

A festett kocsi

„A cigány ember, ha nem volt lova, nem is volt férfi. ...”
(57 éves lovár férfi a hercegessyo nemzetségből)

A cigány identitás sok mindenben megjelenhet: az életmódban, a dalokban, a nyelvhasználatban, az öltözködésben, a lótarásban, de az utazáshoz használatos kocsik díszítésében, kifestésében is.

Ezt Thomas Acton és Gary Mundy 1977-ben, Hertfordban megjelent „Romani culture and Gypsy identity” című könyvének első fejezete is alátámasztja, amelyet – a cigányok esztétikájáról, azonoságtudatukról és kreativitásukról – a festett kocsik alapján David Smith foglalt össze. Adatait egy utazáskutatási program keretében gyűjtötte össze.

A cigányok európai megjelenésük idején vándorló életmódot folytattak. Nagy Pál szerint életmódjukat a mendikáció jellemezte, azaz egy-egy települést felkeresve értékesítették, élelemre, vagy más tárgyakra cserélték az áruikat, s elvégezték azokat a munkákat, amikre a település lakosságának igénye volt, majd tovább vándoroltak.

Nálunk, ahol a felmerülő problémát, azaz a „cigánykérdést” rendészeti és közegészségügyi problémaként kezelték, a XIX. század végén és a XX. elején a „kóborcigányokkal” kapcsolatos veszedelmekről írtak és beszéltek, noha az 1893-ben végrehajtott összeírás szerint a számuk nem is volt jelentős. A

vándorlók életmódjáról csak kevés leírást ismerünk, az általuk használt járműről, a kocsiról pedig még kevesebb információnk van. Néhány XVIII-XIX. században készült festményen, ahol vándorló cigányokat ábrázoltak, feltűnik ugyan egy-egy taligaszzerű alkotmányt vonzó gebe, de ezek a zsánerképek – a készítésük körülményeit is figyelembe véve – semmiféle következtetésre nem adnak lehetőséget.

A fényképezés elterjedésével találkozhatunk néhány felvétellel, amelyen táborozó cigányokat örökítettek meg. A kocsik ezeken csak véletlenszerűen vannak jelen: vagy a felállított sátor környékén, vagy a sátorban láthatók. Leírásuk teljesen hiányzik. A közlekedésre szolgáló eszközök egyébként a képeken közönséges szekérnek tűnnek.

Angliában az 1968-ban hozott törvény ellenére – ami előírta, hogy minden vándorlónak állandó lakhellyel is kell rendelkeznie – a mai napig találkozunk utazókkal. Az általuk használt járművekről is gazdagabb anyag maradt fenn. Kezdetben itt lovakkal vontatott lakókocsikat használtak, amiket igyekeztek minél jobbra, célszerűbbre, kényelmesebbre elkészíttetni. Külön iparosok szakosodtak ezek gyártására, akik híresek voltak a cigányok között.



Szentandrásy István:
Kosárfonó (2005)

A szerző kiemeli a *Bill Wringt* nevű iparost, akinek a testvére amatőr fényképész volt, így neki köszönhetően egész sorozat maradt fenn a XX. század elején készült járművekről.

A rendelkezésre álló anyagok elemzésével jutott Smith arra a következtetésre, hogy a kocsikat készítő cigányok már akkor is ragaszkodtak a díszítésekhez. Lakókocsijaikon ugyanis számos olyan felület volt, ahová ezeket a díszeket szánták. Kezdetben vésetekkel, faragásokkal látták el a készülő járműveket, amelyeket a kifestésükkel hangsúlyosabbá tettek. Mivel a faragások egyediek, és éppen ezért költségesek voltak, nem mindegyik utazó engedhette meg magának, hogy ilyet rendeljen, így ők a jóval olcsóbb festésre tértek át.

A nem cigány mesterek nem cigány festőket alkalmaztak, akik időről időre felkeresték a műhelyeket, hogy az elkészült járműveket kifessék. Ezt a díszítési módot hívja a szerző „következetlennek”, mivel minden művész más és más alkotással állt elő.

A kocsik készítése és díszítése következő szakaszát a két háború között elterjedő motorizációnak köszönhetjük. Megnőtt az érdeklődés a motorizált járművek iránt, így az iparosok nagy része is ezek előállítására állt át. Ezért és ekkor jelentek meg az ország különböző területein a cigány kocsikészítők, akikhez már cigány festők tartoztak. Ettől kezdtek használni a cigányok járművein mai napig egységesen megtalálható díszítőelemeket. Smith ezeket hat csoportba sorolja. (Folyondáros tekercs; a lovas kultúrához kapcsolódó ábrák: lovak, lófejek, patkók stb.; a szalagozás; a díszborítás; a halfarok motívum; gyümölcsök, virágok, madarak ábrázolása.)

A kezdeti festések nem voltak tartósak, mivel azok rendszerint a táborozáskor történtek. A kiszemelt táborhelyről bármikor elzavarhatták a cigányokat, ezért gyors száradással járó eljárást kellett választani. Az erre alkalmas anyag a benzinben oldott lakk volt, ami azonban könnyen lekopott, így ezeket a díszítéseket időről időre fel kellett újítani.

A következő szakaszban, amikor már a vándorlók nem lovas kocsikat, hanem gépjárműveket kezdtek használni, a lakókocsi utánfutóvá lett. Mivel ezeket gyakran cserélték és festettségük komoly értékcsökkenést jelentett, a díszítésükről lemondtak. Kifestésre csak a vontatásra szánt autók ajtói maradtak. Ezzel is gyorsan felhagytak, a festett gépkocsik ugyanis felhívták a hatóságok, a rendőrség figyelmét arra, hogy azok használói cigányok. Az ilyen járművek vezetőit többször ellenőrizték, sőt – ismerve a hazai gyakorlatot, megkockáztatható – zaklatták is. (Magyarországon a rendőrök sokkal gyakrabban állítanak meg bizonyos típusú és színű autókat. Régebben a piros és zöld színű Ladák, majd a „kereklámpás” Mercedesek tartoztak ebbe a csoportba, mivel azokat a rendőri megfigyelés szerint gyakran cigány emberek használták.)

A mai napig megmaradt különlegesen festett kocsikra a lótarás feléledt divatja ad magyarázatot. A már letelepült, állandó lakással rendelkező cigá-

nyok ismét lovat vásároltak és kocsit készítettek, mivel mindkettőt identitásuk fontos kifejezésének tekintették. A most készített kocsik már más alakúak, eltérő felépítésűek, mint a korábbiak, hiszen a feladatuk is megváltozott. A díszíthető felületek azonban továbbra is megtalálhatók rajtuk. David Smith sajnos fényképeken nem mutatja be a vándorlók által a múlt század elején és közepén használt lakókocsikat. Ugyanígy hiányzik a mai kocsitípusok bemutatása is. Az lehet az oka, hogy Angliában mindezek közismertek. Számomra azonban nem világos, hogy milyen a keresztbordázott bow-top, vagy az open-lot, hogy mint néz ki a kétkerekű tavaszi szekér, a négykerekű dray, a szintén kétkerekű éden kocsis és a „challenge”. A kocsikat már nem az utazáshoz használják, hanem ezekkel jelennek meg az olyan eseményeken, mint például az Appleby lóverseny, az epsomi bemutató-vasárnap, vagy Stow on the Wold vásárai. Ezek a kocsik több időt töltenek el a tréleren (a teherszállító járműveken), mint a saját kerekeiken gurulva. A bemutatókra szánt példányokat jóval több és gazdagabb díszítéssel látják el, mint a mindennapos használatra készült kocsikat. A szerző megfigyelése szerint a megrendelők általában tehetős emberek, ezért ismét megjelentek a vésett, faragott díszítések is.

A motívumkészlet megmaradt. A cigány kocsikészítők mellett működő cigány festők az 1930-as évektől gondoskodnak a változatlan formában való fennmaradásukról.

Néhány alkotó (*Jimmy Berry*, *Tommy Gaskin*) legendás hírnévre tett szert és hagyományt teremtett. A legújabb szakaszhoz is tartoznak híres nevek, mint „Yorkie” *Greenwood*, „Lol” *Tompson*, vagy „Big Roy” *Morris*. Az új nemzedék újabb technikai eljárásokat (például a dukkózást) is alkalmaz, de a motívumcsaládokat változatlanul hagyja. A kocsikat a vevők, megrendelők igénye szerint festik ki, azok viszont az elődökével megegyező mintákat igényelnek. Ennek tudható be, hogy a motívumok fennmaradtak, s kínálatuk sem bővült.

Mivel mindegyik festő ugyanazokból a díszítőelemekből építkezik, különösen az első generációt érthette a vád, hogy egymás munkáit másolják. Igyekezett is mindenki belevinni az egyéniségét és kreativitását a munkájába, hogy ezzel mintegy fémjelezze alkotásait. *Berry* cseresznyét festett az általa készített mintákba, *Gaskin* viszont a számára különösen kedves appaloosa fajta félvér lovakat. *Tom Stephenson* egy aszimmetrikus virágkosarat helyezett el a képein, de találkozunk olyanokkal is, akik apró virágokat festettek afféle névjegyként a folyondáros tekercsbe.

Kezdetben az volt a lakókocsit megrendelő cigányok igénye, hogy „csináld a kocsimat olyan jóra, mint az előzőt, aztán javítsd tovább, sokkal jobbra”, ma pedig lényegében az, hogy „fessék a kocsit szépre, azután még annál is szebbre”.