

## KÉT FELFÖLDI SZEKÉRTÍPUS (Láncos lajtorja és nyári szekér)

PALÁDI-KOVÁCS ATTILA

A magyar parasztság kerekese járművei, s tágabban véve a magyar járműkultúra újításai méltán keltették fel a művelődéstörténet, a gazdaságtörténet, a történeti nyelvtudomány, a régészet és más diszciplínák művelőinek figyelmét. Régi járműkultúránknak számos olyan jellegzetessége, különlegessége létezett, mely hatással volt a szomszédos népek, sőt a távolabb eső európai tájak kerekese járműveinek alakulására is. Legismertebb ezek közül a magyar kocsinak és nevének elterjedése Európában. Említhető, hogy a magyar nyelvterületen a négykerekű járművek, a szekerek és a kocsik a középkor óta túlsúlyban vannak a kétkerekű taligákkal és kordékkal szemben. Ilyenformán a Kárpát-medence szorosan kapcsolódik a négykerekű szekerek nagy kontinentális tömbjéhez.<sup>1</sup> Fontos sajátosság a löcsös szekerek csaknem kizárólagos volta is. A löcsös szekérkonstrukció elterjedtségének legjelentősebb foltja Európa térképén épp a Kárpát-medencében és közvetlen szűk környezetében rajzolódik ki. Keszi-Kovács László feltevése szerint a löcsös szekér a magyarságtól kiindulva terjedt el a szomszédos népeknél is.<sup>2</sup>

Ezúttal a széna és a kevés gabona szállítására használatos szekerek két felföldi típusa a vizsgálat tárgya. A magyar nyelvterületen a szénaszállító szekerek konstrukciójuk alapján négy-öt alaptípusba sorolhatók:

- a) A szekéroltal magasítása nyársakkal.
- b) Magas oldalú szekér.
- c) Hosszú oldalú szekér.
- d) Két vendégrúddal felszerelt szekér.
- e) Nyári szekér, hordó szekér.

Ezen alaptípusokon belül további szerkezeti megoldások, térségre, üzemtípusra vagy történeti periódusra jellemző változatok, al típusok írhatók le.<sup>3</sup>

Főként a Dunántúlra jellemző a szekéralvázon cserélhető, rövid és hosszú *karfával*, lajtorjával használatos szekér.<sup>4</sup> Ez a megoldás régóta él a Felföld meglehetősen széles déli sávjában is, különösen Észak-Heves, Észak-Borsod, valamint Abaúj és Zemplén déli tájain. A szekér átalakítása a Felföld eme déli zónájában nem merül ki abban, hogy a jármű alvázat *hosszú nyújtó* beiktatásával megnyújtják és *hosszú létrát* (lásd még: *hosszú derék*, *hosszú lajtorja*) tesznek. Sok helyen a szekér elejébe és végébe *hosszú nyársakat* (Észak-Heves, Zempléni-hegység), *sörtéket* (Észak-Pest m.) is állítanak.<sup>5</sup>

A Magas-Felföld földművelőinek legalább két szekere van gazdaságuként. Az egyik rakoncás kitámasztással, deszkából készült kocsiszekrényvel, a gazdaság minden-

1 Paládi-Kovács A., 1984a. 167.; Lásd még: Paládi-Kovács A., 1973. 73–79.

2 Keszi-Kovács L., 1980. 116.

3 Paládi-Kovács A., 1979. 344–353.; Paládi-Kovács A., 1993. 101–106.; Takács L., 1985. 327–329.

4 Takács L., 1985. 327–329.; Magyar Néprajzi Atlasz III. kötet 202. térkép. Budapest, 1987.

5 Balassa I., 1964. 152.; Ikvai N., 1967. 133–135.; Paládi-Kovács A., 1989. 370–371.

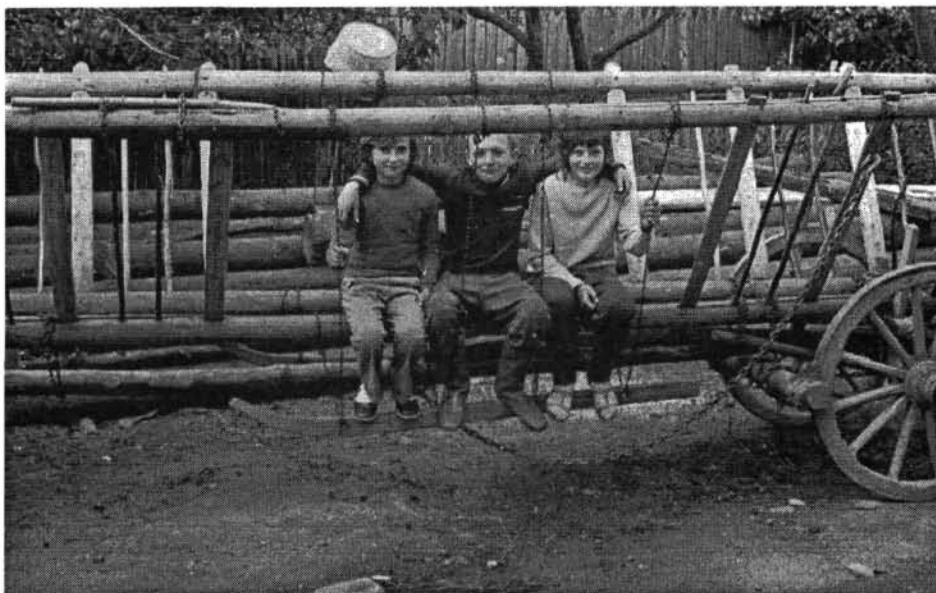


1. kép. Elöl szénahordó, hátul napi fuvarozó szekér. Toryska (Tarcafő, Szepes vm.)  
Paládi-Kovács A. felv. 1972.

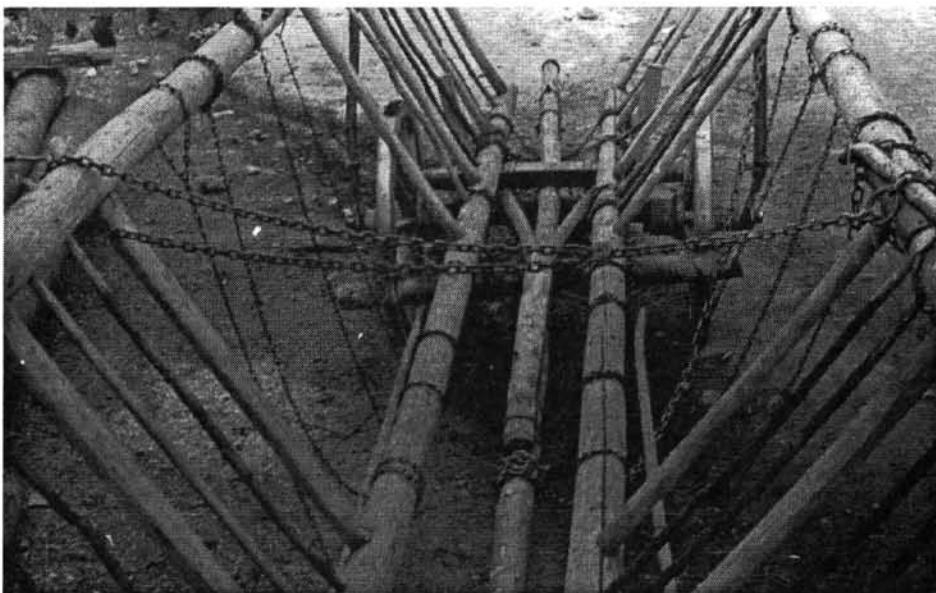
napi szállításaira szolgál. Ekét, vetőmagot, boronát, télen trágyát visznek vele a mezőre. Kővet, homokot, szenet szintén ezzel a szekérral szállítanak. A másik szekere a gazdának lőcsős kitámasztású, magas oldalú és az előbbinél hosszabb jármű. Ez főként széna, szalma, kévés gabona szállítására szolgál. Kerekeinek nyomtávolsága kicsivel nagyobb, mint a rakoncás szekéré. A két jármű formájának és méreteinek különbözősége egészen szembetűnő (1. kép). A hosszú szekéroltal az Északi-Kárpátok szlovák, ruszin és német falvaiban észrevehetően magasabb, mint a Dunántúlon vagy az északi magyar népterületen. Például az Abaúj-Torna megyei Szín, Jósvalfő, Szögliget magyar parasztjai legalább négy méter hosszú szekéroltal használtak a széna és a kalászos gabona behordásához, s a környéken egyedül Derenk falu régi lengyel lakói használtak e célra kicsivel hosszabb és 110 cm magas szekérlétrákat. Ezek nem függőlegesen, hanem ferde síkban álltak, s felső peremüket kezdetleges formájú lőcs támasztotta ki.<sup>6</sup>

Annak a szekértípusnak a lajtorjája, amelyet a régi Szepes megye földművesei általában véve használtak, két végén létrás szerkezetű, közepén azonban kb. 150–160 cm hosszán „lyukas”. A „létrafokok” részint a furatokba tett, hengeres alakú pálcák, részint faragással készült lécek. Inkább nevezhetők a szekéroltal szilárdan összetartó hevedernek, mint valódi zápnak. A lajtorja középső, „lyukas” részén a „létrafokok”-at vasláncok helyettesítik. Mindkét szekérlajtorján 4–4 kisszemű vaslánc található lazán felhurkolva. A felső peremről csaknem függőlegesen lelógó láncok 15–20 centiméterrel a szekérfenek szintje alatt öblözetükben egy lábtartónak használatos hasábfát tartanak. Azon pihentetik lábaikat a szekéren utazó emberek (2. kép). A lajtorjaláncok laza hurkolása folytán az utas könnyen csinálhat magának helyet közöttük. E láncok között rendszeren kb. 25–30 cm távolság van. Ezeknél nagyobb szemű vasláncok szolgálnak a

6 Paládi-Kovács A., 1979. 349.



2. kép. Előző szénahordó szekér oldala, középen négy láncsal és lábtartóval.  
Toryska (Tarcafő, Szepes vm.) Paládi-Kovács A. felv. 1972.



3. kép. Előző szénahordó szekér alváza és oldalai pálcákkal és láncokkal.  
Toryska (Tarcafő, Szepes vm.) Paládi-Kovács A. felv. 1972.

rakomány lekötésére, a két szekérlajtórja felső dorongjainak összefogására és a kerekek megkötésére, a szekér fékezésére (2–3. kép). A Szepességben 1972-ben fényképezett szénahordó szekér tengelye fából készült, s a gazdák maguk állították elő ezen szekerek



4. kép. Szénahordó szekér, közepén „lyukas”, láncos oldalakkal.  
Dobsina (Dobšina, Gömör m.) Borovszky S. é. n. (1903) 171. nyomán

legtöbb alkatrészét. A szénahordó szekér vasalása minimális, alkatrészeit is jórészt faszögek fogják össze. Régtől tesznek sínt (ráfot) a kerekre, és az alváz egyes pontjaira. Ezt a szekeret átalakítani, szétszedni nem szokták, lajtorjait nem cseréltetik.

Használói a kb. 110 cm szélességű láncos lajtorja célszerűségét a vidék terepviszonyaival indokolják. Ugyanis a lejtős hegyi utakon a magas kerekű vagy a magasban rakott szekér könnyen felborulna. Ezért a rakomány csak 50–80 cm-rel (két zákruti = szarvalás) magasodik a szekéroltal fölé, majd egy hosszú nyomórúddal, azt pedig a két végén láncsal szorítják le. A szekér közepe táján a rakomány kitüremkedik, ameddig a lajtorjaláncok engedik. A lábtartó fát a helyén hagyják, mert a szénahordók egyike arra szokott állni ellensúlynak, amikor borulásveszélyes terepen haladnak. Szűk és mély utakon a kétoldalt kitüremkedő széna gyakran menti meg a szekeret a teljes felborulástól.

Az itt leírt szekértípust Lőcse vidékén több faluban – pl. Alsó-Répas (Nižné Repaše) és Tarcafő (Toryska) – használták az 1970-es években. Ezeknek a falvaknak manapság szlovák és ruszin lakossága van. Hasonló formájú és méretű, azaz láncos lajtorjával készült szénahordó szekeret örökítették meg az 1900-as évek elején Dobsinán (Gömör m.) és Zólyomlipcsén (Slovenská L'upca).<sup>7</sup> Dobsinát akkoriban főként buléner dialektust beszélő német bányászok lakták, Zólyomlipcsét pedig zömmel szlovák parasztok (4–5 kép). Dobsina közelében Felső-Sajó (Vyšná Slaná) és Sajóréde (Rédova) szlovák parasztjainál az 1960–70-es években még magam is láthattam ilyen szekereket.

Használatos volt a láncos lajtorjával és lábtartóval készült szénahordó szekér a Bódva folyó felső völgyszakaszán is. Saját terepbejárásaimból tudom, hogy elsősorban Stósz, Alsó- és Felső-Mecenzéf (Medzev) népe ragaszkodott hozzá, de akadt belőle a délről szomszédos magyar, ruszin és szlovák településeken is. Így Jászón (Jasov), Já-

<sup>7</sup> Borovszky S., é. n. (1903). 171.

szómindszerten (Poproč), Falucskán (Hačava). Szigetszerű előfordulási helye volt az 1940-es évekig a lengyelek által lakott Derenk a régi Abaúj-Torna vármegyében.

A Csermosnya-völgy és a Rozsnyói-medence magyar falvaiban az 1960–70-es években nem használták. Rudnán az 1950-es években Boross Marietta három szekértípust talált, de egyik sem hasonlított a fentiekben leírt szénásszekérhez.<sup>8</sup> Észak-Gömör egyes bányavidékein azonban a dobsinaihoz hasonló szénahordó szekeret használtak. A Nagyrőce fölött elterülő Muránska Zdychaván az 1970-es években fényképeztek magas és közepén „lyukas” lajtorjás, lábtartós szénahordó szekeret.<sup>9</sup> Nem zárható ki, hogy korábban Észak-Gömörben is a mainál szélesebb elterjedtsége volt. Az 1960–70-es években azonban ezt a szekértípust a Rozsnyó vidéki magyarok a dobsinai és a szepességi lakosság jellegzetes mezei járművének tartották.

Szórványos adatokból arra lehet következtetni, hogy a láncos lajtorjás szénahordó szekér a 20. században a Magas-Felföld néhány más szlovák, német és ruszin vidékén is használatban volt még. Eddigi ismereteim alapján arra következtetek, hogy ez a szekértípus a 19–20. században főként a Szepesség és a Garam melléki bányavidék jellegzetességének tekinthető. A Felső-Garam szlovák falvaiban az 1950–60-as években még több helyütt fényképeztek.

Kelet-Szlovákiában a szepességi kompakt területen túl szigetszerű a tárgy előfordulása. Természetesnek tekinthető a láncos lajtorja használata a hajdani német bányásztelepüléseken, különösen a Gölnic folyócska völgyében, pl. Zakárfalván (Žakoravce); kicsit meglepőbb északon, a Szepesi Magura túlsó oldalán. Kristályfaluból (Velká Lesná, német nevén: Richwald) részletgazdag fotó igazolja a láncos lajtorjás szekér használatát az 1960–70-es években.<sup>10</sup> A Sáros és Zemplén megye északi hegyvidékén, a Keleti-Beszkidék alatt élő ruszinok szénahordó szekerén nem találunk láncos lajtorját. A Svidník közelében fekvő Ladomérvágásán (Ladomirova, régi Zemplén m.) a hosszú és magas oldalú, ágaslőccsel kitámasztott, végig rácsos lajtorjával ellátott szekeret öröközték meg.<sup>11</sup> A Ciróka folyó felső völgyében – pl. Cirókaófalú (Starina, régi Zemplén m.) – a szénahordó szekér oldalai magasak, kitámasztásuk villás végű lőccsel történik. Lajtorjájának alsó és felső rúdját 6–6 lapos lécből álló pánt fogja össze. Kettő-kettő a lajtorja két végén, további kettő pedig középtájon. Ezek között a szekéroldal hosszan nyitott, s a nyílásokat a felső oldalrúdra hurkolt és az alsó oldalrúdhoz feszesen kihúzott zsinetek (drótok, láncok) töltik ki. A vékony kötelek (drótok, láncok) egymástól mért távolsága alig 15–20 cm. Ezekre lábtartót nem lehet függeszteni.<sup>12</sup>

Nyugat felé tekintve nemcsak a közölt zólyomlipcsei fotó (5. kép) bizonyítja a tárgy 19–20. századi létezését Besztercebánya vidékén (Banská-Bystrica, régi Zólyom m.). Breznóbánya vidékén, így Pohorelán és Zavadván a *voz s drabinami* speciális szekéroldallal van felszerelve, mint arra neve is utal. Ennek hossza 5–6 méter, magassága meghaladja a 100 cm-t. Elöl és hátul 5–6 db záp (lapos lécs) van benne, de az oldal középső része kb. 250–280 cm hosszan nyitott. Mindössze két vaspálca vagy vékony lánc köti össze az oldal alsó és felső rúdját. Rakodás után a széna kb. 50 cm-re kitüremkedik a széles nyílásokon, azaz túlnyúlik a szekéroldal síkján. Ugyanakkor ölfá szállítására a

8 Boross M., 1976. 140.

9 Gallo, J. 1983. 62., 104.

10 Podolák, J. 1956. sajnos nem közöl fényképet a láncos lajtorjás szekérről. A Szepesi Magurához lásd: Podolák, J. 1972. A 96. oldalt követő képmelléletek között a 12. számú.

11 Sopoliga, M. 1983. A tárgyat lásd a könyv végén elhelyezett színes fényképmelléleten.

12 Podolák, J. (szerk.) 1985. 145. és 147. kép.



5. kép. Látkép, balra szénahordó szekér. Két oldala közepén „lyukas”, láncos, ülnek benne.  
Zólyomlőpcse (Slovenská L'upča) Vági B. felv. 1906. NM F 18.539.

Felső-Garam vidékén is hosszú, de végig fogas, létrás szekér szolgált.<sup>13</sup> Selmezbányától délre Gyökösön (Dekyš, régi Hont m.) az 1960-as években még fényképezték ezt a szekértípust, de a képen lajtorjaláncok nem vehetők ki.<sup>14</sup> A régi Hont vármegye északi részének népi kultúráját bemutató szlovák tanulmánykötet sajnos nem szentel figyelmet a közlekedés és a szállítás tárgykörének. Szénahordó szekérről sem rajzot, sem fényképet nem közöl.<sup>15</sup> A fentebb említett néhány szórványos adat mégis arra vall, hogy a Garamvidéki bányavárosok környékén a 19–20. században használatos volt a vizsgált szekértípus.

A Vág északi völgyszakaszáról csak igen bizonytalanul lehet bármit is állítani e jármű elterjedtségét illetően. Liptovské Revúca (Háromrevuca, régi Liptó m.) 1960 tájkán készült fotón jól kivehető, hogy a szekérlajtorja középső része nyitott. Sem zápot vagy pálcát, sem láncot nem látni a nyomdatechnikailag tökéletlen képen.<sup>16</sup> Ezzel szemben Morvaország keleti hegyvidékén, a morva-vlachok körzetének nyugati részén (Rusava, vsetíni járás) az 1940-es években jól azonosítható fotó készült erről a szekértípusról.<sup>17</sup> Történeti adatok vannak csehországi kovácsok keleti irányú migrációjára. A 15. század derekán nemcsak a morva-vlach területen és a Kis-Kárpátok egyes vidékein jelentek meg ezek a cseh mesterek, hanem a Felföld keleti részének városaiban

13 Podolák, J. 1961. 575.; Podolák, J. 1969. 190., 310.

14 Kuka, P. 1971. 137.

15 Botik, J. 1988. 58., 62.

16 Encyklopédia ľudovej kultúry Slovenska, 2. kötet 105. Bratislava, 1995.

17 Baran, L. 1973. 80.



is (Késmárk, Lőcse, Eperjes, Szepesújhely, Csetnek).<sup>18</sup> Ez az iparosmigráció hatással volt a felföldi járművek tökéletesítésére és az alkatrészek terminológiájára is. Biztos forrásból tudjuk, hogy a pozsonyi Hegyalja a 17–18. században jellegzetes szekérfélével rendelkezett, de az árszabásokból ennek csak a neve (*hegyallyai szekér*) és a *somorjai kocsinál* is magasabb ára derül ki.<sup>19</sup> E szénahordó szekér jellegét, formáját Pozsony megye bognárainak 1743. évi limitációjából sajnos nem ismerhetjük meg.

A közeli Alsó-Ausztria paraszti járműveit alapos monográfia mutatja be. Olaf Bockhorn művében számos szénahordó *Leiterwagen* fényképét találjuk.<sup>20</sup> Az alsó-ausztriai szénahordó szekerek azonban sokkal inkább a nyugat-dunántúli *hosszi szekérre*, vagy Csík-Gyergyó és Háromszék székely gazdálkodóinak *hordó szekérére* emlékeztetnek, mint a tárgyalt felföldre. Feltűnően magas és középen nyitott szekérlétra, láncos lajtorja nem látható az alsó-ausztriai szénahordó szekereken. A Magas-Felföld jellegzetes szekértípusát – amíg további párhuzamokat nem találunk – regionális újításnak kell tekintenünk. Párhuzamokat cseh-morva és sziléziai tájakon remélhetünk.

Az északi magyar népterületen a láncos lajtorjás szekértípus lényegében ismeretlen. A tárgyat csak a Bódva forrásvidékén és a Sajó felső szakaszán élő magyarok ismerik, de csupán néhány helységben használták. Speciális szénahordó szekér Gömör, Nógrád és Borsod egymással határos részein volt használatban *nyári szekér* néven. Ennek a fatengelyes járműnek az oldalai nemcsak hosszabbak (4,5–5 m), mint más szekereké, de magasabbak is (80–100 cm). Ehhez a szekérhez vendégoldalt (valójában vendégrudat) nem használtak. *Karfái* a *szekérderék* felső pereme fölé értek, lőcsei pedig nyársban végződtek kb. 30–35 cm magasan a szekéroltal fölött.<sup>21</sup>

A Barkóság falvaiban a jobb gazdáknak többnyire három szekerük volt egyidejűleg: egy ökrös, egy lovas és egy *fatengelyes nyári szekér*. Mindhárom löcsös szekér, de az utóbbit nem szokták átalakítani, míg az első kettőt szálfa- és rönkhordáshoz szükség szerint megnyújtották, trágya- vagy homokhordáshoz pedig *rakoncás koleszt* csináltak belőlük. A nyári szekér hosszabb, szélesebb és magasabb volt mint az összes többi, s nem tartoztak hozzá *soroglyák*. Csapolással illeszkedő *zápok* helyett ún. *karfák*, azaz a *derék* felső dorongja fölé nyúló, annak furataiba illeszkedő pálcák úgy követték egymást benne, mint a létra fokai. A *nyári szekér* tengelye tölgyfából, *derekának* (oldalának) két hosszú rúdja fenyőből vagy kőrisből, legtöbb karfája somfából, mogyoróból készült. A *nyári derék* hossza a Medvesalján 5–5,5 m volt. A Hangony völgyében az 1960-as évekig, a gömri Erdőháton pedig az 1970-es évekig használatban maradt.<sup>22</sup>

Ennek a szekérfélének a neve a 17. század óta adatolható az északi népterület említett tájain. Geográfiai elterjedtsége koronként módosulhatott, de alapjában véve valószínűleg megfelelt a récens szó- és tárgyfeldrajzi képnek.<sup>23</sup> Bizonyára a fentiekben ismertetett tárgyat kell hozzákapcsolnunk Magda Pál 1819. évi adalékához. Sajógömör-ről írja: „Itt 1800. esztendőben 4 nagy *nyári szekér* [kiemelés tőlem. P. K. A.] jó szénát 12 f-tért Bankó tzedulába lehetett venni.”<sup>24</sup> Reguly Antal 1857-ben részletező leírást adott az északi palócság szekereiről. Leszögezte, hogy lényegében kétféle szekerük van:

18 Ország Vranecky, J. 1974. 132.

19 Paládi-Kovács A., 1998. 368, 372.

20 Bockhorn, O. 1978. II. kötet, XV., XVI., XVII. tábla.

21 Paládi-Kovács A., 1989. 370. és 27. kép. Péterfalán (Gömör m.) 1978-ban készült fotó.

22 Paládi-Kovács A., 1982. 74–75. és 27. kép. Molnár B., 1951-ben készült felvétele Domaházán.

23 A szekértípus 20. századi elterjedtségéhez: Magyar Néprajzi Atlasz III. kötet 197, 202–203. térkép, Budapest, 1987.

24 Magda P., 1819. 369.

a közönséges parasztszekér és az ún. *nyári szekér*. Helymeghatározást nem adott, de a szövegkörnyezet alapján az általa leírt szekértípusok Fülek vidékére lokalizálhatók. Azt írja, hogy a palóc szekérnek – szemben az alföldivel – „Kasa nincs, az oldala be van fonva vagy deszkával becsinálva [...] Ettől különböző a *nyári szekér*, mely egész lábnyival szélesebb vágású, azaz hosszabb, oldalai nincsenek fonva, csupán széna és szalmás élet hordására használtatik. Vendég rudakat, melyeket az Alföldön a lőcsön kívül alkalmaznak gúzzsal vagy kötéllel felkötve, hogy a terhet szélesebben fel lehessen rakni, nem használ.”<sup>25</sup>

Ebben a tárgyleírásban fel kell figyelni arra, hogy a nyári szekér „egész lábnyival szélesebb vágású”, mint a többi. Ez a kifejezés a kerekék nyomtávolságára utal. Egy *bécsi láb* hossza 31,6 cm, az *angol láb* 30,48 cm. Székelyföldön a szekerek osztályozásának máig alapja a tengely hossza, a két kerék nyomtávolsága. Csíksban az *egészvágás szekéren* 100 cm, a *félvágás szekéren* 80 cm ez a távolság. Udvarhely megyében e két típus között van az ún. *háromfertályos szekér*, s a *félvágás szekér* kerekéi között 22 cm-rel kisebb a távolság, mint az *egészvágás szekéren*.<sup>26</sup> Ha az említett szám adatok, mértékek megfelelnek a valóságnak, úgy a 19. századi palócság nyári szekere aránylag szélesebb volt a székelyek egészvágás szekérénel is. Egyébként ezt a tulajdonságát emeli ki a *széles szekér* elnevezés, melyet Dancs János vilkei (Nógrád m.) jobbágy tűzkáráról 1761-ben felvett becsüjegyzőkönyv említ.<sup>27</sup> A *lyukas ódal*, *hosszú ódal* elnevezés szintén Nógrádban él napjainkig; Nőtincsen 1735-ben, Nógrádmarcalon 1827-ben már feljegyezték.<sup>28</sup>

Ezek a megnevezések azonban a cserélhető szekéroldalakra, a *hosszú nyújtót* igénylő, de a többivel azonos keréknyomtávú alvázra tett *szekérlétrákra* is vonatkozhatnak. Ez utóbbi járműkonstrukciót és használati módot 18. századi források nyomán Takács Lajos főként a Dunántúlon tudta adatolni. Nem kétséges, hogy a cserélhető rövid és hosszú oldalakkal járó szekér típusa létezett már a 16–17. században, a török hódoltság idején is.<sup>29</sup>

Főként Reguly Antal fentebb idézett szekérléírásaiból lehet következtetni arra, hogy a *nyári szekér* a közönséges fuvarozó szekérnél nemcsak szélesebb és hosszabb szekéroldallal készült, de tengelye, kerekéinek nyomtávolsága is nagyobb volt annál. Az ún. *nyári szekeret* Losonc–Fülek–Rimaszombat–Pelsőc vidékén nem a szekéroldalak cseréjével és *hosszú nyújtó* beiktatásával szerelték össze. Ez a szekér egész esztendőben – sőt elkészültétől az elhasználódásig és tűzre vetésig – változatlan formában szolgálta a paraszti gazdaságot.

A *nyári szekér* elnevezés első írásos említése Fülekről (Nógrád m.) ismeretes. Tassy Mihály nemes ember vallotta tűzkáráról 1663-ban: „Szénám volt huszonöt vagy harmincz nyári szekerral...”<sup>30</sup> A 18. századi Nógrád megyében több paraszti kárbecslés is megemlíti ezt a kerekés járművet. (Karancs-)Lapujtőn 1722-ben Fazekas Pál féltelkes jobbágy „egy *nyári Széles* vágó *Szekér szerszám*”-ot említett (melynek becsértéke 2 forint), Kállón pedig szintén 1722-ben Dera Mihály egésztelkes jobbágy „hét *nyári Szeker*

25 Reguly A., 1975. 23.

26 Gönyey S., 1942. 273.; Haáz F., 1932. 13.

27 Nógrád megye Levéltára (a továbbiakban NML) IV. 22. *Zólyomi J.*, gyűjtése, melynek átengedését ezúton is megköszönöm.

28 *Paládi-Kovács A.*, 1989. 370. A 18–19. századi adatokhoz: NML XIII. 4. Majthényi uradalom iratai és NML IV. 22. tűzkárbecslések. *Zólyomi J.*, kijegyzései.

29 Takács L., 1985. 328–329.

30 NML XV. 2. *Nagy I.*, iratgyűjteménye.



széna” tűzkárt vallott be.<sup>31</sup> Gergelyfalván és Gácslehotán 1722-ben, Gácsfalván 1740-ben említenek „nyári szekérre való létrák”-at, illetve 12 nyári szekér megégett szénát. (Utóbbi három falu Gács környékén, Losonctól északra fekszik, lakosságuk zömmel szlovák anyanyelvű.)<sup>32</sup>

19. századi kárbecslésekben szintén előfordul a jármű neve. (Ipoly-)Tarnócon 1830-ban Hegedűs Antal jobbágnak négy szekere veszett oda: ökrös nyári szeker 10 Ft, Lovas nyári Kotsi két oldala 2 Ft, 2 Nyári Szeker fakó kerekekkel 20 Ft.<sup>33</sup>

(Rárós-)Mulyadon 1854-ben Patai Mihálynak szintén négy járműve hamvadt el a tűzvészben: egy rövid utazó szeker 10 Ft, 2 nyári hurtzolkodó szekerek 10 Ft, 1 vasas Kotsi utazó 8,40 Ft.<sup>34</sup>

Itt jegyzem meg, hogy Rárósmulyadon (Mul'a) 1972-ben még magam is fényképeztem ún. *nyári szekeret*.<sup>35</sup>

Ez a jármű az utóbbi száz-százötven év folyamán nem sokat változott. Régebben főként a losonci, rimaszombati, rimaszécsi vásárokon lehetett beszerezni. Észak-nógrádi, észak-gömöri kerékgyártók és szlovák paraszti háziiparosok szállították eladásra. Szeder Fábíán azt írja a palócokról, hogy „többnyire mindnyájan mesterséges faragók is. Amellett, hogy házaikat maguk építik, a szekereket, jármokat, hordókat, kádat, konyha(i) faedényeket is megkésztik.”<sup>36</sup> Az I. világháború után a Palócföld falusi kerékgyártói maguk is készítették *nyári szekeret*.

A 18–19. századból fennmaradt nógrádi és gömöri adatok azt igazolják, hogy a Felföldnek egy széles sávjában a nyelvhatár két oldalán élő magyar és szlovák parasztságnak külön szekere volt a széna és a kevés gabona szállítására, amit a magyarok többnyire *nyári szekérnek* neveztek. Ez szélesebb és hosszabb volt, mint a köznapi fuvaros vagy utazószekér. Oldala is magasabb annál, s végig létrához hasonló szerkezetű. Voltaképp ez tekinthető az egész Felföld domináns és csaknem mindenütt elterjedt szénahordó szekérének. Ezt váltották fel a Magas-Felföld kisebb-nagyobb térségeiben (bányavidékek) s itt-ott szigetszerűen a „lyukas oldalas”, „láncos lajtorjás” szekértípussal. Az észak-borsodi, gallyasági, tornai magyar parasztok megkülönböztették a rövid „magyar szekeret” a hosszú „hegyi szekértől”, az ún. „tót szekértől”. Előbbihez rendszeren 2,5 m hosszú *derék* tartozott, amit *hosszú nyújtó* és *hosszú derék* beiktatásával alakították át hosszú szekérré. Kisebb gazdáknak a 20. század első felében már csak *magyar szekerük* volt, de a tehetősebbek 2–3 szekeret is tartottak. Ők nem bajlódtak a szekér átalakításával, mert gazdaságukban állandóan kéznél volt egy hosszú lajtorjás *hegyi szekér*.<sup>37</sup> Hasonló szekérválasztékot és elnevezéseket talál a néprajzi kutatás a Cserehát, a Hernád-völgy és a Zempléni-hegység térségében is. Az abaúji Hegyközben az ún. *tót szekér* szénahordásra szolgált. Ott a szekéroidalt rakoncák, illetve azokba csapolt merev lőcsők támasztották ki. A hosszú szekéroidalak nem sokban különböztek az előbb említett tájakéitól. A szénahordó szekérhez a Hegyközben 4 m hosszú, létrához hasonló szerkezetű *lajtorják* tartoztak. Mint Balassa Iván rámutatott, ez a szekérfajta már nevé-

31 Zólyomi J., 1975. 170–171.

32 NML IV. 22. Kárösszeírások. Gácsfalván a károsult Lakatos Márton jobbágy családneve magyar nemzetiségre utal.

33 NML IV. 22. Kárösszeírások.

34 NML Füleki Járás Szolgabírói Iratok. A 32–34. jegyzet adatai Zólyomi J. kijegyzései. Átengedésüket a Szerző ismételtelen megköszöni.

35 Lásd Paládi-Kovács A., 1979. 352. 102. kép.

36 Szeder F., 1819. In: Paládi-Kovács A., szerk. 1985. 137.

37 Paládi-Kovács A., 1979. 353.

ben is az északi szlovák tájakhoz kapcsolódik. Megtalálható azonban az Északi-Kárpátok külső oldalán is, lemák (ruszin) és lengyel falvakban. A *tót szekér* „elejére nem lehet ülni, hanem vagy mellette mennek, vagy a lajtorján keresztül oldalt kilógatják a lábukat”.<sup>38</sup>

A makovicai Rákóczi-uradalomhoz tartozó Hrabóczon 1634-ben 16 *orosz szekér* szénát, ugyanakkor Gabolthon 40 *orosz szekér* szénát írtak össze az inventárium készítői.<sup>39</sup> Minden valószínűség szerint a fentiekben leírt, létrához hasonló széles lajtorjával készült szekérről van szó, de nem tudhatjuk, voltak-e az oldalán teljesen nyitott vagy csupán kötéllel, lánccal felszerelt szakaszok. I. Rákóczi György felföldi uradalmaiban számos szekérfajtát használtak. Azonban a *vasas kasos lószekér*, a *vasas béres szekér* (Szerencs, 1648), a sok *furman vasas szekér* (Zboró, 1641) az Erdélyben is használatos lovas *társzekér*<sup>40</sup> a kor megbecsültebb, értékesebb szekérfajtái közé tartoztak, mint az alig vasalt háziipari termékek, a szűk határban mozgó szénahordó szekerek. Néha persze előfordult, hogy azzal is hosszú utakat tettek meg. 1683-ban történt valahol a Kárpát-medence északkeleti térségében: „Gyalogkatonáinkat nagy, széles, hosszú lajtorjás szekerekre ültették, s úgy vitték őket hat napig, míg csak végére nem értünk a pusztaságnak”.<sup>41</sup>

Abaúj, Gömör, Borsod, Heves és Nógrád megye 17–18. századi kovács-árszabásai szénahordó szekereket nem említenek. Abaúj megye 1696. évi kovács-limitációjában első helyen a *Furmányos Szekér* áll, majd a „Négy Ló után való Szeker Vasazása” következik, s csak utána a „közönséges házi szeker Lánccostul szerszámostul”.<sup>42</sup> Borsodban 1739-ben a „borért járó *Furmány Szekér* lánccostul” áll a lista élén, Pelsőcön (Gömör m.) 1771–1778-ban szintén említődik, de Heves és Nógrád megye korabeli kovács-limitációiban ezt a szekértípust és elnevezést nem találjuk meg.<sup>43</sup>

A *furmányos szekér* igazi hazája a régi Szepes, Gömör és Abaúj-Torna volt, onnan került át néhány szomszédos vármegyébe is (Borsod, Zemplén, Sáros). Távolsági fuvarozásra alkalmasabb volt a lófogat, de a szénahordó szekér elé jobban megfelelt az ökoriga. A gömöri, szepesi, mecenzéfi vasáru, a hegyaljai bor szállítása a 16–18. században vasalt *furmányos szekereken* történt. Ritkán fordult elő, hogy a jobbágyok hosszú és magas derekú, lajtorjás szekereikkel pénzt kerestek. Sáros megye 1772. évi úrbérendezése során csak kevés falu vallotta, hogy Bártfa, Eperjes, Kisszeben „városokban aratás idején, gabona behordásakor igás munkával pénzt” kereshetnek.<sup>44</sup> Városi kereskedőket, iparosokat a vásárra, boroshordókat a Hegyaljáról a Poprád vizéig, alföldi gabonát Bártfára, sóvári sót a Szepességbe, a lengyel határra vagy Abaúj-Tornába és Gömörbe Sáros megyében is csak a lovas fogattal rendelkező szekeresek tudtak szállítani.<sup>45</sup>

Az általunk vizsgált szénahordó szekerek kora újkori és középkori formáját megnyugtatóan tisztázni aligha lehet. Régtől ismert a lőcsei földművescéh 1622-ben készült koporsóterítője, amelyen négy ló által vontatott szénahordó szekér látható (6. kép).<sup>46</sup> A terítőn látható szekér hosszú, magas oldalát primitív, villás végű lőcsők támasztják ki.

38 Balassa I., 1964. 152–153, 170.

39 Makkai L., 1954. 112.

40 Makkai L., i. m. 1954. 96, 124, 473.

41 Magyar Simplicissimus. Bp. é. n. (1956) 161.

42 Bodgál F., 1964. 273–274.

43 Bodgál F., 1964. 277, 279, 280, 284.

44 Udvari I.–Viga Gy., 1993. 183.

45 I. m. 1993. 188–189, 191.

46 Domanovszky S., szerk. é. n. III. 172.



6. kép. Szepességi szénásszekér. A lőcsei földművescéh koporsóterítőjéről, 1622.  
Magyar Művelődéstörténet III. 172. o. nyomán

Elöl-hátul a szekér felső peremén túl végződő lécek tartják az alig valamivel magasabb szénarakományt, de a szekéroldal középső harmadában a rakomány oldalt kitüremkedik. Ott a szekéroldal „lyukas”, de nem dönthető el, hogy a szekéroldalhoz tartozó léceket, pálcákat pótolták-e kötél- vagy láncdarabokkal. A rakomány tetején nyomórúd vagy nyomtatókötel nem fedezhető fel.

A korai szekérábrázolások közül különös figyelmet érdemel a Bars megyei Jánosrét (ma Lúčky) egyik oltárképe. Ez az 1480 körül keletkezett festmény boroshordót szállító lovas szekeret ábrázol.<sup>47</sup> A szekéren egyetlen hosszú hordó látható. Két oldalát kötélgúzzsal rögzített rakoncák és lőcsők támasztják ki. A szekéroldal alsó és felső rúdját csupán a végükön tartja össze faragott deszkából készült záp. Egyébként rájuk hurkolt kötéldarabok helyettesítik a szekéroldal zápjait (léceit, pálcáit). Ez a technikai megoldás a „láncos lajtorja” történeti előzményének látszik. Itt jegyzem meg, hogy a budai vámon a 13. század közepén nem egy, hanem általában három hordót szállító szekérről számoltak.<sup>48</sup> A 18. században Bártfa, Eperjes, Kiszszében vámtételei egy-egy kocsi 9 hordó borral vettek számításba.<sup>49</sup>

A Felföld középkori járműveit Domanovszky Sándor úttörő tanulmánya sok szempontból tisztázta. Figyelmét főként a távolsági kereskedelemben használatos nehéz mázsaszekér és az egyetlen (esetleg 2–3) lóval vontatott könnyű kis járművek (*ajonca, csille, kólya*) kötötték le.<sup>50</sup> Látóköréből kimaradtak – főként forrásadatok hiányában – a paraszti munkában használatos szekérfélék, az ökör igával vontatott szénahordó, fahordó stb. szekerek. Szűcs Jenő a vonóerő felől közelítve a tárgyhoz, középkori szekereknek három kategóriáját különítette el. Azt találta, hogy az „öreg”, nehéz szekereket 6–8 ló vagy ökör húzta, a „közönséges” (currus communis) szekeret 4 ló vagy ökör vontatta, míg a „keskeny, vékony” alkalmazhatóságához elegendő volt 1–3 ló.<sup>51</sup>

Fuvarozási kötelezettség, robot a szénahordó jobbágyokat is gyakran terhelte. Így például a Thurzó birtokok jobbágyai az 1600–1636 közötti időszakban sok mindent fuvaroztak robotosként. Gönci jobbágyaik (Abaúj m.) bort szállítottak a szepesi várba, de a közeli Folkmár, Zakárfalva, Kluknó, Hrisóc jobbágyait gabona- és szénahordáson kí-

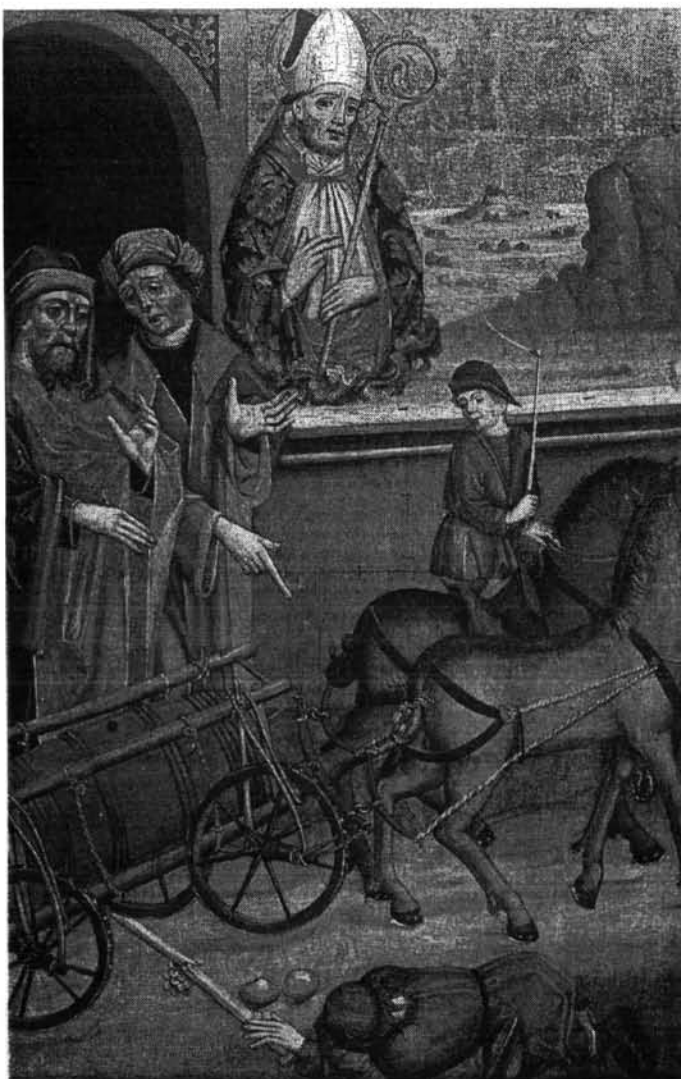
47 Török Gy., 1989. Lásd még Domanovszky S., szerk. é. n. II. 149.

48 Szűcs J., 1984. 18.

49 Udvari I.–Viga Gy., i. m. 1993. 194.

50 Domanovszky S., 1979. 110–111.

51 Szűcs J., 1984. 20–22.



7. kép. Hordószállító lovas szekér. A szekéroldal „lyukas”, középen kötélgúzsokkal van összekötve. 1480 körül keletkezett oltárkép. Jánosrét (Lúčky, Bars vm.)  
Török Gyöngyi, 1989. nyomán

vül más fuvarozási kötelezettség nem terhelte.<sup>52</sup> A boroshordók és a széna, illetve a kalászos gabona fuvarozása tehát az uradalmakat is közelről érintette.

A vizsgált két szekértípus eredetét ma még nem lehet biztonsággal megállapítani. Ikonográfiai forrásaink (Lőcse 1622, Jánosrét 1480) a felföldi német városokhoz, bányavidékekhez vezetnek, miként az 1900-as évek elején készült helyszíni tárgyfotók is.

<sup>52</sup> Berlász J., 1936. 85, 87.

Joggal merül fel, hogy a láncos lajtorja először a dél-szepesi és a Garam-vidéki bányavárosok körzetében jelent meg.

Figyelmet érdemel a magyar szekérterminológia német eredetű rétege is. *Fuvar* (1575) és *furmány*, *furmányos* (1635) szavunk biztosan német jövevényszó.<sup>53</sup> Utóbbinak a szóföldrajza is tanulságos, mert jellegzetes módon kötődik a Szepes-Gömöri Ércheység környezetéhez. Úgy látszik, hogy olyan meghatározó jelentőségű szerkezeti elemek neve is német eredetű, mint a *rúd* (1327), a *lőcs* (1364), a *lajtorja* (1493), a *felhérc* (1547), a *sín* (kerékráf), a *saroglya* (1530) stb. Ezek közül a *saroglya* szót Mollay Károly egyenesen szepesi szász eredetűnek minősíti.<sup>54</sup> Felmerülhet a *lőcs* szó szepességi, illetve felföldi német eredeztetése is. Annál is inkább, mert ez a szerkezeti elem a magas oldalú szekéroidal kitámasztására szolgál, s kezdeti formái a felföldi szénahordó szekereken a Felföld és az Északi-Kárpátok térségében mindenütt megtalálhatók.

A szepesi és a gömöri bányavidékek, a Felföld nagy erdőseégei sok-sok fafuvarozásra adtak módot. E tájak népei régtől fogva igen sok vasláncot használnak szekereiken (lásd pl. Répáshutát).<sup>55</sup> Ezen szekérláncok fajtáit a 16–17. század óta rendszeresen említik a kovács-limitációk is. Feltehetőleg a 16. században cserélték fel az előző század végén megörökített kenderköteleket vasláncokkal a felföldi szekereken. *Lánc* szavunk csak a 15. század elején tűnt fel írott szövegekben. Eredetét a TESz bizonytalanul mondja. Felteszi, hogy esetleg északi szláv jövevényszó, a cseh *lančuch*, a szlovák *lancuch* származéka, s nem veszi számításba a korai újfelnémet *Lantz* szóból való származtatás lehetőségét.<sup>56</sup> Persze régebben *lőcs* szavunknak is szláv etimológiáját tartották meggyőzőbbnek.

Fontosabb ennél az a tény, hogy a Felföld szénahordó szekereinek itt tárgyalt két típusa mintegy négy-öt évszázadra tekint vissza, s mindkét szekér tárgyföldrajza, térbeni elterjedtsége hosszú múlttól, történeti mélységről tanúskodik.

## IRODALOM

*Balassa Iván*

1964 Földművelés a Hegyközben. Bp.

*Baran, Ludvík*

1973 Transport in Czechoslovakia as an Ethnographical and Social Phenomenon. In: Land Transport in Europe. (Ed. *Fenton, Alexander–Podolák, Ján–Rasmussen, Holger*) 57–89. Kbenhavn

*Berlász Jenő*

1936 A Thurzó-birtokok a XVII. század első harmadában, különös tekintettel a jobbágyság gazdasági helyzetére. Bp.

*Bockhorn, Olaf*

1978 Wagen und Schlitten im Mühlviertel. I–II. Linz

53 *Horváth M.*, 1978. 75–76., 78.; *Mollay K.*, 1982. 281.

54 *Mollay K.*, 1982. 262–274., 381., 389–394., 481., 492., 498.

55 *Paládi-Kovács A.*, 1984b. 160.

56 TESz = A Magyar Nyelv Történeti Etimológiai Szótára, főszerk.: *Benkő L.*, II. Bp. 1970. 715.

*Bodgál Ferenc*

1964 Kovács-limitációk Magyarország északi területéről a XVII–XVIII. századból. Népr. Közl. IX. 272–291.

*Boross Marietta*

1976 Vývin hospodárskeho systému v obci Rudná (1866–1951). Gemer 2. 103–144. Rim. Sobota

*Borovszky Samu* (szerk.)

é. n. (1903) Gömör-Kishont vármegye. Bp.

*Domanovszky Sándor*

1979 Mázsaszekér. In: Gazdaság és társadalom a középkorban. Történetírók Tára (szerk.: *Glatz Ferenc*) 101–135. Budapest. Első kiadása: Fejérpataky Emlékkönyv 1917. 37–74. Bp.

é. n. (Szerk.) Magyar művelődéstörténet, I–IV. Bp.

*Gallo, Ján*

1983 Muránska Zdychava. Rim. Sobota

*Gönyey Sándor*

1942 A csíki szekér. NÉ. XXXIV. 273–274.

*Haáz Ferenc*

1932 Az udvarhelyszéki székely szekér. NÉ. XXIV. 10–19.

*Horváth Mária*

1978 Német elemek a XVII. század magyar nyelvében. Bp.

*Ikvai Nándor*

1967 Földművelés a Zempléni-hegység középső részén. Műveltség és Hagomány IX. Debrecen

*Keszi-Kovács László*

1981 Der Leistenwagen im Karpatenbecken. In: Traditionelle Transportmethoden in Ostmitteleuropa (Hrg. *Paládi-Kovács Attila*) 107–116. Bp.

*Kuka, Pavol*

1971 Dekýš. I. Pol'nohospodárstvo. Zvolen

*Magda Pál*

1819 Magyarországnak és a' határörző katonaság vidékének legújabb statistikai és geographiai leírása. Pest

*Makkai László*

1954 I. Rákóczi György birtokainak gazdasági iratai. Bp.

*Mollay Károly*

1982 Német–magyar nyelvi érintkezések a XVI. század végéig. Bp.

*Ország Vranecky, Joža*

1974 Tradiční kovárství na moravsko–slovenském pomezí v oblasí Javorník. In: Moravsko–slovenské vztahy v lidové kultuře. (Red.: *Štika, Jaroslav*) Sborník Valašského Muzea, 131–153. Ostrava

*Paládi-Kovács Attila*

1973 A magyar parasztság kerek járműveinek történeti és táji rendszerezéséhez. Népr. Közl. XVIII. 7–79.

1979 A magyar parasztság rétgazdálkodása. Bp.

1982 A Barkóság és népe. Miskolc

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



- 1984b Hagymányos közlekedés és szállítás Répáshután. In: Répáshuta. Egy szlovák falu a Bükkben. (szerk.: *Szabadsfalvi József és Viga Gyula*) 141–169. Miskolc
- 1989 A szállítás és közlekedés hagyományos eszközei a Palócföldön. In: Palócok III. (szerk.: *Bakó Ferenc*) 333–377. Eger
- 1993 Hungarian Hay Wagons in the Eighteenth and Nineteenth Centuries. In: Tools and Traditions, Studies in European Ethnology (Ed. *Cheape, Hugh*) 101–106. Edinburgh
- 1998 Paraszti járművek néhány 18. századi árszabás tükrében. Tanulmányok Domonkos Ottó tiszteletére (szerk.: *Szendi Katalin és Kücsán József*) 365–377. Sopron
- Podolák, Ján*
- 1956 Pol'nohospodárstvo. In: Banícka dedina Žakorovce (Red.: *Mjartan, Ján*) 63–122. Bratislava
- 1961 Pasienkové a lúčne hospodárenie na hornom Pohroni. Slovenský národopis IX. 549–578.
- Podolák, Ján* (red.)
- 1969 Horehronie. Kultura a spôsob života l'udu. Bratislava
- 1972 Zamagurie. Košice
- 1985 Horná Cirocha. Humenné
- Reguly Antal*
- 1975 Palóc jegyzetei, 1857. Sajtó alá rendezte *Selmecki Kovács Attila*. Eger
- Sopoliga, Miroslav*
- 1983 Narodüe žitlo ukrainciv shidnoj Slovaščini. Bratislava
- Szeder Fábán*
- 1819 A palócok. In: *Paládi-Kovács Attila* szerk.: Magyar tájak néprajzi felfedezői, Bp. 1985. 130–139.
- Szűcs Jenő*
- 1984 A gabona árforradalma a 13. században. Történelmi Szemle XXVII. 5–33.
- Takács Lajos*
- 1985 A cserélhető (rövid és hosszú) karfás szekér eredetéhez. Ethn. XCVI. 327–329.
- Török Gyöngyi*
- 1989 A jánosréti Szent Miklós-főoltár a Magyar Nemzeti Galériában. Bp.
- Udvari István–Viga Gyula*
- 1993 A javak cseréje, munka és vándorlás Sáros megyében a 18. század közepén. Népi Kultúra – Népi Társadalom XVIII. 165–200.
- Zólyomi József*
- 1975 Nógrád megyei paraszti kárbecslések a XVIII. század első feléből. Nógrád megyei Múzeumok Évkönyve 21. 169–180.

## ZWEI HEUWAGENTYPEN IN OBERUNGARN IM 16–20. JAHRHUNDERT (Leiterwagen mit Ketten und Sommerwagen)

Auf dem Gebiet des Karpatenbeckens sind mindestens vier Grundtypen der Heuwagen vertreten. Unter diesen verbreiteten sich im einstigen Oberungarn besonders der mit hohen Seitenflächen und der mit langen Seitenflächen. Diese beiden Wagenarten unterscheiden sich nicht grundlegend voneinander. Beide verfolgen das gleiche Konstruktionsprinzip mit ihren typischen leiterförmigen Seitenflächen. Für beide ist die Verwendung von Leisten und das Fortbleiben der sog. seitlichen Ladebäume (ung: vendégoldal) charakteristisch.

Im alten Oberungarn – besonders auf dem Gebiet der ehemaligen Komitate Szepes und Zólyom – war bei den Wagen mit hohen Seiten eine Variante mit Ketten verbreitet (2–3. Bild). Die Wagenseiten waren etwa 110 cm hoch und zirka 550 cm lang. Dieser Leiterwagen unterschied sich von den anderen hauptsächlich dadurch, dass die hohen Seitenflächen in der Mitte ein „Loch“ hatten, weil hier die Leitersprossen fehlten. Statt ihrer waren locker hängende Ketten angebracht. Eigenartig waren die Wagen mit seitlichen Ketten auch hinsichtlich der Form ihrer Ladung. Beim Beladen quoll das Heu zu beiden Seiten aus dem verketteten Loch heraus. Da diese Wagen nicht hoch beladen wurden, befand sich der Schwerpunkt der Ladung dicht über dem Erdboden. Auf steilen Gebirgswegen war dies von großer Bedeutung, denn so konnte der Wagen an Berghängen gut das Gleichgewicht halten. Kam er dennoch ins Kippen, so verhinderten die seitlichen Heubuckel ein völliges Umkippen.

Ein dem Wagen von Zips ähnlicher Leiterwagen mit Seitenketten wurde um 1900 in Dobsina (Dobschau, Dobšiná) und Zólyomlípce (Slovenská L'upča) fotografiert (4–5. Bild). Das Vorkommen dieser Wagenart kann in mehreren Gegenden der heutigen Slowakei beschrieben werden. In erster Linie im ehemaligen Komitat Szepes, des weiteren in einigen Gegenden der alten Komitate Sáros, Gömör und Abaúj-Torna (zB. am oberen Abschnitt des Flusses Bódva). Anhand von gestreuten Angaben lässt sich darauf schließen, dass dieser Leiterwagen mit seitlichen Ketten während der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts vor allem in den Bergbaugebieten von Süd-Zips und am Flusse Garam Gran zu den charakteristischen Transportmitteln gehörte. Hier und da wurden derartige Wagen auch im Komitat Liptó und in den östlichen Teilen von Mähren (Rusava, Vsetín) fotografiert. Anderweitige Parallelen sind uns nicht bekannt. Als wichtiger ikonographischer Beitrag zur Vorgeschichte dieser Wagenform dürfen das vom Jahre 1622 stammende Sargtuch aus Lőcse (Leutschau, Levoča) und das Altarbild von Jánosrét (Haneshey, Lúčky) (um 1480) angesehen werden (6–7. Bild). Wie anzunehmen ist, traten die eisernen Ketten an den Wagenseiten im 16. Jahrhundert im Bereich der alten deutschen Bergstädte auf.

In der südlichen, niedrigeren Unterregion von Oberungarn wurde der Sommerwagen (ung.: nyári szekér), der lange Leiterwagen, für den Heutransport genutzt. Von diesem veröffentlichte der Verfasser schon in früheren Arbeiten Fotos. Der Wagen war 5–5,5 m lang und hatte 80–100 cm hohe Leiterseiten. Die Spurbreite seiner Räder war um ein Fuß (31,6 cm) breiter als die der anderen Wagen dieser Gegend. Er war in den ehemaligen Komitaten Nógrád, Gömör, Hont und Borsod verbreitet. In Nógrád wird er seit 1663 in vielen archivalischen Quellen erwähnt.

Die beiden hier analysierten Heuwagentypen bildeten sich zu Beginn der Neuzeit heraus und sind seit dem 16. Jahrhundert für die Sachkerkultur Oberungarns als einer kulturellen Region charakteristisch.

*Attila Paládi-Kovács*