

letesen leírt hajnali kelésnél és a deres füre mezítláb kiállított gyerek ijedelménél sokkal megrázóbb élmények egész garmadáját idézi el. Az ipari munka életveszélye, a bányászfiúknak a föld alatt végzett ijesztő, ércszállító tevékenysége, félelme a bányarémtől és a bányaomlástól, majd a nagyvárosi rikkancsok, guberálók, a kéregető utcagyerekek sorsa külön-külön is szívszorító. A Szerző törekvése, hogy az átlagos olvasó előtt ismeretlen foglalkozásokat, munkanemeket, ma már extrémnek tekintett társadalmi helyzeteket és életvilágokat közelebb hozza egy-egy rövid jellemzéssel, némi dokumentációval, teljesen érthető és követhető. Ezt a törekvését igazolja, megtetézi az igen gazdag és gondosan válogatott képi illusztráció. A képek számozása elmaradt, de a képek forrásjegyzéke dicséretesen pontos. E jegyzék alapján a képek száma kb. 150-re tehető.

Egészében véve a nyomdai kivitelében is tetszetős kötet alaposan dokumentált körképet vázolt fel a gyermekmunkáról és annak szerepéről, megvalósulási formáiról a magyar társadalom mintegy százötven éves történelmében. Munkájához a Szerző olyan statisztikai, agrár- és ipartörténeti, orvostörténeti, neveléstörténeti, jogi, kriminológiai, szociálpolitikai, gyermek- és egészségvédelmi forrásokat is feltárt (a néprajzi és szociográfiai közlemények mellett), amelyeknek a bevonásával a gyermekmunka komor valóságát igen hitelesen tudta bemutatni. Munkája azért is égetően aktuális, mivel a 21. században egyre fogyatkozó számban vannak jelen azok a nemzedékek, amelyeknek a gyermekéveikből még hiteles emlékei, személyes tapasztalatai vannak a maguk munkába nevelődéséről.

Kemecsi Lajos: A magyar paraszti járműkultúra. Esettanulmányok és elemzések. L'Harmattan – MTA BTK Néprajztudományi Intézete. Budapest, 2015. 168 p. 126 kép, angol összefoglaló

Paládi-Kovács Attila

A gazdagon illusztrált, kiváló minőségű papíron készült, nagy alakú könyv középpontjában Kemecsi Lajosnak az Eötvös Loránd Tudományegyetem Bölcsészettudományi Karán, 2011-ben megvédett habilitációs értekezése áll. Az előadásként is elhangzott tanulmány négy nagyobb egysége áttekinti a csúszó járművek, a szánok, valamint a kerekes járművek fontosabb szerkezeti típusait, táji változatait, a paraszti járműkultúra történeti alakulásának fontosabb szakaszait, a terminológia leglényegesebb tanulságait. (Nem foglalkozik a vízi közlekedés és szállítás, a hajók, csónakok, tutajok nem kevésbé változatos járműtípusainak világával.)

A magyar járműkultúra legjellegzetesebb, Európa távoli tájain is számon tartott képviselői a középkor óta a kerekes járművek voltak. Azok közül is a személyszállításra, utazásra használatos könnyű, gyorsan száguldó kocsik, hintók és az eléjük befogott lovas-fogatok a külföldiek által különösen megcsodált, sokak által megőrkített hungarikumok. A magyar kocsi könnyű voltáról már a keresztes háborúból megtérő burgundi lovag, Bertrandon de la Broquière megemlékezett. Ez a négykerekű jármű, és neve a kocsi, számos európai országban ismertté vált, magyar jövevényszóként honosodott meg a századok folyamán.

A központi tanulmány harmadik fejezete a hagyományos járműkészítés kérdéskörét tekinti át. Kiemeli, hogy a 19. század végi Magyarországon „a több tízezer bognáron és kovácson kívül 223 úgynevezett kocsigyártó üzem foglalkozott kocsikészítéssel.” Budapesten 4, Pozsonyban 2, Vácott és Debrecenben 1-1 valódi kocsigyártó működött. A nagyobb kocsigyártók némelyike, mint a pesti Kölberggyár, exportra is termelt, főként városi, úri használatra szánt járműveket, hintókat, batárokat gyártott. Az említett üzemek főként rúgós (föderes) járműveket készítettek. Teherszállításra, fuvarozásra használatos szekereket, paraszti járműveket nem gyártottak. Hintót, homokfutó kocsit és személyszállításra alkalmas városi taligát a módos parasztpolgárok, városi „talyigások” is vásároltak tőlük.

A bogárn- és kovácsmesterség városi céhei mellett – melyeknek története a 15. századtól az 1872. évi ipartörvényig jól követhető – ezrével dolgoztak Magyarországon falusi, mezővárosi kon-tárok, továbbá paraszti fafaragók, akik a keresek- vagy kerékgyártó iparosok munkáját kevesebb szakmai tudással és kisebb szerszámkészlettel gyakorolták saját környezetükben. Az *üléskosarak*, kocsikasok, a kocsi rakományát és utasait védelmező gyékényponyvák ugyancsak háziiparosok, pa-raszti specialisták termékei voltak.

Az értekezés negyedik fejezete a járművek vontatásának, a fogatolás és igazás Magyarországon megszokott módozatainak, eszközeinek áttekintését tartalmazza. Rámutat, hogy ezt a kérdéskört a nemzetközi szakirodalom is a járművekkel együtt vizsgálja. A hazai kutatási előzmények Herman Ottónak a debreceni fogatokról szóló közleménye (1910) óta bőségesen sorjáznak, testes tárgymo-nográfiáig is eljutottak. A Magyar Néprajzi Atlasz térképlapjai megerősítik, hogy a szarvasmarha igazása, miként a szügyhám használata is, a magyar nyelvterületen feltűnően egységes. A magyar lófogatok összeállítása, hajtásmódja, számozása sok eredetiséget őrzött meg egészen napjainkig. A „magyar számozás”, egyszerűbb, könnyebb, ugyanakkor díszesebb is volt, mint a német számozás, a Kummel és a Kárpát-medencében velünk élő népek lószámozásai. A fonott bőrdíszekkel (sallan-gok), csigákkal (kauri kagylóval) díszített magyar lószámozások anyagi kultúránk, tárgyi örökségünk kiemelkedően szép tárgycsoportjai közé tartoznak.

A kötet következő nagyobb egysége a keresek járművek hazai kutatástörténetét tekinti át az 1973-2009 közötti periódusban. A három és fél évtizedes periódus két végpontját a *Néprajzi Közlemények* 1973. évi kötete, illetve a *Magyar Néprajz* 2009-ben megjelent, 1. 2. számozású kötete (*A magyar népi műveltség történeti korszakai*) jelöli ki. Előbbi a Magyar Néprajzi Atlasz térképeinek konci-piálásához kapcsolódó, a keresek járműveket rendszerező tárgytanulmány, utóbbi a közlekedés és szállítás magyarságra jellemző tárgy- és szókészletének, technikai újításainak történeti alakulását fel-vázoló szintézis közreadásának éve. Az említett periódusban a keresek járművek iránti érdeklődés a néprajzi kutatáson belül és azon kívül is megéledt. A tárgykörben született új kutatási eredmények gyarapításához az 1990-es évek derekától fogva már Kemecsi Lajos is nagy mértékben hozzájárult.

A kötet második fele esettanulmányokat és forrásközléseket, forráselemzéseket, lokális és te-matikus feldolgozásokat tartalmaz. Elsőként az észak-dunántúli járműkultúra karakteres vonásait tekinti át. Voltaképpen a Szerző 1998-ban *Szekerek, kocsik, szánok* címen megjelent könyvének leg-fontosabb tanulságait, meg a további vizsgálódást kívánó kérdéseit veszi sorra. Leíró, rendszerező néprajzi munkájának eredményeit kiegészítő, azok történeti elmélyítését szolgálja a korábbi kötet megjelenése óta előkerült 18-19. századi archivális források (főként hagyatéki leltárak, inventári-umok, árszabások) tanulmányozása. Ezek elemzésével tárja fel olyan technikai újítások, változási folyamatok időrendjét, mint a fatengely – vastengely váltása, a vaslőcs megjelenése, a szekéroltal rakoncás – lőcsös kitémasztásának alakulása, a saroglya sablonok használatának megjelenése, és ezáltal a szekéralkatrész táji egységesülésének folyamata, az egyesjárom, a kumethám megjelenése, a szántalpak vasalásának terjedése a 20. század elejétől stb.

A másik esettanulmány a hétfalusi csángók keresek és csúszo járműveit bemutató „vázlat”. Erdély népeinek hagyományos járműkultúrájáról sajnos nem bővelkedünk szakszerű dokumentá-ciókban, néprajzi leírásokban. Ennek a terepmunkán alapuló közleménynek nagy értéke, hogy a formai, tipológiai vizsgálatra összpontosít. Dokumentálja a járművek szerkezetét, az alkatrészek formáját, pontos méreteit. Leírja a kettős szánok szerkezetét és tartozékait, a bakszán (főlszán) és a bakontának nevezett páros csúszoárd paramétereit. Közli a lófogatolás és az ökörigázás eszköz- és szókészletét, a befogás, hajtás módjait, terminusait, melyeknek az értelmezését a tájszótárak és a

nyelvjárási közlések többnyire hiányosan, olykor tévesen (!) adják meg. Ez a 2008-ban végzett terepmunka kiegészíti Kós Károlynak a hétfalusi szekeres-központról fél évszázaddal korábban gyűjtött adatait is. Igazolja a napjainkban végzett néprajzi terepkutatás értelmét, hasznát a már elfelejtettnek hitt mesterségek, tárgykészletek vonatkozásában.

A Szerző kiváló ismerője a járműkészítő mesterségek archivális forrásainak. Új könyvében inventáriumokat és egyéb forrásokat elemezve mutatja be a hajdan keletkezett irományok, kézzel írt kontóskönyvek, szerződéses, árszabások elemzésének módszerét és hasznát. Ugyanis a szóban forgó feljegyzésekből megismerhető a járművek és az alkatrészek csaknem teljes névanyaga, az adott tájon, településen használatos terminológia, szakszókincs túlnyomó része. Ezek az adalékok a szaknyelv, a szótörténet ismeretét nagyban elősegítik. Kemecsi Lajos ennek a terminológiának az ismeretében tisztázza könyvében a *ferhéc* és a *bókony*, illetve a *kisefa* és a *hámfa* jelentése körüli félreértéseket. A *Magyar Néprajzi Lexikon* szócikke ugyanis a *kisefát* tévesen a *bókony*-nyal azonosítja. A Szerző forrásai azt bizonyítják, hogy a *bókony* a Kisalföld és Észak-Dunántúl tájain inkább a *ferhéc* szinonimája, ha nem is pontos megfelelője. Helyes megállapítása az is, hogy a *bókony* és a *nyakló*, vagyis az így nevezett szekéralkatrész, valamint a lófogatolás megnevezett eszközeinek használata szorosan összefügg.

Ezekhez hasonló „csemegéket” a tárgytörténet, az életmód, a járműveket használó társadalom és a népnyelv kutatói még számosat találnak ebben a kötetben. Kiemelendő értéke a könyvnek a gazdag képanyag. Az először itt közölt fényképek és rajzos ábrák egyik része a szerző felvétele, másik része a Néprajzi Múzeum gyűjteményeiben található. Ezek feltárásáért és közreadásáért külön köszönet illeti a szerzőt. A kötet elődeink, a magyar nép motorizációt megelőző járműkultúrájának, a hozzá kapcsolódó mesterségeknek a megismerését szolgálja elsősorban. Etnográfusok, muzeológusok mellett bátran ajánlható a járművek készítésében közreműködő iparosok, kézműves-mesterek, a hajdani szekeresek, fuvarosok mai utódainak és a néphagyomány, a régi közlekedés, szállítás története iránt érdeklődő minden olvasónak.

Majdán János: A közlekedés története Magyarországon (1700-2000). Pécs, Pro Pannonia Kiadói Alapítvány. 2014. 235 p.

Jéger Gábor

A szerző, Majdán János, történész a bajai Eötvös József Főiskola professzora, a Pécsi Tudományegyetem habilitált egyetemi docense. Fő kutatási területe a török kor utáni Magyarország modernizációjának vizsgálata, azon belül is különös tekintettel a közlekedésre. Ebben a témakörben született meg „A közlekedés története Magyarországon (1700-2000)” című könyve, amely Pécssett jelent meg 2014-ben a Pro Pannonia Kiadó gondozásában.

A könyv 227 számozott oldalon mutatja be a magyarországi közlekedés történetét a 18. század elejétől az ezredfordulóig. A munka nagy igényességgel tekinti át a XXI. század előtti változásokat a hazai közlekedésben. Nagyon kevés, ehhez kismértékben is hasonlító mű született eddig, ezért nyugodtan mondhatjuk, hogy az olvasó egy hiánypótló kiadványt tart a kezében.

A könyvben átfogó képet kaphatunk azokról az infrastrukturális elemekről, amelyekkel mindenki elsőként találkozik. Így az út- és vasúthálózatról, ezek kialakulásáról, nyomvonalai fejlődéséről. A szerző számot adva szerteágazó ismereteiről, részletesen kitér a vízi és légi közlekedésre is, mindezt teszi úgy, hogy az adott kor változásait, legfontosabb eseményeit külön fejezetekre bontva mutatja be. Olvashatunk az 1700-as évek úthálózati terveiről, megismerhetjük, hogy mennyire fontos volt Fiume az ország akkori gazdasági életében, de külön figyelmet szentel a folyami hajózás-