket 1–1,5–2 év után feldolgozták.<sup>32</sup> A továbbiakban az egyes alkatrészeknél részletezzük a nyersanyagok előkészítését.

### Mértékegységek

A kerékgyártók sukknban és colban számoltak. Gyakran úgy mérték a colt, hogy a két ökölbeszorított kezet a kinyújtott hüvelykujjknál összeillesztették.<sup>33</sup> 1 sukkn=12 col, ám Magyarország különböző vidékein hat féle colt alkalmaztak. 1 angol col 25,4 mm, 1 porosz col 26,16 mm, 1 bécsi col 26,34 mm, 1 párizsi col 27,7 mm, 1 rajnai col 27,8 mm, egy svájci col 30,0 mm. 1 col=12 lénia. 1 lénia kb. 2 mm.<sup>34</sup> A méreteket is leíró tanulmányok szerzői ritkán adják meg a váltószámokat, illetve bizonyos méreteket colban, másokat cm-ben, m-ben adnak meg. Mindez megnehezíti a táji típusok összehasonlítását.<sup>35</sup> Ezért az egyes tanulmányokban közölt méreteket nem váltjuk át m-be és cm-be, ilyen adatokat csak abban az esetben közlünk zárójelben, ha azt a szerző is megtette. A m és cm használatára a 20. század közepén tértek át a kisebb műhelyeket fenntartó kerékgyártók, Tardonán az 1960-as évektől használta a mester az új mértékegységeket. „[...]én hogy elmentem '47-ben inasnak, hazajöttem, ma-

<sup>27</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 167–168.

<sup>28</sup> Balogh I. 1966. 75; Császi Ferenc (szül. 1932), Hajdúszoboszló, 2011.

<sup>29</sup> Haáz F. R. 1932. 17; Mihály T. 1996. 40.

<sup>30</sup> Mezei István (szül. 1933), Szabadka, 2009.

<sup>31</sup> Klamár Z. 2005. 27.

<sup>32</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 88.

<sup>33</sup> Béli G. 1975. 11.

<sup>34</sup> Szekeres Gy. 1987. 32.

<sup>35</sup> Kemecsi L. 1998. 106.

*szek lettem, még halvány gőzöm sem lett volna, hogy egy kerekagy[...] Nehéz volt átállani, vagyis megszokni azt a méretet, hogy tudjam, hogy mennyi is az, hogy néz az majd ki, amikor én aztat levágom. Most már arra visszaállani nehéz volna, mer' a centit szokta meg az ember.*<sup>36</sup>

### A szekér és kocsi készítésének menete

A kocsi elkészítését a bognárok 10 fő részre osztották, amelyek Szegeden a következők voltak. Az első négy rész a négy kerék, az agy, a küllők és a talpak. Az 5. és 6. rész a két oldal: 1–1 alsó és felső oldalfa, illetve a zápok. A 7. rész a két saroglya, a 8. rész a kocsi eleje, a 9. rész a kocsi hátulja. A 10. rész a négy lócs, 2 kettős, 1 egyes hámfá, 1 rúd.<sup>37</sup> Hódmezővásárhelyen ugyannerre a 10 részre osztották a kocsit, mindössze a készítés sorrendje különbözött. A bogvár először a két oldalt készítette el, majd az elejét, a hátulját, a kerekeket, a két saroglyát, végül a négy lócsöt, a két fülhércet, a két hámfát és a kocsirudat.<sup>38</sup> Szentendrén és Tahi-Tótfalun ezt a 10 részt 6 tételbe foglalták. 1. tétel: 4 darab kerék (4 rész); 2. tétel: 2 db oldal (2 rész); 3. tétel: 1 db rúdszárnya, illetve a kocsi eleje (1 rész); 4. tétel: 1db ágas, illetve a kocsi hátsó része (1 rész); 5. tétel: első és hátsó saroglya (1 rész); 6. tétel: aprólékok (2 hámfá, 4 lócs, rúd, ferhéc) (1 rész). Az egyes részek elkészítéséhez közel azonos időre van szükség. A segédek is tételenként kapták munkájukat és bérezésüket, és az egyes alkatrészek árát is könnyebb volt a részek után meghatározni.<sup>39</sup> Atyhán öt fő részre osztják a szekeret, amelyek idő- és anyagigényben, illetve értékben is megközelítőleg egyenlők egymással: 1. első *hókk*, hátulsó *hókk* kerék (bal oldali kerekek); 2. első *csá*, hátulsó *csá* kerekek (jobb oldali kerekek); 3. *szekérutó*; 3. *szekérelő*; 4. *lajtortja*.<sup>40</sup> Sárrétudvarin a felosztás hasonló volt, annyi különbséggel, hogy ott a két első kerék adta az első részt, és a két hátsó a másodikat.<sup>41</sup>

### Kerék

Új szekér esetén az első feladat mindig a négy kerék elkészítése volt. A kerék fő részei az agy, a küllő és a keréktalp. A kerék ősi formáját idézik az Udvarhelyszéken, Patakfalván talált, cserefarönkökből vágott fakorongok

<sup>36</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>37</sup> Bálint S. 1977. 54; idézi: Juhász A. 1995. 432.

<sup>38</sup> Herczeg M. 1983. 260.

<sup>39</sup> Gráfik I. 1971. 106–107; Szoboszlainé Raffay A. 1951. 17.

<sup>40</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 90.

<sup>41</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 169.



(sajtkerék). A nagyobb kerekek átmérője 68 cm, a kisebbeké 50 cm. A tengelylyukak 20 cm átmérőjűek. A kerekeket 3–5 cm kerek facsapokkal erősítették meg. Fakószekeret, tehát vasalatlan kerékkal és alkatrészekkel ellátott járművet Udvarhelyszéken az 1900-as évek körül még használtak. Ez a kerék jóval vastosabb volt, mint vasalt utódai. A kerékagy fél méter hosszú, a talpak 10 cm magasak és 15 cm szélesek. A kerék 5 talprészből állt, ezek idővel elkoptak, ekkor a kerék már „nem gördül, hanem lépik”.<sup>42</sup> Csíkban a vasalatlan kerék talpába kemény som- vagy bükkfaszeget vertek, hogy lassabban kopjon a kerék, ezt hívták *fatalpú* keréknek.<sup>43</sup>

## Talp

A talp alapanyaga általában kőris, bükk, akác, cser, esetleg szil, dió vagy eper. A keréktalpat rönkből hasogatták, úgy, hogy a fa évgyűrűje hosszában legyen, és ne töredezzon le a talp.<sup>44</sup> Diósjenőn a szekerek talpát és küllőjét tölgyből vagy akácból készítették, míg a kocsikét és hintókét kőrisfából, mert utóbbi simábbra csiszolható és jobban fogja a festéket.<sup>45</sup> Tardonán a cserfa számított a legjobb alapanyagának a talphoz, mert az bírta a legjobban a vizet, a sarat és a napfényt, az volt a legtartósabb. Ha bükkből készítették a talpat, azt mindig főzték.<sup>46</sup> A Tiszazugban az akácot alkalmatlannak tartották talp készítésére, mert kiszárad és kipuskásodik.<sup>47</sup> Törökszentmiklóson a kőrist részesítették előnyben a tölgyel szemben, utóbbi ugyanis hamarabb *podlásodik*, hamarabb rongálja a csapadék. Ott a 20. század elején már csak a küllőnek előkészített nyersanyagot szárították a műhely udvarán, a talpnak feldarabolt kőrisfát fatelepen vásárolták. Kárpátaljáról és Romániából szállították tutajon a nagyjából talphossznak megfelelő, 60–65 cm-esre elvágott darabokat, amiket azután a bognár igazított pontos méretre.<sup>48</sup> Kiskundorozmán is a kőrisfa derekából készítették a talpat, mert az volt a legszívósabb, legkopásállóbb, nem repedt könnyen. A régi mesterek a szlávóniai mocsári kőrist dicsérték.<sup>49</sup> Halmajon Bodnár István a keréktalpat *párgolva* (gőzölve, puhítva) vette. A talpakat *kalitkába* rakta: 5–6 db talpra a következő 5–6 db-ot, amíg a 2 m magasságot el nem érték.<sup>50</sup> A talpnak való rönköt kettéfűrészelték vagy hasították, 2 colos fosznideszkára vágták, és kiszabták belőle a keréktalpakat *cirklevel*. Kiskunmajsán nem tették a talpakat

<sup>42</sup> Haáz F. R. 1932. 12.

<sup>43</sup> Vámszer G. 1977b. 184.

<sup>44</sup> Körmendi G. 1999. 38.

<sup>45</sup> Gönyey S. 1940. 234.

<sup>46</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2009.

<sup>47</sup> Pusztainé Madar I. 1982. 454.

<sup>48</sup> Ponyokai Bálint (1932–2009), Kisújszállás, 2007.

<sup>49</sup> Papp I. 1977. 1; Juhász A. 1995. 432.

<sup>50</sup> Dobos L. 1976. 91.

kalitkába, a kifűrészelt félkész keréktalpakat kemencében hirtelen szárították.<sup>51</sup> Atyhán a talpnek és küllőnek való fának is megfaragták a kéréget, hogy meg ne dohosodjon („*meg ne berkösödjön*”), és felállítva tették árnyékba vagy a csűr sarkába.<sup>52</sup> A Börzsöny-hegységben a talpakat még az erdőn kifaragták, a talp hossza 2 sukk volt.<sup>53</sup> A talpat *félkészfaragóval* vagy bárdal kinagyolták a tőkén, utóbbi időkben azonban már hasogatott fa helyett fűrészeltet használtak. A talpat befogták a gyalupadba a *forgó bangájn* közé, és körzővel ráérték a hátsó kerék sugarát, vagy a talpsablont rajzolták körül az anyagon.<sup>54</sup> Hat talp esetén egy talp hossza a kerék sugarával egyenlő.<sup>55</sup> Tardonán a bognár igyekezett a nyersanyagot úgy kihasználni, és a talpakat úgy kimérni, hogy a hátsó talp belső íve egybe essen az első talp külső ívével. Igásszekerekénél, nagyobb talpak esetén előfordult, hogy az anyag szála nem a talp végén futott ki, hanem még az íven. Itt gyengébb volt a fa, és nagyobb, illetve hosszas terhelés esetén a talp elrepedt, *szakállt dobott*.<sup>56</sup> A talpakat kimérés után *szaluval* (horgas fejszével) vagy fűrészsel vágják ki.<sup>57</sup>

A talp vastagsága hegyvidéken 5,5–6 cm, a sík területeken 4–5 cm. A méretre vágott talpat vonókéssel simára faragták.<sup>58</sup> A talpat négy egyenlő részre osztották, és a közepétől jobbra is, balra is  $\frac{1}{4}$ – $\frac{1}{4}$  távolságra befűrtak csigafűróval, majd ezeket a *bokalyukakat* cigányfűróval, *bokázófűróval* 24 mm átmérőjűre fűrták. Ezekbe a lyukakba illeszkednek a küllők.<sup>59</sup> A talpak végeit szögbe vágják sablon segítségével, úgy, hogy minden talp között egy kb. 5 mm-es hézag maradjon.<sup>60</sup> A talpakat facsappal fogták össze. A 10–12 cm hosszú csapok helyét bejelölték az összeillesztett talpak végein, majd kifűrták nekik a lukat. Udvarhelyszéken a csapok cserfából készültek, mert az bírja a nyirkoságot. Atyhán a cserfa mellett a bükkfát is alkalmasnak tartották csapkészítésre. A facsapokat Udvarhelyszéken vasszegek, máshol vascsapok váltották fel.<sup>61</sup> Borsodszentgyörgyön nem csapolták össze a talpakat, ott a talpak közt nem volt semmi, „*annak pászolni kellett egybe*”.<sup>62</sup>

A talpat egyes vidékeken hajlították is. A fa hajlítása régóta ismert módszer, a favillák, kampós botok készítéséhez is elterjedt eljárás. „Moldvai mesterek

<sup>51</sup> Hajdú J. – Barna Cs. 1977. 6–7; Csík A. 1997. 184.

<sup>52</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 88.

<sup>53</sup> Gönyey S. 1940. 234.

<sup>54</sup> Bálint S. 1977. 53; Pusztainé Madar I. 1973. 93.

<sup>55</sup> Herczeg M. 1983. 261.

<sup>56</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>57</sup> Gazda J. 1993. 140.

<sup>58</sup> Dobos L. 1976. 91–92; Kemecsi L. 1998. 108; Pusztainé Madar I. 1973. 93; 1982. 454; Takács A. 1970. 198.

<sup>59</sup> Dobos L. 1976. 91–92; Haáz F. R. 1932. 17.

<sup>60</sup> Csík A. 1997. 185.

<sup>61</sup> Gazda J. 1993. 140; Haáz F. R. 1932. 17; Pusztainé Madar I. 1973. 93.

<sup>62</sup> Kovács Sándor (szül. 1923), Borsodszentgyörgy, 2009.

még kerékfalat is készítenek hajlítással, a Keleti-Kárpátok hegyi lakosai hajlítással készült fakengyelt és hótalpat is használnak.” Kós Károly Bahlui vidékéről, Moldvából közöl ábrát kőrisfa kerékfal hajlításáról<sup>63</sup> (123. kép). A talp hajlítására Szatmárból és Ráckevéről is ismerünk adatot. A talp belső oldalát melegítették, ettől összehúzódott, míg a külsőt nedvesítették, így az tágult.<sup>64</sup> Hasonló eljárással készítették a szántalpakat.<sup>65</sup> A technológia fejlődésével a hajlítást más faárúkon is alkalmazták, így 1914-ben a nagyváradi Gerő Sándor a hajlított bútorokkal együtt hirdeti eladásra a hajlított kerékfalalpakat is.<sup>66</sup>

## Küllő

A küllőknek két típusát ismerjük, az íveltebb végű *siltes* és a *káplis* küllőt.<sup>67</sup> A káplis vagy káplis küllő (németül Kappe = sapka) elnevezését feltehetően formája miatt kapta. A sapkaforma is magyarosodott, a *kápli* vagy *kápli* eredetileg fából készült sapkaszerű fejkötő, amelyet vörös perkállal s egy pár lelógó ócska szalaggal fednek be. (Zala m. Szentgyörgyvölgye, Göcsej Nagy-Lengyel, Hetés, Baranya m. Sz.-Lőrinc).<sup>68</sup> Kiskunmajsán ritkábban készítették a siltes küllőt, gyakrabban a káplist.<sup>69</sup> A káplis küllőt a csap végén egy – a Tiszazugban 5/4 colos – ív díszíti, a silt pedig az agycsap mellől kiinduló két összetartó, középtájon találkozó vonaldíszítés. Mindkét forma ismert volt Sárrétudvarin, Törökszentmiklóson, a Tiszazugban és Tardonán is<sup>70</sup> (124–125. kép).

A küllő részeit illetően nagyrészt egységesek az elnevezések. Szegeden a küllőnek a kerékagyba illesztett vége a *küllőváll* vagy *küllőagy*, míg a talpba illesztett része a *küllőboka*.<sup>71</sup> Az agyba illesztett részt hívták *csapnak*, *agycsapnak* is, a küllő csapból kiszélesedő részét pedig *agycsapvállnak*.<sup>72</sup> A küllők száma 10 vagy 12, ennek megfelelően 5 vagy 6 talpba illesztik őket. Udvarhelyszéken a legelterjedtebb az 5 talpba vert 10 küllő volt, ám említést találunk 4 és 6 talppal, tehát 8 és 12 küllővel készített kerékről is.<sup>73</sup>

<sup>63</sup> Kós K. 1979. 33.

<sup>64</sup> Bura L. 1982. 17; Murányi S. 1970–1971. 8.

<sup>65</sup> Kós K. 1979. 34.

<sup>66</sup> *Magyarországi Kovácsok és Kocsigyártók* 1914. 16.

<sup>67</sup> Csík A. 1997. 185; Szekeres Gy. 1987. 84–85; Ponyokai Bálint (1932–2009), Kisújszállás, 2007.

<sup>68</sup> Szinnyei J. szerk. 1893–1901. 1044.

<sup>69</sup> Csík A. 1997. 185.

<sup>70</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 170; 1982. 453; Ponyokai Bálint (1932–2009), Kisújszállás, 2007; Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>71</sup> Bálint S. 1977. 53.

<sup>72</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 98.

<sup>73</sup> Haáz F. R. 1932. 13.

Küllőnek főleg akác- vagy kőrisfát használtak, de találunk adatot a cserfa és tölgyfa használatára is. Marosmentén inkább az akácfa kedvelték, mert az jobban bírja a vizet és szíjasabb. Itt az anyagot egy-két évig szárították felhasználás előtt.<sup>74</sup> A küllőnek való fát előkészítették, rönkfából ácsfejszéval vagy bognárbaltával hasították, és *kalickába* (Kiskunmajsa), *máglyába* (Atyha) rakták az udvaron, hogy száradjon.<sup>75</sup> Szegeden és környékén a kemence tetején, Hajdúböszörményben a csapok kialakítása előtt egy napig a kemencében szárították a félkész alkatrészeket.<sup>76</sup> A küllőket *félkészfaragóval* vagy fűrészsel kinagyolták, és a gyalupad *pangazni* közé (a gyalupad elterjedése előtt faragószekbe) fogva eresztőgyaluval vagy vonókéssel lesimították. A *küllőmodlák* segítségével tudták a küllők méretét ellenőrizni. A küllőkbe és a talpba néha vékony vonalat, *stógot* is húztak díszítésnek (*stóghúzóval*).<sup>77</sup>

A küllőt és talpat a mesterek télen elő tudták készíteni, nagy mennyiségben legyártani. Lovas Géza 300–400 db talpat készített el egy télen.<sup>78</sup>

### Kerékgagy

Az agy alapanyaga általában szil, cser, kőris, tölgy vagy akác. Répáshután és Tardonán az agyat nyers akácfaából készítették, mert ahogy a kész kerékben használat közben száradt, egyre szorosabban „fogta” a küllőket.<sup>79</sup> Ezzel szemben Veszprémben és környékén csak negyed sorban tartották az agynak megfelelő anyagnak az akácot, mert a küllőcsapok – főleg, ha a küllő is akácból készült – először az akácfaaggyban „sikosodnak meg”, ezáltal tágulnak, *szopnak*.<sup>80</sup> Szeged környékén a kerékgagy szilfából készült, s az erdei szilfánál is jobban kedvelték az útszéli vagy tanyaudvaron nőtt *kutyaszilfát*. Ez ugyanis keményebb, szívósabb volt, mint az erdei szil.<sup>81</sup> Egy marosmenti beszámoló szerint a szilfa azért

<sup>74</sup> Gazda J. 1993. 138.

<sup>75</sup> Csík A. 1997. 184; Pusztainé Madar I. 1973. 91.

<sup>76</sup> Bálint S. 1977. 54; Szekeres Gy. 1987. 51.

<sup>77</sup> Dobos L. 1976. 92; Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007; Péter Lajos (szül. 1925), Kurityán, 2007.

<sup>78</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>79</sup> Paládi-Kovács A. 2003a. 63; Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>80</sup> Bán F. 1977. 4.

<sup>81</sup> Juhász A. 1995. 432. A kutyaszil elnevezést a mezei szilre használták. Azokat a magányosan álló, csavarodott törzsű szileket nevezték így, amiknek a faanyaga a lassú növekedés, a szelek miatti rostosság miatt szívóssá edződött. Megmunkálása úgy mond „kutya” nehéz, a szil valósággal „lenyalja a szerszámok élet”. A csomósság, csavarodottság miatt nem reped, éppen ezért alkalmas a legkeményebb igénybevételek elviselésére is. Megmunkálása nehéz, embert, szerszámot nem kímél. Hasítani is nagyon nehéz, inkább darabokra török, de nem hasad el. Utassy Tibor (szül. 1975), Kecskemét, 2012.

jobb, mint a cserfa, mert lágyabb, enged, rászorul a küllő csapjára.<sup>82</sup> Csikban, Gyergyóban és Kászonban az alacsony növésű bükkfa, juharfa, nyírfa és szilfa tövét tartották a legalkalmasabbnak a *kerékfej* (agy) elkészítésére.<sup>83</sup>

Keresztvágó fűrészsel 12 ¼ col hosszú rönköt vágta, ezt *bognárbaltával* kinagyolták, majd az esztergapadban esztergálták.<sup>84</sup> Kinagyolás után sokszor még szárították az agyat árnyékos, de nem szellős helyen, és csak a száradás után esztergályozták ki.<sup>85</sup> A száradást az is segítette, ha az agyat már a szárítás előtt hosszában átfúrták. Ez a repedéstől is megóvta a fát.<sup>86</sup> Atyhán az agynak való fát kinagyolták, bekenték tehéntrágyával és árnyékos helyre tették, esetleg elásták a trágyadomb alá.<sup>87</sup> Esztergálás közben az agy átmérőjét *görcbecirklivel* ellenőrizték. Halmajon ismerjük a legrészletesebben az agy méreteit. A legszélesebb részének átmérője 6 ¼ col. „A küllő eleje az agy végétől 6 colra volt, innen még 6 ¼ col volt az agy elejéig. A küllőtől számítva jobbra is, balra is 6/4 col távolságban állandó, 6 ¼ col átmérőjű volt az agy. Az agy eleje vékonyodott. *Zimsz*-ek, lépcsőszerű gömbölyű és sima díszítések voltak beleesztergálva. Az agy külső vége 4 col átmérőjű volt. A belső vége is vékonyodott, de az 5 ¼ col átmérőjűre készült.”<sup>88</sup> A kiesztergált agyat középen csigafúróval átfúrták. Atyhán az így kifaragott agyat kenyérsütés alkalmával a kemence szájához húzott parázon forgatva kiszárították, bekenték hígított tehéntrágyával, és pár napig még száradni hagyták. Volt, aki nem szárította, hanem főzte a kifaragott agyat, és főzés után kente be trágyával. Az agyra ráhúzták az agykarikákat. Atyhán csak a két világháború között kezdték el vasalni a kerékagyat.<sup>89</sup> Bejelölték a küllők helyét, a küllőfészkeket (Murakeresztúr).<sup>90</sup> Ezt Atyhán úgy végezték, hogy spárgával megmérték az agy kerületét, azt 10 felé osztották, s az így kapott hosszt egyenként rámérték az agy kerületére.<sup>91</sup> A küllőző széken kézi fúróval minden küllőnek 3–3 db (Udvarhelyszéken 2–2 db) lyukat fúrtak *csigafúróval*, *csapfúróval*. Ezeket a lyukakat a *fülesvésővel* szögletesre és olyan méretűre vágta (Sárrétudvarin és a Tiszazugban *kilépelték*), amilyen a küllő csapmérete. A tardonai beszámoló szerint a kerék dőlését a küllő helyének kivésésével is szabályozták. A vésést a bogár az agyra merőlegesen kezdte meg, majd a végén alávéssett olyan irányba, hogy a kész kerék inkább kifelé dőljön

<sup>82</sup> Gazda J. 1993. 138.

<sup>83</sup> Vámszer G. 1977a. 146.

<sup>84</sup> Dobos L. 1976. 92; Csík A. 1997. 185.

<sup>85</sup> Vámszer G. 1977a. 146.

<sup>86</sup> Béli G. 1975. 28.

<sup>87</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 88.

<sup>88</sup> Dobos L. 1976. 92–93.

<sup>89</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 91.

<sup>90</sup> Béli G. 1975. 28.

<sup>91</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 91.

egy kicsit, és ne befelé a szekér felé.<sup>92</sup> A Kisalföldön, Halmajon és Sárretudvariban is az első kerékben 10, a hátsóban 12 küllő volt.<sup>93</sup> A Gerecse vidék falvaiban, továbbá Kisújszálláson és észak-kelet magyarországi településeken (Ragályon, Tardonán, Csernelenyen, Domaházán, Járdánházán, Mályinkán, Dédestapolcsányon és Szilvásváradon) azonban olyan szekereket találtunk, amelyeknél az első és hátsó kerék is 12 küllős volt. A 12 küllős kerék tartósabb volt és erősebb, mert talpai rövidebbek. Ez az összefoglalás is jelzi azonban, hogy a 20. század első felére a táji jelleg a küllők számát illetően is eltűnt.<sup>94</sup>

### A kerék összeillesztése

Az agyat *kerékszékre*, *küllőző székre* helyezték, és az 5 kg-os *küllőző kalapáccsal* bevették a küllőket az agyba. A küllők tövéhez két *vaskarikát* húztak, hogy az agy szét ne repedjen a küllőzéskor.

A *küllőfejeket* négyszögletesre alakították ki *küllőcsapoknak*, *küllővállnak*, ezt a műveletet Hajdúböszörményben *lépezésnek* hívták.<sup>95</sup> A csapok hossza Halmajon  $\frac{1}{4}$  col volt, ám Dobos Lajos leírásában ugyanitt azt olvassuk, hogy a *vállazás* 2 lénia mély volt.<sup>96</sup> Nemesládonyban és Tompaládonyban az agyat ugyan szilból vagy kőrisfából csinálták, a küllőhelyek kifúrása után 1,5–2 órán át főzték, majd még melegen bevették a küllőket. Szegeden és környékén, Orosházán, Endrődön, Mátészalkán, Jászkiséren, a Tiszazugban és Tardonán ugyanígy tettek az akácaggal. Tardonán a cserfaagyat viszont forgács fölött füstölték. Mátészalkán az agyat egy napon át főzték üstben, zsákokkal és deszkafedővel letakarva. Ráckeveén mindössze 10 percig főzték a szilfaagyat, ettől ruganyos lett, és megszorította a küllőket. A kiformált és agykarikával ellátott kerékagyat Sárretudvariban 6–7 órán keresztül főzték tiszta vízben, vagy tűz fölött füstölték 2–3 órán keresztül. Cserépváralján a cser agyat szintén füstölték vésés után. Főzés vagy füstölés után azonnal küllőztek. A küllőket nem sorban verik be az agyba, hanem mindig a bevett küllővel szemközti lyukba ütik a következőt. Az Észak-Dunántúlon a beverés előtt a küllők végét enyvbe mártják, Csík, Gyergyó és Kászon falvaiban pedig mésszel megkenik, hogy a vésetbe szorosan beverhetőek legyenek. Atyhán és Sárretudvariban meszes vízbe vagy trágyalébe mártják a küllők csapját beverés előtt.<sup>97</sup> Sárretudvarin ha az agyat nem főzték vagy

<sup>92</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>93</sup> Dobos L. 1976. 92–93; Juhász A. 1965. 314; Kemecsi L. 1998. 107; Pusztainé Madar I. 1973. 91, 170; 1982. 453.

<sup>94</sup> Kemecsi L. 1998. 107; Sajtó gyűjtések 2007–2011.

<sup>95</sup> Szekeres Gy. 1987. 85.

<sup>96</sup> Dobos L. 1976. 92–93.

<sup>97</sup> Juhász A. 1965. 314; 1995. 432; Bálint S. 1977. 54; Pusztainé Madar I. 1973. 94, 171; 1980. 211; 1982. 452; Takács A. 1970. 197; Hajdú J. – Barna Cs. 1977. 14; Hornok L. 1996. 41; Farkas J. 1984. 182; Murányi S. 1970–1971. 7.

füstölték, a csaplyukat túróenyvvel kenték be: fél kg jól kifacsart tehéntúróhoz egy tyúktojásnyi oltott meszet kevertek. A kerékagy vagy a küllő biztosan nem ennél a felületnél tört, inkább máshol repedt túl nagy terhelés esetén. A túróenyvet Hajdúböszörményben is használták, az enyvezést másképpen *limolásnak* hívták.<sup>98</sup> Csantavéren 3 rész túróhoz kevertek egy rész meszet, ám ezt a ragasztóanyagot szekéren nem alkalmazták, csak más termékeken.<sup>99</sup>

Az agybaszorítás közben a küllőcsapoknak az agyba (torokba) benyúló végét kivésték, hogy be tudják őket verni egymástól. Ha a csap kisebbre sikerült a luknál, amibe bevették, éket (Atyhán *pocket*) vertek az üregbe.<sup>100</sup> Ezzel a módszerrel a később javításra visszahozott, kopott, túlságosan kifelé dőlő kerékben is korrigálták a küllő állását.<sup>101</sup> Sárrétudvarin a mester úgy ellenőrizte a segítők munkáját, hogy az utolsó küllő beverése előtt vizet öntött az üres csaplyukba. Ha valamelyik csap nem illeszkedett rendesen a csaplyukba, ott kijött a víz. Ha mindegyik a helyén volt, az agy két végén szivárgott ki a víz.<sup>102</sup>

A küllőket az agyba lehetett egysorosan, vagy jobbra, illetve balra eltolva, kétsorosan beverni (126–127. *kép*). Utóbbit Kissikátorban és Tardonán hívták *tévesztett küllőnek* is, de a kissikatori bognár nem szívesen készítette így a keréket, mert túlságosan befelé dőlt a kerék, és az állatnak nehezebb volt húzni a járművet.<sup>103</sup> Ezzel szemben az Észak-Dunántúlon, valamint a Tiszazugban és Hajdúböszörményben is épp azért kedvelték a kétsoros küllőt, mert növelte a kerék stabilitását. Tiszaigaron ezt *keresztküllősnek* hívták, az ottani bognár szerint az így elkészített kerék jobban bírta a szárazságot is.<sup>104</sup> Kurityánban készítettek egy- és kétsoros küllőzést is, ott volt, aki azért kedvelte az egysorosat, mert azt az agy jobban szorította egy síkban.<sup>105</sup> Ráckeveén a váltott küllőknek kivésett agyon a küllőhelyek rókanymra emlékeztették a bognárokat, ott *rókalépcsőnek* hívták ezt a küllőzési rendet.<sup>106</sup> Általában a megrendelő döntötte el, hogy melyik küllőzési módot részesíti előnyben. A küllők kétsoros beverése mellett a kerék játékát, kifelé dőlését az ún. léniahúzással érték el: küllőzéskor az ellenőrző lécz egyik végébe egy két lénia hosszan kiálló szeget vertek, és minden második

<sup>98</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 171, 236; Szekeres Gy. 1987. 52, 85; Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>99</sup> Szalkai Imre (szül. 1926), Csantavér, 2009.

<sup>100</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 94.

<sup>101</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>102</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 171; Bán F. 1977. 6.

<sup>103</sup> Maruzsi Sándor (szül. 1933), Kissikátor, 2009; Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>104</sup> Kemecsi L. 1998. 107; Pusztainé Madar I. 1982. 453; Szekeres Gy. 1987. 51; Szebenyi Miklós (szül. 1946), Tiszaigar, 2007.

<sup>105</sup> Péter Lajos (szül. 1925), Kurityán, 2007.

<sup>106</sup> Murányi S. 1970–1971. 7.

küllő beverése után a szeges oldallal mérték be az egyenest, a következőket pedig a léchez igazították.<sup>107</sup>

Az agybaszorítás után helyesbítették a küllők méretét, és levágták azokat megfelelő hosszúságúra. A küllők végeit, a *küllőszárazakat* kétnyelű vonókéssel, kézi fűrészszel vagy *bokázógyaluval* gömbölyűre faragták, tehát kialakították a *bokát*. Ehhez használták Udvarhelyszéken sablonként a *bokalikakat*.<sup>108</sup> A bokák végei egy-másfél léniával vastagabbak, így jobban felfekszenek a talpba. Egy negyed collal rövidebbek is a talp magasságánál, hogy vasalásnál ne kapjon ellennyomást a küllő.<sup>109</sup>

A küllőket *küllőhúzó lánccal* húzzák össze annyira, hogy a talp két lyukába illeszkedjenek. A talpakat úgy verték fel a küllőkre, hogy köztük hézag maradjon, ezek a hézagok a ráf felhúzásakor tűnnek el. A küllőcsapokat (pl. Kiskunmajsán és Veszprémben és környékén) faékkal a talpba beékeltek.<sup>110</sup> A talpak végén csapot (Észak-Dunántúlon *szakált*) hagytak, vagy facsapokat, *vakcsapokat* helyeztek a talpak közé, illetve a csapoknak csapfúróval lukat fúrta, ezzel kapcsolták össze azokat. Újabban a talpvégek külső sarkait fűrészelték be, és abba vertek háromszög alakú vaslemez lapokat.<sup>111</sup> A talpak külső oldalának szélességét, ahova a ráf került, vastagságjegyzővel tudták ellenőrizni, majd korrigálni és lefaragni. A talpak felverése után a külső részt *lehátalták*: egy zsinór végét az agy közepére helyezték, és a másik végén levő ceruza segítségével bejelölték a talpakon körben a letisztázandó részt. Majd vonókéssel lefaragták, és az éleket *citlinggel* lehúzták.<sup>112</sup> A hátalásnál arra is figyelhettek, hogy a talp belső fele alacsonyabb legyen, így könnyebben húzták fel a sint vagy ráfot.<sup>113</sup> Atyhán a görbepadon forgatták körbe a kereket, és ellenőrizték a kerekességét. Ahol ferde volt vagy túl vastag, ott szalufejszével lefaragták. Majd lefaragták a talpak belső éleit is. Itt a küllők bokáit kis vésővel behasították és *bepockolták* (kiékeltek).<sup>114</sup> A küllőzés és talpalás után húzza a kovács a ráfot a kerékre, illetve helyezi el a végleges agykarikákat az agyon. Ezután fúrja ki a bognár a kereket, majd puskázza be.<sup>115</sup> Hétfalun a kereket ráf helyett csa-

<sup>107</sup> Pusztainé Madar I. 1982. 453.

<sup>108</sup> Dobos L. 1976. 92–93; Juhász A. 1965. 314; Kemecsi L. 1998. 108; Csík A. 1997. 185; Haáz F. R. 1932. 17; Vámszer G. 1977a. 146–147.

<sup>109</sup> Pusztainé Madar I. 1982. 454.

<sup>110</sup> Dobos L. 1976. 92–93; Csík A. 1997. 185; Juhász A. 1965. 314; Béli G. 1975. 28; Bán F. 1977. 7.

<sup>111</sup> Kemecsi L. 1998. 108; Pusztainé Madar I. 1973. 172; Hajdú J. – Barna Cs. 1977. 14. A facsapokat felváltó vascsapokról lásd az eszközökkel foglalkozó fejezetet.

<sup>112</sup> Juhász A. 1965. 314; Pusztainé Madar I. 1982. 454–455; Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007. Lásd még az eszközökkel foglalkozó fejezetet.

<sup>113</sup> Bán F. 1977. 8.

<sup>114</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 95–96.

<sup>115</sup> Csík A. 1997. 186; Kemecsi L. 1998. 108–110.



varral vagy kovácsolt szeggel a talpakhoz erősített hat singvas tartotta össze. „...a hétfalusaiak Szegeden láttak először vasráfot. Az ilyen vassaltalpú kerék” Háromszéken a 18. századtól jelent meg, annak pántvasai, singvasai torockói eredetűek voltak. Ezt az 1880-as évek körül szorítja ki a gyári vasráf.<sup>116</sup> Atyhán előbb fúrták ki a *toroklyukat*, és csak utána talpalták a kereket.<sup>117</sup> Amikor a kerék nagyon kiszáradt, és meglazult rajta a ráf, a talpak sem tartották a küllőket, a küllők kilazultak, *megszopósodtak*. Ez ellen gyakran védekeztek úgy a szekertulajdonosok, hogy nagy melegben behajtottak a vízbe, hogy nedvesítsék a kereket. A tardonai bognár szerint azonban ezzel még ártottak is, mert minél jobban nedvesítették a kereket a nagy melegben, az annál jobban száradt.<sup>118</sup>

Az agy kifűréséhez „a küllők közé dugnak 3 db 2x2 colos rudat, amelyeken a kerék szilárdan megfekszik.”<sup>119</sup> Az agyat 4 cm-es előfűróval, majd a kanálfűróval, agyfűróval fűrik. Egy ember a kerékre áll, ő vezeti az agyfűrot. Egy vagy két másik ember rudat dug a fűró fülébe, és úgy forgatja azt körbe-körbe. Valamelyest megkönnyítette a fűrészt, ha egyikőjük ráült a fűró nyelére. Magyarokanizsán a kerékagynak a középső kifűrt részét, amibe a puska kerül, *sípnak* hívják, Atyhán *toroknak*. Nagyobb teherbírására tervezett kocsi esetében nagyobb lyukat fűrnak az agyba, és nagyobb *puskát* tesznek bele. Halmajon a *puska* hossza 11 col. Az agyba fűrt lyuk két oldalán nűtot, hornyot véstek a puska füleinek. Az agy két végére két másik nűtot véstek a porkarikák részére. A kovácstól vagy üzletből vásárolt puskát *beverő kalapáccsal* verték be az agyba. Az agyra a kovács ráteszi a porvédő karikákat.<sup>120</sup> A puskának való lyukat pontosan az agy közepébe kellett fűrni. Ha félrefűrták, azaz *elpuskázták* a kereket, a kerék *vándlizott*, kimozgott forgás közben.<sup>121</sup> A puska bevésése után a gyalupadba fogott tengely végére ráhúzták a kereket, és *centírozták* azt, beállították a futását. Ahol a kerék forgás közben „kicsapott”, ott éket vertek az agy és a puska közé. Majd citlinggel és smirglivel lepucolták a kész kereket.<sup>122</sup> Szentendrén a kerékagyba *puska* csak a vastengelynél kerül.<sup>123</sup> A kerék átmérője függ a kocsi vagy szekér nagyságától is.

A kerék akkor volt igazán tartós, ha útközben leesett a ráf, mégis haza tudtak vele menni.<sup>124</sup> A legtöbb bognár őriz történeteket az általa készített kerék

<sup>116</sup> Kemecsi L. 2010. 326, hivatkozik. Seres A. 1970. 7; Kós K. 1976. 87.

<sup>117</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 95.

<sup>118</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>119</sup> Dobos L. 1976. 93.

<sup>120</sup> Kemecsi L. 1998. 110; Dobos L. 1976. 93; Haáz F. R. 1932. 18; Klamár Z. 2005. 18; Pusztainé Madar I. 1973. 172; 1982. 455; A puskázás menetét lásd még Szekeres Gy. 1987. 57, 59.

<sup>121</sup> Guzsván Zs. 1978. 8.

<sup>122</sup> Csík A. 1997. 186.

<sup>123</sup> Gráfik I. 1971. 108; A kerék elkészítéséhez lásd még Pusztainé Madar I. 1980. 210–211.

<sup>124</sup> Ponyokai Bálint (1932–2009), Kisújszállás, 2007.

tartósságáról. Egy a tardonai bognár által készített szekérral fát szállítottak Miskolcra. A kerékről Sajószentpéteren leesett a ráf, ám gond nélkül eljutottak a járművel Miskolcig.<sup>125</sup>

A karcsai Rimóczi Ferenc szerint egy kerék elkészítése kézzel egy nap volt, ám az sajnos nem derül ki, hogy ebbe pontosan a kerék mely alkatrészei tartoztak bele.<sup>126</sup> Kemecsi Lajos észak-dunántúli gyűjtései szerint szintén 12–16 óra kellett egy kerék elkészítéséhez.<sup>127</sup> Szentendrén a rönkből való kiszabást is beleszámítva egy kerék elkészítése 6–8 órát vett igénybe.<sup>128</sup> Tardoson egy kerék elkészítése 12 órába telt, amit a fuvaros megrendelő egy napi keresetéből ki tudott fizetni.<sup>129</sup> A kissikátori bognárnak kézzel elkészíteni egy kereket két napba telt, ha az agy kész volt, akkor egy nap.<sup>130</sup> Répáshután egy kerék 16 óra, 4 kerék elkészítése 64 óra.<sup>131</sup> Kurityánban, Tardonán és Jászkiséren egy kerék elkészítése 1 napba telt az előre elkészített talpából.<sup>132</sup> Csalog Zsolt szentesi leírása szerint az új kocsinak csak a kovácsmunkája 10 nap két embernek, egy kerék egy bognárnak egy hét munkát ad.<sup>133</sup> Törökszentmiklóson 4 kerék elkészítése kb. egy hét munkát jelentett.<sup>134</sup> Felső-Ausztriában – Bockhorn leírása szerint – egy nap alatt egy kerék készül el, bár nem részletezi, hogy ez előre kifaragott talpból készül-e ennyi idő alatt.<sup>135</sup>

Gyakori munka volt a kocsikerék felújítása, amit a Tiszazugban és Mindszenten úgy végeztek, hogy a kereket „*möghatodolták*”, a 12 küllős kerék minden második küllőjét kicserélték és új ráfot tettek rá.” A kereket újra is talpalták, ha a talp kopott el.<sup>136</sup>

A kerekek átmérője az Alföldön a domborzati és talajviszonyoknak köszönhetően általában nagyobb, mint a hegyvidéken, ám nem rendelkezünk elég adattal egy árnyaltabb kép kialakításához. Kemecsi Lajos gyűjtései szemléletesen érzékeltetik, hogy nem csak a domborzati viszonyok, de a lokális tradíciók is befolyásolják a kerékméretet, és a hasonló táji adottságokkal rendelkező falvak kerékátmérői is eltérnek egymástól.<sup>137</sup>

<sup>125</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>126</sup> Nagy F. 1976. 87.

<sup>127</sup> Kemecsi L. 1998. 107.

<sup>128</sup> Gráfik I. 1971. 108.

<sup>129</sup> Kemecsi L. 1997. 61.

<sup>130</sup> Maruzsi Sándor (szül. 1933), Kissikátor, 2009.

<sup>131</sup> Paládi-Kovács A. 2003a. 64.

<sup>132</sup> Hajdú J. – Barna Cs. 1977. 15; Péter Lajos (szül. 1925), Kurityán, 2007; Lovas Géza (szül. 1931.), Tardona, 2007.

<sup>133</sup> Csalog Zs. 1965. 25.

<sup>134</sup> Ponyokai Bálint (1932–2009), Kisújszállás, 2007.

<sup>135</sup> Bockhorn, O. 1973. 138.

<sup>136</sup> Nagy V. 1996. 542; Pusztainé Madar I. 1982. 464.

<sup>137</sup> Paládi-Kovács A. 2001. 934–935; Kemecsi L. 1998. 63.

### A szekér hátsó része

A hátsó rész alkatrészei, a tengely, az *astok*, a *vánkos* (*párna*), a nyújtószárnyak és a nyújtó.

A tengelyt kőrisből vagy akácból készítették, Szentendrén esetleg somból is, Udvarhelyszéken és Moldvában bükkből (*gomolyafából*).<sup>138</sup> Régen csak rönkfából alakították ki a tengelyt, Atyhán a 20. század közepén már hasított fából is faragták. Ott a hordószekér tengelye 180 cm hosszú, a taligáé és a félvágás szekéréé 160 cm.<sup>139</sup> Csíkban a kerekek távolsága különböző volt a félvágás és az egészvágás szekéren. Előbbin ez a méret 80 cm, míg utóbbin 1 m. Szegényebb tulajdonosok a két szekeret egyesíthették úgy, hogy az eleje félvágás és a hátulja az egészvágás, így a szekér 4 vágást csinál.<sup>140</sup> Nemesládonyban és Tompaládonyban a fatengely alapanyaga bükk, de készítették juharfából és gyertyánból is, mert az *szilaj* fa, rugalmas, „nem öregszik”.<sup>141</sup> Szentendrén a fatengely vastagsága kb. 10 cm volt, fatengely esetében a kerékagy is vastagabb és zömökebb volt.<sup>142</sup> A tengelyt kétkézvonóval vagy gyaluval kinagyolták négyszögletesre, majd méretre igazították, és lefaragtak a sarkaiból is. Nem egészen gömbölyűre faragták a tengelyt, csak a két végén a csapokat.<sup>143</sup> A vasalatlan tengelyt Nemesládonyon és Tompaládonyban parázson áthévítték, Atyhán pedig a tengelyt a válltól befelé 10–15 cm-ig tűz fölött megsütötték, majd bekenték tehéntrágyával.<sup>144</sup>

Az *astok* megnevezései még a *tengelyágy*, Szentgyörgypusztán (Komárom megye) a *tengelysámó* vagy *tengelysámi*. A *vánkost* *párnafának* és *simelynek*, *sámó*, *sámfa*, *zámoly* is hívták, Atyhán *eplénynek* nevezték, a nyújtószárnyakat pedig *ágasnak*, *ágasfának*, *ágasszárnynak*, *hátsóágasnak*. Általában kőris- vagy akácfából készültek. Az évekig szárított rönköt középen hosszában kettéfűrészelték, hogy a fa gyöngye belső része kiessen kiszabáskor. Az alkatrészeket sablon szerint előrajzolták és kifaragták, kifűrészelték, kigyalulták.<sup>145</sup> Az *astokba* laposvésővel hornyot vágtek, ebbe erősítette bele a kovács a tengelyt. Kivésték a rúd és a nyújtószárnyak helyeit, valamivel mélyebben, mint az első *astokban*, hogy könnyebben forduljon a szekér, majd lesarkították az éleket. A Tiszazugban a hátsó *astok* és a *vánkos* 1 collal hosszabb, mint az első.<sup>146</sup> Sárrétudvarin a hátsó *astoknak* a nyújtó és nyújtószárny közötti felületét jobban megfaragták,

<sup>138</sup> Gazda J. 1993. 141; Haáz F. R. 1932. 18; Gráfik I. 1971. 112.

<sup>139</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 97.

<sup>140</sup> Gönyey S. 1942. 273.

<sup>141</sup> Pusztainé Madar I. 1980. 210.

<sup>142</sup> Gráfik I. 1971. 112.

<sup>143</sup> Gazda J. 1993. 141; Haáz F. R. 1932. 13.

<sup>144</sup> Pusztainé Madar I. 1980. 212; 1973. 99.

<sup>145</sup> Csík A. 1997. 193.

<sup>146</sup> Dobos L. 1976. 93–94; Csík A. 1997. 194; Pusztainé Madar I. 1980. 211–212; 1979. 175; 1982. 460.

mint az első astokon, itt *magyarbajuszt* faragtak.<sup>147</sup> Cserépváralján a tengelyágy 1 m hosszú.<sup>148</sup>

A *vánkos* először négyszögletűre formálták, bemérték és kifaragták a nyújtó és az ágasok helyét, alul elkeskenyítették, lefaragták a felső rész éleit, és lekerekítették a végeket.<sup>149</sup> A *vánkos* felső síkja biztosította a fenékdeszka felfekvését, végein a rakoncafészkekbe kerültek a rakoncaszegek. Sárrétudvarin a *vánkos* végeit, valamint a nyújtószárny és nyújtó közötti részt *magyarbajusszal* díszítették.<sup>150</sup>

A *nyújtószárny* vagy *szekérágas* akác és kőris mellett készülhetett bükkből is, juharból, nyírfából ritkábban. Tehermegosztásra és a fenékdeszka védelmére szolgált. A nyersanyagot fűrészsel négyszögletűre kinagyolták, majd vonókéssel lefaragták az éleket (kivéve ott, ahol az alkatrész a tengely és a *vánkos* közé esik), és gyaluval lesimították. Tengely felőli végét kicsit elvékonyították. A kifaragott nyújtószárnyat Atyhán a többi alkatrészhez hasonlóan megsütötték.<sup>151</sup> A Tiszazugban a kőrösi kocsik nyújtószárnya *meredt*, a szentesieké ívelt formájú volt.<sup>152</sup> Halmajon „A nyújtószárny kb. 12 col hosszan egyenes, ezt a részt illesztik a nyújtófához. Innen 23 col hosszan görbül a két szárny.”<sup>153</sup> Borsodszentgyörgyön nyújtószárny helyett a *kistetyűág* elnevezést találtuk, míg Domaházán ugyanezt a rúdszárnyra használta a szekértulajdonos.<sup>154</sup>

A szekér hátuljának fő része a *nyújtófa*, amely továbbítja a szekér terhelését a kerekre. A nyújtót gerendából fűrészelték ki. A keskenyebb részt kétnyelű vonókéssel faragták ki. A kifaragott nyújtófát eresztőgyaluval legyalulták, régen citlinggel simították. A nyújtó végét 30–35 cm hosszan lefaragták, hogy jól tudjon forogni a *derékszege*n. Ezt a részt Atyhán megsütötték, majd bevasalták marokvassal. A *marokvas*ba került a derékszeg.<sup>155</sup> Kiskunmajsán híres volt a kacsafejes nyújtóvégdísz. A nyújtóvégek általánosan elterjedt bögönyakas díszítése mellett ez a forma a 19. század végén került be Majsára Berényi Béla bognárnak köszönhetően. Fia az 1940-es évekig használta ezt a formát. A kacsafejes modla hossza 42,8 mm, szélessége 50 mm, vastagsága 8 mm. A kacsafej hossza 190 mm. A modla anyaga kőrisfa<sup>156</sup> (50. kép). A nyújtót a derékszög felőli végén érte a legnagyobb terhelés, itt laposra faragták, míg hátulso végét a Ti-

<sup>147</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 188.

<sup>148</sup> Takács A. 1970. 199.

<sup>149</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 103–104.

<sup>150</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 189.

<sup>151</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 103, 188; Dobos L. 1976. 93–94.

<sup>152</sup> Pusztainé Madar I. 1982. 459.

<sup>153</sup> Dobos L. 1976. 93–94.

<sup>154</sup> Kovács Sándor (szül. 1923), Borsodszentgyörgy, 2009; Elek János (szül. 1949), Domaháza, 2008.

<sup>155</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 101; Dobos L. 1976. 93–94.

<sup>156</sup> Csík A. 1997. 194, 197, 203. 5. ábra.

szazugban *hegedűnyakúra* alakították ki.<sup>157</sup> Törökszentmiklóson id. Ponyokai Bálint a 20. század első felében a nyújtó végét és a nyújtószárnyat is hegedűnyakúra készítette, a káflis küllő mellett ez volt a mester keze munkájának jellegzetessége.<sup>158</sup> A nyújtó méretének változásáról Sárrétudvariból ismerünk pontos adatokat. Az első világháborúig volt használatban az ún. *csonkanyújtó*. Ezután a hátsó tengelyt előrébb hozták a fenékdeszka végétől a korábbi 25 cm helyett 50 cm-rel. Ezzel a vontatáshoz szükséges erőt kívánták csökkenteni, mert így a hátsó kerekek előbb érnek nyomba. A hátsó rész alátámasztására meghosszabbították a nyújtót, majd a terhelés átalakulása után ezt a meghosszabbított részt elvékonyították *hegedűnyakúvá*. Az így kialakított alkatrészt hívták *farkasnyújtónak*. Ennek a hossza 7 sukk (224 cm), a csonkanyújtóé 5,5 sukk (176 cm), az ökörszekéren lévő nyújtójé 9 sukk. A nyújtó keresztmetszete 9x7 cm, az ökörszekéren 11x9 cm. Sárrétudvarin és a Tiszaszugban a kőrösi kocsikon a meghosszabbított nyújtó végére az aljsövény és az oldalcső védelmét szolgáló *segédvánkost* tettek. Ennek hossza 85 cm, keresztmetszete 6x5 cm. Alsó felülete szintén *magyarbajusz* díszítést kapott.<sup>159</sup>

A nyújtószárnyakat és a nyújtófát kifúrták és faszeggel fogták össze, aminek helyébe a kovács csavart tett, és két pánttal megerősítette az illesztést. A nyújtófa szárnyait fogta össze a vánkoss és az astok, ezeket a kovács csavarokkal szorította egymáshoz. A nyújtót kiderékszőgelték, hogy pontosan merőleges legyen a hátsó tengelyre.<sup>160</sup> A fakószekér alkatrészeit vesszőgúzzsal, majd faszeggel és facsappal rögzítették. Atyhán a századforduló után kezdtek el vaskarikát és cigányszeget használni. Az első világháború után kettő, majd három vaskarikával erősítették az ágasokat a nyújtóhoz. A vánkost (*eplényt*) és a tengelyt a két világháború közt elterjedt vasalás óta 4 db vaskarikával fogták össze.<sup>161</sup>

Atyháról van adatunk a *hátsó fergettyűre*, amely a nyújtón és az ágasokon fekszik, és a vánkoshoz (*eplényhez*) van erősítve. Ennek végeire tették a hátsó rakoncákat. A hordó- és a félvágás szekérnek nem volt hátul fergettyűje.<sup>162</sup>

A hátsó *felhérc* (*fürhéc*), *hasló* vagy *alfa* a kocsik többségében megtalálható 2x2 colos (5,6x5,6 cm) akácgerenda a kocsiszekrény alatt, középen. Középső részét a fenékdeszkákhoz szegelték, így tartotta azokat. Az oldalakhoz *cugpántokkal* volt erősítve. A gerendát a kovács vasalta be, könnyű személyszállító kocsiknál ennek végein voltak a hátsó *csatlások*, amelyek másik vége a hátsó tengelyhez volt rögzítve. A csatlások (elől és hátul 2–2) a fellépést segítik

<sup>157</sup> Pusztainé Madar I. 1982. 459.

<sup>158</sup> Ponyokai Bálint (1932–2009), Kisújszállás, 2007.

<sup>159</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 186, 189; 1982. 460.

<sup>160</sup> Dobos L. 1976. 93–94; Csík A. 1997. 194.

<sup>161</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 109–110.

<sup>162</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 105.

a *kaszniba* (kocsiszekrény).<sup>163</sup> Atyhán és Sárrétudvarin ez az alkatrész a 20. század első felében jelent meg. Sárrétudvarin a hátsó felhérc 165 cm hosszú volt, s így a régi, amelynek hossza megegyezett a szekérderek szélességével, a *csonka-felhérc* nevet kapta.<sup>164</sup>

### A szekér első része

A szekér elejének elkészítését szintén az egyes alkatrészek kinagyolásával kezdték. Az első tengelytok – az *astok* és a *simely* fogja közre a tengelyt és a rúdszárnyakat. Az astok, a simely és a rúdszárny a hátsó részhez hasonlóan általában kőrisből vagy akácból készült. Atyhán az *eplényt* (vánkos), *fergentyűt*, *haslót* és *éhat* (juha) az agyhoz hasonlóan a kinagyolás után bekenték trágyával vagy elásták a trágyadomb alá.<sup>165</sup>

Az astokot sablon után kifűrészték, felül kivésték a rúdszárnyak helyét  $\frac{1}{2}$  col mélységben és 2 col szélességben (Hajdúböszörmény), a két végét legömbölyítették. A közepét kiszedték a nyújtó vastagságának felére: 2 col 6 lénia szélesen és 1 col mélyen. A másik felét a simelyből vették ki. A tengelyágyba bevésték és melegen besütötték a *tengelyderékot*. Középen kifűrták a rúdszeg helyét.<sup>166</sup>

Az első simely mérete Halmajon más, mint a vánkosé (hátsó simely): 30 col hosszú, 3 col vastag és 3 col széles. Ez a méret közepétől jobbra és balra is  $3\frac{1}{2}$  col távolságon állandó, innen kezdve a tetejét *svájfolták*, vagyis vonókéssel sugárba faragták. A két vége  $2\frac{1}{4}$  col vastag. Ezzel is megkönnyítették a *fergettyű* mozgását. Nemesládonyban és Tompaládonyban az első vánkos neve *üvegfa*.<sup>167</sup> Sárrétudvarin a rúdszárnyak helyét 1–2 cm mélyen kivésték, és átfűrték a csapszegeknek. Nagyon fontos a mélyítések pontos kijelölése és kialakítása, mert itt egy fél cm-es elcsúszás 2–3 cm-est eredményezett a szekér hátsó felén.<sup>168</sup> Atyhán az első és hátsó vánkos (*eplény*) mérete megegyezett, az első vánkoston a nyújtó részére félkör alakúra faragták a lyukat, és nagyobbra, hogy fordulhasson a szekér eleje.<sup>169</sup> Hajdúböszörményben a simely két végét bajuszformájúra faragták, az élsarkokat letörték.<sup>170</sup> Az astok és a simely közé került a *nyújtófa* vége, amit *csap* segítségével rögzítettek.

<sup>163</sup> Csík A. 1997. 191–192; Kemecsi L. 1998. 112–113.

<sup>164</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 107; 1973. 183.

<sup>165</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 88.

<sup>166</sup> Szekeres Gy. 1987. 41.

<sup>167</sup> Dobos L. 1976. 94–95; Pusztainé Madar I. 1980. 212.

<sup>168</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 176.

<sup>169</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 110.

<sup>170</sup> Szekeres Gy. 1987. 39.

A simelyre csappal, forgathatóan erősítették fel a *fergettyút*. A fergettyú alját svájfolták.<sup>171</sup> Sablon felrajzolása után kifűrészték a fát, és fülesvésővel kivésték a *fergettyűfül* (rakonca) helyét. Hajdúböszörményben a két fergettyűfül közti távolság 26 col, a fergettyűfül helyének hossza 2 col, szélessége  $\frac{3}{4}$  col. A fergettyűfület rögzítették a helyébe. A *rúdszeg* helyét kifűrták, a rúdszeg fejének helyét pedig kisüllyesztették központ fúróval. Hajdúböszörményben a fergettyú végét bajusz alakra formálták, oldalait pedig kicsipkézve letörték. Felső része vízszintes, az alsó sík 15–18 cm-nyi darabon fekszik fel a simelyre, onnan elvékonyodik, így el tud fordulni. A fergettyút a kovács végigvasalta és hidat tett rá.<sup>172</sup>

A rúd anyaga általában nyírfa volt, de készült nyárból, akácból (bár ez szilánkosan tört), bükkből és kőrisből is. A Tiszazugban is elsősorban a nyírt kedvelték, de a töről vágott fiatal szil vagy akácfát is felhasználták rúd készítésére.<sup>173</sup> A nyírfa könnyű, puha, de szívós, rugalmas, és nehezen hasad. Könnyű kell, hogy legyen, hiszen a rudat is a lónak kell tartania.<sup>174</sup> A rúdnak való fát Atyhán a csűr falára akasztva szárították, hogy meg ne hajoljon, faragás után megsütötték, majd újra felakasztották, hogy *kilógjon*, biztosan egyenes maradjon.<sup>175</sup> A Tiszazugban és Tardonán is a rúdnak szánt nyírfát megcsapkodták, *meghajkolták*, baltával bevagdosták a héját, hogy elpárologjon belőle a víz. Nem hántották le, mert attól kiszárad, és elveszti a hajlékonyságát. Ha viszont a kérgében hagyták volna, berohad a fa. Az így előkészített rudat felakasztva tárolták, és minél hamarabb felhasználták.<sup>176</sup> A rúd hossza különbözik az egy- és kétlovas kocsik, az ökrösszekerek és a szánok esetében.<sup>177</sup> Debrecenben a rúd hossza 3–3,20 m, elülső részén gömbölyű, hátul hatszögletűre faragott. Itt a 20. század elején terjedt el a kétrúdú kocsi (a két rúd közé egy lovat fogtak be), korábban csak egy rudat használtak két lóval. Ecsedi István ennek elterjedésének okát abban látja, hogy az utak javultak, könnyebb kocsikat lehetett készíteni, továbbá a legelők fogyásával és drágulásával a ló is drágább lett. Ezért a két rúdú *talyiga* mintájára megjelent a két rúdú szekér.<sup>178</sup> Hajdúböszörményben és Mátészalkán szintén ismert volt az egy és két lovas rúd.<sup>179</sup> A kétrúdú szekerek a magyar nyelvterület északkeleti részén, a Felső-Tiszántúlon, Erdélyben és Moldvában voltak használatosak különböző intenzitással. Más vidékeken az egyrúdú szekerek voltak jellemzők.<sup>180</sup>

<sup>171</sup> Dobos L. 1976. 94–95; Csík A. 1997. 193.

<sup>172</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 178; Szekeres Gy. 1987. 37–38.

<sup>173</sup> Pusztainé Madar I. 1982. 457.

<sup>174</sup> Szekeres Gy. 1987. 33.

<sup>175</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 88, 116–117.

<sup>176</sup> Pusztainé Madar I. 1982. 451; Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>177</sup> Kemecsi L. 1998. 113.

<sup>178</sup> Balogh I. 1966. 76; Ecsedi I. 1911. 38.

<sup>179</sup> Szekeres Gy. 1987. 33; Farkas J. 1984. 185–186.

<sup>180</sup> Paládi-Kovács A. 1987. 191; 2003a. 19.

Nemesládonyban és Tompaládonyban a rúd nyír-, nyár- vagy kőrisfából készült, s miután meghántották, parázs felett átmelegítették.<sup>181</sup> A lehántott fát kétnyelű vonókéssel és gyaluval négyszögletű, majd nyolcszögletű keresztmetszetűre faragták, s a rúdfejtől visszafelé egy méternyire legömbölyítették. Sárretudvarin a két világháború között már a fatelepen tudtak kész rudat venni a megrendelők, amit csak be kellett vasalni.<sup>182</sup>

A rúdszárnyat sablon alapján alakították ki hasítófűrészszel vagy *toporral* és szaluval, továbbá vonókéssel és gyaluval. Kiképzése olyan, mint a nyújtószárnyaké. A rúdszárny hossza a Tiszazugban kétharmada a kocsiénak: 4 sukk, keresztmetszete 5x4 col.<sup>183</sup> Atyhán a nyújtószárnyakat gyakran két darabból készítették, míg a rúdszárnyakat inkább egy darab ágasfából alakították ki.<sup>184</sup> Hajdúböszörményben a rúdszárny élsarkait 45 fokos szögben, fél col szélességben letörték. Az astoknál és a simelynél a letörést kihagyták. A rúdszárny végeit legömbölyítették, *fazont* adtak neki. A rúdszárnyat a kovács bevasalta.<sup>185</sup>

A rúdszárnyak és a rúd összeillesztésekor a műhelyben helyhiány miatt a rudat a *rúderesztéssel*, egy szögletes hasábbal pótolta a mester Halmajon. A rúderesztés 14 col hosszú, 2 ¼ col vastag és 2 ¼ col széles.<sup>186</sup> Atyhán a rúdszárnyak és a rúd összeillesztése kétféleképp történhetett. *Egyenes végű* volt a rúd, ha a két ágasvég (rúdszárnyvég) közé becsúsztatták a rúdvéget. Ezt kifúrták 3–3 helyen, és facsappal vagy cigányszeggel rögzítették, vaspántokkal összefogták. *Szárnyasnak* nevezték a rudat, ha az egybenőtt vagy összeillesztett és hegyesre kifaragott ágas- (rúdszárny-) végeket a behasított végű rúd belső oldalával összeillesztették, 3–3 helyen kifúrták, és rácsúsztatták a rudat az ágasra. Ezt facsappal, majd vasszeggel rögzítették, gúzzsal, illetve vaskarikával szorították össze.<sup>187</sup> Utóbbi megoldást egy 1841-es leírás a székelyeknek tulajdonítja, s a szerző meg is jegyzi, hogy nem érti, mások Erdélyben miért nem alkalmazzák ezt a technikát. Eszerint ezt a kötési módot akkor kifejezetten az ökrösszekerekénél használták. Azért az ékformára hasított rúdvég közé illesztették a rúdágas végeit, hogy ne legyen a rúd olyan mozdulatlan, mint a lószekerekénél. Ezáltal elérték, hogy a rúd szabadon mozgott, viszont nem mozdult a *zsámoly*. Az ökrösszeker rúdágast is a tengelyen túlrá nyújtották, mint a lószeker esetében, s éket tettek a végére. Az ágas ékformájú végét, amit a behasított rúdba illesztettek, az ágas orrának hívták, ez 16–18 hüvelyk hosszú volt, az elővége vagy *bütüje* 1 hüvelyk vastag. Az ágas a nagyobb megterhelés miatt testesebb volt, mint a lószekerén. A rúd

<sup>181</sup> Pusztainé Madar I. 1980. 212.

<sup>182</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 178.

<sup>183</sup> Pusztainé Madar I. 1982. 458; Bán F. 1977. 9.

<sup>184</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 114.

<sup>185</sup> Szekeres Gy. 1987. 42.

<sup>186</sup> Dobos L. 1976. 94.

<sup>187</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 117.



nyírfából készült, aminek a nagyobb végét még nyersen meghasították, s a rúdra előre csipetötőt tettek oda, ameddig hasítani akarták. A hasítás közé akkora lapos ékszeget vertek, amekkora a rúd orra, majd félretették az alkatrészt száradni. Száradás után kézvonóval gömbölyűre faragták. A rúd hasított része a rúd *tolla*, ezt összeillesztették az ágas orrával, megfűrták, s faszeggel összeszegelték a két alkatrészt. Oda, ahol a hasítás kezdődik, vaskarikát húztak, hogy ne hasadjon tovább a rúd, s ezt a karikát nyírfagúzból font karikával rögzítették. A másik megoldás, hogy kerek fejű vasszeggel rögzítették az alkatrészeket, a másik végén ráklábbal és egy karikával, hogy a rákláb a rúd tollát *ne rágja*. A tehetősebbek nem gúzskarikát vagy ráklábat használtak, hanem a rúd tollára végig vaspántot tetettek.<sup>188</sup> Sárrétudvarin nyomon követhető volt a rúdszárny méreteinek megváltozása a 19. század végén, 20. század első felében. Keresztmetszete elvékonyodott, hossza kétszeresére nőtt. A rövid alkatrész neve csonkarúdszárny lett, s az új, hosszú alkatrész lett a rúdszárny. Egy 7,5 sukkos szekérben a rúdszárny hossza 5 sukk (143 cm), keresztmetszete 6x8 cm. A rúdszárnyat simára faragták, éleit lesarkították, oldalait meggömbölyítették.<sup>189</sup>

A kovács az egyenes vastengelyt melegen hozzáigazította az astok ívéhez, és beállították a kerékcsonk állását, a kerék dőlésszögét. Az astokba a bognár bevészte a tengelyt 10–15 mm mélyen. A vánkost és a rúdszárnyakat ideiglenesen láncoskapcsokkal fogták össze, a rúdszárnyak közé dugott egyenes rúdba ütött szöghöz kötött spárgával kiderékszögelték, hogy a rúd a tengelyre merőlegesen álljon. A rúdszárnyat a simely és az astok között faszeggel rögzítették ideiglenesen. Az összefogott alkatrészeket a rájuk helyezett fergettyűvel együtt átfűrték a *derékszögnek*. A kovács a vastengelyt az astokkal *cugpánttal*, laposvasból készült csavaros bilinccsel fogta össze. A cuppántok száma vidékenként szintén eltérhetett, Kiskunmajsán 2–2 cuppántot használtak. Az Észak-Dunántúlon elől összesen 6, hátul 7 cuppánttal rögzítették az alkatrészeket. A fakószekereknél a tengelyt és az astokot még fűzfavesszőből csavart kötéllel, *gúzzsal* fogták össze. A simelyt és a tengelytöket szintén cuppántok tartották össze. Hétfaluban a szekér elején 4, hátsó részén 6 cuppánt volt. A rúdszárnyakat a kovácsok díszes vasalással, spangavassal erősítették meg, illetve 2–2 db *rúdtrogerrel*, 10 mm vastag vassal fogták össze. Ezekbe néha beleütötték a kocsigyártás évét, illetve a tulajdonos monogramját.<sup>190</sup>

Atyhai adatok szerint amíg gúzzsal volt felkötve a nyújtó a szekérelő tengelyéhez, addig nem fordult a szekér eleje. Pusztainé Madar Ilona feltevése szerint ez alapján a 19. század első felében itt még nem volt általános a forgótengelyű szekér. Ezt igazolja az a tény is, hogy a környékbeli falvaktól eltérően itt az első

<sup>188</sup> V. U. 1841. 803–804.

<sup>189</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 178, 181.

<sup>190</sup> Csík A. 1997. 193; Kemecsi L. 1998. 111; 2010. 328; Haáz F. R. 1932. 12; Pusztainé Madar I. 1973. 88.

és hátsó kerekekben is 10–10 küllő van, méretbeli különbségük a különböző hosszúságú küllőknek köszönhető.<sup>191</sup>

Az összeszerelt szekérelő és szekérutó tengelyeibe beszerelték a kerekeket, ezeket a *kerékszeg* szorítja fel a tengelyre.<sup>192</sup>

A középen átfúrt fergettyút, az astokot és simelyt az 50 cm hosszú *ragasztószöggel, derékszöggel* fogták össze, amit a nyújtó rúdján is keresztüldugtak, ez kapcsolta össze a szekér elejét és hátulját.<sup>193</sup>

A lovaskocsik alkatrésze a *juhafa, juha, juh, iha, léha*. Szentgyörgypusztán hívták *bolondfának* is, mert fel-le mozog. Sárrétudvarin *birkaifának* is nevezték.<sup>194</sup> Ez tartja fenn a kocsi elejét, biztosítja, hogy a rúd ne essen le elől. A juhafát sablon alapján kifűrészték, kivésték a rúdszárnyak befogadására, a végeit és az éleit legömbölyítették. A nyújtó lapos vassal volt bevasalva ott, ahova a juha esik, ez a *juhadörgölővas*.<sup>195</sup> A juhát a rúdszárnyakra faszeggel illesztették, amit a kovács cserélt le vakszegre.<sup>196</sup>

Az első felhérc anyaga akác vagy kőrisfa. Minta után kifűrészték *harántfűrészsel*, ügyelve arra, hogy ne vágják át a fa hosszanti erezetét, mert a *ferhéc* könnyen elpattanhat a szekér terhe alatt. Majd kétnyelű késsel és gyaluval faragták, *citlinggel* simára pucolták, és ezután került a kovácsműhelybe. A felhércet a rúd tövéhez illesztették, valamivel hosszabb volt, mint a tengely. A két végéhez erősítették a *taposót* (Halmaj) vagy *csatlast* (Kiskunmajsa), *fellépőt*, és erre tették fel a két *hámfát*, más néven a *késefákat marokvas* segítségével. A felhérc végeit *felhércpálca* fogta össze az első tengely végével.<sup>197</sup> Az első ferhéc a kőrösi kocsi-kon egyenes, a szentesieken ívelt, a hátulsó mindegyiken egyenes volt.<sup>198</sup>

A hámfa (vagy a kiséfa) anyaga kőris vagy akác, lehetett egyenes, esztergált és ívesen faragott, a löcsös könnyű parasztkocsiknál az utóbbi volt a jellemző. A hámfához is érdemes volt ívelt, rugalmas, de egyben szilárd faanyagot választani, hogy az ne essen ki a szálából, s az alkatrész bírja a nagy erőhatást. A kiválasztott rönköt kettéfűrészték, a hámfa mintáját ráhelyezték, körülrajzolták és kifűrészték *haránt* és *svájfóló fűrészsel*. Gyalupadban vonókéssel félkör alakúra faragták, alsó részét síkra, felső részét gömbölyűre. A végein az istrángkötésnek, *esterángnak* (Hajdúböszörmény) vállazott részt alakítottak ki.

<sup>191</sup> P. Madar I. 1973. 119.

<sup>192</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 119.

<sup>193</sup> Balogh I. 1966. 78; Pusztainé Madar I. 1973. 119.

<sup>194</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 181.

<sup>195</sup> Balogh I. 1966. 78; Csík A. 1997. 194; Kardos L. 1955. 270; Szekeres Gy. 1987. 39–40.

<sup>196</sup> Pusztainé Madar I. 1982. 458.

<sup>197</sup> Csík A. 1997. 192; Szekeres Gy. 1987. 36–37; Pusztainé Madar I. 1973. 131; Dobos L. 1976. 95. Dobos Lajos tévesen írja, hogy a felhércre a két jármot tették fel. Az ökör által vontatott szekereken a jármot a rúd végéhez rögzítették.

<sup>198</sup> Pusztainé Madar I. 1982. 458.

Majd a kovácshoz vitték vasalásra.<sup>199</sup> A hámfa hossza attól függött, hogy egy- vagy kétlovas szekér elé tették. Hajdúböszörményben az egylovas hámfa 38 col hosszú, szélessége a végein 2 col, középen 2 col és 6 lénia. A kétlovas hámfa hossza 28 col volt, szélessége megegyezett az előzővel.<sup>200</sup>

A fent leírt alkatrészek elkészítésének idejére vonatkozóan kevés adatot ismerünk. Répáshután az eleje és hátulja (alváz) elkészítése 20 órát vett igénybe, egy szekérrúd 16 óra, egy fergettyű 2 óra, két hámfa szintén 2 óra munkába tellett.<sup>201</sup>

### Oldal

Az alföldi szekerek általában rövidebbek voltak, mint a hegyvidékiek. Az összehasonlításnál azonban el kell különíteni a fuvarozásra és a szálás takarmány hordására használt oldalakat.<sup>202</sup> Ahogyan más alkatrészek leírásánál, a szekéroldalnál is hiányzik egyes leírásokban ez az elkülönítés, illetve az adott oldal használatának idejére vonatkozó adat, így nincs teljes és pontos képünk az oldalak méreteiről. Ezek a problémák a *Magyar Néprajzi Atlasz* vonatkozó térképének értelmezését is megnehezítik.<sup>203</sup> Jó példa erre a hódmezővásárhelyi kocsi, amelynél az oldalak hosszát és magasságát illetően más-más adatokkal rendelkezünk különböző forrásokból.<sup>204</sup>

A szekéroldal lehetett *létrás* (Erdélyben *lajtorja*), ezt Kiskunmajsán és Nagykőrösön *kancaoldal*nak hívták, ez volt a legkorábról ismert oldaltípus.<sup>205</sup> Az oldalt tagolhatták közfákkal, ennek megfelelően volt *egyközfás* és *kétközfás* oldal. A *deszkás* oldal pedig általában rakoncás oldalkitámasztással párosult. Rácukén háromféle oldalt készítettek: *magyar oldalt* egy közfával és 13 záppal, a be-deszkázott *német oldalt*, valamint a kétközfás *kecskeméti oldalt*.<sup>206</sup> Sárrétudvarin a létrás oldal neve *orumzápos* volt, az első világháborúig ez volt használatban, majd az 1920-as években megjelent a közfás, az 1930-as években a *kétközfás*. Ekkor változott a *közfás* neve *egyközfásra*.<sup>207</sup> A közfás oldal részei az *oldalfelső*, *oldalközfa*, *zápok* és az *oldalalsó*. Anyaga általában akác vagy kóris, a Gerecse vidékén szilfából is készült, Moldvában cserből. Udvarhelyszéken a létrás (*hordólajtorjás*) oldal fenyőből vagy nyíról készült, fokai mogyoró vagy fenyőpálcákból. 2 öl hosszú volt, és 80–100 cm magas. Atyhán az *állakat* (alsó és felső oldalfát) 3 m hosszú, 6 cm

<sup>199</sup> Csík A. 1997. 191; Szekeres Gy. 1987. 34–35.

<sup>200</sup> Szekeres Gy. 1987. 35.

<sup>201</sup> Paládi-Kovács A. 2003a. 64.

<sup>202</sup> Paládi-Kovács A. 2003a. 29.

<sup>203</sup> Paládi-Kovács A. 1987. 196; 2003a. 30; Kemecsi L. 1998. 77.

<sup>204</sup> Nagy V. 1996. 542–543; Herczeg M. 1983.

<sup>205</sup> Csík A. 1997. 187; Pusztainé Madar I. 1982. 449; Paládi-Kovács A. 2003a. 27.

<sup>206</sup> Murányi S. 1970–1971. 5–6.

<sup>207</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 192.

vastag fából alakították ki, itt közfa nem volt. Az állak között 8, 9, 10 vagy 11 zápot helyeztek el *egy iksos, két iksos* vagy *sréges* mintában.<sup>208</sup>

Az egyenes szálú, csomómentes rönköt kettéfűrészelték. Négyszögletesre kifűrészelték az oldalfelsőt, -alsót és a közfát, majd vonókéssel kifaragták az alsót gömbölyű rúdnak (Kiskunmajsán 2 colos), a felsőt (Kiskunmajsán) kb. 30 mm átmérőjű rúdnak, a közfát pedig szögletesre. Kiskunmajsán ennek végeit X mintával kidíszítették, a Tiszazugban gombosra faragták. Hajdúböszörményben íves, kúpos formájúra alakították ki a felső *oldalcső* végét, esetleg rózsás vagy csikófejes díszítést faragtak. A zápokot kifűrészelték és kigyalulták, ezek Kiskunmajsán 19 col hosszúak és 10 mm vastagok, alul szélesebbek, felül keskenyebbek. A zápok két szélét stog gyaluval becsikozták. Szegeden a zápos oldalú kocsiknak 11–13 zápjuk van, a sváb kocsiknak több is lehetett, de mindig páratlan számú.<sup>209</sup> Kiskunmajsán a nehéz kocsikon 7 db 40 mm széles *záp* volt, a könnyű kocsikon 13 db 20 mm széles. Az első és utolsó zápok duplaszélesek, mert a közfát is belevették.<sup>210</sup> Az alsó és felső oldalfákon, valamint a közfán a zápok helyét 16 mm-es fúróval kifúrták, és fülesvésővel kivették. Először az oldalalsóba ütötték bele a zápokot, majd a közfát kivésve húzták a zápokra, végül az oldalfelsőt ütötték a zápok végére.<sup>211</sup> Az első és hátsó vagy a két középső záp felső vége (Udvarhelyszéken *csüknye*) kiemelkedett, ez sokszor meg is volt díszesen faragva.<sup>212</sup> Sárrétudvarin 12 záp volt az oldalban, a két végén 2–2 *ormós záp*, középen nyolc *vakzáp*.<sup>213</sup> Hajdúböszörményben az első és utolsó zápok lófejes díszítést kaptak, Tardonán ezt *macskafejnek* hívták<sup>214</sup> (128–129. kép). Debrecenben feltehetően a szekér oldalának két középső, felső oldalfán felül nyúló zápját nevezték *sallangónak*, melyre a csobán láncát és a tarisznya szíját akasztották.<sup>215</sup> Atyhán a zápok csapjait és bokáit merőlegesen behasogatták, és cserafa *pocokkal* (ékekkel) *bepockolták* (beékeltek). Itt csak a második világháború után terjedt el fokozatosan a lajtorja vassal való megerősítése. Előbb az *alsó állakat* vasalták be, hogy a ráf ne rágja a fát, illetve a *felső állat* a löcsgúzt helyettesítő vaskötés alatt vasalták. Majd idővel végigvasalták az állakat.<sup>216</sup> A közfa sarkainak *magyarbajusz* díszet faragtak, Tardonán két *stógot*, csíkot is húztak a közfába. Erre Járdánházán is találtunk példát<sup>217</sup> (130. kép). A közfa

<sup>208</sup> Haáz F. R. 1932. 15–16; Pusztainé Madar I. 1973. 122.

<sup>209</sup> Bálint S. 1977. 54; Csík A. 1997. 187; Pusztainé Madar I. 1982. 461; Szekeres Gy. 1987. 44.

<sup>210</sup> Csík A. 1997. 187.

<sup>211</sup> Csík A. 1997. 187; Balogh I. 1966. 78; Hajdú J. – Barna Cs. 1977. 15.

<sup>212</sup> Balogh I. 1966. 78; Haáz F. R. 1932; Pusztainé Madar I. 1980. 216.

<sup>213</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 194.

<sup>214</sup> Szekeres Gy. 1987. 45; Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>215</sup> Balogh I. 1966. 233. lábjegyzet.

<sup>216</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 124.

<sup>217</sup> Csík A. 1997. 187; Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007; Járdánháza, 2009.

rudait csapolással illesztették egybe.<sup>218</sup> Ezután került az oldal a kovácshoz vasalásra, aki vaspálcákkal rögzítette az oldalt.<sup>219</sup> A *kancaoldal* zápjait ellipszis keresztmetszetűre faragták, és a végeit *káflisra* formálták.<sup>220</sup>

A zápos oldalú szekereket be is deszkázhatták, ennek leírását ismerjük Atyháról. A régebbi oldalakon ritkábban helyezték el a zápokokat, és a *végdeszkák* csapjainak (súber) az oldal végén lyukakat véstek ki. A 20. század közepén már sűrűn tele van rakva az oldal zápokkal és merevítőkkal, és a végigvasalt *állakon* (oldalfákon) láncok tartják a *bütüdeszka* (súber) karikáját.<sup>221</sup> A közfás oldalú kocsikat is bélelték deszkával, erre a Tiszazugban a topolyát vagy a fenyőfát találták legalkalmasabbnak.<sup>222</sup> Ezt Udvarhelyszéken *deckásajtórjás* szekérnek hívták.<sup>223</sup>

Újabban terjedt el a deszkás oldal, Szentendrén csak az első világháború után kezdték el használni, s kiszorította a kast.<sup>224</sup> A rakoncával kitámasztott deszkaoldalas szekér, *kolesz* esetében az oldaldeszkákat *falcolással* illesztették egybe, tehát a deszkákon egymáshoz illeszkedő L alakú vájatokat készítettek. A bükk-szentkereszti mészégetők *koleszon* szállították az Alföldre a meszet, ahonnan a cserébe kapott vagy megvásárolt terményt nem zsákokban, hanem a fentebb leírtak szerint kialakított oldalú szekérbe öntötték. A *falcolás*nak köszönhetően a termény nem pergett ki. A deszkás oldalak végére *súbert* tettek, amit a *súbertartók* közé, az oldaldeszkák végeibe vágott *nútba* (bemélyedésbe) csúszttattak. A *súbertartó* az oldalak végére csavarozott páros akácfaléc is lehetett.<sup>225</sup> Atyhán a taligaszekér oldala két összeillesztett fenyődeszkából készült, melyeknek végein a már fent is említett módon fűrészszel és vésővel téglalap alakú lyukakat alakítottak ki a *bütüdeszkák* (súber) csapjainak, majd *befejtették* az oldalt: egy-egy darab bükkfa *fejesléccet* rögzítettek cserfaszeggel az oldalak végére. A fejesléc végét magasabbra is hagyhatták az oldaldeszkánál, és virágmintával díszítették: „kivéste fülesvésővel, négy majd nyolc-nyolc sarkosra formálta, utána újból visszament négyre és szép csúcsosan fejezte be.” Az oldaldeszkákat középen lécekkal (bordával, hevederrel) erősítették meg V alakban, fordított V alakban, esetleg középen még egy merőleges léccel. A készítő ráírhatta az oldalra a neve kezdőbetűit és a készítés évszámát.<sup>226</sup>

A kocsik méretét befolyásolta az adott talaj is, ahol használták. Kisteleken és Kecelen a 6 ½ sukkos igáskocsikat a homoki parasztnak, a 7–8 sukkos nehéz

<sup>218</sup> Dobos L. 1976. 95.

<sup>219</sup> A vasalás menetét lásd Csík A. 1997. 187–188.

<sup>220</sup> Pusztainé Madar I. 1982. 461.

<sup>221</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 125.

<sup>222</sup> Pusztainé Madar I. 1982. 461.

<sup>223</sup> Haáz F. R. 1932. 15–16.

<sup>224</sup> Gráfik E. 1971. 108.

<sup>225</sup> Kemecsi L. 1998. 111; Balogh I. 1966. 80; Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>226</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 122.

igáskocsikat a tiszamenti kötött földet művelő gazdálkodóknak készítették.<sup>227</sup> Egy magyarkanizsai bognárdinasztia feljegyzéseiből részletesen ismerjük az ott készített 6 ½ sukkos közönséges kocsi, vontatókocsi, 7 sukkos kocsi, igáskocsi, Bach-féle paraszt ruganyos kocsi, Szilner-féle paraszt ruganyos kocsi, ájláfos véset ruganyos kocsi, Harmath-féle ájláfos kocsi, vékony kocsi, drombó és gumis társzekér méreteit.<sup>228</sup> A két oldal elkészítésére Répáshután 16 órára volt szükség.<sup>229</sup>

### Oldalkitámasztás

A magyar nyelvterületen a lőcsös oldalkitámasztás jóval elterjedtebb volt, mint a rakoncás. Utóbbi alkalmazása azonban tájanként és koronként is változott, akár egy településen belül is megfigyelhető az áttérés a rakoncás kitámasztásra. A lőcsös és rakoncás kitámasztást egyszerre is alkalmazhatták a járműveken, ezek típusait Paládi-Kovács Attila foglalta össze.<sup>230</sup>

A lőcshöz eleve görbe rönkfát választottak, amit hosszában kettévágtak. Minta után kifűrészték, gyalupadban pedig kiformázták vonókéssel a *lőcsfej* és a *lőcsszárat*. Ezután vitték a kovácshoz vasalásra.<sup>231</sup> Mátészalkán rövid és hosszúfejű lőcsöt is készítettek kizárólag tölgyfából. Itt az akácot nem tartották alkalmasnak lőcs készítésére, ezért azt csak vásári szekereknél alkalmazták.<sup>232</sup> Atyhán régen faragás után „megsütötték” a lőcsöt, a 20. század közepén már csak akkor sütötték meg, ha nem értek rá kiszárítani.<sup>233</sup> Alsó része a tengelyen lévő *tengelyvégtokra*, *stészni*re támaszkodott, felső részét a szekéroldalhoz erősítették hátul *lőcsgúzzsal*, elöl *lőcskarikával*, lazán illeszkedett, hogy forduláskor neki tudjon feküdni az oldálnak, és ne törjön. Lőcsöt közfás szekérnél használtak.<sup>234</sup> Az ilyen szekeret vagy kocsit hívták Tardonán *derekas* szekérnek, ilyenkor volt *derékon* a szekér. Ezt a szekeret tudták vendégoldallal is felszerelni.<sup>235</sup> Az északi népterületen tehát a *szekénderék* jelentése szekéroldal.

A lőcs bevasalásának egyik módja, amikor a lőcs végét 20 cm hosszan borították vassal, *kávával*. Ezt a Kisalföldön *simaköprünek*, a Gerecse vidékén és Tata környékén *magyar kávának* nevezik. A könnyű kocsik díszesebb kávája a Kisalföldön a *tollasköprü*, Tatán és környékén *német káva*. Újabb típus, ami-

<sup>227</sup> Juhász A. 1976. 489; 1984. 672.

<sup>228</sup> Klamár Z. 2005.

<sup>229</sup> Paládi-Kovács A. 2003a. 64.

<sup>230</sup> Paládi-Kovács A. 2003a. 25–27.

<sup>231</sup> Csík A. 1997. 189–190.

<sup>232</sup> Farkas J. 1984. 186.

<sup>233</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 126.

<sup>234</sup> Dobos L. 1976. 95; Csík A. 1997. 189; Pusztainé Madar I. 1973. 195; Szekeres Gy. 1987. 46.

<sup>235</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

kor a lőcslábon végigfut a vasalás.<sup>236</sup> Ez az ún. *francia lőcs*, amit Debrecenben, Hajdúböszörményben, Tardonán, s több helyen is készítettek.<sup>237</sup> Sárrétudvarin az 1930-as évek végén, 1940-es évek elején terjedt el a franciakávás lőcs. Amíg magyar kávás volt, addig a lőcs könnyebben elroppant, amikor a megterhelt szekér fordult.<sup>238</sup> Szabadkán a sugáralakú, teljesen zárt lőcškávát *szegedi kámván*nak hívták, míg az ún. *közönséges kámvá* csak két oldalt tapadt a lőcs alsó végéhez.<sup>239</sup> A lőcsök elkészítéséhez szükséges időről egyedül Répáshutáról rendelkezünk adattal, ott négy lőcs 4 óra alatt került ki a bognár kezei alól.<sup>240</sup>

A rakonca méretei és formái igen változatosak. Elöl a fergettyű végeibe, hátul pedig a vánkosba 1–1 vasfület tettek (*rakoncát*), ezek közé kerültek az *aldeszák*. *Kolesz* (rakoncás szekér) esetén, tehát ha a kocsi oldala deszkából volt összeerősítve, a fergettyűnek hosszú fülei voltak, ezek a hosszú rakoncák, amelyek tartották a szekér oldalát.<sup>241</sup> Szentendrén és Észak-Dunántúlon a fergettyű két végén az oldalak megtámasztására szolgáló két kiálló rész a *fergettyűülevél*. Ugyanez Szentendrén a hátsó *sápfán* (vánkusfán) *rakonca*, Észak-Dunántúlon *rakoncaszeg*, ami a *rakoncafészekbe* illeszkedik.<sup>242</sup> Pusztainé Madar Ilona leírása szerint Sárrétudvarin a rakoncaszeg a régi rakonca csökevényeinek tekinthető.<sup>243</sup> Szentgyörgypusztán ha nem használtak lőcsöt, akkor a *fürgettyűfüleket* hosszabbították meg hosszú rakoncának.<sup>244</sup> Nemesládonyban és Tompaládonyban a *fürgető* végén volt a rakoncafészek, amelybe az oldalakat tartó rakoncaszögek illeszkedtek. Az első világháború után terjedt el a *hosszúrakoncás szekér* vagy *fürgetős-szekér*, amelyen az első lőcsöt (91 cm hosszú) cserélték le *hosszúrakoncára* (80 cm hosszú). A lőcsös oldalkitámasztással szemben ennek a típusnak az az előnye, hogy mivel a rakonca nem kapcsolja a tengely keréken kívül eső végét az oldal felső fájához (hiszen a fergettyűből indul ki), a kocsiszekerény el tud úgy fordulni, hogy a tengelynek ne kelljen azonnal fordulnia. Ettől azonban a szekér is könnyebben dőlt.<sup>245</sup>

Bálint Sándor gyűjtése szerint Szegeden a hátsó astok fölött van a *rakonca* vagy *cibak*, ami hasonlít a fürgettyűhöz, de alatta nincs zsámoly, tehát merev, nem forogható. A rakonca és fürgettyű végein van négy kampószerű *cibakszög*, másként

<sup>236</sup> Kemecsi L. 1998. 71; Timaffy L. 1985. 14.

<sup>237</sup> Balogh I. 1966. 78; Szekeres Gy. 1987. 45; Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>238</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 214, 233.

<sup>239</sup> Mezei István (szül. 1933), Szabadka, 2009.

<sup>240</sup> Paládi-Kovács A. 2003a. 64; A lőcsös és rakoncás oldalkitámasztás elterjedéséről lásd Paládi-Kovács A. 1973. 35–36; Berkes K. 2005. 125.

<sup>241</sup> Dobos L. 1976. 95; Maruzsi Sándor (szül. 1933), Kissikátor, 2009; Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007; Péter Lajos (szül. 1925), Kurityán, 2007.

<sup>242</sup> Gráfik I. 1971. 109; Kemecsi L. 1998. 112.

<sup>243</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 176.

<sup>244</sup> Kardos L. 1955. 268.

<sup>245</sup> Pusztainé Madar I. 1980. 206, 212.

*raconca-szög*, amelyek a kocsioldalt és a kocsi fenekét fedő deszkákat (*alcserény*, *alcserénydészka*) tartják.<sup>246</sup> Ez megtalálható a Tiszazugban és Kiskunmajsán, valamint Szabadkán is (131. kép). Kiskunmajsán az alsó oldalfákra előre és hátra 20x5 milliméteres laposvasból kettős levéldíszes *raconcafészket* csavaroztak. A fergettyű és a hátsó vánkosa végeire gyűrűsvégű *raconcacsavarokat*, *raconca-ágásokat* húztak fel. Ezek távolsága 36 col (100,8 cm) volt.<sup>247</sup> Szeged környékéről ismert még a *pörgettyű* (ritkább nevén *raconca*). A homokos talajon a teherhordásra megfelelőbb volt a könnyebb szerkezetű kocsi. Ezért a löcsös kocsikat a szegedi homokvidéken úgy alakították át, hogy az oldalakat a löcsökkel együtt leveszik, és az U alakú pörgettyűt az első fergettyű helyére, illetve hátul a nyújtóra teszik a felső vánkos belső oldalára. A pörgettyű vízszintesen fölfekvő fájának két végébe van egy-egy erős lécs csapolva, ezek tartják az így átalakított kocsi, a *bakity* deszkaoldalát. A *bakity* végeit süberdeszkákkal zárták le. A pörgettyű és az oldaldeszka akácfaából készült, akár a parasztspecialisták is ki tudták faragni.<sup>248</sup>

A debreceni *vánkosos szekér* szerkezete hasonlóságot mutat a *raconca* szekerek szerkezetével. Mérete megfelel a kisebb kétlovas szekérnek (6–7 ½ sukk), de nincs oldalfája, így nem kell löcs és hátsó felhérc, nincs rajta első- és hátsó saroglya sem. Elöl a fergettyű helyén, hátul pedig a nyújtószárnyak felett egy-egy négyzetes fából faragott vánkos van, ezek végein egy-egy kifelé dülő fa van bevésve, ez a *vánkos füle*. Ezekhez támasztják a szekér *oldaldeszkáit*. Ez a típus az első világháború előtt alakult ki, majd a második világháború után vált általánossá. Elterjedését segítette, hogy ezt a járművet katonai célokra nem vették igénybe, a háború után pedig azok a gazdák, akik fuvarozásra kényszerültek, ezt a szekérfajtát alkalmasabbnak találták a régi terhesszekérnél.<sup>249</sup> Hajdúböszörményben a fergettyű két végén a szekér oldalának szétcsúszását akadályozzák meg a *fergettyűfülek*.<sup>250</sup>

Csíkban a hátsó párnafán van két *róconca*, és elöl a *fürgentyűn* az első két *róconca*. Sajnos ezekről több részletet nem tudunk meg.<sup>251</sup> Udvarhelyszéken az *erdőlő szekéren* elöl hosszú *raconca*, hátul a hosszú *raconcával* egybeszerkesztve löcsös *raconca* (*löcsös róconca*) volt a szekéren. Ezt hívták *bágyi löcsnek* is. Ezt a merev lőcstípust az abaúji Hegyközből és a Brassó megyei Hétfaluról is ismerjük. Ott a 78 cm hosszú *rokincához* kapcsolódik a 71 cm hosszú vasalt löcs. Az első löcs 102 cm hosszú. Az ökrösszekéren az első *raconca* valamivel nagyobbak, 106 cm hosszúak, míg a hátsó *raconca* 82 cm, az ehhez csatlakozó löcs 70 cm.<sup>252</sup> A löcs lehetett kétféle: *suta löcs*, *szarvas* vagy *ágaslöcs*, illetve

<sup>246</sup> Bálint S. 1977. 52.

<sup>247</sup> Pusztainé Madar I. 1982. 457; Csík A. 1997. 188, 197.

<sup>248</sup> Juhász A. 1968. 100. A *bakity* név szintén használatos a Szeged környékén a 19. század végén elterjedt két-, majd négykerékű kordéra. Juhász A. 1968. 105.

<sup>249</sup> Balogh I. 1966. 82.

<sup>250</sup> Szekeres Gy. 1987. 37.

<sup>251</sup> Gönyey S. 1942. 273.

<sup>252</sup> Haáz F. R. 1932. 11, 14–15; Kemecsi L. 2010. 327–328, 338; Kós K. 1976. 88.



a vesszőgúzzsal kötözött *faágas-* vagy *szarvaslőcs*. Az ún. *lajtorjás* szekéren elől és hátul is *rövid rókoncát* (Homoród mentén *koslantyút*) használtak.<sup>253</sup> Atyhán a *rókonce* szára 50–55 cm, csapja 10 cm, szélessége a vállnál 12 cm, a szár csúcsán 6–7 cm. A rókonce csapjait a fergettyűben ékkel (*pocokkal*) rögzítették, és faszeggel (*kerek pocokkal*) is megerősítették a furat közepén. Ott a hordósze-  
kérnek nincs *rókoncája*, a félvágás szekérnek pedig előbb a hátulsó, majd a 20. század közepén az első *rókoncája* helyére is lőcs került.<sup>254</sup> A csángóknál a vastengelyű kétlovas szekér és az egylovas *kocsigár* elterjedésével a lőcsöt a hátsó párnába, illetve elől a fergettyűbe illesztett rókonce váltotta fel, ami az 1940-es, 1950-es évek óta a kétlovas szekerekhez már vasból készült.<sup>255</sup>

## Kas

A szekéroidalt eredetileg kerítéshez hasonlóan megfonták, a létrás oldalt fonták be vesszőkkel. Ez a forma Somogy és Tolna megyékben, néhány dél-erdélyi magyar faluban fennmaradt, és találtunk rá adatot Borsodszentgyörgyön is.<sup>256</sup> A 16–17. századtól van ábrázolás és olvasható említés a kas használatára. A létrás vagy közfás oldalú kocsikba belülről *kast*, *cserényt* (Dél-Alföld), *lészát* tettek, ami lehetett *oldalkas* (csak két oldalt) vagy *körülkas* (mindkét vége zárt), illetve első kas és *faroskas*, amely három oldalon zárt. A *kast* a kocsitulajdonosok maguknak is meg tudták fonni,<sup>257</sup> de gyakran *kaskötőktől* rendelték meg. A kaskötők a 19. század végéig, 20. század elejéig háziiparosként dolgoztak, majd – mivel foglalkozásuk engedélyhez kötött lett – iparjogositvánnyal rendelkező, képesítés nélküli kosárfonókként készítettek vesszőkasokat, kosarakat.<sup>258</sup> Udvarhelyszéken a szekérfelsőrészt deszka- vagy vesszőfonatos *bütülészákkal*, utazáskor vagy darabos termény szállításakor *saraglyákkal* zárták.<sup>259</sup> A *lésza* Borsodszentgyörgyön nyárfából, fűzfából vagy borókából készült.<sup>260</sup>

## Saroglya

Saroglyához szépen ívelt tuskót vagy gyökeret kerestek alapanyagként. Kialakítása nagy szaktudást igényelt, mert a két oldalfala egyforma ívet kellett, hogy kapjon, másként a saroglya megvetemedett. Az anyagot minta után körülraj-

<sup>253</sup> Haáz F. R. 1932. 11, 14–15.

<sup>254</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 106.

<sup>255</sup> Kós K. 1976. 167.

<sup>256</sup> Paládi-Kovács A. 2003a. 33–34; Kovács Sándor (szül. 1923), Borsodszentgyörgy, 2009.

<sup>257</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>258</sup> Juhász A. 1995. 427.

<sup>259</sup> Paládi-Kovács A. 1987. 200; 2003a. 34–35; Haáz F. R. 1932. 16; Nagy V. 1996. 543.

<sup>260</sup> Kovács Sándor (szül. 1923), Borsodszentgyörgy, 2009.

zolták, körülvágták. Majd a saroglyaoldalakat gyalupadban vonókéssel ívelt ötszögformára alakították, felső végükön gömbszerű fejjel. Kifűrészelték a közfákat, ezek száma Kiskunmajsán a hátsó saroglyában négy darab, az első saroglyában három darab volt. Legyalulták őket, a végeikre csapot faragtak. A saroglyaoldalak belső oldalába befurkáltak, és kivésték a csapok helyét, majd összeállították a saroglyát és elvitték a kovácshoz vasalásra.<sup>261</sup> Sárrétudvarin az első világháborúig a szekér hátulján egyenes saroglya volt, elől félkas, majd kezdetben csak ünnepekkor, az 1920-as évektől pedig általánosan elterjedt a *görbesaroglya*, és háttérbe szorult az egyenes. A görbe saroglyában levelek helyett vasból készült vaspálcák keresztelték a *zápokat*.<sup>262</sup> Tardonán három saroglyát készített a bognár egy új szekérhez: az első és hátsó görbe saroglyát, valamint a hátsó egyenes saroglyát szénahordáshoz.<sup>263</sup> A Tiszazugban görbe saroglyákat használtak, a szentesi kocsikon ferdebbet, a kőrösieken nyújtottabbat. Az első saroglyába három, a hátsóba 4 közfát raktak.<sup>264</sup>

A debreceni vasasszekéren lehetett saroglya, de nem volt elengedhetetlen tartozéka. Itt a *terhes szekérre* az első világháború előtt csak első saroglyát tettek. A hátsó saroglya magassága 80–100 cm volt a szekér hosszától függően. Keresztben három *zapot* véstek be az ívesen hajló oldalakba, a zápokra az oldalakkal párhuzamosan három *levelet* csavaroztak. A felső és alsó zápok alatt *saroglyapálcák* fogták össze a két oldalt. Az első saroglya alkatrészei keskenyebbek és rövidebbek a hátsónál, ebben két záp és két levél volt, amelyek díszesebben faragottak. A saroglyák *saroglyalánccal*, *gúzzsal* vannak az oldalak végeire felkötve.<sup>265</sup> Szentendrén gömbölyű saroglyát, hajlított saroglyát használtak. Széna- és fahordáskor a kocsi elejére *leveles saroglyát* tettek, amely két egyenes deszkalap közé sugár alakban rögzített öt deszka.<sup>266</sup> Mátészalkán az első és a hátsó saroglya is készülhetett egyenes vagy görbe szárral, az fontos szempont volt, hogy a szekér eleje és hátulja között 1 col eltérés legyen, elől szűkebb volt.<sup>267</sup>

Hétfaluban az első és hátsó *sorokják* enyhén íveltek egy, illetve két keresztfával, három, illetve öt záppal készültek.<sup>268</sup> Atyhán a hordószekér végdeszkája a 150–160 cm hosszú, 10–12 cm széles *csatlás*. Végein lyukat véstek, ezzel csatlakozott az oldaldeszák *állai* közé. Korábban még a végeken lévő plusz 1–1 lyuk segítségével rögzítették a vendégoldalt is, de az gyakran eltörte a csatlás végét, és később a löcsők tartották a *vendégradat*.<sup>269</sup>

<sup>261</sup> Csík A. 1997. 189; Pusztainé Madar I. 1982. 462.

<sup>262</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 197–202.

<sup>263</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>264</sup> Pusztainé Madar I. 1982. 461.

<sup>265</sup> Balogh I. 1966. 79; Ecsedi I. 1911. 39.

<sup>266</sup> Gráfik I. 1971. 110.

<sup>267</sup> Farkas J. 1984. 185.

<sup>268</sup> Kemecsi L. 2010. 326.

<sup>269</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 126.

A saroglyát is díszíthették, Kurityánban a függőleges zápok végeit lófej formára, Hajdúböszörményben szív alakúra faragták, vagy legömbölyítették. A felső közfákat *magyarbajusszal* díszítették.<sup>270</sup> Répáshután egy saroglya 6 óra alatt készült el.<sup>271</sup>

### Fenekdeszka

A kocsi fenékdeszkáját a gazdák többsége maga fűrészelte ki, szerezte be.<sup>272</sup> Ezek a Dunántúlon és a csángóknál általában fenyőből vagy nyárfából készültek, míg az ország keleti felén inkább akácból és kőrisfából, Atyhán bükkfából is. Hétfaluban a fenékdeszkák kb. 5 cm vastagok és 60 cm szélesek voltak. Atyhán a fenékdeszka szélességét a két *rókonca* közti távolság szabta meg, két-három össze nem erősített deszkából állt. Cserefacappal, később bükkfahevederrel rögzítették őket az aljhoz.<sup>273</sup>

### Kocsiülés, bak

A kocsiülések bármilyen fadeszkából készülhettek, méretük általában 80 cm hosszú és 30 cm széles. Legegyszerűbb a négy kapoccsal az oldalfelsőre akasztott deszkalap. Ehhez háttámlát is készíthettek. A féderes ülésnél a bognár által készített két ráma közé két ovális laprugó került. Az ülésre kartámaszt és háttámlát is szereltek, a kocsi alcserény-deszkájához rögzítették.<sup>274</sup> Több vidéken használtak kukoricacsuhéból fonott szekér- és kocsiülést, a Kisalföld, Észak-Dunántúl tájain vesszőből fonott *üléskosárban* ültek.<sup>275</sup>

### Ekhó

Az ekhót általában nem bognárok készítették, de mivel egyes tájakon jellegzetes szekéralkatrész, röviden szólunk róla. Ekhót használtak alkalmanként a debreceni szekereken, elsősorban a vásározó fuvaros szekereken. Az ekhót tartó négy ekhóláb hossza az oldalak fölött 70 cm volt. Ezekre volt felszerelve a két *számárhátason* felfelé hajló *ekhófej*, *bóggni*, ez két collal volt hosszabb a felhércnél. A két bógnit hosszában öt záp fogta össze, ezeken keresztül 5–6 levél volt fektetve vékonyra gyalult fenyőlécből.<sup>276</sup> Szentesen paraszti használatban ismeretlen volt

<sup>270</sup> Szekeres Gy. 1987. 47; Péter Lajos (szül. 1925), Kurityán, 2007.

<sup>271</sup> Paládi-Kovács A. 2003a. 64.

<sup>272</sup> Kemecsi L. 1998. 113; Pusztainé Madar I. 1973. 202.

<sup>273</sup> Kemecsi L. 2010. 328; Pusztainé Madar I. 1973. 121.

<sup>274</sup> Csík A. 1997. 191.

<sup>275</sup> Paládi-Kovács A. 2001. 946.

<sup>276</sup> Balogh I. 1966. 82–83; Lásd még Sárrétudvarin: Pusztainé Madar I. 1973. 204–206.

az ekhó, azt a bolgárkertészek, a Nagyváradra járó halasok és a Szentesen megforduló vándorkereskedők, vándoriparosok használták.<sup>277</sup> Az udvarhelyszéki *ernyőt* vagy *kóbort* a „deckalajtorjás” szekér *lajtorjaállaira* szíjazták. A favázat nem bognárok készítették, Fenyéden rendelték meg az udvarhelyszékiek. A kóbor ismert volt Hétfaluban is, ott a tulajdonosok maguk készítették el. A kóborra gyékényszőnyeg, *rogoszinát* terítettek. Csíkban a lécekből készült váz és az azt borító gyékény együttes neve a *kóber*. A gyékény és sás főként Udvarhelyen termett meg (Csíkban és Gyergyóban nem), ezért ott rendelték meg.<sup>278</sup>

### Fékezés

A fékezés egyik módja hegyvidékeken a kerékkötő lánccal használata, amivel a szekérnek legalább kettő, de szükség esetén mind a négy kerekét is megkötötték. *Sima kötést* vagy *éles kötést*, *aláeresztést* alkalmaztak. A sima kötéssel együtt használhatták a fából vagy vasból készült, fülekkel ellátott talpat, melynek elnevezései a *talabor*, *csusza*, *csúszó*, *papucs*, *slabik*. A Dunától északra csúszónak, *kutyának*, *csúsztatófának* hívták a nyújtóhoz láncsal kötött keményfadeszékát, amelyet leeresztettek, és ráállt valaki. A csúszófelületre patkókat, szögeket is erősíthettek. Az 1900-as évektől terjedt el a tekerős fék (*hamáló*), amely a két hátsó kerék előtt keresztben felfüggesztett *fékfát*, *dörzsölőfát* (*gömbörgőt*) szabályozta<sup>279</sup> (132. kép). Udvarhelyszéken a legáltalánosabban elterjedt fék a *talabor*, ami egy 60 cm hosszú, keréktalpszélességre kivájt fadarab. Ezt a nyújtóhoz rögzítik, és a *talabor* megakasztja a belejáró kereket.<sup>280</sup> További hegyvidéki tartozék a szekerek nyújtójához rögzített 160 cm hosszú rúd, amelynek vasvillából vagy ráfból kialakított villás végét lejtőn felfele menet és megálláskor leeresztették, így az megóvta a szekeret a hátracsúszástól. Palócföldön ennek elnevezése: *macska*, de van adatunk a kifejezés használatára Csákánydoroszlóról (Vas megye) is.<sup>281</sup> Ha a *macska* épp nem volt leeresztve, a hátsó simelybe fűrt kampóra akasztották. Domaházán, ha valaki elfelejtette a lejtőn leeresztetni a *macskát*, utána kiáltottak: „Egerészik a *macskád*”.<sup>282</sup> A Nyugati-Mecsek déli lejtőjén alkalmazták a vitorlás kocsiféket: a *féktuskót* egy húzókötel és csiga segítségével szorították a kerékhez.<sup>283</sup>

<sup>277</sup> Csalog Zs. 1965. 22.

<sup>278</sup> Haáz F. R. 1932. 16; Kemecsi L. 2010. 329–330; Kós K. 1976. 88; Vámszer G. 1977b. 188.

<sup>279</sup> Liszka J. 1992; Paládi-Kovács A. 2003a. 166; A kerékkötő lánchoz lásd még: Farkas J. 1992. 152; Kemecsi L. 1998. 94–97.

<sup>280</sup> Haáz F. R. 1932. 17.

<sup>281</sup> Csaba J. 1946. 35.

<sup>282</sup> Paládi-Kovács A. 2003a. 166–167; Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007; Elek János (szül. 1949), Domaháza, 2008.

<sup>283</sup> Kemecsi L. 1998. 97.

### Járom

A jármot nem feltétlenül a bognártól rendelték meg, sokszor háziiparosok vagy maguk a gazdák készítették. Cserépváralján a járom hossza 150 cm, a bédeszaké 75 cm. Ott bükkfából készült, a rúdfejhez rúdszöggel rögzítették.<sup>284</sup> Tardonán jávorfából, juharfából készült a járom.<sup>285</sup> Mátészalkán a jármot fűzfából, *ficfából* készítették, hossza 58 col, a bélfá hossza, tehát a járom magassága 12 col.<sup>286</sup> Hajdúböszörményben a gyengébb ökröknél kőris- vagy diófából, az erősebbeknél gyertyán- vagy szilfából készítették a járomfejet.<sup>287</sup> A jármokat gyakran díszítették véséssel (133–134. kép).

### A kocsi összeállítása

A tengelyvégekre felhúzták a „bepuskázott” kerekeket, és *kerékszöggel* biztosították. A nyújtót bedugták a tengelytok és a vánkossa közé, majd az oldalakat fölrakták a rakoncaágásokra. Ezután be tudták jelölni a nyújtón a derékszög furatának helyét. A kocsit széthúzták, a nyújtót átfúrták, majd a kocsit újból összetolták, és a *derékszöget* a helyére tették. Az oldalakat fölrakták, és kitámasztották úgy, hogy a saroglya ágfáival egy vonalba essenek. Felszerelték a hátsó felhércet, és bemérték a vas- vagy falócsöket. A falócsöt kihegyezve befaragták a löcskámvába és beleütötték, szorítógyűrűvel rögzítették. Vaslóc esetén a löcsfejet a löcsgúzsba dugva megjelölték a tengelynél, és kialakították a löcskarikát, a szemet. Az első és hátsó csatlásokot a tengelyvégekre húzták, bemérték, és kapcsikat melegen a felhérc *klognijára* hajtották. Igény esetén besabták az *alcserénydeszkákat* a kocsi aljába. Feltették az ülést, és beakasztották a kiséfákat.<sup>288</sup>

Kurityánban egy új szekér legalább 6 hétig készült.<sup>289</sup> Körülbelül 3–4 hétre volt szükség egy úgyi kocsi famunkájának elkészítéséhez, és további 2 hét kellett a kovácsnak és egy segítőjének a vasaláshoz. Tardonán a bognár munkájából 1 hét volt a négy kerék (valamennyi alkatrész kialakításával), 1 hét a derék és a saroglyák és 1 hét az alja (eleje és hátulja).<sup>290</sup> Hódmezővásárhelyen és Murakeresztúron egy parasztkocsin 12–13 napig dolgozott egy bognár napi 11–12 órával és ugyanad-

<sup>284</sup> Takács A. 1970. 202.

<sup>285</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>286</sup> Farkas J. 1984. 187.

<sup>287</sup> Szekeres Gy. 1987. 59.

<sup>288</sup> Csík A. 1997. 195.

<sup>289</sup> Péter Lajos (szül. 1925), Kurityán, 2007.

<sup>290</sup> Kemecsi L. 1998. 107; Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2009; Juhász A. 1976. 489; Farkas J. 1984. 187.

dig egy kovács.<sup>291</sup> Az elkészítésre fordított időt befolyásolta az is, hogy a bogrnár segéddel vagy anélkül dolgozott, illetve a 20. század első felétől már az is, hogy milyen mértékben tudta a munkafolyamatot gépesíteni.

Egy jól elkészített és gondosan ápoltszeker 30–40 évig eltartott. Ennek oka Nemesládonyban és Tompaládonyban többek közt az volt, hogy ott a famunkák elkészítése után az alkatrészeket 2–3, de akár 8–10 évig is szárították a padláson a tulajdonosok. Így elpárolog a nedvesség, és nem lazulnak meg a vasalások.<sup>292</sup> A tardonai Lovas Géza elsősorban télen készített új szekeret, október–novembertől áprilisig akár hatot is.<sup>293</sup> Debrecenben a kerékgyártótól a gazda tavasszal rendelte meg a famunkát, mert annak még készen két hónapot kellett száradnia, hogy az illesztések és a véesések szög nélkül is pontosan passzoljanak, illeszkedjenek. A nyár közepén bevasalt szekér gabonahordásra elkészült. A gazdák, ha teheték, a szekér kész farészeit a padláson még 1–2 évig szárították, mielőtt bevasaltatták volna.<sup>294</sup> Endrődön a vasaltatás előtt 3–4 évig szárították a padláson a szekér faalkatrészeit, mert ha rögtön rávasalt volna a kovács, fellazult volna a vasalás.<sup>295</sup> Atyhán a taligaszeker mindössze 10–12 évig bírta, a hordószeker kerékcserékkel és lajtorjacserével 20–25 évig eltartott, míg a félvágás szekeret 30–35 évig is használták.<sup>296</sup> A járművek élettartamát növelte a gondos karbantartás: a kerék kenése, hájazása.<sup>297</sup>

Tájként különbözött az is, hogy egy gazda hány járművel rendelkezett. Az 1900-as évek elején egy 10 holdas csíki gazdának 2 lóhoz 3 szekere volt, a 6 ökrös gazda pedig legalább 7 szekér elé foghatta be az állatait. Hajdúböszörményben és Palócföldön is a kis- és középgazdák 2–3 szekeret tartottak. A Bükk-hegységben és az Észak-Dunántúlon azonban már inkább csak egy szekér volt egy gazdaságban, amit szükség esetén átszereltek derékról koleszra, vagy megnyújtottak hosszú szekérnek. Csak a tehetősebb, nagyobb gazdaságot vivő családok tudtak 2–3 szekérre szert tenni.<sup>298</sup>

<sup>291</sup> Herczeg M. 1983. 260; Béli G. 1975. 41.

<sup>292</sup> Pusztainé Madar I. 1980. 223, 225.

<sup>293</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>294</sup> Balogh I. 1966. 75–76.

<sup>295</sup> Hornok L. 1996. 41.

<sup>296</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 143. Ugyanitt a szekéralkatrészek kopásáról is. A szekerek és kocsik használatához, az egyes alkatrészekhez több szokás, hiedelem és közmondás is kötődött, lásd Ujváry Z. 1984, 1991.

<sup>297</sup> Dömötör S. 1979.

<sup>298</sup> Paládi-Kovács A. 2001. 924–925; Kemecsi L. 1998. 84.

## Szekerek, kocsik díszítése és festése

A szekereket és parasztkocsikat a tulajdonosok maguk festették,<sup>299</sup> vagy kocsi-fényezőre bízták a munkát.<sup>300</sup>

Szegeden az ünneplő *parádés kocsit* sárgára festették, a munkára valót pedig zöldre.<sup>301</sup> A dorozsmai kocsikat szintén e két színre festették; a 20. század elejétől elterjedt féderes kocsik sárga, tehetősebb nagygazdáknál olykor meggyzint kaptak. A dorozsmai kocsikat készítő neves kovácsmesterek is díszítették a járműveket, Brunnerékét a 10 db csillagról lehetett megismerni.<sup>302</sup> Kiskunmajsán az 1920-as 1930-as években a strapakocsit lombzöldre festették, míg a féderes gálakocsikat sárgára, narancssárgára vagy okkerre, mert az volt a divat és ünnepélyesebb is volt. Kasos kocsi esetén a kast a faalkatrészeknél egy árnyalattal világosabbra festették. Egyes alkatrészeket csíkozással is díszítettek: a küllőkre egy szálc sík piros és két szál rövidebb barna csíkot húztak. A kerékagyat kék-piros-sárga csíkozással díszítették. Az oldalfelső vaslemez szintén csíkozták, illetve be is kockázták, továbbá az oldalfelsőket vékony hullámvonallal is festették, vagy fekvő „S” formákkal díszítették.<sup>303</sup> A sárga festés a 20. századi visszaemlékezések szerint meglehetősen elterjedt volt. Kurityánban a kocsikat sárgára festették, a könnyű szekereket zöldre. Tardonán nagyrészt sárgára festették a szekereket is, a zöldet csak nagyon kevesen használták.<sup>304</sup> A Bánságban a magyarok citrom- és narancssárgára, a szerbek kékre festették a kocsijaikat, a Bácskában, Csantavéren sárga és zöld színeket használtak.<sup>305</sup> A nehéz igásszekereket sehol sem festették.

Az endrődi bognárok híresek voltak díszes, tulipántos kocsijaikról. Ott szekereket nem készítettek, csak löcsös kocsikat, a szentesi kocsit vették át, és finomították. Az egyközfás oldal alsó részén volt a tulipán „cifra része”, felül az ágai. A zápokat kihegyezték, „*meg vótak csinálva spiccre*”. A rúdszárny és nyújtószárny végeit is megfaragták. A farészeket sárgára, a vasalkatrészeket feketére festették. A vasalást rózsákkal díszítették.<sup>306</sup>

Udvarhelyszéken 20. század eleji visszaemlékezések szerint a 19. század második felében a székely szekér még igen díszes volt. A tengelyt, a párnát, az ágast, a rudat, a saraglyát, a csatlást díszítették faragással és festéssel. A hátsó

<sup>299</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>300</sup> Juhász A. 1995. 427.

<sup>301</sup> Bálint S. 1977. 55.

<sup>302</sup> Juhász A. 1995. 434, 437.

<sup>303</sup> Csík A. 1997. 196, 204. 6. ábra.

<sup>304</sup> Péter Lajos (szül. 1925), Kurityán, 2007; Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>305</sup> Mezei István (szül. 1933), Szabadka, 2009; Szalkai Imre (szül. 1926), Csantavér, 2009.

<sup>306</sup> Hornok L. 1996. 41.

tengelyre a szekér tulajdonosának nevét és a készítés évét vészték.<sup>307</sup> A páncél-  
csehi vásárban a gyalcos és kolompos tótok jellegzetes kék színű, ponyvás sze-  
kereikről árultak.<sup>308</sup>

Olaf Bockhorn is beszámol arról, hogy Felső-Ausztriában a kerékgyártók  
rozettákkal, növényi ornamentikával és egyéb motívumokkal díszítették a sze-  
kér- és bizonyos szánalkatrészeket. A nehéz szekereken gyakran a tulajdonos  
monogramját vagy nevét, címét és a készítés évét is feltüntették. A kerékgyár-  
tók munkáját mindenki megismerte az általuk használt egyedi díszítési módok-  
ról, formákról. Az osztrák tartományban 1945 után kezdtek el festeni a kocsikat,  
általában zöldre.<sup>309</sup>

### Technikai újítások

A technikai fejlődés nem csak az eszközökben, de az elkészítendő árukban is  
változást hozott. Amellett, hogy sok, korábban a kerékgyártók által készített  
gazdasági eszközt felváltott a gyári termék, a szekerek egyes alkatrészeit sem az  
iparosoknak kellett elkészíteni. A megrendelők, köztük gyakran a nagyvárosok  
járműveit is ismerő fuvarosok, szekeresek együtt alakították ki az iparosokkal  
az adott vidékre jellemző járműtípusokat. Hétfaluba a bukaresti és budapesti  
bérkocsisként dolgozók is közvetítették a technikai újításokat. A szekeres köz-  
pontok kerekesei, szekérgyártói és szíjgyártói elsősorban a szekeresek igényeit  
elégítették ki, és egyben árucikket is termeltek a szekereseknek.<sup>310</sup>

A fatengelyt fokozatosan, legkésőbb az 1920-as években felváltotta a vas-  
tengely, a falócsöt az 1930-as évektől a vaslőcs. Csalog Zsolt szerint Szentesen  
az 1870-es évekre tehető a vastengely megjelenése, s egy-két évtized múlva  
már nem készítettek fatengelyes kocsit. Habár a fatengelyes kocsik javítga-  
tásokkal még akár 50 évig is használhatóak voltak. A fatengelyt nem tartják  
rosszabbnak a vastengelynél, elég erős és sokáig eltart.<sup>311</sup> Kiskundorozsmán a  
visszaemlékezések szerint Brunner Károly készítette az első vastengelyes ko-  
csit 1860 táján.<sup>312</sup> Pest megye járásaiból 1861–1872 közötti hagyatéki iratokban  
már szintén megjelennek a vastengelyre vonatkozó adatok. A Pilis-hegységbeli  
falvak két gazdaságának szállítóeszközéről is megjegyezték, hogy fatengelye-  
sek, Budakeszin pedig az egyik szőlősgazda hagyatéki irataiban szerepel vasas,  
vastengelyű szekér. Tökön és Szigetszentmártonban „egy vastengelyes kocsit és

<sup>307</sup> Haáz F. R. 1932. 19.

<sup>308</sup> Kós K. 1972. 87.

<sup>309</sup> Bockhorn, O. 1973. 142.

<sup>310</sup> Kemecsi L. 2010. 335; Kós K. 1972. 17.

<sup>311</sup> Csalog Zs. 1965. 11.

<sup>312</sup> Juhász A. 1995. 429.



egy fatengelyes szekeret találtak a becsűsök”, s további példák is szerepelnek az összeírásokban.<sup>313</sup> Marton Sándor 1872-ben megjelent írásában szorgalmazza a vastengely használatát a fatengely helyett, hiszen a vastengely nem kopik és nem vetemedik, mint a fa.<sup>314</sup> 1997-ben a Gerecsében, Tardoson a legidősebbek még emlékeztek fatengelyes kocsira.<sup>315</sup> Dömsödön az 1900-as, 1910-es években még fatengelyes szekereket és ekéket használtak, a vastengely először a gyorsabb járású lovas kocsikon jelent meg, a lassabb ökrös szekér még sokáig fatengelylyel ment. 1941-ben már csak néhány kordéban volt fatengely.<sup>316</sup> A borsodi Tisza mentén 1870 előtt szintén csak fatengelyű szekeret használtak, Barta József mutatta be az első vastengelyű szekeret Ároktón.<sup>317</sup> Orosházán 1912-ben még készítettek fatengelyes kerekeket, Szentendrén és Sárrétudvarin szintén az első világháborúig, a Tiszazugban a 19. század utolsó negyedétől az 1920-as, 1930-as évekig tartott az átváltás a vastengelyre.<sup>318</sup> A tardonai bognár édesapjának még fatengelyes szekere volt. Lovas Géza az 1950-es évek elején készített édesapjának új, vastengelyes szekeret.<sup>319</sup> Kalotaszegen a fatengelyről vastengelyre való váltást jól illusztrálja, hogy egy 20. századi visszaemlékezés szerint a *lőszekér* vastengelyű, az ígás szekér fatengelyű. Sajnos nem tudjuk, hogy az adat pontosan mely időszakra vonatkozik.<sup>320</sup> A hétfalusi szekeresek járművei 1860–1870 körül még fatengelyűek voltak, de már a fentebb is említett „vasalttalpú” kerékkel. Az 1880-as évekkel nem csak a gyári vasráf, de a vastengely használata is elterjedt Hétfaluban.<sup>321</sup> Atyhán a 20. század elejéig *fakó tengelyt* használtak. A kerékvasalást 5–6 évvel követte a kerékagy *perselyezése*, s ezzel egy időben kezdődött a tengelyek vasalása is a kerékbe nyúló végeken, majd később az egész tengelyt megvasalták alul, és marokvas került a tengelyvégekre.<sup>322</sup> A vastengely megjelenése minőségi változást jelenthetett. Azzal, hogy a fatengelyt lecserélték vastengelyre, lehetővé vált nagyobb súlyú teher szállítása, s tartósabb is lett a szekér. Továbbá a tengelyhosszúság is egységesebb lett az egyes vidékeken.<sup>323</sup> Ezzel azonban a bognárok termékei közül és nem utolsónak a bevételből is eltűnt a korábban oly gyakran cserére szoruló tengely. A vastengely megjelenésével terjedt el új alkatrészként az *astok* vagy *tengelyágy*, amely a vastengelynél jóval vastagabb fatengely térkitöltő szerepét vette át, és a rá kerülő elemeket rögzítette.<sup>324</sup>

<sup>313</sup> Kocsis Gy. 2010. 135–137.

<sup>314</sup> Marton S. 1872. 638.

<sup>315</sup> Kemecci L. 1997. 61.

<sup>316</sup> Nagy Kálózi B. 1941. 72.

<sup>317</sup> K. Kovács L. 1937. 202; hivatkozik rá Paládi-Kovács A. 2003a. 21.

<sup>318</sup> Juhász A. 1965. 314; Gráfik I. 1971. 112; Pusztainé Madar I. 1972. 174; 1982. 455.

<sup>319</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

<sup>320</sup> Gazda J. 1993. 141.

<sup>321</sup> Kós K. 1976. 87.

<sup>322</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 99, 109.

<sup>323</sup> Kemecci L. 1997. 61; Paládi-Kovács A. 2003a. 21.

<sup>324</sup> Paládi-Kovács A. 2001. 934.

A vasáru-katalógusokból egész pontos adatokat kaphatunk a vastengelyekre vonatkozóan. A vasszerszámokhoz hasonlóan a szekértengelyeket is szabványosították, a páronkénti súlyt a teherbírásnak megfelelően állapították meg. „Öt különböző teherbírású szekértengelypárt szabványosítottak MNOSZ 2551 szám alatt:

13 q teherbírású, páronkint	30 kg súlyban
16 q teherbírású, páronkint	37 kg súlyban
20 q teherbírású, páronkint	45 kg súlyban
25 q teherbírású, páronkint	60 kg súlyban
30 q teherbírású, páronkint	72 kg súlyban

A tengelyek hossza csaptól csapig 32 col. Hordképességnek általában a tengely súlyának 40–50-szeresét szokták venni. Közbeeső súlyú tengelyeket nem készítenek. A tengelyeket lágyöntésű persellyel és kovácsolt végtokkal szerelve hozzák forgalomba. Készülnek nagyobb teherbírású olaj, félolaj és kencsócsős tengelyek, azonban ezeken a tengely perselye nem végtokkal, hanem „anyával” rögzített. A tengelypersely és a végtok a szekértengely alkatrészeiként külön kerültek forgalomba. A különféle súlyú tengelypároknak megfelelő méretekben állítják őket elő.<sup>325</sup>

Mivel a lőcs sablonja még az egykori bognároknál megtalálható, feltételezhető, hogy a vaslőcs nem terjedt el annyira, vagy kisebb intenzitással, mint a falőcs. Csalog Zsolt szerint az 1870-es évekre tehető a vaslőcs megjelenése is. Mivel azonban a falőcs és a vaslőcs ára egyforma volt (kb. 100 Ft), utóbbi nem tudta kiszorítani a faalkatrészt. A falőcsöt sokan szebbnek tartották, az erősebb vaslőcsöt inkább csak nagyobb terheket szállító szekéren használták.<sup>326</sup> A vaslőcs amiatt is kevésbé lehetett népszerű, mert „agyonverte” az oldalakat, elkopattatta az érintkező alkatrészeket.<sup>327</sup> A vaslőcsöt (ha nem gyári volt), akkor a kovácsok készítették, ennek menetét és a lőcs méreteit Csík Antal Kiskunmajsán jegyezte fel.<sup>328</sup> Kiskunmajsán az 1930-as évek közepén jelent meg a vaslőcs és az „S” sárvédő, majd a duplaféderes, ötödikkerekes, féderes ülésű sárga csörgős kocsija, ami státuszszimbólummá is vált. *Atyafitagadónak* hívták, mert akinek ilyen kocsija volt, nem ismerte meg a szegényebb rokont.<sup>329</sup>

A kocsigyárak újabb alkatrészek bevezetésével is kiszorították a bognár és kovács kisiparosok termékeit. A szegedi kocsigyárakban a 20. század derekán

<sup>325</sup> Bodó M. – Szabados I. 1953. 54–55.

<sup>326</sup> Csalog Zs. 1965. 11–12.

<sup>327</sup> Pusztainé Madar I. 1982. 463.

<sup>328</sup> Csík A. 1997. 190; Paládi-Kovács A. 1987. 193.

<sup>329</sup> Csík A. 1997. 183.

kezdték *féderes* rugózású parasztkocsikat készíteni. Mivel ezek nem zötyögtek az utast és a szállított portékát, hamar kedvelté váltak a gazdák körében.<sup>330</sup>

A gumikerekű kocsik elterjedésével végleg kiszorultak a fakerekű járművek a használatból. Ez az 1940–1960-as években következett be. Kiskunmajsán 1947-1948-ban még gyártottak fakerekű kocsit. Az 1950-es években a keceli termelőszövetkezet iparosai már 3 év alatt 200 gumikerekű kocsit készítettek.<sup>331</sup> A szegedi tanyákon az 1940-es, 1950-es években jelentek meg a gumikerekű kocsik, és kiszorították a fakerekű szekereket.<sup>332</sup>

Csalog Zsolt 1965-ös leírása remekül illusztrálja a 20. század közepén bekövetkező változásokat, és a kocsik táji típusainak eltűnésének okát. Míg a vásárokon a század elején még határozottan meg lehetett különböztetni az egyes települések kocsijait, és ezáltal a tulajdonosuk származását, addig az 1960-as években már inkább csak arra lehet következtetni, hogy hol készült a kocsi. „[...] a mai erkölcstelen világban már nem is számít az embereknek, hogy hová való kocsit vesznek, könnyű szívvel megtagadják vidéküket.” A kocsigyárak egyforma kocsikat készítenek, a kisiparinál jóval gyengébb minőségűeket és olcsóbbakat. A szentesi kocsi ekkor 7000 Ft volt, míg a gyári termék 5000 Ft-ba került.<sup>333</sup>

#### A szekerek és kocsik ára

Az árak összehasonlítását megnehezíti, hogy különböző időszakokból származnak a leírások, továbbá nem minden esetben tisztázott, hogy a kocsi famunkájának áráról, vagy a bevasalt új jármű áráról van szó. Mégis megpróbáljuk a hasonló időszakok árait összehasonlítani az egyes vidékeken.

Körmendi Géza leírása szerint ha a bognár és kovács adták a nyersanyagot a kocsihoz, 50–50%-ban osztoztak az árán. A bognár munkája ugyanis több volt, viszont a vasanyag drágább. Nehezebb szekér esetén az Észak-Dunántúlon és Hódmezővásárhelyen is a kovácsot a jármű árának 60, a bognárt 40%-a illette meg.<sup>334</sup>

Az első világháború előtt Szentesen 70–90 Ft egy új kocsi, ami kb. 10 q búza árának felelt meg.<sup>335</sup> Mindszenten az 1920-as években egy új kocsi ára 16–18 q búza volt.<sup>336</sup> Sárrétudvarin az 1930-as években a kocsi famunkája került szín-

<sup>330</sup> A féderes kocsik Szeged környéki tanyai gazdák körében az 1920-as években terjedtek el, amikor Nagyatádi Szabó István, a Független Kisgazdapárt elnöke lett a földművelésügyi miniszter. Innen kapta a féderes kocsi parasztok közt elterjedt változata a *nagyatádi kocsi* nevet. Juhász A. 1995. 435.

<sup>331</sup> Csík A. 1997. 184; Juhász A. 1976. 489; 1984. 671.

<sup>332</sup> Juhász A. 1968. 102.

<sup>333</sup> Csalog Zs. 1965. 17–18.

<sup>334</sup> Körmendi G. 1999. 38; Kemecsi L. 1998. 114; Herczeg M. 1983. 260.

<sup>335</sup> Csalog Zs. 1965. 25.

<sup>336</sup> Nagy V. 1996. 542.

tén ennyibe, a vasalás értéke pedig nagyjából egyezett a famunkák értékével.<sup>337</sup> Murakeresztúron a kocsi árának 1/3-át a felhasznált faanyag tette ki. A 20. század első felében egy kocsi – ami 12 nap alatt készült el – ára 5 q búza, illetve az annak megfelelő pénzösszeg volt.<sup>338</sup> A fenti adatok alapján feltehetően az 5 q búza a kocsi famunkájának ára volt, és nem az egész kocsié. Atyhán a szekérnek a már említett öt részértékre való fölosztása szerint a két jobb oldali és a két baloldali kerék értéke összesen 20 véka búza volt, a szekérutó, a szekérelő és a lajtorja is 10–10–10 véka búza. Egy szekér famunkájának értéke 8,3 q búza volt a 20. század első felében. A vasalás még egyszer annyiba került, mint a famunka, így összesen itt is 15 q búza értékével volt egyenlő egy új vasalt szekér.<sup>339</sup>

A két világháború között Kiskunmajsán egy kocsi 2 000–2 100 pengő volt. Ebből 700 pengő volt a vasanyag, 700 pengő a kovácmester munkadíja, és 700 a bognár munkája és a faanyag együtt.<sup>340</sup> Ez az adat azonban erősen eltér a többi településről rendelkezésünkre álló áraktól. Halmajon az 1920-as évek második felében egy új kocsi 105 pengő volt.<sup>341</sup> Répáshután 1938-ban a bognár- és kovácmunka az új szekér árának 50–50%-át tette ki. Ekkor egy új szekér 120–150 pengőbe került volna, ám a gazdáknak erre nem volt pénzük. A szekér famunkáját részben maguk készítették el.<sup>342</sup> A Debreceni Ipartestület Kocsigyártó Szakosztályába tartozó iparosok csoportjának irányárai az 1935-ös árakról tájékoztatnak. Eszerint egy új szekér 6 sukkig 90 pengőbe, 7 sukkig 100 pengőbe került. A szakosztály listáján a következő munkakategóriákat találjuk: Kerékmunkák, szekéraljavítások, szekéroldal-munkák, sarogja-munka, vegyes munkák, targonca-munkák, új szekerek, henger-munkák, stráf-munkák és kocsi-munkák. A kiadvány közli a debreceni kocsifényező és kocsikárpitós mesterek áregyezményét is. A kocsigyártók termékköre ekkor már kibővült a kaparógép- és vetőgépkerekkel, természetesen azonban hiányzik a szekértengely, hiszen nem csak Debrecenben, de a kisebb településeken is ekkor már ritka volt a fatengelyes jármű. Zápos oldalú, egyenes vagy görbesaroglyás, löcsös vagy rakoncás, 6–7–8–9 sukkos, akár ekhós járműveket, targoncákat, szánokat egyaránt készítettek. A listából kiderül, hogy a debreceni kocsigyártók széles közönség igényeit szolgálták ki. Részletes a felsorolás az újabb típusú kocsikról is, többek között *fedeles hintó, henteskocsi, szódás kocsi*, stb. A 16. mellékletben azon termékek irányárait közöljük, amelyek a kerékgyártó szakma tevékenységi körébe tartoznak, és nem soroljuk fel a féderes járműveket, illetve alkatrészeit.<sup>343</sup>

<sup>337</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 233.

<sup>338</sup> Béli G. 1975. 45–46.

<sup>339</sup> Pusztainé Madar I. 1973. 145.

<sup>340</sup> Csík A. 1997. 197.

<sup>341</sup> Dobos L. 1976. 91.

<sup>342</sup> Paládi-Kovács A. 2003a. 64.

<sup>343</sup> Dankó I.1935.

Az 1950-es évek végén, 1960-as évek elején Tardonán egy új szekér ára 1 400 Ft volt, Ragályon 1 000 Ft.<sup>344</sup> Halmajon viszont 1965-ben egy új szekér 3 400 Ft-ba kerül, ami jelentős eltérés a két másik adathoz képest, és feltehetően a vasalás árát is tartalmazza.<sup>345</sup>

### Szánok

Murakeresztúron diót, akácot, tölgyfát vagy nyírfát használt a kerékgyártó a 2,8–3 m hosszú szántalpak elkészítéséhez. A 45–50 cm magas talpakat akácból faragta.<sup>346</sup> Veszprémben és környékén a keményfák közül a bükkfát és a gertyánt nem tartották alkalmasnak szán készítésére, mert mindkettő könnyen „rökken”.<sup>347</sup> Ezzel szemben Diósjenőn a szánkó alapanyaga bükkfa volt, vagy körte, alma, dió, cseresznye. Legjobb volt a körtefa, mert nem puhult el a lucskos hóban, mint a bükk.<sup>348</sup> Cserépváralján a szánkó hossza 2,6 m, szélessége 1 m. Két talpú és négy talpú szánkót is használtak, az utóbbi esetben két darab két talpú szánkót illesztettek össze nyújtóval. A 4 db 40 cm magas eplénytartó fán volt a 2 db 125 cm hosszú eplény, ezek végein az oldalkitámasztó fák. A talp anyaga cser, tölgy vagy akác.<sup>349</sup>

A Tiszazugban a gazdák maguk is elkészítették a szánt, de a megfelelően ívelt akácfa gyökér kivágásához gyakran bognár segítségét is igénybe vették. Ha bognár készítette a szánt, a megrendelő két szánnak való anyagot vett, az egyik és két mázsa búza volt a fizetség a mester munkájáért. A szántalpnak való fát nem szárították, és nem is készítették elő, kivágás után rögtön elkészítették az alkatrészt. A szántalp hossza 6–7 sukk, magassága 10–12 col, szélessége az orránál 3–3,5 col, a farkánál 4 col. Az alkatrész külső hátsó sarka 20 fok behajlást kapott. A szántalp hajlatán volt a szán *hintázója*. A talpba csapolt első két láb hossza 9–10 col, a hátsóké 12–13 col volt. A lábakat elől és hátul egy-egy *zeplény* fogta össze, a hátsó néhány collal szélesebb volt, mint az első. Ezeknek a végeibe vésték a rakoncafészket, amikbe a rakoncák, *súlykok* kerültek. A szánkó orrára került az *orradzó*, az a rúd, amire a *kisefát* erősítették.<sup>350</sup> Debrecen környékén a tanyasi szánkót soha nem csináltatták kerékgyártóval, azokat egy-két barkácsoló ember készítette. A szánkó hossza 3–3,20 m, a talpak közötti szélesség 130–150 cm volt.<sup>351</sup> Mátészalkán

<sup>344</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007; Lenkey János (szül. 1952), Ragály, 2007.

<sup>345</sup> Dobos L. 1976. 91.

<sup>346</sup> Béli G. 1975. 40.

<sup>347</sup> Bán F. 1977. 24.

<sup>348</sup> Gönyey S. 1940. 234.

<sup>349</sup> Takács A. 1970. 202–203.

<sup>350</sup> Pusztaié Madar I. 1982. 466–467.

<sup>351</sup> Balogh I. 1966. 85.

kerékgyártó mesterek készítették a szánkákat. A gazdák görbetövű fát választottak, s azt évekig figyelték. A fát a tövénél körbekapálták, és a gyökerénél vágták el. A görbe tövű *testfát* nem lehetett fűrészelni, ácsfejszével és vasékkal hasították, simára faragták, gyalulták. A szán hasonlóképp készült, mint más hol. A szántalpat tölgyfából, ha ez nem volt, akácból készítették. A kerékgyártó mester három nap alatt készített el egy teherhordó szánkát egy inas segítségével.<sup>352</sup> Szentesen a ló utáni szánt a bogsnár, az ökör utáni a gazda vagy bérese is faraghatta, mert az durvább kidolgozású, egyszerűbb formájú volt.<sup>353</sup> Csantavéren a nagy szánkó 2–3 m hosszú volt. Szalkai Imre még 4–5 éve is készített gyerekeknek kis szánkót, *ródlit*, amelynek a talpát csak diófából hajlították.<sup>354</sup>

Kalotaszegen szintén görbe fát kerestek szántalpnak, a vackorfa ágait tartották erre alkalmasnak: „*a földszíntől csak egy araszra úgy szípen elterjedt.*” A megfelelő, vastagabb ágakat kiásták, levágták. Kifaragták négyszögletesre, laposra. Bejelölték rajta az *eplin* (eplény) helyét. A szán talpát kivésték a négy, nyírfa tövéből készült lábna, és a talpba illesztették a megcsapolt lábakat. A lábak felső végeit is megcsapolták. Kivésték az eplényeket is, és beleütötték a szán lábába. A *szán orrába* bevésték a keresztfát, átfúrták, és faszeggel rögzítették. A keresztfára került a *szán nyelve*, amely éles volt és elől-hátul négyszögletű. Ezt beillesztették az első eplénybe, hogy ne álljon fel és le, és vascsavarral rögzítették. A szán rúdján fűrészszel kivágták azt a helyet, ahova a nyelv belement, a rudat és a nyelvet átfúrták, és vasszeggel fogták össze. Csatlást fiatal nyírfa-ból készítettek, amit tűz fölött hajlítottak, a végeit összefonták. Ezzel állították be, hogy egyenesen álljon a szán közepe, egyenesen nézzen előre a szánrúd. Csináltak még *szánrúdfűt* (szánrúdfő) gömbölyű nyírfa-ból. A vége felállt, és olyan vastagra hagyták, hogy oda a járom bement. A vasjáromszeg megjelenése előtt ezt faszeggel rögzítették, ami akácfa-ból vagy erős tölgyfa-ból készült. Ha a szántalpak elkoptak, hasonlóan görbe fával megtalpták őket. Fúrtak a talpba három-négy lyukat, és faszeggel rögzítették az új talpokat. Inkább havon mentek, mint jégen, mert ott kevésbé kopott a szán talpa.<sup>355</sup> Udvarhelyszéken a szántalpa 1 m hosszú volt, fergettyű is volt rajta. Itt mindenki magának készítette el a szánt bükkfa-ból, mert az „sík természetű”. Később ezeket is vasalták, sajnos nincs rá adatunk, hogy pontosan mikortól.<sup>356</sup>

<sup>352</sup> Farkas J. 1992. 149.

<sup>353</sup> Szűcs J. 1999. 74.

<sup>354</sup> Szalkai Imre (szül. 1926), Csantavér, 2009.

<sup>355</sup> Gazda J. 1993. 142–143.

<sup>356</sup> Gazda J. 1993. 143; A hétfalusi szán méreteit lásd Kemecsi L. 2010. 332. A szánfélék és szánrészek neveiről lásd még Paládi-Kovács Attila tanulmányát. Paládi-Kovács A. 1997a.

## Egyéb termékek

A bognárok gyakran a gazdasági és háztartási eszközöket is készítették, előbbi-eket keményfából (bükk, kőris, szil, tölgy, akác, éger, gyertyán), míg utóbbiakat inkább puhafából (fenyő, nyárfa, fűzfa, juhar). Bátky Zsigmond leírása szerint a bognár faragta gazdasági eszközök a következők voltak: „itatóvályúk, gabonatorzó bodonok, vékák, kaptárok [...]ásók, lapátok, kétágú villák, gereblyék, kaszák, csépek, jármok, létrák, boronák (fogasok), ekék, nyergek, szánkók, szekerek (fakók, azaz faszekerek), illetőleg különféle szekérrészek (a kerék kivételével), a talicskák, végül a kendermorzsolók, kásatorzó kölyúk, kézimalmok és sajtók.” Leírásában elsősorban a háziipar keretein belül végzett bognármunkával foglalkozott, ezért jegyezte meg, hogy a kerékgyártás nem tartozik ezek közé.<sup>357</sup> A szerszámnyél készítésénél fontos szempont volt, hogy annak fogása minél jobb legyen, ne törjön könnyen, ne legyen túl nehéz, emellett szép is legyen.<sup>358</sup> Kiskundorozsmán a gereblyenyeleket nyárfából készítették, fogait akácból. A kasza-, kapa- és lapátnyélhez fűzfát és nyárfát használtak, mert ezek nem szálkásodnak. Villa- és ásonyélnek az akác volt a legmegfelelőbb, mert szívós, erős és nem törik. A kutyaszilfa és a kőris nem reped, nem törik, ezért fejsze- és baltanyelek alapanyagául szolgáltak.<sup>359</sup> Szentesen a szekerek, kocsik és ekék famunkáin túl bognár készítette a kasza nyelét és a favillát. Bognártól is vehették, de a gazdák maguk is megcsinálhatták a szerszámnyeleket, a köszőrűkő vályúját és fatengelyét.<sup>360</sup>

Bakonszegen a kerékgyártók feladata elsősorban a szekerek, kocsik javítása volt, ritkán készítettek új kocsit, 6½–7 sukkos szekeret. A gazdák inkább békési szekereket vásároltak, gyakran Bihartordáról. A bakonszegi bognárok készítettek talicskát, szerszámnyeleket, jármot, gereblyéket, létrát és szövőszéket, továbbá elvégezték a hordó javítását is. Nem csak az ácsok, de a kerékgyártók is készítettek górért.<sup>361</sup>

A bárándi mesterekhez jártak Sárrétudvariból, Nagyarábéról, Szerepről is új szekeret csináltatni, és a régieket megjavíttatni, jó hírük volt a környéken. A szekéralkatrészekon kívül az 1960-as évekig készítettek szánokat, az 1930-as évekig szövőszékeket, kendertörőket, hordókat, orsókat, rokkákat, jármokat. Az 1980-as években dolgozott még Bárádon kerékgyártó, és készített létrákat, targoncákat, hordókat, fejfákat.<sup>362</sup> Szekeres Gyula leírja Hajdúböszörményben

<sup>357</sup> Bátky Zs. 1933. 315.

<sup>358</sup> Béli G. 1975. 43.

<sup>359</sup> Papp I. 1977. 2.

<sup>360</sup> Szűcs J. 1999. 74.

<sup>361</sup> Kotics J. – Magyari M. 1990. 347.

<sup>362</sup> V. Szatmári I. 1985. 356. A bárándi mesterek termékeit lásd még Dankó I. 1985. 390–394. 21–29. kép. Endrei Walter a rokka készítőinek kutatásakor ugyan nem

a hármashenger – görgő, a tüskés borona, a nagy tarlógerelye, a dranka és a saroglyás kézitalicska előállításának menetét.<sup>363</sup>

Egy endrődi beszámoló szerint a parasztember elkészítette a vályút és a szerszámnyeleket, de mindig bognár csinálta a kaszanyelet, a csákány- és az ásónyelet. Utóbbi befaragása komoly szakmunkát igényelt, mert a kubikusok „finnyásak” voltak rá. Endrődön külön szakmunkának számított a hajlított villa elkészítése is. Az egy hétig áztatott fát tudták hajlítani. A villa nyelét kocsikenőccsel kenték be, és úgy hajlították. A bognár készítette még a fagerengelyes ekét, a kapaekét és a tragacsot, utóbbit akácfaából. Az ökörjárom akácfaából készült, s az ottani bognárok szövőszékét is készítettek bükkfaából, mert az nem hasad. További termékeik a káposztáskád és a simítódeszka, valamint a sírjelek, fakeresztek akácfaából.<sup>364</sup> Az orosházi bognárok termékeit Juhász Antal egy 1912-es árszabásból ismerteti: igáskocsi és alkatrészei, ökörszekér, *lajt kocsi*, kivágott oldalú kocsi, féderes kocsi, kétkerekű kordé, szánka és vegyesek cím alatt stráf kocsi, eke, taliga, targoncaalkatrészek, szerszámnyelek, dagasztószék. Legdrágább az ökörszekér volt, a féderes kocsik közül a fedeles phaeton és az új *stráf kocsi*.<sup>365</sup>

Magyarokánál a többgenerációs Juhász bognárdinasztia a paraszti járműveken kívül készített fiákert és *stájer kocsit*, valamint létrát, talicskát, fakeresztet, vetőgéphez kereket, s további gazdasági szerszámokat.<sup>366</sup>

### *Taligák, talicskák*

A lovas taligák famunkáit Debrecenben a kerékgyártók készítették, az alkatrészek részletes leírását Balogh István közölte.<sup>367</sup> A kubikotalicska készítése Szeged környékén (Szegeden, Szentesen, Csongrádon és Makón) vált kizárólag a talicskakészítők tudományává, „amikor a 19. század második felében a dél-alföldi kubikosság és sajátos munkaeszköze, a *kubikotalicska* kialakult”. Ott a bognárok kubikotalicskát nem, csak másfajta készítették.<sup>368</sup> Mindszenten a kubikotalicskákat is a bognároktól rendelték meg, ezek kisebbek és könnyebbek voltak, mint a vásárhelyiek. Az oldal hossza 110 cm, szélessége 60–65 cm. Az 1920-as, 1930-as években egyes bognárok kubikotalicska készítésére specializálódtak. Ritkáb-

tudta okiratilag igazolni, hogy a bognárok állították volna elő a kézzel hajtott rokka kerekét, mégis feltételezte, hogy ez a kerék is a bognárok szakértelmét igényelte. Ezt igazolják a bárándi adatok is. Endrei W. 1990. 269, 275.

<sup>363</sup> Szekeres Gy. 1987. 67–71.

<sup>364</sup> Hornok L. 1996. 42–43.

<sup>365</sup> Juhász A. 1965. 314.

<sup>366</sup> Klamár Z. 2005. 16.

<sup>367</sup> Balogh I. 1966. 80–81.

<sup>368</sup> Bálint S. 1977. 74; Juhász A. 1991a. 462; Lásd még Tömörkény István *Új talicska irányában* című novelláját. Tömörkény I. 1971. 252–260; Tóth F. 1967.



ban *kubikoskordét*, egy ló által húzott kétkerekű járművet is rendeltek tőlük.<sup>369</sup> Másol, pl. Bácskában szintén készítettek a bognárok is kubikos talicskát.<sup>370</sup>

### *Sírjelek, fejfák*

A fejfákat gyakran a bognárok faragták, az asztalosok „féltek” a kemény fától.<sup>371</sup> Bakonszegen a fejfának való akácát mindig a megrendelő hozta, és ő adta meg a felirat szövegét is. A felnőttek fejfáját feketére, a gyerekekét kékre, újabban azt is feketére festették. A fejfa fejrészén leggyakoribb díszítmény a vésett szomorúfűz, ritkább a rozetta, még ritkább a tulipánmotívum.<sup>372</sup>

A Tiszazugban a fejfa 25–30–35 cm átmérőjű akácfarönkből készült, tetejének formája falvanként eltért. Felülre fűzfát véstek, amelynek ágai közé katolikus halála esetén keresztet, reformátusnak kelyhet faragtak. A fejfa elsősorban a református településeken volt jellemző, a katolikus falvakban keresztet készítettek, ezeket a legtöbb bognár a rá jellemző módon díszítette.<sup>373</sup> Hajdúböszörményben is évekig szárított akácfa volt a fejfa alapanyaga. A fejfa földbe eső részének az élettartamát úgy növelték meg, hogy bekenték kátránnyal. Itt a férfi fejfára „csikásfejet”, a nőire „kontyos fejet” faragtak. A homlokfára sugaras csillagmotívum és fűzfa került, ezeket indamotívum fogja közre. A felső és alsó harmadtól a középső harmadot csipkémotívum választotta el. A középső harmadra, a *táblára* került a szöveg. A betűket betűvágóval vésték a fejfára. Vésés előtt enyvvvel és tojás fehérjével vegyített *kindrusszal*, fekete festékkel kenték be a fejfát.<sup>374</sup> Hajdúszoboszlón a nyomtatott betűvel készített fejfa drágább volt, mint az írott betűvel készült, előbbi vésése ugyanis tovább tartott. A felirat elkészítéséhez betűsablont használtak, fecskefarkú vésővel, mélyített ékrovás véséssel készültek a betűk. Császi Ferenc mestere féltve őrizte a betűvésés tudományát, se a vásárlók előtt, se a segítők előtt nem faragta a betűket. Császi Ferenc mégis meg tudta tőle tanulni.<sup>375</sup> Tardonán a betű vésésére használt eszközt *pennának* hívták. Sírfeliratként a halott adatain túl egy rövid verset is feltüntettek (135. kép) általában ugyanazokat a rigmusokat tették személyessé attól függően, hogy ki halt meg. Lovas Géza maga is írt ilyen verseket, amelyeket egy füzetben még ma is őriz.<sup>376</sup>

<sup>369</sup> Nagy V. 1996. 543.

<sup>370</sup> Szalkai Imre (szül. 1926), Csantavér, 2009.

<sup>371</sup> Hornok L. 1996. 43.

<sup>372</sup> Kotics J. – Magyar M. 1990. 347.

<sup>373</sup> Pusztainé Madar I. 1982. 476.

<sup>374</sup> Szekeres Gy. 1987. 66.

<sup>375</sup> Császi Ferenc (szül. 1932), Hajdúszoboszló, 2011.

<sup>376</sup> Lovas Géza (szül. 1931), Tardona, 2007.

## Termékek átvétele, terjedése

A termékek átvétele és terjedése egyes vidékek között nehezen nyomon követhető. A limitációk elemzésekor (a céhes korszakot bemutató fejezetben) utalunk a *baranyai kocsi* elterjedési területére. A bognárok a vásárokbán, illetve a vándorlással eltöltött inasévek során is találkozhattak újabb technikákkal. Ritkán áll rendelkezésre a következőhöz hasonló részletes leírás egy-egy termék meghonosodásáról adott vidéken. A Börzsönyben az 1870-es évektől nyílt először lehetősége a jobbágyoknak arra, hogy az erdővel önállóan gazdálkodjanak. A 19. század végén indult meg egy nagyobb arányú erdőkitermelés, amikor is a környékbeli falvak népessége közül sokan ölfavágók lettek. A kemény munka azzal járt, hogy egész évben az erdőben éltek. Munkamódszerük és eszközeink azonban (a korábbi tapasztalatok hiányából következően) nem volt elég termelékeny, ezért a vállalkozó az 1900-as évek elején Veszprém megyéből hozatott favágókat. Ezek új eszközöket honosítottak meg, a helyiek megtanulták tőlük a kubikos talicska vagy furik, kaszanyél, favilla, gereblye készítését. 1910-től fakereskedő bérelte az erdőket és a nagyarányú fakitermelés miatt hozattak Somogykútról magyar és Bihar megyéből román favágókat, szállító munkásokat. Ők hozták magukkal egy a Börzsöny vidékén addig ismeretlen szánkótípust, amit *román szánkónak*, *oláh szánkónak*, *faközeltítőnek* neveztek el. Ezt a helyi lakosok egy éven belül már maguknak is el tudták készíteni.<sup>377</sup>

Igen távolról, Észak-Amerikából került a *rëkk* (szénaszállító kocsi) Bácskába. Czakó Sándor Kakasdon találta meg a járművet, amely az első világháború után Andrásfalvára visszatelepült *amerikások* révén jutott el Bukovinába, majd az onnan továbbtelepülő gazdáival Bácskába. Eredeti angol neve valószínűleg a *hay rack* (szénakas). A *rëkk* minden átvételkor átalakult a helyi igényeknek és lehetőségeknek megfelelően. Az Amerikában gumikerekű, billenőplatós kocsikon használt eszközt a bukovinai szekerekhez igazították, majd Bácskában összekombinálták a vendégoldalas megoldással. A Czakó által lejegyzett elbeszélések szerint az Amerikából hazatelepültek ismertették meg az otthoniakkal – egyéb eszközök mellett – a *fürgentyüs szekeret* és a *forgós bakót* (szánkót) is.<sup>378</sup>

A 19. század végétől, 20. század elejétől az új alkatrészek elterjedését és a táji típusok eltűnését nagyban elősegítették a kocsigyárak által készített járművek, az üzletekben megvásárolható kész félkész termékek.

<sup>377</sup> Erdélyi Z. 1958. 389–390; Gönyey S. 1940. 234; Szabó I. – Szabó L. 1977. 85–86.

<sup>378</sup> Czakó S. 1978.

## ÖSSZEFOGLALÁS

Számos kutatást ismerünk a kerékgyártó kisiparral, elsősorban egy-egy település bognármesterségével vagy egy mester életútjával kapcsolatban. A néprajzi szakirodalom az iparosok társadalmi helyzetét, életmódját nagyjából egységes szempontok szerint írta le, adatai jól kiegészíthetők korabeli forrásokkal: statisztikákkal, iparosújságokban megjelent cikkekkel és egyéb írott dokumentumokkal, továbbá a nem néprajzkutatóktól ránk maradt gyűjtésekkel. A kerékgyártó mesterség szerszámkészlete, ha csak részben is, de még fellelhető a műhelyekben. A gépesítés előtti szerszámokról tanúskodnak a céhemlékek, szójegyzekek, mesterségszótárak, vasáru-katalógusok és a mesterek visszaemlékezései, valamint általában a famegmunkálás történetével foglalkozó tanulmányok. Az egykor aktív mestereknek köszönhetően jól megragadható a kisebb települések, falvak kerékgyártó műhelyeiben is a gépesítés hatása a 20. század első felében és ennek következményei a munkafolyamatokra.

Jóval nehezebb a dolgunk a kerékgyártó kisipar termékeinek esetében. A munkafolyamatokban bekövetkező modernizáció és az alkatrészek megváltozásának történeti rétegeit csak kevés adat alapján tudjuk körvonalazni. Nagyobb részletességgel elsősorban a 19. századtól lehet a történeti változások menetét nyomon követni. A változások azonban tájanként és településenként is más-más ritmusban következtek be. Ez és a hiányos, különböző szempontokat követő néprajzi leírások is megnehezítik a járművek tipológiájának elkészítését, amellyel a néprajztudomány mindmáig adós maradt. A rendelkezésünkre álló – gyakran hiányos – adatok összegyűjtésével egy további, a Kárpát-medencei kerek járműveket ismertető munkához kívántunk segítséget nyújtani. A különböző vidékek kerékgyártói a faanyag kiválasztásakor és feldolgozásra való előkészítéskor, továbbá a termékek előállításánál gyakran igen hasonló, máskor egymásnak ellentmondó szempontok és vélemények szerint dolgoztak. Érdemes ezeket azért is összefoglalni, mert a modernizációval, a gyáripar és a gépesítés előrehaladásával a faanyag hagyományos (kézi) megmunkálásának értékes tapasztalatai kivesznek az emlékezetből.

### Történeti rétegek

A kerékgyártó mesterség leírását a legkorábbi magyarországi írott emlék, az 1360-ból származó *Kerek* családnév említésétől tudjuk kezdeni.<sup>1</sup> A 15. szá-

<sup>1</sup> Juhász A. 1991a. 457; Paládi-Kovács A. 1997b; Szamota I. – Zolnai Gy. 1902–1906. 479; EMSzT VI. 421.

zad végétől rendelkezünk a kerékgyártó és kerékgyártó-kovács céhekre vonatkozó adatokkal,<sup>2</sup> amelyeket a céhsziszter megfigyeléséig összegyűjtöttünk és térképen ábrázoltunk. A céhsziszter megfigyelhető történeti rétegek valamennyi kisipari ág kutatója számára ismertek. A nagyobb mérőföldköveket a limitációk kiadásában bekövetkező változások és a kontárkérdésben zajló viták jelzik, amelyek a 18. század végétől először a Dunántúlon, majd az ország keleti felében, Erdélyben és legkésőbb a Délvidéken fejtették ki hatásukat a 19. század közepéig.<sup>3</sup>

Az iparág fejlődését befolyásolták az iparosoktatásban bekövetkező változások is. Először Mária Terézia és II. József korában állítottak föl rajziskolákat, melyek látogatását 1795-ben többek közt a kerékgyártóknak is kötelezővé tették.<sup>4</sup>

Az 1840-es évektől kezdődően jelentkezett a gyáripar elszívó hatása a bogárnároknál és a kovácsoknál. A gyárak termékei közt szerepeltek a löcsös kocsi és szekerek is, ami egyes helyeken jelentősen visszavetette a kis műhelyek forgalmát. A 19. század második felétől tanulhatták a kisebb műhelyekben is a segédek a paraszti igényeket kiszolgáló járművek mellett a féderes kocsik, hintók készítését.<sup>5</sup> Az inasévek alatt megismert új alkatrészeket és technikai fogásokat aztán saját településükön alkalmazták, és megismertették a megrendelőkkel.

A kerékgyártó mesterség eszközkészletében szintén a 19. második felétől beszélhetünk jelentősebb, jól nyomon követhető változásról, amely a kisebb műhelyekben a 20. század első felében fejtette ki hatását. Megjelentek a kereskedelmi forgalomban kapható szerszámok, így a korábban saját készítésű, illetve kovácstól vásárolt eszközöket felváltották a vasáru-katalógusokból is jól ismert termékek. Ez az időszak nagyjából egybeesik a gyáripar és a nagyobb üzemek intenzív fejlődésével. A 20. század első felében fokozatosan jelentek meg a benzinmotoros, majd az elektromos hajtású gépek. Ezek elterjedése függött a mester újító szemléletétől, anyagi lehetőségeitől is. A kisebb települések kerékgyártó kisiparosai az 1950-es évekig kézi szerszámokkal dolgoztak, esetleg a mesterüknél tanulóként használtak benzinmotoros gépet. Az első árammal hajtott eszközökről a legkisebb műhelyekben csak az 1940-es, 1950-es évek óta vannak adataink.

A gépek kiváltottak egy-két kéziszerszámot, és feleslegessé tették a hozzánk tartozó technikai tudást. Megjelenésükkel tehát nem csak gazdagodott, de bizonyos értelemben szegényebbé is vált a szakma.

Az új eszközök miatt átstrukturálódott a munkarend és a munkaidő. Jelentősen leegyszerűsödött a termékek előállításának. Sajnos nincs elégséges adatunk ahhoz, hogy a technikai újítások, a gépesítés hatását az alkatrészek elkészítésé-

<sup>2</sup> Nagybakay P. 1963b. kézirat, 8; Thallóczy L. 1879. 145–146.

<sup>3</sup> Eperjessy G. 1967.

<sup>4</sup> Eperjessy G. 1967. 100.

<sup>5</sup> Kócziáné Szentpéteri E. 1981a. 187–188; Dóka K. 1979.

re fordított idő vonatkozásában is nyomon kövessük. A gépesítés kései elterjedése miatt arra sem nyílt lehetőség, hogy a termékek minőségi javulásáról vagy romlásáról elegendő tapasztalatot szerezzenek az iparosok és a megrendelők. A szerszámkészletben és a technológiában bekövetkezett változásokat megfigyelhetjük a műhelyek berendezésének átalakulásában is. Egyes eszközök hátterbe szorultak, eltűntek, míg mások, elsősorban a gépek fő helyre kerültek.

A járművek szerkezetét érintő átalakulások további kutatásokat igényelnek. A limitációknak és a néprajzi gyűjtéseknek köszönhetően vannak adataink egyes alkatrészek megjelenésére vagy anyagának módosulására, ám pontos fejlődési utat a területi különbségek miatt is nehéz felvázolni. Ritka, hogy az alkatrészek méretében, kialakításában bekövetkező változásokat, esetleg új alkatrészek megjelenését olyan pontosan meg tudjuk ragadni, ahogyan azt Pusztainé Madar Ilona tette a sárrétudvari, atyhai és tiszazugi szekerek, kocsik esetében, vagy Csík Antal a kacsafejes nyújtóvégdísz leírásakor.<sup>6</sup> További változásokat hozott egyes vidékeken a hátsó felhérc megjelenése, a lőcsős vagy rakoncás oldalkitámasztás, illetve az egyenes vagy görbesaroglya alkalmazásának bevezetése. Gráfik Imre Szentendrén a deszkás oldal elterjedésének idejére talált adatokat.<sup>7</sup> Ezek a példák a 20. század első feléből, a gépesítés és a gyári termékek elterjedésének korszakából származnak, s igazolják, hogy a gyakran csak néhány mesterhez köthető, rövid idő alatt végbemenő, egyes a szekeralkatrészeket érintő átalakulások szintén megnehezítik a táji típusok meghatározását. A jelentősebb technikai újítások, mint a tekerős fék elterjedése az 1900-as évektől, áttérés a falőcs helyett vaslőcs, illetve a fatengely helyett vastengely alkalmazására különböző ütemben történtek. Apróbb újítás ugyan, mégis minőségbeli kérdést vet fel, hogy a talpak végébe bevert facsapokat egyes vidékeken vascsapok váltották fel. Az utolsó nagy változásnak a szeker és kocsi paraszti használatának megszűnése előtt a gumikerekű kocsi megjelenését tekinthetjük, amely az 1940–1960-as évekre tehető. Elterjedésének tájanként eltérő üteme, használatának általánossá válása további kutatásokat igényel.

Az alkatrészek méretbeli különbségeit (kerék átmérője, a tengely hossza, a saroglya mérete, az oldal hossza és magassága stb.) az egyes vidékeken elsősorban a természeti környezet indokolja. A táji jellegek azonban a gyári termékek megjelenésével fokozatosan eltűntek, lásd pl. a küllők számát.

A mesterség iránti igény megszűnése miatt az 1960-as évektől a kisebb településeken dolgozó kerékgyártók is kénytelenek voltak más famegmunkáló szakmát választani vagy üzemekben elhelyezkedni. A kerékgyártó kézműiparnak a 20. században végbemenő változásait az egykori mesterek életútján keresztül ragadhatjuk meg.

<sup>6</sup> Pusztainé Madar I. 1973, 1982; Csík A. 1997.

<sup>7</sup> Gráfik I. 1971.

## Specializálódás

A mesterségben végbemenő specializálódást befolyásolta az adott természeti környezet, a gazdasági fejlődés és a céhek, majd ipartestületek létrejötteinek üteme, elterjedése is.

Az iparágak szétválása – elsősorban a városokban, majd kisebb településeken – a 15. században indult meg. Akkor már a falusi mesterségek közt is megtaláljuk a bognáripart. A specializálódás folyamatát jól megvilágítja a céhek létrejötteinek, működésének vizsgálata. A rendelkezésünkre álló adatok alapján a 15–19. században 58 önálló bognár és 79 kovács-bognár közös céhről tudunk. Megalakulásuk nagyban függött attól, hogy az adott vidéken a mesterséget milyen mértékben űzték háziipari keretek között. A háziiparosok általában csak egy-egy alkatrész gyártásával foglalkoztak, a céhekbe belépő kerékgyártóknak és bognároknak viszont a mesterré váláshoz sokféle terméket el kellett tudni készíteni. A hintókat (bőrös vagy lógós kocsikat; a 18. századtól a féderes, rugós járműveket) készítő bognár szakma fokozatosan különvált a paraszti igényeket kiszolgáló bognároktól, kerékgyártóktól. Már a 16. században igazolja a specializálódást a kassai céh gazdag termékkészlete, vagy az erdélyi kerekes és kocsigyártó mesterség elkülönülése is.<sup>8</sup> A limitációk tanulsága szerint ez a változás a legtöbb helyen legkésőbb a 17. századra végbement.

A limitációk rögzítették a városi és a falusi igényeket kiszolgáló iparosok közti különbséget is. Ezt az abaúji árszabásokban tapasztaljuk először a 17. század második felében: bizonyos termékek árát külön meghatározták faluhelyen és külön városban.<sup>9</sup> A 18. század első felétől a *paraszt bognárok* és a *céhes mesterek* megnevezések ugyanezt az elkülönítést jelzik. A falusi bognárok elsősorban a paraszti igényeket elégítették ki, de több olyan termék is volt, amelyet falun és városon egyaránt készítettek. Utóbbi esetben az árszabás mindkét árát jelölte.<sup>10</sup>

A specializálódás egy újabb szintjéről beszélhetünk a kocsik, hintók megjelenésével, amikor a kocsigyártó szakma fokozatosan különvált a bognár szakmától. Ez a folyamat a limitációk tanulsága szerint a 18. század elejétől tartott a 19. század végéig. A specializálódásban bekövetkező legnagyobb lépés és a céhszervezet bomlásának jele is volt a 19. század elején a tőkés vállalkozások, manufaktúrák kialakulása.

A kerékgyártó ipar – a többi kisipari ághoz hasonlóan – városi keretek között sokkal inkább specializálódott (kialakultak a kocsigyártó ipar ágai: kocsinyerges, kocsifényező stb.), míg falusi keretek között jóval tovább, akár az iparág megszűnéséig, a 20. század közepéig is hozzá volt kötve a hagyományos szükségletekhez és termelő eljárásokhoz. A specializálódás egyik szemléletes

<sup>8</sup> Horváth M. 1984. 213–214.

<sup>9</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 279–280, 358.

<sup>10</sup> H. Csukás Gy. szerk. 2004. 317, 309.

példája a 19. század második felében a Szeged környéki talicskakészítők megjelenése. Kubikos talicskát ezen a vidéken csak tőlük rendeltek, s az kikerült a környékbeli bognárok termékkészletéből.

Nehéz megragadni a specializálódás folyamatát a kerékgyártó, illetve a bognár és a kocsigyártó kisipari ágazatok számbeli adatain keresztül, hiszen az egyes felmérések és statisztikák egymástól eltérő szempontok szerint készültek a 19. század végétől. A statisztikákban gyakran a bognár címszó alatt szerepelt a kerékgyártó és a kocsigyártó is, míg a kocsigyártó alatt is több szakmát (kocsifényező, kocsinyerges, bognár és a vele együtt dolgozó kovács) érthettek. A felmérések alapján nem tudjuk pontosan elkülöníteni, hogy hány falusi és hány városi igényeket kiszolgáló bognár, illetve kerékgyártó dolgozott egy-egy megyében, már csak azért sem, mert a két ágazat között átfedések voltak. A kerékgyártó mesterség elterjedtségét sokkal inkább egy adott pillanatban, egy-egy megbízható statisztika alapján tudjuk megragadni, mintsem folyamatban vizsgálni a szakma iránti igény változását. Ezt a Jekelfalussy József által szerkesztett 1892-ben megjelent *Gazdasági Címtár és Helységnévtár*, valamint az 1891-es népszámlálási eredmények alapján tettük meg, s megállapítottuk, hogy a 19. század utolsó évtizedében a bognármesterség elsősorban a középső és déli, délkeleti megyékben volt jelentős. Az 1911-es ipartestületi adatok segítségével térképen ábrázoltuk az egy bognármesterre jutó lakosok számát. Ezen összefüggő tömbben helyezkednek el az ország déli, délnyugati és középső részén azok a megyék, amelyek a legtöbb bognárral rendelkeztek. 1896-os adatok alapján összegeztük az egy főre eső tölgy, bükk és más lomberdők mennyiségét, s megállapítható, hogy a nagyobb erdősséggel rendelkező területeken általában jóval többen foglalkoztak – akár házimunka szintjén is – famegmunkálással és szekeralkatrészek készítésével. Néhány megye, pl. Hunyad és Temes azonban kivételt képeztek ez alól, mivel a kerékgyártó kisiparosok száma függött az adott területen az iparosodást szorgalmazó intézkedésektől, a nagyobb kisipari központokhoz való közelségtől, illetve egyéb helyi iparágak jelentőségétől is. A statisztikákban összefoglalt adatok segítenek meghatározni a néprajzi gyűjtésekben bemutatott, a bognár kisipar szempontjából jelentősnek tartott falvak, települések valódi súlyát a szakma történetében.

A 16–17. században a fafeldolgozás háziiparrá fejlődött, és a települések időszakosan specializálódtak egy vagy több famunkára, alkalmazkodva az adott piaci körülményekhez. Erre pontosabb adatok azonban csak a 19–20. századtól állnak rendelkezésünkre. Ettől az időszaktól megállapítható, hogy melyek azok a területek, ahol folyamatosan jelentős famegmunkáló háziipar volt. A 20. század elején a gyáripár előretörésével a háziipar szerepe csökkent, amit jelez az is, hogy 1910 után a statisztikákból eltűntek a megyei bontásban felsorolt adatok, majd 1930 után az országos adatok is.

## Szakmai identitás

A többi iparághoz hasonlóan a kerékgyártó mesterség attribútumait elsősorban a céhes hagyományokban és azoknak az ipartestületekben való továbbélésében kell keresnünk. A céhjelvényeken megjelenő jelképek a szentek: Alexandriai Szent Katalin és Illés próféta, illetve a jellegzetes kerékgyártó eszközök, mint a bognárbárd, a körzõ, a kerékszék, vonókés, fabunkó, illetve maga a kerék. Ezek az eszközök attribútum szerepüket a céhkorszak után is megõrizték, s feltûntek kerékgyártó mester- és segédlevelek, iparosújságok illusztrációiként.

A 19. század végétõl a céhek megszûnésével és a nagyobb üzemek, gyárak elõretörésével a fennmaradás érdekében a kisiparos öntudat fokozódott. Ezt erõsítették az iparosújságok, az ipartestületek és iparegyletek rendezvényei, ismeretterjesztõ kiadványai és a kisiparos képzést szorgalmazó tevékenységei. A bognár iparosok szakma iránti szeretetérõl versek, mondókák tanúskodnak. A többi iparágtól való elkülönülést jelezte a hosszú, zöld kötény viselése is.

A mesterségbeli öntudatot alakíthatta továbbá a többi szakmához való viszony, amit megragadhatunk a jövedelmi adatokban. A kerékgyártó mesterség általában a jól keresõ szakmák közé tartozott. Például a 18. századi Komáromban, ami egyben szekeres- és kerékgyártó központ is volt, vagy ugyanebben az idõszakban Vácott.<sup>11</sup> A jó kereseti lehetõség oka, hogy a bognárokat a legnehezebb munkát végzõ iparosok között tartották számon. Erre a 19. századból is találunk említést Tolna megyében.<sup>12</sup> Wittich Andor *Ipari pályamutatójában* 1925-ben szintén a kerékgyártó ipart a képesítéshez kötött, nehezebben elsajátítható mesterségek közé sorolta.<sup>13</sup> A kereset területenként mégis eltérhetett, hiszen Gyõrben 1844-ben a legkisebb átlagjövedelemmel rendelkezõ iparosok közé tartoztak a bognárok.<sup>14</sup>

A mesterségbeli identitás kihangsúlyozása, a megrendelõk száma, illetve köre szerinti elkülönülés a szakmán belül is megfigyelhetõ. A megrendelésre dolgozó kerékgyártók büszkék voltak termékeik minõségére, és nem tartották jó szakembernek azokat, aki elsõsorban vásárokon árulták jármûveiket és az alkatrészeket. A nagygazdákat és a paraszti igényeket kiszolgáló mesterek közti presztízsbeli különbséget egy túrkevei bognár példájával érzékeltették.

Nem csak a többi szakmához viszonyított, a kerékgyártó mesterségbõl adódó identitásról, de általános értelemben vett iparos öntudatról is beszélhetünk. A kézmûvesek megbecsültségét a 20. század elejéig az adott településen vállalt társadalmi szerepük is fémjelzte.

<sup>11</sup> Kecskés L. 1978. 19–20, 186–229; Kemecsi L. 1997. 60; Paládi-Kovács A. 1984a; Duray K. 1912. 60–62.

<sup>12</sup> Domonkos O. 1991a. 723.

<sup>13</sup> Wittich A. 1925. 11, 44.

<sup>14</sup> Eperjessy G. 1988. 95.



Az iparosok szakmai identitását jól példázza a német eredetű kifejezésekhez való ragaszkodás. Ezek a szakszavak megmaradtak a kerékgyártó szakmában is, annak ellenére, hogy az inasiskolák és az ipartestületek által kiadott közlemények és folyóiratok szorgalmazták a magyar terminusok bevezetését. Az iparosok azonban mesterségbeli tudásukat, a megrendelőktől és a többi szakmától való különállásukat hangsúlyozhatták azzal, ha saját, németből magyarosított szakszavaikat használták.

Egy mester egyénisége saját eszközkészletének kialakításában is megmutatkozik. A szerszámokon feltüntetett tulajdonjegyekre és díszítésekre számos példát találunk. A kerékgyártók díszítő hajlamukat a termékeken is megmutathatták, gyakran kihangsúlyozták, ha egy motívumot csak ők alkalmaztak a járművek egyes alkatrészein. Az eszközök esetében a mester újító kedvéről árulkodnak a technikai újítások és saját „találmányok”.

A mesterség jellegéből adódóan a bognárok szoros együttműködésben dolgoztak a kovácsokkal. Változó volt, hogy a megrendelő a kovácshoz vagy a bognárhoz ment először, ám a közösen előállított termékekért kapott fizetséget mindenhol nagyjából azonos szempontok szerint osztották el egymás közt a mesterek. Közös munkájukról, szoros együttműködésükről több történet is tanúskodik. Ez az együttműködés azonban esetenként szakmai féltékenységhöz is vezetett. A Szegeden 1912-ben indított *Magyarországi Kovácsok és Kocsigyártók* című szaklap többször foglalkozott a kovácsok és bognárok közti vitával a kocsigyártás kizárólagos jogának megszerzéséért. A szaklap a szakmák közti együttműködés fontosságát hangsúlyozta az iparág fellendítésének érdekében.<sup>15</sup>

A kerékgyártó mesterség specializálódása és történeti rétegei nyomom követhetők tehát a céhekről és az ipartestületekről, majd a 20. századi kisipartörténetről gyűjtött adatok segítségével, továbbá a szerszámkészlet és termékek alakulásán keresztül. Annak, hogy a 19. századot és a 20. század elejét tartjuk a legintenzívebb időszaknak a mesterségben lezajló változások szempontjából, nem pusztán az az oka, hogy ekkortól rendelkezünk a legtöbb írott és képi forrással. A gyáripar és a gépesítés megjelenése valóban gyors fejlődést, majd még gyorsabb hanyatlást eredményeztek a kerékgyártó kisipar történetében.

<sup>15</sup> Forcsek Z. 1993. 621.



## IRODALOM

ACSÁDY Ignác

- 1894 Régi árviszonyok. Abauj vármegye 1669. december hó 10-én kelt limitátiója. *Magyar Gazdaságtörténeti Szemle* 88–95.

ÁLTALÁNOS MUNKÁS ÚJSÁG

- 1870 *Általános Munkás Újság* máj. 15. 7. sz.

AMMAN, Jost – SACHS, Hans

- 1568 *Das Ständebuch. 114 Holzschnitte von Jost Amman mit Reimen von Hans Sachs.*

ANDRÁSFALVY Bertalan

- 1978 A táji munkamegosztás néprajzi vizsgálata. *Ethnographia* LXXXIX. 231–241.

ÁRVA Judit – GRANASZTÓI Péter

- 2000 Inventáriumgyűjtemény. In: FEJŐS Zoltán (főszerk.): *A Néprajzi Múzeum gyűjteményei.* 697–715. Budapest.

BÁCSKAI Vera

- 1965 *Magyar mezővárosok a XV. században.* /Értekezések a történeti tudományok köréből 37./ Budapest.

- 1989 Kézműves és társadalom In: NAGYBÁKAY Péter – NÉMETH Gábor (szerk.): *VI. Kézművesipartörténeti Szimpózium. Veszprém. 1988. november. 15–16.* 9–13. Veszprém.

BAKÓ Ferenc

- 1977 A Bükk-vidék néprajza. In: HEVESY Attila (szerk.): *Bükk útikalauz.* 143–154. Budapest.

- 1992 *Kézművesség egy alföldi faluban. Tiszaigar 1949–1950.* Eger.

BALASSA Iván

- 1964 *Földművelés a Hegyközben.* Budapest.

- 1979 A munkaeszköz-kutatás elvi és módszertani kérdései. *Ethnographia* XC. 1–14.

BALÁZS Gyula

- 1903 *A kolozsvári kereskedelmi és iparkamara területén űzött házi iparok törzskönyve.* Kolozsvár.

BÁLINT Sándor

- 1957 *Szegedi szótár* I–II. Budapest.

- 1977 A szögedi nemzet. A szegedi nagytáj népélete, 2. *A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve* 1976/77. 2. 5–76.

BALOGH István

- 1965 A lófogatok Debrecenben a XVIII–XIX. században I. *Ethnographia* LXXVI. 161–186.

- 1966 A lófogatok Debrecenben a XVIII–XIX. században II–III. *Ethnographia* LXXVII. 74–92, 229–253.
- 1981 Megyék és városok harca a limitációk körül a XVI–XVII. században. In: NAGYBÁKAY Péter (szerk.): *IV. Kézművesipartörténeti Szimpózium. Veszprém. 1980. dec. 1–2.* 69–73. Veszprém.
- BALOGH István – VÉGH József
- 1966 *A hagyományos paraszti gazdálkodás ismeretanyaga és szókincse 3. Hordás, nyomtatás, cséplés 1. rész. /Útmutató füzetek a néprajzi adatgyűjtéshez XIII./* Budapest.
- BÁN Ferenc
- 1977 *Bognármesterség 1920–1930. Veszprém és környéke.* Kézirat. Néprajzi Múzeum Etnológiai Archívuma. EA 19620.
- BARABÁS Endre
- 1904 *Udvarhely vármegye közigazdasági leírása.* Budapest.
- 1907 *Maros-Torda vármegye és Marosvásárhely közigazdasági leírása.* Budapest.
- 1910 *Kolozs vármegye közigazdasági leírása.* Budapest.
- BARNA Gábor
- 1982 Gyűjtési útmutató. A paraszti kisiparok kutatásához. *Honismeret* 10 (5) melléklet.
- BAROSS Kálmán
- 1932 *Esztergomi iparoscéhek.* Budapest.
- BÁRTH János
- 1987 Pest-Pilis-Solt vármegye 1812. évi ár- és bérszabása. *Cumania* 10. 155–207.
- BÁTKY Zsigmond
- 1906 *Útmutató néprajzi múzeumok szervezésére.* Budapest. (1992)
- 1933 Mesterkedés. In: CZAKÓ Elemér (szerk.): *A magyarság néprajza* I. 305–380. Budapest.
- BAUDRILLARD, Jean
- 1968 *A tárgyak rendszere.* Budapest.
- BEDŐ Albert
- 1885 *A Magyar Állam erdőségeinek gazdasági és kereskedelmi leírása.* I. Általános erdészeti viszonyok. Budapest.
- 1896 *A Magyar Állam erdőségeinek gazdasági és kereskedelmi leírása.* I. Általános erdészeti viszonyok. 2. kiadás Budapest.
- BÉLI Gábor
- 1975 *A bognármesterség szó- és szerszámkészlete Murakeresztúron (Zala megye).* Kézirat. Néprajzi Múzeum Etnológiai Archívuma. EA 18709.
- BELLON Tibor
- 1975 Hajdúszoboszló kézműipara és kereskedelme. In: DANKÓ Imre (szerk.): *Hajdúszoboszló monográfiája.* 447–466. Hajdúszoboszló.

BENDA Gyula

1989 *A keszthelyi uradalom 1850 előtti hagyatéki és vagyoni összeírásai 1. Keszthely 1711–1820.* /Fontes Musei Ethnographiae 1./ Budapest.

1997 *Kézművesek és gazdák vagyona Zalaegerszegen az osztályos egyezségek tükrében. (1762–1850).* In: KAPILLER Imre (szerk.): *Zalaegerszeg évszázadai. Várostörténeti tanulmányok.* 217–250. Zalaegerszeg.

2006 *Társadalomtörténeti tanulmányok.* Budapest.

BENDA Gyula – KIRÁLY Ferenc

1988 *Iparosok egy kisváros társadalmában.* In: NAGYBÁKAY Péter – NÉMETH Gábor (szerk.): *VI. Kézművesipartörténeti Szimpózium. Veszprém 1988. nov. 15–16.* 31–45. Veszprém.

BENKŐ D.

1863 *Lovas és ökrös fogatok.* *Gazdasági Lapok* 8–9. sz.

BERKES Katalin

2005 *Szeker–karuca–huluba, moldvai adalékok a szekerek táji típusainak kérdéséhez.* In: BÁTI Anikó – ELTER András – NOBILIS Júlia (szerk.): *Parasztélet, kultúra, adaptáció.* 121–138. Budapest.

BIELLENSTEIN, August

1907–1918 *Die Holzbauten und Holzgeräte der Letten.* St. Petersburg-Petrograd.

BITSKEY István

2003 *Mesterségdicsérő énekek a kora újkori Magyarországon.* In: VIGA Gyula – HOLLÓ Szilvia Andrea – Cs. SCHWALM Edit (szerk.): *Vándorutak – Múzeumi örökség. Tanulmányok Bodó Sándor tiszteletére, 60. születésnapja alkalmából.* 151–158. Budapest.

BÍRÓ BÉLA VASKERESKEDŐ ÁRJEGYZÉKE

é. n. *Bíró Béla vaskereskedő árjegyzéke.* Budapest, Üllői út 61. sz.

BÍRÓ Donát

2000 *Szászrégeni kézműves mesterségek.* Marosvásárhely.

BÍRÓ György

1999 *A gyulai általános ipartestület.* In: CSIFFÁRY Gergely – DÓKA Klára (szerk.): *Tanulmányok a kézműipar történetéből.* 238–262. Veszprém.

BÍRÓ Vencel

1957 *Erdély XVI–XVII. századi kereskedelmének történetéhez.* In: BODOR András et al. (szerk.): *Emlékkönyv Kelemen Lajos születésének nyolcvanadik évfordulójára.* 64–77. Bukarest.

BOCKHORN, Olaf

1973 *Wagen und Schlitten im Mühlviertel I.* Darstellung. Beiträge zur Landeskunde von Oberösterreich historische Reihe I/2. Linz, Selbstverlag des Oö. Musealvereins.

## BODGÁL Ferenc

- 1953 *Kismesterségekkel (bognár és kovács) kapcsolatos vegyes gyűjtés.* Páty. Kézirat. Néprajzi Múzeum Etnológiai Archívuma. EA 3957/1–33.
- 1959 Népi foglalkozások a Bükk vidékén. *Borsodi Földrajzi Évkönyv* 2. 76–79.
- 1960 A miskolci talyiga. *Ethnographia* LXXI. 524–536.
- 1962 Közösségi kovács a mezőkövesdi matyóknál. *Néprajzi Értesítő* XLV. 81–96.
- 1964 Kovács limitációk Magyarország északi területéről a XVII–XVIII. századból. *Néprajzi Közlemények* XIX. (1) 272–291.
- 1965 A miskolci kovács-kerégyártó cég. *A Herman Ottó Múzeum Évkönyve* V. 299–316.
- 1966 A mádi kovács-kerégyártó cég. *A Herman Ottó Múzeum Évkönyve* VI. 283–292.
- 1967 Az ároktői kovácsok. *Ethnographia* LXXVIII. 202–218.
- 1968 A kovácsmesterség kutatása. *A Herman Ottó Múzeum Évkönyve* VII. 157–170.

## BODÓ Miklós – SZABADOS István szerk.

- 1953 *Vas és edény áruismeret: háztartási, ipari és mezőgazdasági tömegcikk.* Budapest.

## BODÓ Sándor

- 1968 Céhbehívótáblák a miskolci Herman Ottó Múzeumban. *A Herman Ottó Múzeum Évkönyve* VII. 171–211.
- 1970 Borsodi, abaúji és zempléni céhpecsétek. *A Herman Ottó Múzeum Évkönyve* IX. 189–226.
- 1974 Mezővárosi és falusi kézművesség Észak-Magyarországon. In: Hofer Tamás – KISBÁN Eszter – KAPOSVÁRI Gyula (szerk.): *Paraszti társadalom és műveltség a 18–20. században. 2. Mezővárosok.* 125–140. Szolnok.
- 1975 Céhes mesterek, landmaiszterek és kontárok Észak-Magyarországon 1872-ig. *Ethnographia* LXXXVI. (4) 537–551.

## BOGDÁN István

- 1973 *Régi magyar mesterségek.* Budapest.
- 1987 *Régi magyar mértékek.* Budapest.
- 1990 *Magyarországi hossz- és földmértékek 1806–1874.* Budapest.

## BÓNIS Johanna

- 1997 A marosvásárhelyi céhekről. In: PÁL-ANTAL Sándor – SZABÓ Miklós (szerk.): *A Maros megyei magyarság történetéből.* 57–76. Marosvásárhely.

## BÖZÖDI György

- 1938 *Székely bánja.* Kolozsvár.

BRUCKNER Győző

é. n. *A késmárki céhek jog- és művelődéstörténeti jelentősége.* Okirattárral (1515–1757) Miskolc.

BUDAPESTI KERESKEDELMI ÉS IPARKAMARA

1877 *A budapesti Kereskedelmi és Iparkamara jelentése a m. k. földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi minister úr ő nagyméltóságához a budapesti kamarai kerület kézmű- és gyáriparáról az 1870–1875-iki években.* Budapest.

BURA László

1982 *A szatmári fafeldolgozó mesterségek szakszókincse. /Magyar Csoportnyelvi Dolgozatok 12./* Budapest.

CZAKÓ Sándor

1978 Új szerszám született. *Dunatáj* 3. 69–76.

CZEGLÉDI Imre

1973 A gyulai kovács-kerékgyártó-bognárcéh vándorlegény-protocollumának elemzése (1803–1872). *Békési Élet* I. 121–131. Békéscsaba.

1989 A békéscsabai iparok helyzete az 1870–80-as években az iparkamarai összeírások alapján. In: NAGYBÁKAY Péter – NÉMETH Gábor (szerk.): *VI. Kézművesipartörténeti Szimpózium.* 87–100. Veszprém.

CSABA József

1946 Szekér részeinek neve Csákánydoroszlón. *Magyar Nyelvőr* 70 (1) 35.

CSALOG Zsolt

1965 A kocsi és a szekér Szentes vidékén. *Néprajzi Közlemények* X. (1–2) 3–45.

CSAPLOVICS János

1823 Mesteremberek Czéhbeli Régiségeik. *Tudományos Gyűjtemény* VI. 48–86.

CSÁSZI Ferenc

2002 Császi Ferenc fafaragó (Hajdúszoboszló, 1932. október 12.) *Napút* 2001. 10. 106–107.

CSÁSZI Ferencné

1982 *Szaktám története.* Kézirat.

CSEH Fruzsina

2008 Kerékgyártó mesterség Tardonán az 1950–60-as években. *Herman Ottó Múzeum Évkönyve* XLVII. 535–547.

2009 Az elmúlás fázisai. A kerékgyártó-mesterség példája. *Tabula* 12 (2) 233–246.

2010 Kerékgyártó mesterség és szekérbiztosítás Bácskában. *Bácsország* 3. (54) 12–15.

2011 A kerékgyártó mesterség eszközkészletének változása a 19–20. században. *Ethno-Lore* XXVIII. 149–179.

- 2012 Újabb 20. századi források a kerékgyártó mesterség ipartörténetéhez. Két bognár pénztárkönyv forráskritikai értelmezése. In: Márkusné Vörös Hajnalka (szerk.): *Céhládától az adatbáisig. Új utat és eredmények az ipartörténet kutatásában*. 321–345. Veszprém.
- CSERVENYÁK László  
1998 *Fogatos járművek, szekerek, kocsik, hintók Magyarországon a XIX–XX. században*. Debrecen.
- CSIFFÁRY Gergely  
1982 *Egri céhemlékek*. Eger.
- Csík Antal  
1997 A lőcsös parasztkocsi készítése Kiskunmajsán. *Cumania* 14. 181–206.
- CsÍKVÁRI Antal szerk.  
1940 *Zemplén vármegye. /Vármegyei szociográfiák IX./* Budapest.
- K. CSILLÉRY Klára  
1979 Faragószék. In: ORTUTAY Gyula (főszerk.): *Magyar Néprajzi Lexikon* 2. 49–50. Budapest.  
1982 *A magyar népi lakáskultúra kialakulásának kezdetei*. Budapest.
- CSIPKÉS Kálmán  
1941 Céhedényeink. *Soproni Szemle* V. (3) 223–233.  
1943 Sopron sz. kir. Város múzeumainak céhládái. *Soproni Szemle* VII. 136–147.
- CSORBA Csaba  
1975 Tulajdonjegyek, mesterjegyek, polgári címerek a középkorban. *A Herman Ottó Múzeum Évkönyve* XIII–XIV. 143–189.  
2009 Bognárok és egyéb famegmunkáló mesterségek. In: FEHÉR Katalin (főszerk.): *Pannon Enciklopédia. Magyar ipar- és technikatörténet*. Budapest.
- H. CSUKÁS Györgyi  
2009 Kovács-munkák a 17–19. század eleji árszabásokban. In: NAGY Zoltán – SZULOVSKY János (szerk.): *A vasművesség évezredei a Kárpát-medencében*. 187–193. Szombathely.
- H. CSUKÁS Györgyi szerk. és bev.  
2004 *Az Mester Emberek Míveinek árazása. Vasárosok, kovácsok, kerékgyártók, kaskötők árszabásai (1626–1821)*. Budapest.
- CSÚRY Bálint  
1930 Néprajzi jegyzetek a moldvai magyarokról. *Erdélyi Múzeum* XXXV. (4–6) 155–176.
- DANIEL Gábor  
1875 A székelyföldi erdőkről. *Erdészeti Lapok* 14. 72–80.
- DANKÓ Imre  
1976 Tiszántúli vásárok-piacok. In: SZÖLLŐSI Gyula (szerk.): *Vásártörténet – hídivásár*. 15–95. Debrecen.



- 1983 Békés iparának és kereskedelmének néprajza. In: DANKÓ Imre (szerk.): *Békés város néprajza*. 543–570. Békés.
- 1985 A bárándi közlekedés és árucseré néprajza. A közlekedés, teherhordás eszközei. In: BALASSA Iván (szerk.): *Báránd története és néprajza*. 389–395. Báránd.
- 1935 *A Debreceni Ipartestület Kocsigyártó Szakosztályába tartozó iparosok csoportjának irányárai*. Debrecen.
- DEHÉNY József  
1922 *A kalocsai céhek története*. Kalocsa.
- DIÓSZEGHY Béla – CSIPKAY Henrik  
1914 *Fatechnológia faipari szakirányú iskolák számára*. Budapest.
- DOBOS Lajos  
1976 A halmaji bognármesterség. In: DOBROSSY István (szerk.): *Foglalkozások és életmódok. Válogatott tanulmányok honismereti szakkörök és kutatók munkáiból. /A miskolci Herman Ottó Múzeum kiadványai VII./* 89–95. Miskolc.
- DÓCZI Sámuel  
1912 *Ipari pályamutató*. Budapest.
- DÓKA Klára  
1979 *A pest-budai céhes ipar válsága (1840–1872)*. Budapest.  
1999 A kézműipar történetének levéltári forrásai (1850–1950). In: CSIFFÁRY Gergely – DÓKA Klára (szerk.): *Tanulmányok a kézműipar történetéből*. 195–201. Veszprém.
- DOMANOVSKY Sándor  
1917 Mázsaszekér. In: SZENTPÉTERY Imre (szerk.): *Emlékkönyv Fejérpataky László életének hatvanadik évfordulója ünnepére*. 37–74. Budapest.
- DOMOKOS Pál Péter  
1987 *A moldvai magyarság*. Budapest.
- DOMONKOS János  
1973 *Bognár, kerék- és kocsigyártó kismesterség Szombathelyen*. Kézirat. Néprajzi Múzeum Etnológiai Archívuma. EA 19014 B.
- DOMONKOS Ottó  
1956 Kovács árjegyzék. *Néprajzi Közlemények* I. 276–280.  
1974 A kisipar néprajzi kutatása. *Ethnographia* LXXXV. 18–37.  
1978 A kisiparok kutatása. *Dissertationes Ethnographicae* 1976–1978 (2) 105–122.  
1980 *Ár- és bérlimitációk Sopron városban és Sopron megyében (XVI–XIX. sz.)*. /Előmunkálatok a Magyarország Néprajzához 8./ Budapest.  
1981 Soproni és Sopron megyei árszabások és a limitációkataszter tanulmányai. In: NAGYBÁKAY Péter (szerk.): *IV. Kézművesipartörténeti Szimpózium*. Veszprém. 1980. dec. 1–2. 45–61. Veszprém.

- 1985 A főcéhek vonzáskörzetei. In: NAGYBÁKAY Péter – NÉMETH Gábor (szerk.): *V. Kézművesipartörténeti Szimpózium. Veszprém. 1984. november 20–21.* 191–216. Veszprém.
- 1991a Ár- és bérszabályzatok. In: DOMONKOS Ottó – NAGYBÁKAY Péter (szerk.): *Magyar Néprajz III. Kézművesség.* 705–726. Budapest.
- 1991b A kézművesség szerepe a falu anyagi kultúrájának alakításában. In: DOMONKOS Ottó – NAGYBÁKAY Péter (szerk.): *Magyar Néprajz III. Kézművesség.* 7–154. Budapest.
- 1991c 47. térkép: Önálló bognárcéhek, 15–19. század, 48. térkép: Bognárkovács céhek, 16–19. század. In: DOMONKOS Ottó – NAGYBÁKAY Péter (szerk.): *Magyar Néprajz III. Kézművesség.* 140–143. Budapest.
- 2002a Céhemlékek. In: KÜCSÁN József – PERGER Gyula (szerk.): *Győr-Moson-Sopron megye népművészete.* 63–88. Győr.
- 2002b *A magyarországi mesterlegények közép-európai kapcsolatai és szokásai a XV–XIX. században.* /Ipartörténeti könyvtár 1./ Budapest.
- DOMONKOS Ottó – KISS Mária – NAGYBÁKAY Péter szerk.  
1986 *A magyarországi árszabások forrásanyagának katasztere 1463–1848.* I–II. Budapest.
- DOMONKOS Ottó – NAGYBÁKAY Péter szerk.  
1992 *Magyarország kézművesipartörténetének válogatott bibliográfiája.* Budapest.
- DÖMÖTÖR Sándor  
1979 Kocsikenés és hájazás Vas megyében. *Savaria* 1975–76. 9–10. 227–230.
- DUNÁRE, Nicolae red.  
1972 *Tara Bîrsei.* București.
- DURAY Kálmán  
1912 *A váci céhek.* Vác.
- ECSEDI István  
1911 A debreczeni fogatokról. *Néprajzi Értesítő* XII. 36–53.
- ÉHEN Gyula  
1905 *Vas vármegye közigazdasági leírása.* Budapest.
- EMLÉKIRAT  
1909 *Emlékirat a hazai kis- és gyáripar fejlesztéséről.*
- EMSzT  
1976–2009 *Erdélyi Magyar Szótörténeti Tár* I–XII. Szabó T. Attila szerk. Bukarest – Budapest.
- ENDREI Walter  
1990 A rokka készítői. *Ethnographia* CI. 265–276.
- ENZSÖL Imre  
1994 A Hansági Múzeum céhpecsétjei. *Arrabona* 31–33. 205–223.

## EÖTVÖS Károly

- 1896 Veszprém megye. In: *Az Osztrák–Magyar Monarchia írásban és képekben. Magyarország IV.* 169–204. Budapest.

## EPERJESSY Géza

- 1963 Mezővárosi és falusi céhek kialakulása és bomlása az Alföldön és a Dunántúlon (1686–1848). *Századok* 97. 951–984.
- 1967 *Mezővárosi és falusi céhek az Alföldön és a Dunántúlon (1686–1848)*. Budapest.
- 1982 A kézművesipar Szegeden az 1848 előtti évtizedekben. In: BLAZOVICH László (szerk.): *Tanulmányok Csongrád megye történetéből IV.* 163–198.
- 1988 *A szabad királyi városok kézművesipara a reformkori Magyarországon*. Budapest.

## ERDEI Ferenc

- 1976 A magyar társadalom a két világháború között II. *Valóság* XIX. (5) 36–58.
- 1980 *A magyar társadalomról. Erdei Ferenc összegyűjtött művei*. Budapest.

## ERDÉLYI Zoltán

- 1958 Faközéltetés a Bernecebaráti környéki erdőkben. *Ethnographia* LXIX. 381–408.

## ÉRI István – NAGY Lajos – NAGYBÁKAY Péter szerk.

- 1975–1976 *A magyarországi céhes kézművesipar forrásanyagának katasztere I–II*. Budapest.

## FARAGÓ Tamás

- 1991 Népszámlálási adatok a falusi iparról (1857–1910). In: NAGYBÁKAY Péter – NÉMETH Gábor (szerk.): *VII. Kézművesipartörténeti Szimpózium. Veszprém, 1990. nov. 12–14.* 12–23. Veszprém.

## FARKAS Irén

- 1994 Csíki adatok a népi mesterségekhez. *Néprajzi Látóhatár* III. (3–4) 77–92.

## FARKAS József

- 1982 Adatok a szatmári szekerekhez. In: BALASSA Iván – UJVÁRY Zoltán (szerk.): *Néprajzi tanulmányok Dankó Imre tiszteletére*. 303–308. Debrecen.
- 1984 Lovaskocsik és szekerek. In: UJVÁRY Zoltán (szerk.): *Tanulmányok Szatmár néprajzához*. 169–196. Debrecen.
- 1992 Hagyományos teherhordás és közlekedés Mátészalkán és környékén. In: UJVÁRY Zoltán (szerk.): *Mátészalka néprajza*. 145–154. Debrecen.

## FEJES László

- 1976 Egy miskolci kádármester. In: DOBROSSY István (szerk.): *Foglalkozások és életmódok. /Herman Ottó Múzeum Néprajzi Kiadványai VII./* 113–119. Miskolc.

FÉL Edit – HOFER Tamás

- 1961 A parasztember szerszámai. Beszámoló az átányi monografikus esz-  
közvizsgálatról. *Ethnographia* LXXII. 487–535.  
1964 A monografikus tárgygyűjtés. *Néprajzi Értesítő* XLVI. 5–90.  
1974 *Geräte der Átányer Bauern*. Budapest.  
2010 „Mi, korrekt parasztok...” *Hagyományos élet Átányon*. Budapest.

FÉNYES Elek

- 1836–1842 *Magyar országnak 's 'a hozzá kapcsolt tartományoknak mostani  
állapotja statistikai és geographiai tekintetben*. I–VI. Pest.  
1842 *Magyarország statistikája* I. Pest.  
1847 *Magyarország leírása*. Pest.

FINÁLY Henrik

- 1892 *A besztercei szószedet*. Budapest.

FLÓRIÁN Mária

- 1994 A céhes mesterek termékeinek árazása. „Tsak egy Mester Emberhez  
illő öltözet, s mertekletes élet módgya”. In: KISBÁN Eszter (szerk.):  
*Parasztkultúra, populáris kultúra és a központi irányítás*. 99–105. Bu-  
dapest.

FODOR László

- 1993 Az erdélyi árszabályzatok. In: NAGYBÁKAY Péter (szerk.): *VIII.  
Kézművesipartörténeti Szimpózium. Veszprém 1992. november 9–11.  
19–28*. Veszprém.

FORCSEK Zoltán

- 1993 A kisipar. In: SZABÓ Ferenc (főszerk.): *Hódmezővásárhely története*  
II/2. 603–627. Hódmezővásárhely.

FORRÓ Katalin

- 1997 A váci Reitter család és a kocsigyártás. In: HORVÁTH Sán-  
dor – SZULOVSKY János (szerk.): *Luxusiparok. Válogatás a IX.  
Kézművesipartörténeti Szimpózium (Veszprém, 1996. szeptember 27–  
28.) előadásaiából*. 101–110. Budapest – Veszprém.

FÖLDVÁRY Zsuzsanna

- 1969 *Bognármesterség. Kiskunlacháza*. Kézirat. Néprajzi Múzeum Etnoló-  
giai Archivuma. EA 16387.

FRECSKAY János

- 2001 *Mesterségek szótára*. Budapest. Eredeti kiadás: 1912.

FÜLÖP László

- 1985 *A sárvári kovácmesterség szakszókincse*. /Magyar Csoportnyelvi  
Dolgozatok 25./ Budapest.

GALGÓCZY Károly szerk.

- 1860 *Iparosok Lapja*.

GAZDA József

1993 *Mindennek mestere. A falusi tudás könyve.* Budapest.

GÁLDI László

1941 Szövegjavítások a Schlägli Szójegyzék kiadásához. *Magyar Nyelv* 37. 272–275.

GAUL Károly

1902 Hazánk házi faipara. *Erdészeti Lapok* (márc.) 299–363. (ápr.) 435–459. Budapest.

GECSÉNYI Lajos

1979 A győri céhek a XVI. század második felében és a XVII. század első felében. *Arrabona* 21. 145–166.

GELLÉRI Mór

1892 *Ötven év a magyar ipar történetéből 1842–1892.* Budapest.

GÖNYEY Sándor

1940 Fafaragás a Börzsöny hegység községeiben. *Ethnographia* LI. 228–235.

1942 A csíki szekér. *Néprajzi Értesítő* XXXIV. 273–274.

GÖRÖG Jolán

1960 *A kádáripár története és műszavai Mecseknádasdon. /A Néprajzi Múzeum Etnológiai Adattára 12./* 765. Budapest.

GRÁFIK Imre

1971 Szállítás és közlekedés Szentendre szigeten. *Néprajzi Közlemények* XV. (1–4.)

1978 A szállítás és közlekedés kutatása. *Dissertationes Ethnographicae* 1976–1978 (2) 123–151.

1985 *Kiháló mesterségek. /Kézműves füzetek 3./* Budapest.

1992 Tárgyak üzenete. In: GRÁFIK Imre: *Jel és hagyomány. /Folklór és etnográfia 59./* 194–240. Debrecen.

2008 *Céhemlékek. /A Néprajzi Múzeum Tárgykatalógusai 12./* Budapest.

GRANASZTÓI Péter

2000 A tárgytól a tárgyak rendszeréig. Két példa a faktoranalízis alkalmazására. In: BÓDY Zsombor – MÁTAY Mónika – TÓTH Árpád (szerk.): *A mesterség iskolája. Tanulmányok Bácskai Vera 70. születésnapjára.* 87–109. Budapest.

GULYA István

2006 Kerégyártók. In: VERES László – VIGA Gyula (szerk.): *Kézművesipar Északkelet-Magyarországon.* 59–64. Miskolc.

GUZSVÁN Zsuzsanna

1978 *Régi mesterségek falun. Nagyapám a bognármester bemutatása. Dunaszekcső.* Kézirat. Néprajzi Múzeum Etnológiai Archívuma. EA 20050.

## GYÁNI Gábor

- 1995 Hódmezővásárhely társadalma 1920–1941 között. In: Á. VARGA László (szerk.): *Rendi társadalom – polgári társadalom*. 213–226. Debrecen.

## GYÖRFFY István

- 1929 Régi följegyzésekből. *Néprajzi Értesítő* XXI. 55–57.  
1934 Teherhordás, közlekedés, jármű. In: GYÖRFFY István – VISKI Károly: *A magyarság néprajza* II. 247–273. Budapest.

## HAÁZ Ferenc Rezső

- 1932 Az udvarhelyszéki székely szekér. *Néprajzi Értesítő* XXIII. 10–19.

## HAJAS Andrea

- 1986 *A nagykanizsai kovácmesterség szakszókincse. /Magyar Csoportnyelvi Dolgozatok 27./* Budapest.

## HAJDÚ Judit – BARNA Csilla

- 1977 *Gócza Kálmán bográn élete. Jászakisér*. Kézirat. Néprajzi Múzeum Etnológiai Archívuma. EA 19642

## HALKOVICS László

- 1963 Hivatalos magyar iparstatisztikai adatfelvételek és közlemények 1867–1896 között. *Ipari és Építőipari Statisztikai Értesítő* 9–10. 356–365.  
1965 Hivatalos magyar iparstatisztikai adatfelvételek 1921–1944 között. *Statisztikai Szemle* 1965. (aug.–szept.) 874–896.  
1966 Magyar iparstatisztikai adatfelvételek 1945–1948 között. *Statisztikai Szemle* 1966. (márc.) 289–309.  
1969a Hivatalos magyar iparstatisztikai adatfelvételek 1949–1960 között (I.). *Statisztikai Szemle* 1966. (aug.–szept.) 887–910.  
1969b Hivatalos magyar iparstatisztikai adatfelvételek 1949–1960 között (II.). *Statisztikai Szemle* 1966. (okt.) 1016–1029.  
1977 A kereskedelmi és iparkamarák iparstatisztikai felvételei a XIX. század második felében. *Statisztikai Szemle* 1977. (aug.–szept.) 903–913.

## HANÁK Péter

- 1962 Vázlatok a századelő magyar társadalmáról. *Történelmi Szemle* V. (2) 210–245.

## HARASZTHY Lajos

- 1911 Ipar, kereskedelem, hitelügy és forgalom. In: BOROVSKY Samu (szerk.): *Magyarország vármegyéi és városai. Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye* II. 251–272. Budapest.

## HEINRICH A. és fiai

- 1909 *Vas- és vasárúk árjegyzéke*. Budapest.

## HEGYI Imre

- 1978 *A népi erdőkiélés történeti formái. Az Északkeleti Bakony erdőgazdálkodása az utolsó kétszáz évben*. Budapest.

HERCZEG Mihály

- 1983 A szállítás és közlekedés eszközei Hódmezővásárhelyen a 18–20. században. In: DÖMÖTÖR János – TÁRKÁNY SZÜCS Ernő (szerk.): *Kiss Lajos emlékkönyv*. 245–271. Hódmezővásárhely.

HERMAN Ottó

- 1910 *Debreczeni lófogatok*. Budapest.

HILF László

- 1929 *A szegedi iparosság története*. Szeged.

HOFER Tamás

- 1983 A „tárgyak elméleté”-hez. Felszerelések és tárgyegyüttesek néprajzi elemzése. *Népi Kultúra – Népi Társadalom* XIII. 39–65.

HOFFMANN Tamás

- 1969 A tudomány forrásai-e a múzeumok néprajzi gyűjteményei? *Néprajzi Értesítő* LI. 5–14.

HORNOK Lajosné

- 1996 *Az endrődi kézműipar, kereskedelem és közlekedés a századfordulón*. Gyomaendrőd.

HORVÁTH Károly

- 1974 A kisbéri kocsi szerkezete és részei. *Komárom megyei honismereti füzetek*. 1. 38–52.

HORVÁTH Mihály

- 1984 *Az ipar és kereskedelem története Magyarországon a három utolsó század alatt*. Budapest. Eredeti kiadás: 1842.

HORVÁTH Zoltán

- 1943 *Egy mezőváros céhes ipara. A nagykőrösi céhek élete és története*. Nagykőrös.

- 1976 *A jobbágyvilág alkonya Sopron megyében*. Budapest.

IKVAI Nándor

- 1967 Földművelés a Zempléni-hegység középső részén. *Műveltség és hagyomány* IX.

IPARI ÉRDEKKÉPVISELETEK MAGYARORSZÁGON AZ 1906. ÉVBEN

- 1909 *Ipari érdekképviseltek Magyarországon az 1906. évben*. Kiadja a Kereskedelemügyi M. Kir. Minister. Budapest.

IPARI ÉRDEKKÉPVISELETEK A MAGYAR SZENT KORONA ORSZÁGAIBAN

- 1921 *Ipari érdekképviseltek a Magyar Szent Korona országaiban az 1911. évben*. Kiadja a Kereskedelemügyi M. Kir. Minister. Budapest.

IPAROSKÁTÉ

- 1909 *Iparoskáté*. III. évf. Tudnivalók az állami gépsegítségéről. 9–18. Műhelyek berendezése és költségszámítása. 32–43.

- 1912 *Iparoskáté*. VI. évf. Kerékgyártó műhely berendezése. 50–51.

## AZ IPARTÖRVÉNY MÓDOSÍTÁSA

1906 *Az ipartörvény módosítása*. Harmadik rész. Statisztika. X. Budapest.

## JAKOB Károly

1944 *Látogatás a főiskola régiségtárában a céhek emlékei között*. Sárospatak.

## JÁVOR Kata

2000 Magyar paraszti erkölcs és magatartás. In: PALÁDI-KOVÁCS Attila (főszerk.): *Magyar Néprajz VIII. Társadalom*. 601–692. Budapest.

## JEKELFALUSSY József szerk.

1882 *Népünk hivatása és foglalkozása az 1880-ban végrehajtott számlálás szerint*. Budapest.

1885a *Magyarország háziipara az 1884. év elején*. Budapest.

1885b *Magyarország iparosainak és kereskedőinek cím- és lakjegyzéke*. Budapest.

1886 *Magyarország iparstatisztikája 1885-ben*. Budapest.

1892a *Magyarország iparosainak és kereskedőinek cím- és lakjegyzéke*. Budapest.

1892b *A Magyar Korona országainak helységnévtára*. Budapest.

## JENEY-TÓTH Annamária

2004 *Míves emberek a kincses Kolozsvárott*. Erdélyi tudományos füzetek 247. Kolozsvár.

## JENKINS, J. Geraint

1965 *Traditional Country Craftsmen*. London and Henley.

1972 *The English Farm Wagon. Origins and Structure*. Newton Abbot.

1992 *Agricultural Transport in Wales*. Cardiff.

## JENŐFI Éva

1932 *Adatok a szegedi német telepések és céhek történetéhez*. Budapest.

## JORDÁN Károly

1959 *Bognár kisipar*. Budapest.

1973 *Bognár szakmai ismeret*. Szakmunkásképző iskolák számára. Budapest.

## JUHÁSZ Antal

1965 Kismesterségek. In: NAGY Gyula (szerk.): *Orosháza néprajza*. 295–341. Orosháza.

1968 A bakity. Adatok a homoki teherhordó eszközökről. *A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve* 99–108. Szeged.

1976 Kistelek kézműipara. In: JUHÁSZ Antal (szerk.): *Tanulmányok Kistelek történetéből és népeletéből*. 469–497. Kistelek.

1984 Iparosok és paraszti kézműves specialisták. In: BÁRTH János (szerk.): *Kecel története és néprajza*. 667–693. Kecel.

1991a Fafeldolgozás. In: DOMONKOS Ottó – NAGYBÁKAY Péter (szerk.): *Magyar Néprajz III. Kézművesség*. 412–462. Budapest.



- 1991b Kézműipar, kisipar. In: GAÁL Endre (szerk.): *Szeged története* 3 (1) 415–445. Szeged.
- 1995 A dorozsmai kocsigyártó mesterség. In: KÖVÉR Lajos – TÓTH Sándor László (szerk.): *Kiskundorozsma*. 427–439. Szeged.
- 2003 A kézművesek, kisiparosok a helyi társadalomban. In: VIGA Gyula – HOLLÓ Szilvia Andrea – Cs. SCHWALM Edit (szerk.): *Vándorutak – Múzeumi örökség. Tanulmányok Bodó Sándor tiszteletére, 60. születésnapja alkalmából*. 39–57. Budapest.
- KÁDÁR Zsombor – PÁL-ANTAL Sándor
- 2002 *A székegyföldi erdészet és faipar*. Történeti kronológia. Marosvásárhely.
- KALAVASZKÝ, Michael
- 1988 A kézművesek társadalmi aktivizálódásának problémái a céhek megszűnése után. In: NAGYBÁKAY Péter – NÉMETH Gábor (szerk.): *III. Nemzetközi Kézművesipartörténeti Szimpózium. Veszprém 1986. október 18–24.* 55–62. Veszprém.
- KALMÁR Elek
- 1894 A Schlägli szójegyzék. *Nyelvtudományi Közlemények* 24. 249–255.
- KARDOS László
- 1955 Jegyzetek a volt uradalmi cselédség kultúrájának és életmódjának alakulásáról. (Szentgyörgy-pusztá). *Ethnographia* LXVI. 225–344.
- K. KARLOVSZKY Endre
- 1896 Magyar gyár- és kézműipar 1771–74-ben. *Magyar Gazdaságtörténeti Szemle* 1–2. 1–64.
- KASZÁS Marianne
- 1996 *Céhek, ipartársulatok, ipartestületek iratai. /Levéltári Módszertani és Oktatási Füzetek 2./* Budapest.
- KATONA Imre
- 1961 A kubikus kordé és a kordésmunka. *Ethnographia* LXXII. 56–85.
- 1962 A kubikustalicska és a talicskásmunka. *Ethnographia* LXXIII. 512–532.
- KECSKÉS László
- 1978 *Komáromi mesterségek*. Bratislava.
- KEMECSEI Lajos
- 1997 Népi közlekedés a Gerecse vidékén II. In: KÖRMENDI Géza (szerk.): *Paraszti élet a Duna két partján* III. 53–80. Tatabánya.
- 1998 *Szekerek, kocsik, szánok. Paraszti járműkultúra Észak-Dunántúlon*. Budapest.
- 1999 Járműkészítő iparosok Észak-Dunántúlon. In: CSIFFÁRY Gergely – DÓKA Klára (szerk.): *Tanulmányok a kézműipar történetéből*. 79–96. Veszprém.

- 2001 A paraszti járműkultúra kutatása az elmúlt negyedszázadban (1975–2000). In: HÁLA József – SZARVAS Zsuzsa – SZILÁGYI Miklós (szerk.): *Számadó. Tanulmányok Paládi-Kovács Attila tiszteletére*. Budapest.
- 2005 Kocsigyártás. In: SZULOVSKY János (szerk.): *A magyar kézművesipar története*. 435–440. Budapest.
- 2009 Miről árulkodik egy kontóskönyv? In: NAGY Zoltán – SZULOVSKY János (szerk.): *A vasművesség évezredei a Kárpát-medencében*. 203–208. Szombathely.
- 2010 Adatok a hétfalusi közlekedéskultúrához. In: BALI János – BÁTI Anikó – KISS Réka (szerk.): *Inde Aurum – Inde Vinum – Inde Salutem. Paládi-Kovács Attila 70. születésnapjára*. 324–344. Budapest.

## KEREKES György

- 1901 A kassai céhek árszabása (Limitatiója). *Magyar Gazdaságtörténeti Szemle* 471–483.

## Kis Vilmos

- 1934 *Árjegyzék Asztalos szerszámokról*. Budapest.

## KLAMÁR Zoltán

- 2005 Egy magyarkanizsai bognárdinasztia története a családi jegyzetfüzet és iratanyag tükrében. In: BÁTI Anikó – BERKES Katalin – ELTER András – NOBILIS Júlia (szerk.): *Parasztélet, kultúra, adaptáció*. 13–34. Budapest.

## KLIKAR ADOLF ELSŐ MAGYAR FASZERSZÁM ÉS FAÁRUGYÁRA

- 1928 *Klikar Adolf első magyar faszerszám és faárugyára*. *Árjegyzék az 1928. évi ábrás mintakönyvhöz*. Ujpest.

## KNÉZY Judit

- 1991 Történelmi – Tárgyi – Néprajzi fejezetek Marcali és környéke népéletéből. In: KANYAR József (szerk.): *Marcali Története I*. 461–503. Marcali.
- 1998 Iparosok a Festeticsek és a Szécsényiek marcali és csokonyai uradalmaiban (Somogy megyében). *Somogyi Múzeumok Közleményei* 13. 389–394.

## KOCSIGYÁRTÓ IPAR

- 1905 *Kocsigyártó ipar*. aug. 1. III. évfolyam 15. sz. (43. folyósz.) 7. 140. kép.

## KOC SIS Gyula

- 1984 Kecel gazdaság- és társadalomtörténete 1848-tól 1918-ig. In: BÁRTH János (szerk.): *Kecel története és néprajza*. 329–383. Kecel.
- 2010 Fogatok, kerek járművek Pest megye régióiban a 19. század közepén. In: BALI János – BÁTI Anikó – KISS Réka (szerk.): *Inde Aurum – Inde Vinum – Inde Salutem. Paládi-Kovács Attila 70. születésnapjára*. 129–141. Budapest.

## KÓCZIÁNNÉ SZENTPÉTERI Erzsébet

- 1981a A pest-budai kocsigyártó céhek és szerepük a fogatolt járművek gyártásában. In: NAGYBÁKAY Péter (szerk.): *IV. Kézművesipartörténeti Szimpózium. Veszprém. 1980. dec. 1–2.* 185–188.
- 1981b The Coachmaking Trade and the Coachmakers in Hungary. In: PALÁDI-KOVÁCS Attila (Hrsg.): *Traditionelle Transportmethoden in Ostmitteleuropa.* 131–136. Budapest.
- 1993 Teherszállító fogatolt járművek a hazai közgyűjteményekben. In: NAGYBÁKAY Péter (szerk.): *VIII. Kézművesipartörténeti Szimpózium. Veszprém 1992. november 9–11.* 81–88. Veszprém.
- 1995 A kocsigyártás mesterei. A kocsigyártó ipar ágazatai és belső szakosodása. In: DÓKA Klára – ÉRI István (szerk.): *IV. Nemzetközi Kézművesipartörténeti Szimpózium. Veszprém. 1994. november 9–11.* 122–127.

## KODOLÁNYI János

- 1957 A sellyei egyesült czéhbe lévő, és ezután czéhbe állani kívánó mesterek remekjeik kimutatásának jegyzéke. *Néprajzi Közlemények* II. (1) 347–348.

## KOPF Lajos

- 1897 Mégegyszer a kocsiról. *Egyetemes Philológiai Közöny* 254–258.

## Kós Károly

- 1972 *Népelet és néphagyomány.* Bukarest.
- 1976 *Tájak, falvak, hagyományok.* Bukarest.
- 1979 *Eszköz, munka, néphagyomány.* Bukarest.

## Kósa László

- 2001 *A magyar néprajz tudománytörténete.* Budapest.

## KOSKINEN-KOIVISTO, Eerika

- 2009 Healthy, Skilled, Disciplined – Modernizing Changes and the Sense of Self in the Embodied Experiences of a Female Factory Worker. *Ethnologia Fennica. Finnish Studies in Ethnology.* 36. 72–83.

## KOSZORÚS Ödön

- 2002 *Díszített kovácsmunkák a Délnyugat-Dunántúl köz- és magángyűjteményeiben.* Szombathely.

## KOTICS József

- 1992 Mátészalka kézműipara. In: UJVÁRY Zoltán (szerk.): *Mátészalka néprajza.* 127–144. Debrecen.

## KOTICS József – MAGYARI Márta

- 1990 Kézmű- és háziipar. In: UJVÁRY Zoltán (szerk.): *Bakonszeg története és néprajza.* 343–375. Bakonszeg.
- 1992 Mátészalka kézműipara. In: UJVÁRY Zoltán (szerk.): *Mátészalka néprajza.* 127–144. Debrecen.

KOVÁCH Géza

1971 Falusi mesterségek Arad megyében régen és ma. *Művelődés* XXIV. (3) 44–48.

KOVÁCH Géza – BINDER Pál

1981 *A céhes élet Erdélyben*. Bukarest.

KOVÁCS Gyula

1898 A magyar háziipar törzskönyve. In: MATLEKOVITS Sándor (szerk.): *Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye*. 1896–1898: VIII. 311–380. Szeged.

KOVÁCS János

1901 *Szeged és népe*. Szeged.

K. KOVÁCS László

1937 Kulimász égetés. *Néprajzi Értesítő* XXIX. 202.

1948 *A magyar népi közlekedés kutatása. Közlekedés, teherhordás, hír- és jeladás. /A magyar népkutatás kézikönyve II. 10./* Budapest.

1977 Debreceni szekér. In: ORTUTAY Gyula (főszerk.): *Magyar Néprajzi Lexikon* I. 564. Budapest.

1979 Győri kocsi. In: ORTUTAY Gyula (főszerk.): *Magyar Néprajzi Lexikon* II. 375. Budapest.

1981 Leistenwagen im Karpatenbecken. In: PALÁDI-KOVÁCS Attila (Hrsg.): *Traditionelle Transportmethoden im Ostmitteleuropa*. 107–116. Budapest.

KOVÁCS Lehel István

2005 *Hétfalusi csángó tájszógyűjtemény*. Kolozsvár.

KOZMA Pál

1848 *Zaránd vármegye földirati, statistikai és történeti leírása*. Kolozsvár.

KÖDÖBÖCZ Lajos

2005 Falujárás: Hetyen. *Kárpáti Igaz Szó* 2005. jún. 30. 93. sz. Internetdokumentum: <http://www.hhrf.org/karpatiigazszo/050630/sz03.html> (Utolsó letöltés 2011. november 14.)

KÖRMENDI Géza

1999 Népi kismesterségek Komárom-Esztergom megyében. In: KÖRMENDI Géza (szerk.): *Paraszti élet a Duna két partján* IV. 7–48. Tata.

KRÜNITZ, Johann Georg

1792 *Ökonomische Encyclopädie von Johann Georg Krünitz*. LVII Thafel.

LAJOS Árpád

1963 Díszes fafaragás a Hór völgyén. *A Herman Ottó Múzeum Évkönyve* 3. 103–135.

LAKATOS Dénes

1932 A székesfehérvári és fejérmegyei céhek életéből. *Székesfehérvári Szemle* II. (7–9) 39–42.

LEHOCZKY Tivadar

1881 *Bereg vármegye monográfiája* 2. Ungvár.

LISZKA József

1992 Egy fékező eljárás: a csúszó. In: JUHÁSZ Gyula (szerk.): *Fejezetek a szlovákiai Kisalföld néprajzából*. 63–65. Budapest.

LÖFFLER Erzsébet

1984 Gyöngyösi céhek a XVIII–XIX. században. In: HAVASSY Péter – KECSKÉS Péter (szerk.): *Tanulmányok Gyöngyösről*. 287–318. Gyöngyös.

LUKÁCS László

2007 *A tisztas ipar emlékei: céhek, céhemlékek, az iparosok hagyományai Fejér megyében és Székesfehérváron*. Székesfehérvár.

MAGYAR GAZDA

1841 *Magyar Gazda* 1. évf. U. V.: A' székely ökörszekerek' némelly különlegességei.

1847 *Magyar Gazda* I. 25., 51. sz. ökrösszekér szerkezete.

MAGYAR KOCSIGYÁRTÁS

1912 *Magyar Kocsigyártás* május 20. 1. évf. 4. sz. Bihari Jakab: Magyarosításunk. 8–10.

A MAGYAR KORONA ORSZÁGAIBAN AZ 1891. ÉV ELEJÉN VÉGREHAJTOTT NÉPSZÁMLÁLÁS EREDMÉNYEI

1893 A Magyar Korona országaiban az 1891. év elején végrehajtott népszámlálás eredményei. *Magyar Statisztikai Közlemények*. Új folyam I-II. rész. Budapest.

A MAGYAR MAGÁNKISIPAR

1961 *A magyar magánkisipar*. Statisztikai Adatgyűjtemény. 1938–1960. Központi Statisztikai Hivatal 1961/6.

MAGYAR NÉPRAJZI LEXIKON I–V.

1977–1982 *Magyar Néprajzi Lexikon*. Ortutay Gyula főszerk. Budapest.

MAGYARORSZÁGI KOVÁCSOK ÉS KOCSIGYÁRTÓK

1914 *Magyarországi Kovácsok és Kocsigyártók*. jan. 1. I. évf. 1. sz.

MAGYAR STATISZTIKAI ÉVKÖNYV 1893.

1894 *Magyar Statisztikai Évkönyv 1893*. Új folyam. I. Budapest.

MAGYAR STATISZTIKAI ÉVKÖNYV 1897.

1898 *Magyar Statisztikai Évkönyv 1897*. Új folyam. V. Budapest.

A MAGYAR SZENT KORONA ORSZÁGAINAK 1900. ÉVI NÉPSZÁMLÁLÁSA

1902 A Magyar Szent Korona országainak 1900. évi népszámlálása. *Magyar Statisztikai Közlemények* 1. kötet. Budapest.

1905 A Magyar Szent Korona országainak 1900. évi népszámlálása. *Magyar Statisztikai Közlemények* 9. kötet. Budapest.

A MAGYAR SZENT KORONA ORSZÁGAINAK 1910. ÉVI NÉPSZÁMLÁLÁSA

1912 A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása. *Magyar Statisztikai Közlemények* 42. kötet. Budapest.

- 1914 A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása. *Magyar Statisztikai Közlemények* 52. kötet. Budapest.
- MAGYAR SZERSZÁM ÉS GÉPKERESKEDELMI VÁLLALAT  
1930 *Szerszámok, szerszámgépek és műszaki áruk árjegyzéke*. Budapest.
- MAGYARORSZÁG KERESKEDELMI, IPARI ÉS MEZŐGAZDASÁGI CÍMTÁRA  
1924–1931 *Magyarország kereskedelmi, ipari és mezőgazdasági címtára*. Budapest.
- MANDELBAUM, David G.  
1982 Életrajzi tanulmány: Gandhi. In: KÜLLŐS Imola (szerk.): *Az életrajzi módszer. Alkalmazása és eredményei a néprajzban és az antropológiában.* /Documentatio Ethnographica 9./ 29–45. Budapest.
- MÁRKUS Mihály  
1938 A nyíregyházi taliga. *Néprajzi Értesítő* XXX. 213–214.
- MARTON Sándor  
1872 Az igafogatról és járművekről erőmúteni szempontból. *Gazdasági Lapok* 39–43. (45)
- MATLEKOVITS Sándor szerk.  
1896–1898 *Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye*. I–VIII. Budapest.
- MÉREI Gyula  
1951 *Magyar iparfejlődés 1790–1848*. Budapest.
- MÉSZÁROS Mária  
1969 *Egy népi kismesterség. Bognár. Dömsöd*. Kézirat. Néprajzi Múzeum Etnológiai Archívuma. EA 16397.
- MIHÁLY Tibor  
1996 *Őrhegy alatt. Oroszhegy monográfiája*. Székelyudvarhely.  
1997 *Oroszhegy. Adalékok a község monográfiájához*.
- MISKOLCZY Ambrus  
1982 A dél- és délkelet-erdélyi kézműves ipar a kelet-európai regionális munkamegosztásban a múlt század derekán. *Ethnographia* XCIII. 390–422.
- MOCSÁRY Antal  
1982 *Nemes Nógrád vármegyének istóriai, geographiai és statistikai esmértetése*. Hasonmás kiadás. PRAZNOVSZKY Mihály szerk. Kecskemét. Eredeti kiadás 1826.
- MOLNÁR József  
1984 A gyöngyösi Mátra Múzeum céhpecsétnyomói. *Agria* XX. 139–146.
- MOLNÁR Mária  
1965 Faragóspecialista műhelye Faddon. *Néprajzi Értesítő* XLVII. 329–336.

MURÁNYI Sarolta

1970–1971 *Bognármesterség Ráckevén*. Kézirat. Néprajzi Múzeum Etnológiai Archívuma. EA 16957.

NAGY Dezső

1956 Szeged és környéke vegyes néprajzi gyűjtés. Bene Imre kocsigyártó mester 80 éves. Szeged. Kézirat. Néprajzi Múzeum Etnológiai Archívuma. EA 6342/7–8.

NAGY Ferenc

1976 Mesterségek Karcsán a felszabadulás előtt. In: DOBROSSY István (szerk.): *Foglalkozások és életmódok*. /Herman Ottó Múzeum Néprajzi Kiadványai VII./ 83–88. Miskolc.

NAGY KÁLÓZI Balázs

1941 Fatengelyes ökörkordé. *Ethnographia* LII. 72–73.

NAGY Vera

1981 „Ó, mi szép! Ez a derék faragószék...” *Csongrád Megyei Hírlap* (május 17.) 7.

1996 Kézműipar. In: JUHÁSZ Antal (szerk.): *Mindszent története és népelete*. 537–550. Mindszent.

NAGY Zoltán

1992 *Kézművesipari műhely- és szerszámkataszter*. Vas megye. Veszprém, Körmend.

2008 *Jeles céhtárgyak és mesterművek. Kézművesség a nyugat-dunántúli régióban*. Szombathely.

NAGYBÁKAY Péter

1963a Veszprémi és Veszprém megyei céhpecsétnyomók. *A Veszprém Megyei múzeumok Közleményei* 1. 185–219.

1963b *Magyarországi kerékgyártó és kovácscéhek pecsétjei*. Kézirat. Közlekedési Múzeum archívuma, kéziratgyűjtemény. 99/63.

1964a Veszprémi és Veszprém megyei céhbehívótablák. *A Veszprém Megyei múzeumok Közleményei* 2. 341–363.

1964b Magyarországi vas- és fémműves céhpecsétek. *Kohászati Lapok* (május) 244–252.

1965 Veszprémi és Veszprém megyei céhkorsók. *A Veszprém Megyei múzeumok Közleményei* 4. 139–204.

1967 Munkaeszközabrázolások magyarországi céhjelvényeken. *Technikatörténeti Szemle* 1965–1967. IV (1–2) 171–189.

1971 Veszprémi és Veszprém megyei céhzászlók, céhlámpák és egyéb céhjelvényes emlékek. *A Veszprém Megyei múzeumok Közleményei* 10. 127–187.

1972 Újabban előkerült Veszprém megyei tárgyi céhemlékek. *A Veszprém Megyei múzeumok Közleményei* 11. 402–403.

- 1981a *Magyarországi céhbehívótáblák*. Budapest.
- 1981b *Céhvilág Magyarországon*. Budapest.
- 1993 Képes kereskedelmi árkatalógusok és tankönyvek mint a kézművesipartörténeti kutatómunka segédeszközei. In: NAGYBÁKAY Péter (szerk.): *VIII. Kézművesipartörténeti Szimpózium. Veszprém, 1992. november 9–11.* 181–184. Veszprém.
- 1995 *A magyarországi céhes kézművesipar jelvényei*. Budapest.
- NAGYBÁKAY Péter – NÉMETH Gábor szerk.
- 1989 *VI. Kézművesipartörténeti Szimpózium. Veszprém 1988. nov. 15–16.* MTA Veszprémi Akadémiai Bizottsága. Veszprém.
- NEMESNÉ MATUS Zsanett – SZABÓ Péter
- 2010 „...remekdarabjaikat bötsülettel elkészítvén...” A céhek tárgyi emlékei a Xántus János Múzeumban. Győr.
- NÉMETHY Endre
- 1977 Kovácsok, bognárok. *A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve 1976/77.* 2. 49–56.
- NÉPRAJZI MÚZEUM INVENTÁRIUMGYŰJTEMÉNYE
- 1785 *Néprajzi Múzeum inventáriumgyűjteménye.* 8703 Suly József bognár és felesége Szenczi Borbála hagyatéki leltára Veszprém.
- 1818 *Néprajzi Múzeum inventáriumgyűjteménye.* 0752 Halasi Kovács János hagyatékának becsüje. Cegléd.
- 1832 *Néprajzi Múzeum inventáriumgyűjteménye.* 9564 Pápai Mihály vagyónának becsüje. Veszprém megye.
- NOVÁK László
- 1989 Kézműipari kapcsolatok a Tiszazug és a Duna–Tisza-köze nagyobb mezővárosai között. In: BEREZKI Ibolya – SZABÓ László (szerk.): *Kunszentmárton és a Tiszazug kisipara.* 179–206. Szolnok.
- NYAKAS Miklós
- 1977 A hajdúsági Múzeum helytörténeti gyűjteménye I. Pecsétnyomók és fémbélyegzők. *Hajdúsági Múzeum Évkönyve* III. 173–185. és IX–X. tábla.
- 1981 A Hajdúkerület 1793-as limitációja. In: NAGYBÁKAY Péter (szerk.): *IV. Kézművesipartörténeti Szimpózium. Veszprém. 1980. dec. 1–2.* 74–77. Veszprém.
- NYERGE László
- 1900 *Máramaros megye*. Budapest.
- ORBÁN Balázs
- 1981 *A Székelyföld leírása I–VI.* Bővített kiadás. Sajtó alá rendezte: ILLYÉS Elemér. (Eredeti kiadás: 1868.)
- ORTVAI Tivadar
- 1899 Pozsony város és Pozsonymegye. In: *Az Osztrák–Magyar Monarchia írásban és képekben. Magyarország V.* 177–228. Budapest.



ÖRSI Julianna

1990 *Karcag társadalomszervezete a 18–20. században.* /Agrártörténeti tanulmányok 16./ Budapest.

PALÁDI-KOVÁCS Attila

1973 A magyar parasztság kerekcsere járműveinek történeti és táji rendszerezéséhez. *Néprajzi Közlemények* 18. 5–79.

1977 On the mapping of carts and wagons. In: *Bericht über die VI. Arbeitskonferenz der O.K. für den E.A.E.* 38–41. Wien.

1978 Some remarks on historical and modern form of wheeled vehicles on Hungarian territory. In: *Bericht Fünfte Arbeitskonferenz ... für den Ethnologischen Atlas Europas.* (1974) 142–147. Budapest.

1979 *A magyar parasztság rétgazdálkodása VII.* A széna szállítása. 311–369. Budapest.

1982 *A Barkóság és népe.* IV. fejezet. Közlekedés, szállítás. 67–80. Miskolc (második kiadás 2006. Miskolc).

1984a A magyar szekér a Kárpát-medencében. In: UJVÁRY Zoltán (szerk.): *Tanulmányok Szatmár néprajzához.* /Folklor és Etnográfia 16./ 157–168. Debrecen.

1984b Hagyományos közlekedés és szállítás. In: SZABADFALVI József – VIGA Gyula (szerk.): *Répašhuta.* 141–169. Miskolc .

1985 Der Ungarische Wagen in Karpatenbecken. *Ethnographica et Folkloristica Carpathica* 4. 23–32.

1986–87 Favágók és más erdőjárók Dél-Gömörben. *A Herman Ottó Múzeum Évkönyve XXV–XXVI.* 573–593.

1987 Szekér és kocsik. In: BARABÁS Jenő (szerk.): *Magyar Néprajzi Atlasz III.* 191–205. térkép. Budapest.

1988 *Életmód, foglalkozás, nemzetiség: Bányászat és erdei iparüzés a régi Gömörben.* Debrecen.

1989 A szállítás és közlekedés hagyományos eszközei a Palócföldön. In: BAKÓ Ferenc (szerk.): *Palócok III.* 333–377. Eger.

1993 Hungarian Hay Wagons in the Eighteenth and Nineteenth Centuries. In: CHEAPE, H. (ed.): *Tools and Traditions.* 101–106. Edinburgh.

1997a Szánfélék és szánrészek nevei. In: KISS Gábor – ZATCZ Gábor (szerk.): *Szavak – nevek – szótárak. Írások Kiss Lajos 75. születésnapjára.* 298–310. Budapest.

1997b Szekerek és fogatok a honfoglalás korában. *Ethnographia* CVIII. 175–203.

1998 Paraszti járművek néhány 18. századi árszabás tükrében. In: SZENDE Katalin – KUCSÁN József (szerk.): *Isten áldja a tisztet ipart. Tanulmányok Domonkos Ottó tiszteletére.* 365–377. Sopron.

1999a Két felföldi szekértípus (Láncos lajtorja és nyári szekér). *A Herman Ottó Múzeum Évkönyve XXXVIII.* 943–959.

- 1999b Népi gazdálkodás a Bódva-völgyében. In: BODNÁR Mónika – RÉMIÁS Tibor (szerk.): *Tanulmányok a Bódva völgye múltjából*. 235–372. Putnok.
- 2000 Kisiparosok. In: PALÁDI-KOVÁCS Attila (főszerk.): *Magyar Néprajz VIII. Társadalom*. 310–362. Budapest.
- 2001 Híradás, közlekedés, szállítás. In: PALÁDI-KOVÁCS Attila (főszerk.): *Magyar Néprajz II. Gazdálkodás*. 813–973. Budapest.
- 2002 A kézművesipartörténeti kutatások és a néprajz. In: SZULOVSKY János (szerk.): *X. Kézművesipartörténeti Szimpózium (Budapest, 2001. október 29–30.) Harminc év számvetése*. 19–22. Budapest.
- 2003a Szekerek, szánok, fogatok a Kárpát-medencében. Szentendre.
- 2003b Régi szekerek Észak-Gömörben 1513 tájékán. In: VIGA Gyula – HOLLÓ Szilvia Andrea – Cs. SCHWALM Edit (szerk.): *Vándorutak – Múzeumi örökség. Tanulmányok Bodó Sándor tiszteletére, 60. születésnapja alkalmából*. 69–77. Budapest.
- 2009 Kézművesség, mesterségek. In: PALÁDI-KOVÁCS Attila (főszerk.): *Magyar Néprajz I.2. Táj, nép, történelem*. 83–87, 187–200, 339–355. Budapest.
- PAP István
- 1994 Szállítás, anyagmozgatás és eszközei Nagykőrösön (adatközlés). In: NOVÁK László (szerk.): *Néprajzi tanulmányok Ikvai Nándor emlékére II. /Studia Comitatus 24./* 119–124. Szentendre.
- PAPP Imre
- 1977 *Bognármesterség Dorozsmán*. Kézirat. Néprajzi Múzeum Etnológiai Archívuma. EA 19522.
- PETERCSÁK Tivadar
- 1978 *Hegyköz*. Miskolc.
- 1980 A szerencsi faragószék. *Élet és Tudomány* 46. 1471–1472.
- 1981 Az erdő szerepe a Zempléni-hegyvidék népének életében. In: SZABADFALVI József (szerk.): *Néprajzi tanulmányok a Zempléni-hegyvidékről*. 43–61. Miskolc.
- 1982-1983 A paraszti erdőhasználat néprajzi kutatása Észak-Magyarországon. *Agria* XIX. 375–392.
- 1986 A fa és erdei termékek az Északi-középhegység és az Alföld népi kereskedelmében. In: SZABADFALVI József – VIGA Gyula (szerk.): *Árucseré és migráció*. A Tokajban 1985. okt. 28–29-én megrendezett tanácskozás anyaga. 233–237. Miskolc.
- 2001 Erdei munkák. In: PALÁDI-KOVÁCS Attila – SZILÁGYI Miklós (szerk.): *Magyar Néprajz II. Gazdálkodás*. 224–236. Budapest.
- POZSÁR István
- 1912 *A csongrádmegyei céhek története*. Csongrád.

## PUSZTAINÉ MADAR Ilona

- 1973 Szekérfészítés és használat a székelyföldi Atyhán és az alföldi Sárrét-udvariban. *Néprajzi Közlemények* XVIII. 81–273.
- 1980 A nemesládonyi és a tompaládonyi szekér. *Savaria* 9–10. 205–225.
- 1982 Bognármesterség a Tiszazugban. In: BERECZKI Ibolya – SZABÓ László (szerk.): *Kunszentmárton és a Tiszazug kisipara*. 442–488. Szolnok.

## RÁNKI György

- 1964 A kisipar szerepe a magyar kapitalista fejlődésben. *Történelmi Szemle* VII. (2) 423–451.

## RÁTH Károly

- 1898 A háziipar. In: MATLEKOVITS Sándor (szerk.): *Magyarország közigazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye*. 1896–1898: VIII. 299–311. Budapest.

## RÁZUS József

- 1928 *Gyöngyösi céhek, ipartársulatok és a gyöngyösi ipartestület 25 éves története*. Gyöngyös.

## RECSKA Endre

- 2007 *Fafeldolgozó vasszerszámok védjegyei*. Budapest.

## REIZNER János

- 1900 *Szeged története*. Szeged.

## REPKÉNY István

- 1992 *Szekerezés, kocsizás, szánkózás*. Kecskemét.

## RÉTHEI PRIKKEL Marián

- 1897 A kocsi eredete. *Egyetemes Philológiai Közöny* 53–56.

## RICHTER M. István

- 1930 Mesterlegények a céhvilágban. *Ethnographia* XLI. 38–47, 177–199.

## ROMÁN János

- 1965 Zemplén megye falusi és mezővárosi iparának szakmái és mesterségei a XVI–XVII. században, különös tekintettel a Hegyaljára. *Történeti Évkönyv* I. 9–91. Miskolc.

## RUDOLF Klára

- 1966 *Bognárság. Hódmezővásárhely*. Néprajzi Múzeum Etnológiai Archivuma. EA 14573.

## SÁNDOR Pál

- 1981 Iparos és kereskedő zsellérek Fejér megyében az 1828. évi országos összeírás tükrében. *Agrártörténeti Szemle* XXIII. (1–2) 236–240.

## SARKADI NAGY Emília szerk.

- 2006 *Öt évtized. Ötven kézműves dinasztia*. Budapest.

## SCHEUERMEIER, Paul

- 1943, 1956 *Bauernwerk in Italien, der italienischen und rätoromanischen Schweiz* I–II. Erlaubach–Zürich.

SERES András

1970 Hétfalusi szekeresség. *Falvak Dolgozó Népe* XXVI. 35. 7.

SITKEI Ferenc

2002 *A kocsifényezés*. Orosháza.

SMUTA Lilla

1982 Adatok a Tiszazug kisiparának történetéhez (1945–1970). In: BEREZCKI Ibolya – SZABÓ László (szerk.): *Kunszentmárton és a Tiszazug kisipara*. 97–138. Szolnok.

SOMKÚTI Éva

1981 Fejér megyei és székesfehérvári kézműves árszabások a XVIII. század első felében. In: NAGYBÁKAY Péter (szerk.): *IV. Kézművesipartörténeti Szimpózium. Veszprém. 1980. dec. 1–2*. 88–104. Veszprém.

SPÓNER Péter

2005 A kerékgyártó-mesterség múltja Északkelet-Magyarország történelmi vármegyéiben a céhkorszak végéig (Abaúj, Zemplén, Borsod vármegye). *A Herman Ottó Múzeum Évkönyve* XLIV. 155–171.

SUGÁR Ignác

1901 *A kisipar sorsa*. Budapest.

SZABÓ Endre

1903 Ipar, kereskedelem és hitelügy. In: BOROVSZKY Samu (szerk.): *Magyarország vármegyéi és városai. Gömör-Kishont vármegye*. 251–272. Budapest.

SZABÓ István – SZABÓ László

1977 Az erdő szerepe az Ipoly-völgy községeinek életében a jobbágyfelszabadítás után. In: IKVAI Nándor (szerk.): *Börzsöny néprajza*. 71–92. Szentendre.

SZABÓ Kálmán

1943 Adatok a régi kecskeméti szekér felszereléséhez. *Néprajzi Értesítő* XXXV. 182–184.

SZABÓ László

1933 *Kecskemét város iparos céhei*. Kecskemét.

SZABÓ Margit

1971 A bodrogközi szekér. In: KOVÁTS Dániel (szerk.): *Abaúj és Zemplén népéletéből*. 194–199. Sátoraljaújhely.

SZABÓ Péter

1979 A céhek tárgyi emlékei a győri Xántus János Múzeum gyűjteményében I. A céhládák. *Arrabona* 21. 167–230.

1986 A céhek tárgyi emlékei a győri Xántus János Múzeum gyűjteményében II. A pecsétnyomók. *Arrabona* 22–23. 129–184.

1988 A céhek tárgyi emlékei a győri Xántus János Múzeum gyűjteményében III. A céházslók. *Arrabona* 24–25. 135–208.

## SZABÓ Sarolta

- 1990 Céhes emlékek a Jósa András Múzeumban. *A Nyíregyházi Jósa András Múzeum Évkönyve* 27–29. (1984–1986) 221–260.
- 1994 *Kézművesipari műhely- és szerszámkataszter*. Szabolcs–Szatmár–Bereg megye. Veszprém, Nyíregyháza.

## SZÁDECZKY Lajos

- 1889 *A czéhek történetéről Magyarországon*. Budapest.
- 1913 *Iparfejlődés és a czéhek története Magyarországon*. Budapest.

## SZALAY Emőke

- 1978 Debreceni céhbehívótáblák. *Déri Múzeum Évkönyve* 1977. LVIII. 201–227.
- 1981 Debreceni céhládák. *Déri Múzeum Évkönyve* 1979. LX. 117–156.
- 1982 Debreceni céhedények. *Déri Múzeum Évkönyve* 1980. LXI. 227–265.

## SZALAY Imre

- 1877 Magyar köriratú pecsétek. *Századok* 11. 678–679.

## SZAMOTA István

- 1894 *A Schlägli magyar szójegyzék a XV. század első negyedéből*. Budapest.

## SZAMOTA István – ZOLNAY Gyula

- 1902–1906 *Magyar oklevélszótár*. Budapest.

## V. SZATMÁRI Ibolya

- 1985 Részletek Báránd anyagi kultúrájából. In: BALASSA Iván (szerk.): *Báránd története és néprajza*. 347–361. Báránd.

## SZEKERES Gyula

- 1987 *Kerékgyártó mesterség Hajdúböszörményben*. Debrecen.
- 1995 Kísérlet egy település szekérszertelének tipológiai modellezésére. *Ethnographia* 106. 463–480.
- 1999 Szekérvasalás Hajdúböszörményben. *A Hajdúsági Múzeum Évkönyve* 69–108. Hajdúböszörmény.

## SZEMEREY Tamás

- Internetdokumentum. Az asztalosságban használt idegen szavak gyűjteménye. [http://famivesceh.hu/dok/Szemerey\\_Tamas\\_-\\_Azasztalossagban%20hasznalt\\_idegen\\_szavak\\_gyujtemenye.pdf](http://famivesceh.hu/dok/Szemerey_Tamas_-_Azasztalossagban%20hasznalt_idegen_szavak_gyujtemenye.pdf) (Utolsó letöltés: 2011. 01. 12.)

## SZILÁGYI Miklós

- 1986 Életút-interjú Rácz János bognárral. Túrkeve. Néprajzi Múzeum Etnológiai Archívuma. EA 20711.
- 1978 Egy öreg kovács mondja. *Dunatáj* 77–86.
- 2009 Egy kisvárosi kovács kapcsolatrendszere (a 20. század első felében). In: NAGY Zoltán – SZULOVSKY János (szerk.): *A vasművesség évezre-dei a Kárpát-medencében*. 209–214. Szombathely.

SZILÁGYI Sándor szerk.

1875–1898 *Erdélyi országgyűlési emlékek*. Budapest. (1877. 2. kötet, 1882. 8. kötet)

SZINNYEI József szerk.

1893–1901 *Magyar tájszótár*. I–II. Budapest.

SZIRTHA Kálmán

1937 *Kiskundorozsma története*. Kiskundorozsma község kiadása. Kiskundorozsma.

SZITA László

1964 Az 1848. évi Klauzál Gábor-féle iparstatisztikai felvételek eredménye néhány déldunántúli városban. *A Pécsi Tanárképző Főiskola Tudományos Közleményei* 8. 73–94.

SZOBOSZLAINÉ RAFFAY Anna

1951 *Vegyes gyűjtés. Bognár. Tahi–Tótfalu Pest megye*. Kézirat. Néprajzi Múzeum Etnológiai Archívuma. EA 2.393/16–18.

SZULOVSKY János

1985 A kisiparok néprajzi rekonstrukciójáról. In: NAGYBÁKAY Péter – NÉMETH Gábor (szerk.): *V. Kézművesipartörténeti Szimpózium. Veszprém*. 1984. november 20–21. 225–231. Veszprém.

2000a A gazdasági címtárak forrásértéke. *Statisztikai Szemle* 78. (7) 536–549.

2000b A társadalom realizált igényvilága a 19. század utolsó harmadában Magyarországon. Térképlapok egy kutatásból. In: CSERI Miklós – KÓSA László – T. BERECZKI Ibolya (szerk.): *Paraszti múlt és jelen az ezredfordulón*. 585–618. Szentendre.

2001 *MTA VEAB Kézművesipartörténeti Munkabizottsága publikációinak tartalommutatója*. 1972–1999. Budapest – Veszprém.

2006 Kiaknázatlan források és lehetőségek a kézművesiparok kutatásában. *Néprajzi Értesítő* LXXXVIII. 9–38.

2009 Kézművesség, ipar. Bognár. In: PALÁDI-KOVÁCS Attila (főszerk.): *Magyar Néprajz I.2. Táj, nép, történelem*. 562. Budapest.

SZULOVSKY János szerk.

2005 *A magyar kézművesipar története*. Budapest.

Szűcs Jenő

1955 *Városok és kézművesség a XV. századi Magyarországon*. Budapest.

Szűcs Judit

1979 Kovácsok és bognárok Szentesen. *Csongrád megyei Honismereti Híradó* 99–111.

1982 A szentesi iparosok és parasztok társadalmi kapcsolatai a XX. század első felében. *Honismeret* 6. 53–55.

1990 „Nem leszek parasztember, elmegek inasnak.” *Szentesi Élet* 2.

- 1999 Kovácsok és bognárok Csongrádon a XIX. században. In: CSIFFÁRY Gergely – DÓKA Klára (szerk.): *Tanulmányok a kézműipar történetéből*. 69–78. Veszprémi Akadémiai Bizottság, Veszprém.
- 2009 „Egy kovács, nem kovács...” Csongrádi és szentesi kovács életrajzok és műhelyleltárak. In: NAGY Zoltán – SZULOVSKY János (szerk.): *A vasművesség évtizedeti a Kárpát-medencében*. 215–222. Szombathely.
- TAKÁCS András
- 1970 Famunkák Cserépváralján. In: ZUPKÓ Béla (szerk.): *Népünk életéből*. 190–223. Mezőkövesd.
- TAKÁCS Lajos
- 1985 A cserélhető (rövid és hosszú) karfás szekér eredetéhez. *Ethnographia* XCVI. 327–329.
- TAKÁCS Lajos szerk.
- 2003 *Válogatott források Tardona történetéhez (1240–1956)*. Tardona.
- TAKÁTS Sándor
- 1921 Ló, kocsi és hőkös. In: TAKÁTS Sándor: *A régi Magyarország jókedve*. 155–166. Budapest.
- TÁLASI István
- 1955 Az anyagi kultúra néprajzi vizsgálatának tíz éve (1945–1955). *Ethnographia* LXVI. 5–56.
- TARISZNYÁS Márton
- 1982 Az árucsere néprajzából. Szekeresek, tutajosok, vásárosok. In: TARISZNYÁS Márton: *Gyergyó történeti néprajza: tíz tanulmány*. 167–186. Bukarest.
- TARR László
- 1968 *A kocsi története*. Budapest.
- TELLÉR Gyula
- 1972 *A magyar kisipari szövetkezetek története 1945–1962*. Budapest.
- TEMESI Sándor
- 2004 *A magyar vastermék-kereskedelem története*. Budapest.
- TESZ
- 1967–1976 *A magyar nyelv történeti-etimológiai szótára I–III*. Főszerkesztő: BENKŐ Loránd. Budapest.
- THALLÓCZY Lajos
- 1879 Két szepsi-i céhpecsét. *Archaeológiai Értesítő* 145.
- TIMAFFY László
- 1979 Kisalföldi kocsik, szekerek. *Arrabona* 21. 117–144.
- 1980 *Szigetköz*. Budapest.
- 1985 *A Kisalföldi kocsik és szekerek szakszókincsének nyelvatlasza és szótára*. /Magyar Csoportnyelvi Dolgozatok 2./ 1–86. Budapest.

TOMPOS Ernő

1968 Címeres céhemlékek a soproni múzeumban. *Arrabona* 10. 107–121.

TOSCH, Josef

1885 *Wathner's Praktischer Eisen- und Eisenwaaren-Kenner. /Fünfte neue umgearbeitete und sehr vehrmehrte Auflage 1–2./* Graz.

TÓTH Ferenc

1967 A makói talicska. *Móra Ferenc Múzeum Évkönyve* 1966/67. 119–130. Szeged.

D. TÓTH Piroska

1970 Népi erdőgazdálkodás Dédestapolcsány környékén. In: Dr. MÁDAI Gyula (szerk.): *Népi kultúra Borsodban. A miskolci Földes Ferenc Gimnázium „Istvánffy Gyula” néprajzi szakkörének évkönyve.* 30–38. Miskolc.

TÓTH Zoltán

1977 Schiszler Károly kádármester Szekszárdon. Egy kisvárosi mesterember gazdasági-társadalmi viszonyai a századfordulón. *Agrártörténeti Szemle* XIX. 199–218.

1982 Polgárosodás és hagyományörzés a századfordulói Szekszárd anyagi életviszonyaiban. *Ethnographia* XCIII. 177–231.

1989 Szekszárd a dualizmus korában (1867–1918). In: K. BALOGH János (szerk.): *Szekszárd város történeti monográfiája* I. 253–348. Szekszárd.

TÖMÖRKÉNY István

1971 *Kinyílt az idő.* Budapest.

TÖRTÉNELMI TÁR

1889 Ifj. Kemény Lajos közli: Kassa városi limitatiók 1559–1608. *Történelmi Tár.* 773–784.

1890 Weber Samu közli: Szepességi árszabály 1610-ből. *Történelmi Tár.* 773–781.

1894 Merényi Lajos közli: Nemes Ungh vármegye limitatiója az eladandó s veendő marhákról in anno 1666. *Történelmi Tár.* 544–557.

1897 Limitatiója ez Hazában található és termő Materialéknak és Naturaléknak, pro moderno rerum statu. 1707. *Történelmi Tár.* 599–604.

TROSTOVSKY Gabriella

1996 *Céhiratok a Magyar Országos Levéltárban.* Budapest.

TÚRI Károly

1929 A kocsi és szekér részei. *Népünk és Nyelvünk* 1. 236–238.

UJVÁRY Zoltán

1984 Szekér-kocsi a folklórban. In: UJVÁRY Zoltán (szerk.): *Tanulmányok Szatmár néprajzához. /Folklór és Etnográfia* 16./ 245–251. Debrecen.

1995 Szekér-kocsi a folklórban. *Miscellanea* I. 161–170. Debrecen.



- V. U. (Az erdővidéki társaság egyik tagja)  
 1841 A 'székely ökörszekerek' némelly különlegességei. *Magyar Gazda* I. 801–804.
- VÁMSZER Géza  
 1977a Népi kismesterségek és ügyeskedések Csík, Gyergyó és Kászon falvaiban. In: VÁMSZER Géza (szerk.): *Életforma és anyagi műveltség. Néprajzi dolgozatok, gyűjtések, adatok.* 100–178. Bukarest.  
 1977b A csíki székely kóberes szekér. In.: VÁMSZER Géza (szerk.): *Életforma és anyagi műveltség. Néprajzi dolgozatok, gyűjtések, adatok.* 184–189. Bukarest.
- VARGA Éva Teréz  
 1995 Faeszközkészítés Bakonybélben. *Ethnographia* CVI. 555–588.  
 2007 „Nem ecetfából való!” Jó és rossz fák a bakonybéli faeszközkészítők szemszögéből. In: GÖMÖRI János (szerk.): *Az erdő és a fa régészete és néprajza.* 243–251. Sopron.
- VARGA Gyula  
 1981 Ipari termelés, a társadalom iparos rétegei. In: RÁCZ István (szerk.): *Debrecen története 1693–1848.* 11. 309–351. Debrecen.
- VARGA Ignác  
 1901 Vas megyei tájszó: A szekér részeinek neve. *Magyar Nyelvőr* 100–101.
- VENDE Aladár  
 1903 Gömör-Kishont vármegye községei. In: BOROVSKY Samu (szerk.): *Magyarország vármegyéi és városai. Gömör-Kishont vármegye.* 25–107. Budapest.
- VERES László  
 2003 A céhek élete az ipartársulatok megalakulásáig. In: DOBROSSY István (főszerk.): *Miskolc története 1848-tól 1918-ig.* IV/1. 363–368. Miskolc.
- VERES László – VIGA Gyula szerk.  
 2006 *Kézművesipar Északkelet-Magyarországon.* Miskolc.
- VIGA Gyula  
 1990 *Árucseré- és migráció Észak-Magyarországon.* Debrecen – Miskolc.  
 2006 *A jankófürész, a fajankó és a kétkezi munka hasonló segítői.* *Agria* XLII. 173–187.
- VIGA Gyuláné SASVÁRI Olga  
 1988 *A nyírlugosi kovácmesterség szakszókincse.* /Magyar Csoportnyelvi Dolgozatok 40./ Budapest.
- VIRES, Ants  
 1980 *Talurahva Veovahendid. Baltimaade Rahvapäraste Põllumajanduslike Veokite Ajalugu.* /Bäuerliche Transportmittel. Geschichte der Bauernwerke im Baltikum./ Tallin.

VINNAI Zsuzsanna

- 2001 Adalékok Mád iparához. In: VINNAI Zsuzsanna (szerk.): *Mád. Tanulmányok, adatok és adalékok Mád történetéhez*. 139–146. Mád.

VITOS Mózes szerk.

- 1894 *Csikmegyei füzetek. Adatok Csikmegye leírásához és történetéhez*. Csík-Szereda.

VÖRÖS István

- 1911 *A mezőtúri céhek élete. /Művelődéstörténeti értekezések 54./* Szentgotthárd.

WATHNER, Joseph

- 1825 *Der vollständige Kenner der Eisenwaaren und ihrer Zeichen* 1–2. Grätz.

WEISS UND SOHN

- 1903 *Werkzeuge für Tischler und Zimmerleute und allgemeine Werkzeuge für Holzbearbeitung*. Wien

WITTICH Andor

- 1925 *Ipari pályamutató*. Miskolc.

ZOLTAI Lajos

- 1937 *Ötvösök és ötvösművek Debrecenben*. Debrecen.

AZ 1920. ÉVI NÉPSZÁMLÁLÁS

- 1926 Az 1920. évi népszámlálás. *Magyar Statisztikai Közlemények* 72. kötet. Budapest.

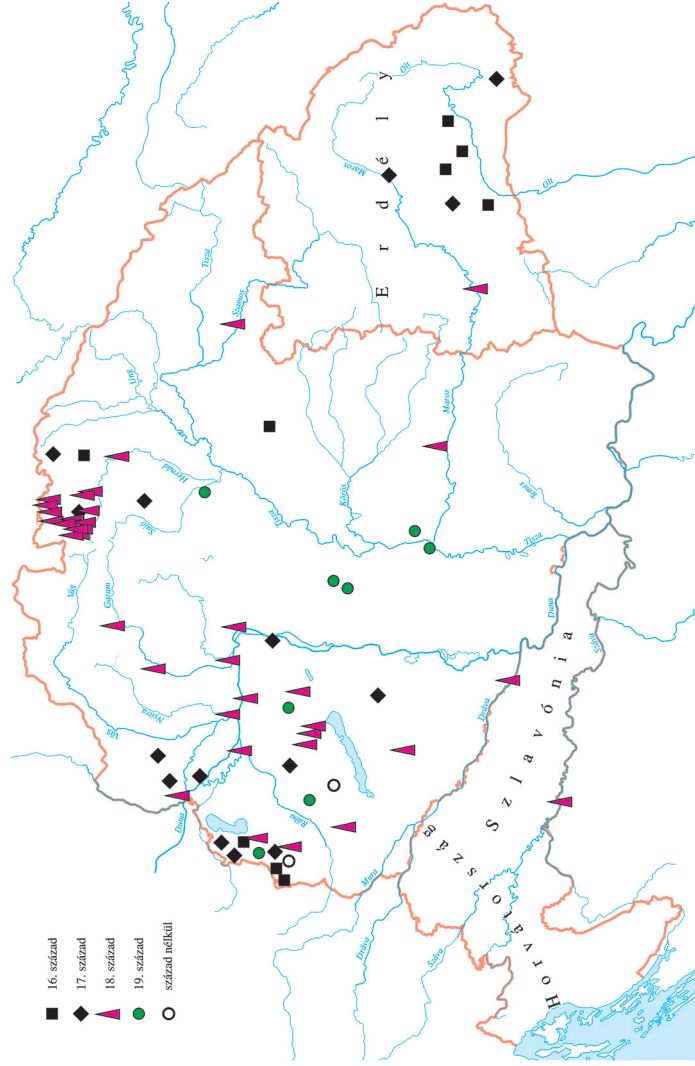
AZ 1930. ÉVI NÉPSZÁMLÁLÁS

- 1935 Az 1930. évi népszámlálás. *Magyar Statisztikai Közlemények* 94. kötet. Budapest.

## MELLÉKLETEK

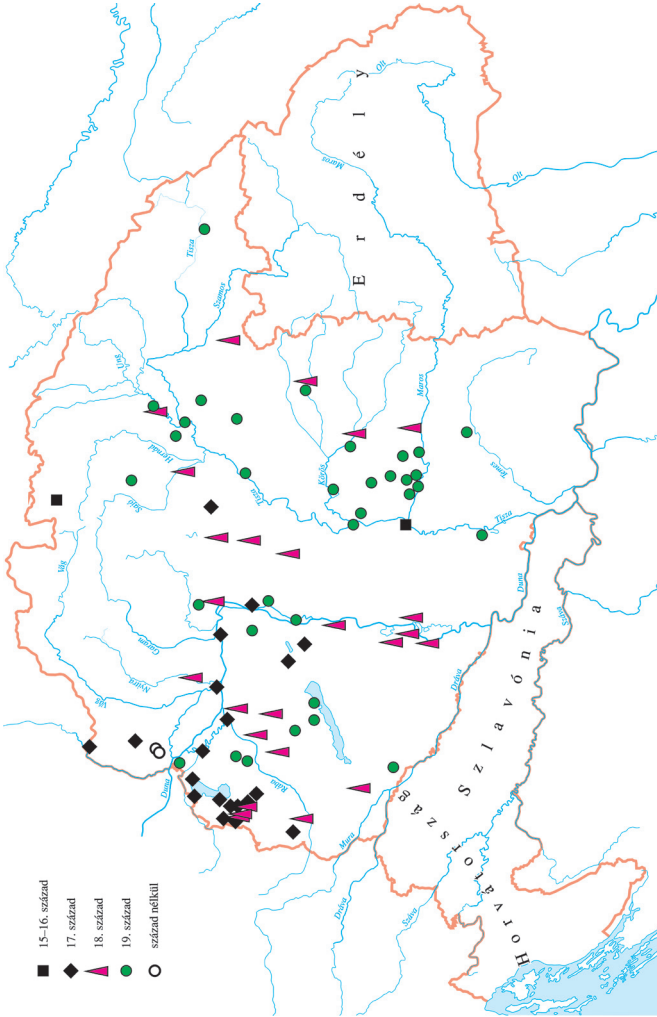


1. melléklet. Önálló bognárcéhek, 16–19. század. Domonkos O. 1991c. 140–141. 47. térkép nyomán. (Nagy Béla)



Bars vármegye: Újbánya 1737; Pozsony vármegye: Modor 1629, Pozsony 1767, Nagyszombat 1629, Somorja 1610, Somorja és a Csallóköz 1610; Esztergom vármegye: Esztergom 1715; Zólyom vármegye: Besztercebánya 1730; Fejér vármegye: Székesfehérvár 1740, Mór 1825; Baranya vármegye: Pécs 1750; Vas vármegye: Kőszeg 1627, Szombathely 1704, Robonc é. n., Duka 1833, Pinkaő és Borostyánkő 1593; Komárom vármegye: Tata 1774, Komárom 1753; Somogy vármegye: Kaposvár 1793; Győr vármegye: Győr 1748; Sopron vármegye: Kismarton 1655, Kismartoni uradalom 1702, Sopron 1577, Fraknói és kismartoni uradalom (Nagymarton központtal) 1658, Csáva 1831, Locsmánd 1702; Zala vármegye: (Zala)Egerszeg 1746, Sümeg é. n.; Tolna vármegye: Pincehely 1638; Veszprém vármegye: Veszprém 1721, Pápa 1660, Szentgál 1776, Szentkirályszabadja és környéke 1768; Abaúj vármegye: Kassa 1796, Mecenzéf 1655; Arad vármegye: Arad 1718; Borsod vármegye: Miskolc 1818; Sáros vármegye: Lőcse 1625, a 16 szepesi város 1777; Bihar vármegye: Debrecen 1576; Csongrád vármegye: Szeged 1821, (Hódmező)Vásárhely 1815; Sáros vármegye: Szatmárnémeti 1726; Pest–Pilis–Solt vármegye és a Buda–Pest: Buda 1697, Vác 1722, 1820, Kecskemét 1802, Nagykőrös 1803; Verőce vármegye: Eszék 1710; Brassó vidéke: Brassó 1654; Marosszék: Marosvásárhely 1640; Szébenszék: Nagyszék: Nagyselyk 1638; Nagysínkszék: Nagysínk 1586; Kőhalmoszék: Kőhalom 1589; Egyék erdélyi helységek: Szászváros 1732, Szász városok és székek 1569.

## 2. melléklet. Bognár-kovács céhek, 16–19. század. Domonkos O. 1991c. 142–143. 48. térkép nyomán. (Nagy Béla)



Bács-Bodrog vármegye: Baja 1727, (Ó)Becse 1815; Nógrád vármegye: (Nagy)Oroszi 1819; Nyitra vármegye: Szakolca 1602, Érsek(Újvár) 1700; Pozsony vármegye: Detrekői uradalom 1669, Bazin és Szentgyörgy é. n.; Esztergom vármegye: Esztergom 1699; Fejér vármegye: Székesfehérvár 1695, Fejér vm. 1694; Baranya vármegye: Mohács 1753; Vas vármegye: Kőrmend 1725, (Német)Újvár 1676; Komárom vármegye: Komárom 1640; Somogy vármegye: Csurgó 1855; Moson vármegye: Köpcsény 1808; Nezsider 1688, (Magyar)Óvár 1614; Győr vármegye: Győr vm. 1726, Győr 1643; Sopron vármegye: Ruszt 1699, Csepreg 1628, Csorna 1826, (Vámos)Derecske 1717, Feketeváros 1629, Harka 1696, Kabold 1614, (Sopron)Keresztúr 1644, (Répce)Kethely 1723, Locsmánd 1612, (Nagy)Marton 17. sz., Szil 1820, Felsőlázló 1789; Zala vármegye: (Nagy)Kanizsa 1701, (Balaton)Füred 1872; Tolna vármegye: Bátaszék 1775, (Duna)Földvár 1774, Szekszárd 1775; Veszprém vármegye: Ajka és környéke 1824, Csüglé és környéke 1776, Mencshely 1815, Takácsi 1780, Veszprém vm. felső járás 1785; Heves és Külső-Szolnok vármegye: Eger 1697, (Tisza)Füred 1841, Gyöngyös 1700; Borsod vármegye: Miskolc 1799, Szepes vármegye: Késmárk 1565; Zemplén vármegye: Sárospatak 1799, Mád 1814, Sátoraljaújhely 1815, Tokaj 1852; Abauj-Torna vármegye: Alsómecenzéf 1830; Arad vármegye: Arad 1781, (Magyar- és Ó)Pécska 1816; Békés vármegye: Békés 1820, Gyula 1773, Szarvas 1817, (Tót)Komlós 1832, Orosháza 1819; Bihar vármegye: Nagyvárad 1721, Nagyvárad és más helységek 1822; Csanád vármegye: Makó, (Nagy)Lak, (Csanád)Palota és Apátfalva 1815, Bottonya 1845; Csongrád vármegye: Szeged 1495, Csongrád 1820, Szentés 1818; Máramaros vármegye: (Máramaros)Sziget 1833; Szabolcs vármegye: Nyíregyháza 1818; Szatmár vármegye: (Nagy)Károly 1770; Temes vármegye: Temesvár 1815; Jász kerület: (Jász)Berény 1777; Hajdú kerülete: (Hajdú)Böszörmény 1816; Pest–Pilis–Solt vármegye és Buda-Pest: Pest 1695, Vác 1725, Cegléd 1782, Káckéve 1811, Soroksár 1817, Zsámbék 1839.

## 3. melléklet. Árszabások

Kassa<sup>1</sup>

V. 1560.

*Memoriale.*

Egý thár zekereþ ernieschtúl fl. 3 .....ii.

Egý kocziþ vekonth fl. 2. d. 65. (A 65 kitörölve.)

Ewregh kocziþ negy leoczre waloth fl. 3. .... ii d.

Egý eoregh kereketh d. 35.....28.

Kocsi kereketh d. 32.....25.

Egý eoregh zekergez az elseo tengely rudastul d. 40....32.

Koczi rudiath tengelestul d. 35.....28.

Egi eoreg zekerhez vtolso tengely agasostul d. 32.....25.

Koczihoz valo utolso tengelith agasostul d. 28.....20.

Egi puzta tengelith d. 12.....10.

Egi talpath ó kerekbe d. 3.

Mi most lelünk zerinth igi esmertuk az ideohez kepest aminth a fat agiak es egieb eleseketh.

*Kívül:* Cecha rotariparorum 1560.*Jegyzet:* Az első árak mind kitörölve, az utolsók ezek fölé írva.Szepességi árszabály 1610-ből.<sup>2</sup>

Wagner

Umb ein gemeinen fuhr wagen soll man fl. 1 dr. 70, umb einen grossen fuhrwagen mit Letern fl. 2, dr. 50. Umb ein Neyen kutsching fl.2. Umb ein kutschrad dr. 25, umb ein Fuhrmannsrad dr. 30.

<sup>1</sup> *Történelmi Tár* 1889. 777.<sup>2</sup> *Történelmi Tár* 1890. 777.

A kassai céhek árszabása (Limitációja) – Kiadta Kassa város tanácsa 1635. febr. 1.<sup>3</sup>  
Kerékgyártó cég

Egy új hintó szekeret számszámostól	per	20 f.	–
Item fél » »		14f.	–
Egy új marhás szekeret		8 f.	–
Egy furmányos szekeret		8 f.	–
Egy kocsi számszámostól együtt		6 f.	–
Egy új két lovu szekeret		5 f.	–
Egy hintós új bakot avagy elővaló csinálhatni		2 f.	–
Az új bíró szekeret		7 f.	50d.
Egy bokor kocsi való létra nro 2		1 f.	50 d.
Hintóra való két létra per		1 f.	50 d.
Egy pár létra posztó szekérhez		1 f.	25 d.
» » » boros »		1 f.	20 d.
Egy új tengely elejével együtt, akiben két kerék jár		–	75
Egy új kerék furman szekérhez per		–	65 d.
Egy kocsi kerék		–	50 d.
Egy szekérben a hátulsó darabot újonnan csináltatni a kiben a kerék jár		–	50 d.
Egy ó kerék talpalni		–	48 d.
Egy talptól		–	4 d.
Egy küllőtől		–	2 d.

Abauj vármegye 1669. december hó 10-én kelt limitációja<sup>4</sup>  
Kerékgyártók

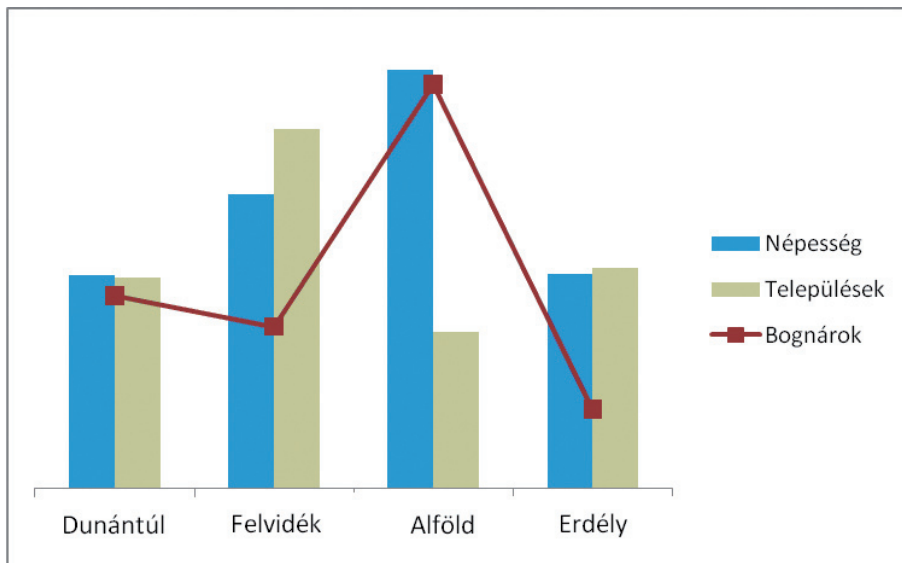
	frt	denár
Egy furmányos szekérhez való hátulsó kerékért	–	75
Afféle kerékért elsőért városban 60, falun	–	45
Egy furmányos szekérre való kas	–	36
Egy kocsi való kas	–	50

<sup>3</sup> Kerekes Gy. 1901. 475–476.

<sup>4</sup> Acsády I. 1894. 92.



4. melléklet. Bognárok száma az összes település és a népesség számával összevetve Jekelfalussy J. 1892a és 1892b alapján.



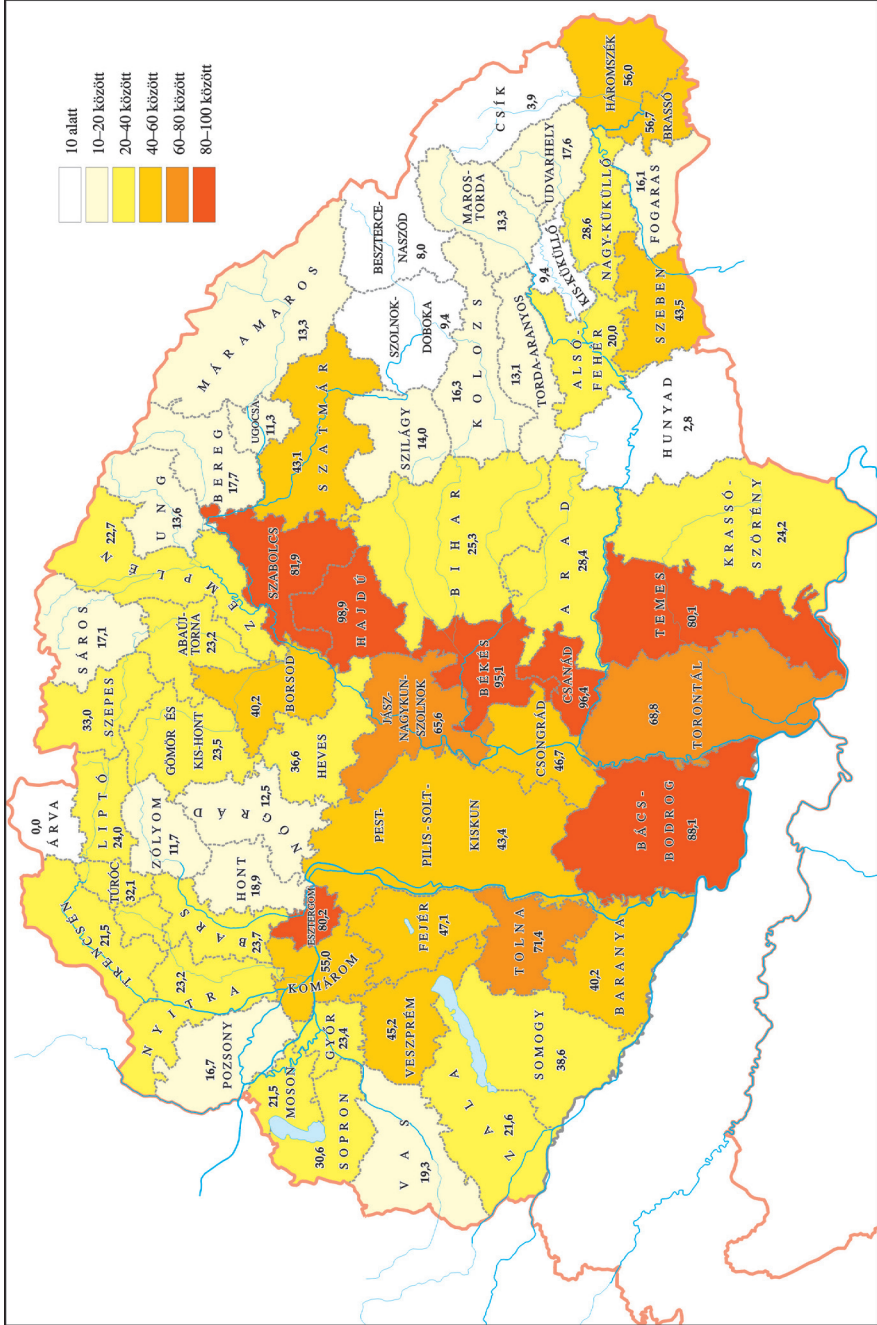








9. melléklet. A bognármesterség iránti érdeklődés indexe, 1892. (Nagy Béla)



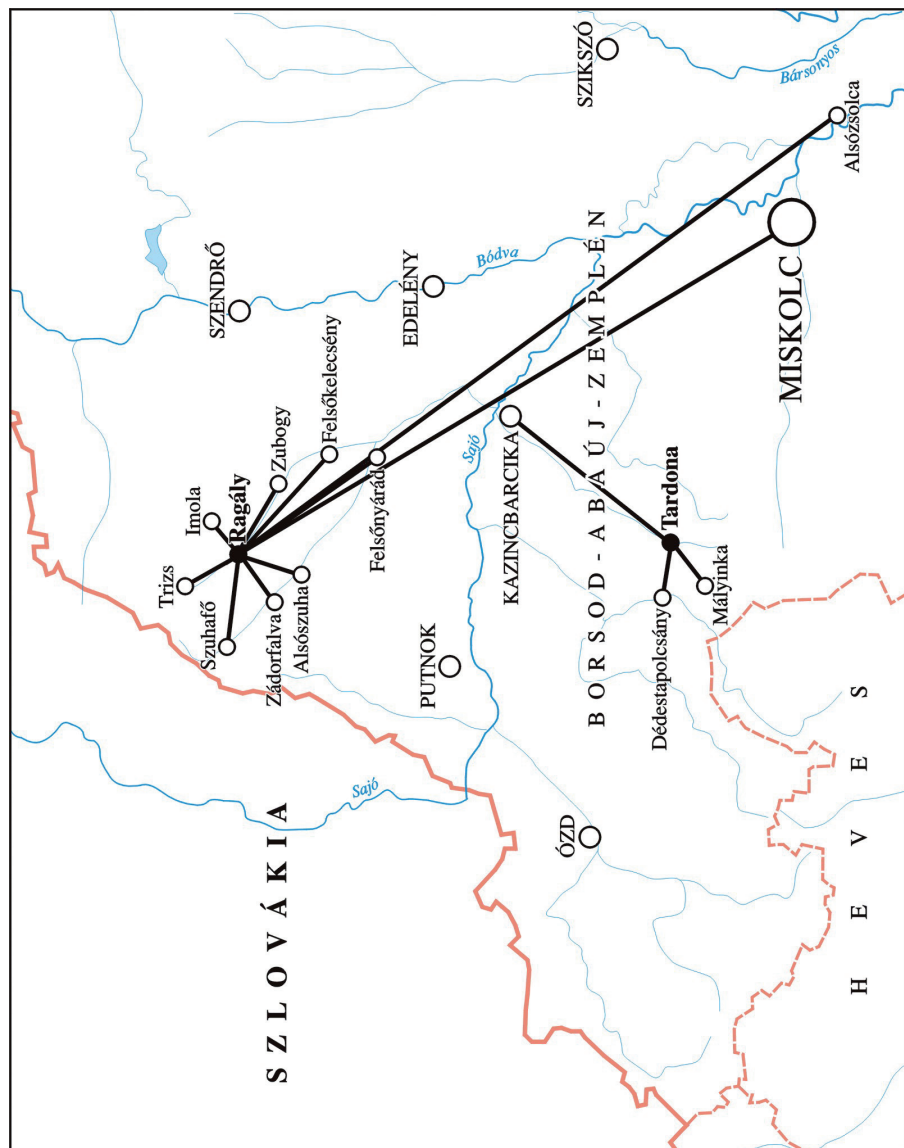
10. melléklet. Ipari érdekképviseletek a Magyar Szent Korona országában az 1911. évben. 1921. 60–61.

Ipartestületi tagok és a testületi tagoknál alkalmazott segédek és tanoncok száma mesterségenként Magyarországon az 1896., 1901., 1906. és 1911. években.													
Foglalkozás	Mesterek száma			Segédek száma			Tanoncok száma						
	1896- ban	1901- ben	1911- ben szám szerint	1896- ban	1901- ben	1911- ben szám szerint	1896- ban	1901- ben	1906- ban	1911- ben szám szerint	1911- ben %-ban		
Bognár, kerégyártó	2980	3304	3362	1469	4344	1227	1388	0,97	122	1108	1157	1267	1,42
Kocsigyártó	138	269	535	193	291	300	652	0,46	181	220	237	574	0,63





12. melléklet. A tardonai és ragályi mesterek műhelyének vonzáskörzete az 1958 és 1960, illetve 1963 között vezetett pénztárkönyvek alapján. (Nagy Béla)



## 13. melléklet. Részletek a pénztárkönyvekből

## 1. pénztárkönyv. Tardona, Tulajdonos: Lovas Géza, szül. 1931.

1959. január

Bevétel

Sorszám	Dátum	Bevétel megnevezése	Forgalmi adó mentes	Forgalmi adó köteles
1.	I. 2-től 31-ig	Balla József részére 4db kerék 1 db eleje 1 db hátulja		880 160 160
	Össz. bevétel			1200 Ft

Kiadás

Sorszám	Dátum	Kiadás megnevezése	Frt
	1–31-ig	1 havi jövedelem és forgalmi adó	175
		1 havi tagdíj	20
		Háztartás	230
		Külön kiadás	600
		Össz. kiadás	1025 Ft

1959. február

Bevétel

Sorszám	Dátum	Megnevezés	Frt	Frt
1.	II. 1-től 10-ig	R. Tóth Lajos 1db eleje 1db hátulja		160 160
2.	10–15.	Sz. Tóth József 1 db kerék		220
3.	15-től	<u>Javítások:</u>		
	18-án	Mihály Vilmos Kerék jav.	94	
4.	24-én	Györfi József Kerék jav.	72	
5.	26-án	Mihály Zsigmond Fél rúdszárny	30	
6.	28-án	Kakszi Lajos Félpár kolesz	25	
		Össz. bevétel	221	540Frt

## Kiadás

Sorszám	Dátum	Kiadás megnevezése	Frt
1.	II. hó 1-től	1 havi jöv és forg adó	175
		1 havi tag.díj	20
		háztartás	235
		Külön kiadás	400
		Össz kiadás	830 Frt

## 1959. március

## Bevétel

Sorszám	Dátum	Megnevezés	Frt	Frt
1.	III. hó 1-től	Herceg Lajos 1db kerék		220
2.	5-én	Lovas Lajos 2db kerék		440
		<u>Javítás:</u>		
3.	12-én	Kónya Béla Kerék javítás 3db 10 db küllő 5 db talp 2 db talp	50 50 20	
	24.	Tóth György 1 db kolesz	30	
	26.	Lovas Mihály 1db nyújtó	25	
	29.	Gyenes Lajos 1db nyújtó	25	
		Összesen	200	660 Frt

## Kiadás

Sorszám	Dátum	Kiadás megnevezése	Frt
1.	1-től	1 havi jöv és forg adó	145
		1 havi tagdíj	20
		háztartás	350
		Össz. kiadás	515

## 2. pénztárcönyv. Ragály, Tulajdonos: Lenkey József, szül. 1918.

1959. január  
Bevétel

Sorszám	Dátum	Megnevezés	Frt	Frt
	1959. év I. hóra	Áthozat Január hóra		
1.	1959. év I. hó 28.	Erdelyi Termékválatnak Miskolc, Hozott anyagból 360 drb csákánnyél készítés	900	
		Összesen	900	

## Kiadás

Sorszám	Dátum	Kiadás megnevezése	Frt
1.	1959. év I. hó 13.	Esztékát fizettem	44
2.	I. 22.	Kisiparos újságért fizettem	12
3.	I. 24.	Háztartásra adtam	350
4	I. 25.	Kiosz tagdíj	20
5	I. 28.	Utiköltség Putnok	50
6	I. 28.	Tartozás a múlt évről	400
7	I. 29.	Motorba üzemanyagért	24
		Összesen	900

1959. február  
Bevétel

Sorszám	Dátum	Megnevezés	Frt	Frt
	1959. II. hó	Áthozat Február hóra		
1.	1959. év II. 18.	Demeter Péter Trizsi lakos Részére saját anyagból 1drb új kerék készítés		280
2	II. 26.	Erdelyi termék válatnak Miskolc Hozot anyagból 120 drb csákánnyél készítés		300
		Összesen		580

## Kiadás

Sorszám	Dátum	Kiadás megnevezése	Frt
	1959. II. hó	Áthozat Február hóra	
1.	7.	Jövedelem adóra	100
2.	17.	Forgalmiadó és bírság	396
3.	19.	Kiosz tagsági díj	20
4.	27.	Háztartásra adtam	64
		Összesen	580

## 1959. március

## Bevétel

Sorszám	Dátum	Megnevezés	Frt
		Áthozat Március hóra	
1.	1959. III. 27.	Erdelyi termék válatnak Miskolc Hozott anyagból 345 drb csákánnyél készítés	862-50
		Összesen	862-50

## Kiadás

Sorszám	Dátum	Kiadás megnevezése	Frt
		Áthozat Március hóra	
1.	1959. III. 5.	Motor üzemanyagért	54
2.	10.	Szalag fűrész lapért	50
3.		Faanyagért	120
4.		Háztartásra	450
		Kiosz tagságdíj	20
		Utazási és orvosi költség	168
		Összesen	862

14. melléklet. Kerékgéártó-műhely berendezés  
(Iparoskáté 1909. 37–38; 1912. 50–51.)

Kell hozzá:

1 drb bognár gyalúpad, előfogóval, 205 cm. hosszú		K 65.–
1 drb francia faragó-balta 661. sz.		K 5.45
1 drb bognár faragó-balta 673. sz.		K 4.20
1 drb keresztfejsze 678. sz.		K 4.46
1 drb laposvágó fejsze 681. sz.		K 2.60
1 drb faragó balta		K 5.20
1 drb bognár vonókés, betét nélkül		K 4.24
4 drb betét hozzá, á K 1.51		K 6.04
1 drb faragó szék 924. sz.		K 19.80
3 drb bognár rókás kés, 23 cm széles, á K 5.10		K 15.30
3 drb füles-véső 21 24 30 mm. 2.70 2.80 3.14		K 8.64
5 drb kerékagyfúró $\frac{50 \quad 60 \quad 70 \quad 80 \quad 90 \text{ mm.}}{12.50 \quad 13.70 \quad 16.- \quad 20.30 \quad 25.-}$		K 87.50
2 drb nagyolló gyalú $\frac{30 \quad 36 \text{ mm.}}{1.88 \quad 1.51}$		K 2.89
2 drb simító gyalú $\frac{36 \quad 45 \text{ mm.}}{1.51 \quad 1.70}$		K 3.21
1 drb kettős gyalú 45 mm.		K 2.78
1 drb párkánygyalú 30 mm.		K 1.32
1 drb állítható heveder-gyalú, 2 fallal		K 3.63
1 drb foglalószék 327. sz.		K 8.25
2 drb szolgálfa, á K 2.55		K 5.10
2 drb derékszög fából $\frac{50 \quad 90 \text{ cm.}}{-.77 \quad 1.20}$		K 1.97
1 drb vonalzószer		K 0.55
1 drb sáskaláb		K 0.99
1 drb körző fából, 50 cm.		K 4.40
2 drb fabunkó $\frac{10 \quad 14 \text{ cm.}}{1.20 \quad 2.04}$		K 3.24
2 drb kalapács $\frac{0.42 \quad 0.78 \text{ kg.}}{1.571.94}$		K 3.47
5 drb csavarszorító $\frac{13 \quad 16 \quad 19 \quad 25 \quad 31 \text{ cm.}}{-.88 \quad 1.08 \quad 1.28 \quad 1.76 \quad 2.30}$		K 7.30
1 drb gömbölyítő gyalú 914. sz.		K 2.75

12 drb különféle fa-fúró		K 14.38
<u>4 6 10 13 16 20 25 28 30 34 cm.</u>		
-0.15 -0.16 -0.24 -0.34 -0.90 1.04 2.15 2.50 3.10 4.-		
1 drb keresztvágó fűrész, 5'		K 3.75
4 drb rámásfűrész 3', á K 2.60		K 10.40
1 drb róka fark-fűrész, 34 cm., hát nélkül		K 1.80
1 drb lyukfűrész 12'		K -0.80
6 drb favéső <u>8 10 13 15 20 26 mm.</u>		K -0.80
-0.47 -0.50 -0.57 -0.65 -0.74 -0.90		
6 drb vésőnyél, á K -0.20		K 1.20
1 drb fűrészfoghajlító, fanyéllal		K -0.96
6 drb fűrészreszelő 5½', á K -0.50		K 3.-
2 drb faráspoly 350 mm., á K 2.20		K 4.40
Csomagolás és a vasuti állomásra szállítás		K 15.-
2 drb fatőke, á K 4.-		K 8.-
1 drb esztergapad		<u>K 220.-</u>
	Összeg	K 568.-
Helyi piacon		
60 drb talpfa		K 9.60
100 drb küllő		K 8.-
8 drb agyfa		K 5.60
12 drb rúdafa		K 12.-
4 drb rúdszárny		K 4.-
4 drb tengelyfa		K 4.-
8 drb löcs		K 4.80
8 drb görbe fasaroglya		K 3.20
2 drb rud springvas küllő		K 4.-
Agykarikák		<u>K 3.-</u>
	Összes	K 58.20
Műhelyberendezés		K 568.-
Nyersanyag		<u>K 60.-</u>
	Mind összesen	K 628.-

15. melléklet. Németből átvett, magyarosított kifejezések a kerékgyártó szakmában.

abrikter	Abrichter	egyengető gyalugép
bonkécen, benkli, pangajzni	Bankeisen	padvas
calstok, colstok, colostok	Zollstock	mérőpálca
ceigráma	Zeigrahmen	szerszámtartó
cirkalom, cirkli	Zirkel	körző
citling	Ziehklinge	szinelővas, pucolólemez
col	Zoll	hüvelyk
falcgyalu	Falzobel	aljgyalu
gérvinkli	Gehrmass	sarkaló, rész mérték
grottfűrész, grátfűrész	Gratsäge	hevederfűrész, élhoronyfűrész, gerincfűrész
hoblipank	Hobelbank	gyalupad
marokcirkli, görbe cirkalom, körmérő sarkanytú	Dickzirkel	marok-körző, görbe-körző
modella, modell, modla, módlá	Modell	alakmás, sablon
núd, nút	Nuth	ágy, árok
pangajzni, spangajzni, szpangajzni	Spitzbankeisen	hegyes padvas
pászító fűrész	passen=illeszt	illesztő fűrész
pucol	Putzen	tisztít, síkba gyalul
slájfóli fűrész, svábcóg	Schweifsäge	kanyarítófűrész
steller	Steller	körfűrész vezető vonalzója
strajmódli, strejmódli	Streichmodel	vonalzó szer, párhuzamvonalzó
talpcirkalom	Radfelgenzirkel, Felgenzirkel	kerékkörző, keréktalpkörző, kerékfalkörző
vinkli	Winkelmass	szögellő, szögmérő, derékszög



16. melléklet. A Debreceni Ipartestület Kocsigyártó Szakosztályába tartozó iparosok csoportjának irányárai (1935. 1–3.)

Kerékmunkák:

	Pengő
Egy új kerékagy	4.00–4.50
Egy talp kőrisfából	1.20–1.40
Vegyes fából	1.00–
Küllő	0.60–0.70
Idegen kerék perselyezés	2.00–
Egy olajos perselyezés beigazítás	2.00–
Egy ócska kerék perselyezés	1.00–
Egy ékelés vagy hátalás	1.00–
Kaparógép küllő	0.80–
Kaparógép talp	1.60–
Egy új kaparógép kerék	18.00–
Egy vetőgép első kerék	9.00–
Vetőgép első talp	1.90–
Kis vetőgép küllő	0.50–
Szekerkerék, új	10.00, 12.00, 14.00–
Egy új stráfkerék	10.00, 12.00, 14.00–16.00

Szekéraljajavítások:

	Pengő
Egy új tengelyág	3.50–4.50
Egy új rúdszárnya	4.00–6.00
Egy új simely	2.50–3.00
Egy új juha	1.20–1.50
Egy felhérc	2.50–3.00
Egy fergettyú	3.00–4.00
Egy hámfa	1.20–1.50
Egy rúd	5.00–6.00
Egy egylovas rúd	3.00–3.50
Egy hosszú hámfa	1.60–2.00
Egy esztergált hámfa	2.00–
Egy négyes kiséfa kis húzóval	5.00–6.00
Egy új nyújtó szárnya	2.50–3.00
Egy nyújtó	3.00–4.00
Hosszú nyújtó	5.00–7.00
Egy új vánkös	3.00–4.00
Egy kétlovas rúd adott fából	2.50–
Egy új elej	10.00, 12.00, 14.00–16.00
Egy új hátulj	10.00, 12.00, 14.00–16.00

## Szekéroidal-munkák:

	Pengő
Egy új oldal	10.00 12.00–16.00
Oldalfa sukkja	0.80–1.00
Oldal záp	0.80–1.00
Oldal közfa sukkja	0.50–0.60
Egy lőcs	2.50–3.00

## Sarogja-munka:

	Pengő
Egy új hátulsó sarogja	7.00–8.00
Egy első saroglya	3.50–4.00
Egy hátsó görbe sarogja	10.00–
Egy első görbe sarogja	4.00–
Egy hátulsó oldalfa egyenes	2.50–3.00
Egy új első sarogja oldal	1.40–2.00
Egy sarogja záp	1.40–1.60
Egy sarogja pálca vagy levél	0.60–0.70
Hátsó görbe saroglya oldal	4.00–
Első görbe oldalfa	1.50–

## Vegyes munkák:

	Pengő
Egy új ekhó	20.00–
Egy új ekhó fej	5.00–
Egy új ekhó láb	2.50–
Echó lécs	1.00–
Levél	0.50–
Egy új felhágó lécs	1.50–
Felhágó deszka	0.80–
Egy új sármentő	4.00–
Egy lőcstoldás	0.80–
Egy szántótaliga rúd	6.00–
Szántótaliga felhérc	1.60–
Egy borona kiséfa kettős	4.00–
Borona kiséfa hármas	6.00–
Kaparógép rúd	5.00–
Egy fúrott rugó fatartó	6.00–
Felső rugó tartó	4.50–
Vas fogtartó fa	5.00–
Fa fog	0.80–
Tengelytartó fa	10.00–
Ráma fák	2.50–
Üléstartó fa	3.00–

## Targonca-munkák

	Pengő
Egy új sarogias targonca	16.00-
Egy új targoncakerék	6.00-
Egy sarogja oldal	1.20-
Targonca oldal	4.00-
Záp hozzá	0.60-
Targonca talp	0.50-
Küllő	0.30-
Csákány nyél	1.50-
Méteres fejsze nyél	1.40-
Egy kis fejsze nyél 50-70 cm	0.80-
Egy vetőgép tengelytartó fa	6.00-
Felső tartó fa	6.00-

## Új szekerek:

1 drb. új szekér sima 6 sukkig	90.00-
1 drb. új szekér sima 7 sukkig	110.00-



ΚΕΡΕΚ

