

**Szakértői tanulmány a „SaltRoad” tárgyú, ukrán-magyar szakértői kutatás
anyagához (HUSKROUA/1702/3.1/0091)**

Készítették:

Dr. Drabancz M. Róbert

Zsilenko Mária

Mojzsesz Volodimir

Prohnenko Igor

Tartalom

BEVEZETÉS

1. FEJEZET. TÖRTÉNETKUTATÁS ÉS FORRÁSOK

- 1.1. A kősó történeti kutatásának elméleti keretei
- 1.2. A máramarosi sóvidék történetkutatása: bibliográfiai áttekintés
- 1.3. Források a magyarországi kősóbányászat történetéhez
- 1.4. A Felső-Tisza vidék földrajzi viszonyai
- 1.5. A só szerepe a történelmi Magyarországon

2. FEJEZET. A MÁRAMAROSI SÓVIDÉK TÖRTÉNETE

- 2.1. A régi idők
- 2.2. Máramaros középkori betelepítése. Hospesek. Kiváltságok
- 2.3. A kősó bányászatnak és kereskedelmének igazgatása a középkori Magyarországon
- 2.4. Új irányok a magyar bányagazdaságban: a Jagellók kora
- 2.5. Sóbányák. Sókamarák
- 2.6. Sókamarák az újkori Magyarországon
- 2.7. Vámhelyek. Vámszedés

3. FEJEZET. SÓKERESKEDELEM ÉS SZÁLLÍTÁS

- 3.1. A máramarosi só használatának hatóköre
- 3.2. A só szállításának infrastruktúrája
- 3.3. Nyírbátor és a mezővárosok szerepe a Felső- Tisza vidék kősó kereskedelmében
- 3.4. A kősó szállítása szekéren és tutajon
- 3.5. A kősó és a vasút szerepe a modernizálódó Magyarországon
- 3.6. Viták a kősó szállításának új formáiról
- 3.7. A vasúthálózat kiépülése
- 3.8. Kitekintés

4. FEJEZET. VÁRAK A SÓ-ÚT MENTÉN

- 4.1. A Borzsa völgyének várai
- 4.2. A Felső- Tisza vidék várai
 - 4.2.1. Ugocsa vármegye erődítményei
 - 4.2.2. Máramaros várai

RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE

FELHASZNÁLT IRODALOM

KÉPFELIRATOK

KÉPEK

BEVEZETÉS

A kősó a Kárpát-medence egyik legértékesebb ásványi kincse, melyet évszázadok óta bányásznak Máramarosba, Erdélyben és a Keleti Kárpátokban.

A só ősidők óta az étkezés, tartósítás elengedhetetlen része, az állattenyésztés fejlődésével pedig a haszonállatok szükségleteinek is fontos eleme. A kutatók adatai szerint a kitermelt só 40%-át világszerte étkezéshez használják, 25%-át az állattenyésztés szükségleteire, 35%-át pedig tartósításra (elsősorban hús tartósítására). A kutatók szerint egy felnőtt ember átlagos napi sószükséglete 6 gr., a kis kérődzőké 5-15 gr, a szarvasmarháké, nagyállatoké – 25-30 gr. Ugyanakkor az életmód, életkor, étkezési szokások, éghajlat, fizikai megterhelés függvényében ezek a számok változóak lehetnek (Каврык, 2011).

A sóbányászat, gyakorlatilag az emberi társadalommal egy időben született. A földművelés és állattenyésztés elterjedésével a só felhasználásának igénye jelentős mértékben növekedett. Már a pásztornépek észrevették, hogy a sófogyasztás kedvező hatást gyakorol az állatok növekedésére, csontvázuk szerkezetére, a hús és tej minőségére, erősebbé és természeti tényezőkhöz ellenállóbbá teszi az állatok bőrét, hatást gyakorol szaporodásukra is (Hahn, 1993, 15 old.).

A sókitermelés első és egyben legkezdetlegesebb módszere a sós források vizének felhasználása lett. Máramarosban a sóforrások vizét a 19 századig használták főzésre. A lakosság mindennapi szükségleteihez a sós vizet kereskedőktől vásárolta, akik kis hordóikkal házról házra járva kínálták árújukat, de a házi sófőzés nem volt elterjedve. Csak Sáros megyében, ahol a sótest jelentős mennyiségű szennyeződést tartalmaz, a sót oldat formájában hozták felszínre és cserépedényekben főzték. Magyarország más térségeiben, ahol a sótest sokkal tisztább volt, a kitermelés ezen formája tömegesen nem terjedt el.

Gazdaságosabb és kifizetődőbb volt a felületi sórétegek kitermelése. Ezek kimerülésével új bányászati technológiák beiktatása vált szükségessé, melyek a középkortól egészen a 20 század elejéig gyakorlatilag változatlanok maradtak.

A legnépszerűbb mindig a kősó volt. A parasztok a 20 század elejéig a nagy darabokban árult ásványt részesítették előnyben, melyet a falusi boltokban, vásárokon vettek meg (Kirner, 1964, 107 old.). A sókereskedő oláhok a vásárokon szívesen cserélték árújukat gabonára, szalonnára, zsírra. A kősót a padláson tárolták és közvetlenül felhasználás előtt törték mozsárban vagy kézi sóórló segítségével darálták.

A középkori nyugat-európai közvélekedés egyértelműen és egybehangzóan úgy ítélte meg, hogy Magyarország nagy területű, nagyhatalmú és rendkívül gazdag ország.

„Magyarország területe nagy és hatalma mérhetetlen” – sűrítette egy mondatba ezt a megállapítást a 14. század elején a krónikás. Az ország pozitív megítéléséhez mintegy állandó kellékként hozzátartozott a terület hihetetlen gazdagságának emlegetése. A keresztes hadjáratok egymást követő seregeinek magyarországi átvonulásakor különösen sokan tapasztalhatták, hogy az ország bőséggel rendelkezik mindenféle élelmiszerral, s ez a tapasztalat még a magyarokkal feltűnően ellenséges szerzőktől is elragadtatott leírásokat váltott ki. Ottó freisingi püspök szemében a Kárpát-medence virágzó szépsége, földjeinek termékenysége miatt egyenesen Isten paradicsomának tűnt. *„Ez a provincia ugyanis, amelyet azért neveznek régtől fogva Pannóniának, mert mindenfelől erdők és hegyek veszik körül, belül sík, ameddig a szem ellát, folyók és folyamok futnak rajta keresztül szemet gyönyörködtetően, egymást érik benne a vadak különböző fajaitól nyüzsgő ligetek, és köztudottan éppúgy örvend fekvése veleszületett szépségének, mint amilyen gazdag termékeny földekben, úgyhogy már-már azt hihetnők, ez maga Isten paradicsoma [...]”*(Ottó, 1913, 107). A bőségről részletesen tudósítanak a következő korok szerzői is és hosszas felsorolást adva az országban honos erdei vadakról, halakról, ásványokról vagy épp gyümölcsökről. Fényes Elek 1847-ben, amikor leírta az ország állapotát kiemelte az ásványi kincsek sokaságát és hangsúlyozta: *„[...] a terület ásványbányákban felette gazdag, s a bányászatra fordított költségek roppant summa pénzt hoznak forgásba [...]”*(Fényes, 1847, 161). Az évszázadok óta kiemelten fontos kőszó a Kárpát-medencében három területen található nagy telepeken, melyeket az elmúlt évezredek folyamán bányásztak is: az erdélyi sóbányák, a máramarosi sóbányák és az Eperjes melletti északi sóbányák. Az ismertetőnkben a máramarosi kőszó kárpát-medencei szerepét és történetét mutatjuk be. A terület döntően a történelmi Magyarország észak-keleti vármegyéit jelentette, melyek ma négy ország területén helyezkednek el. Máramaros vármegye nagyobb része a mai Romániában van, de a legfontosabb bányák és a történelmi bányavárosok napjaink Ukrajnájában találhatóak.

1. TÖRTÉNETKUTATÁS ÉS FORRÁSOK

1.1. A kőszó történeti kutatásának elméleti keretei

A sóbányászat a magyarországi bányászat egyik ága. A bányászat komoly szakmai ismereteket és szervezettséget kívánt meg, valamint jelentős tőkebefektetést is igényelt. A só kibányászása, eljuttatása a fogyasztókhoz, illetve a felhasználókhoz komoly igazgatást igényelt. A nagy gazdasági jelentősége miatt a magyar történeti irodalomban már a 19. századtól találunk a témával foglalkozó munkákat. A korszak kutatói közül Orbán Balázs

műveiben többször kitért az erdélyi sóbányászat történetére (Orbán, 1986). A magyar etnográfia jeles képviselője Erdélybe visszatérése után döbönt rá arra, hogy miután beutazta a fél világot, éppen szülőföldjét, népét nem ismeri. Hatalmas munkába kezdett: darócruhát öltött, s 1862 és 1868 között gyalog, szekéren, lóháton bejárta a Székelyföldet, több mint ötszáz faluban fordult meg. Leírta, amit látott, hallott, tapasztalt, amit régi írásokban fellelhetett. Így készült el hat év alatt Orbán Balázs főműve, A Székelyföld leírása, történelmi, régészeti, természetrajzi s népismereti szempontból, amely hat nagyformátumú kötetben hat év alatt jelent meg. Hatalmas és pontos anyaggyűjtése, a régi épületek, szobrok, írásos emlékek, ötvös- és textilmunkák, szokások, földrajzi és személynevek, visszaemlékezések leírása nélkülözhetetlen és gyakran egyedüli forrása a néprajznak és a történettudománynak. Ide sorolható a további tízéves munka alapján megírt, 1889-ben kiadott Torda város és környéke is. A székely Sóvidék leírásával és a tordai sóbányászat bemutatásával a szerző plasztikus képet ad a 19. századi bányászat módszereiről. Wenzel Gusztáv magyarországi bányászattörténeti kézikönyve ma is a legfontosabb tudományos feldolgozások közé tartozik, mert a szerző nemcsak a középkori sóbányákat vette számba, hanem számos oklevelet is publikált. A szerző aktív szereplője volt a 19-20. század fordulóján a magyar gazdaságtörténeti kutatásoknak (Wenzel, 1880).

A századvég történeti irodalmában Takáts Sándor több rövid írást szentelt a magyarországi sóbányászat múltjának. A szerző olyan forrásokat közölt a szaklapokban, melyek elkallódtak az elmúlt évszázadok során, de a kősó bányászatának és kereskedelmének szempontjából fontosak voltak a kutatók számára (Takács, 1899; Takáts, 1906; Takáts, 1961). A 20. század első felének kiemelkedő gazdaságtörténeti munkáiban Iványi Béla sokat foglalkozott a középkori sóbányászat igazgatásával és a termék kereskedelmi jellemzőivel. Írásai alapján plasztikus képet kapunk a késő középkori sómonopólium működéséről (Iványi, 1911). Iványi munkái nagy segítséget jelentettek a két világháború közötti történetírásnak, hiszen Hóman Bálint a Károly Róbert korabeli gazdaságpolitikáról szóló munkájában kiemelt figyelmet szentelt a hazai ásványkincseknek (Hóman, 1921). A sóregálé kérdésében, a nemzetközi irodalmak eredményeit felhasználva, Paulinyi Oszkár eredményei voltak kimagaslóak, mert behatóan elemezte a 13. századi forrásokat, így a publikált eredményei ma is kiindulópontja a tudományos kutatásoknak (Paulinyi, 1924, 627-647). A nagyhatású történész tanulmányában megállapította, hogy a királyi hatalomnak az egész középkoron át az egyik legfontosabb jövedelemcsoportját a regálé jövedelmek képezték. Különösen így volt ez azon ágazatoknál, amelyek révén a királyi hatalom a gazdasági élet egy-egy ütőerére tehetette rá a kezét. A magyar királyok sóregáléja az utóbbiak egyike volt, melynek gyakorlati

érvényesülése jelentette királyainknak teljes egészében élvezett kizárólagos jogát a só kitermeléséhez, mint értékesítéséhez. Ez azért alakulhatott ki, mert az ország legszámottevőbb kősót tartalmazó területe a királyi földbirtokokhoz tartozott és a királyi gazdaság annak művelését mindenkor saját kezelésben tartott szervezetekkel folytatta. Az ország legnagyobb sót termelő területeivel szemben a királyi gazdaságon kívül álló elemek csak kisebb jelentőségű területekkel, jobbára csak a királyi részből adományként nyert területrészekkel voltak képviselve. A máramarosi bányák bevonásával, s az itteni sóbányászat végleges berendezésével, a XIV. század elején ez az arány még jobban a királyi gazdaság javára tolódott el. A másik tényező a királyi sóval folytatott kereskedelemnek a megkötöttsége, illetőleg utóbb annak kizárólagosan a királyi üzemek részére való fenntartása. Az uralkodónak, mint a sót tartalmazó területek földesúrnak és művelőjének megvolt a joga ehhez. Azonban kettős jogkörének – a földesúrnak és az uralkodónak – akkori el nem választottsága mellett, módjában állott annak oly mérvű ellenőrzése, amit más birtokos nem gyakorolhatott. Az ellenőrzés csak úgy volt célravezető, ha az kiterjedt a nem királyi üzemekből származó sóra is. Viszont ez ellenőrzésnek csak azért lehetett érvényt szerezni, mert azt királyi közegek gyakorolták. Az ellenőrzéssel természetesen vele járt az igazolás kötelezettsége. Innen pedig már csak egy lépésre volt szükség, hogy a királyi hatalom, amelynek rendelkezési köre földesúri jogán eredetileg csak a királyi bányák sójára terjedt ki, a sót általában az uralkodói javak körébe tartozónak tekintse. De ez egész fejlődésnek leglényegesebb eleme a királyi hatalomnak az a hagyományossá vált politikája, amely fölismerte a sónak gazdasági, valamint pénzügyi jelentőségét. Egyrészt megőrizte a fejlődés tárgyi feltételeit a sót tartalmazón területekben, másrészt pedig következetessége elmaradhatatlanul maga után vonta a királyi sómonopólium domináns helyzetének regálitássá való bővülését.

A kősó bányászatának és kereskedelmének összefüggései egy hosszabb szünet után Kubinyi András 1988-ban megjelent írásában kerültek a tudományos érdeklődés középpontjába (Kubinyi, 1988). A tanulmányban a szerző foglalkozott a sómonopólium kialakulásával, a sóhoz köthető gazdasági igazgatás szervezeteivel, illetve összeállította a sókamarak listáját. Tisztázta a sókamarak és a városfejlődés lényeges összefüggéseit, melyek nagy segítséget jelentettek a korszak kutatói számára. A társadalomtörténeti megközelítés nem véletlen, hiszen ebben az időben jelent meg Mályusz Elemérnek az erdélyi magyar társadalomról írt könyve, melyben kitért a sóbányászok helyzetére is (Mályusz, 1988, 81-84).

Az Árpád-kor sóbányászatáról és kereskedelméről az utóbbi időkben is születtek tanulmányok, melyek foglalkoznak a honfoglalás előtti viszonyokkal (Vékony Gábor),

valamint az egyházak és a szerzetesrendek gazdálkodásával. (Weisz Boglárka, F. Romhányi Beatrix) Az utóbbi három évtized legfontosabb gazdaságtörténeti jelentőségű munkásság Draskóczy István nevéhez kapcsolódik a kősó bányászatának és kereskedelmének kérdésében. A neves történész megállapítása szerint, a középkortól kezdődően a magyar királyok egyik legfontosabb bevételi forrását a sóbányászat jelentette. A sóbányaregálé kialakulása a 14. század első harmadára tehető. A két legnagyobb sóbányaövezet Erdélyben és Máramarosban volt, amelyek élén sókamarai ispánok álltak. A sóból származó középkori jövedelmeket, illetve a 15. és 16. századi igazgatás történetét áttekintve a közismert gazdaságtörténész az állam késő középkori gazdasági szerepét tisztázta (Draskóczy, 2018). A legújabb történeti feldolgozásokban a hagyományos erdélyi szempontok mellett, már nagyobb hangsúllyal jelentek meg a máramarosi kősó bányászatának és kereskedelmének gazdasági és társadalmi hatásai, melyek tovább szélesítették a téma értelmezésének kereteit. (Glück László, Gulyás László Szabolcs) A szerzők munkáikban arra keresik a választ, hogy milyen helyet foglalt el a máramarosi öt un. „*koronaváros*” – Huszt, Visk, Técső, Hosszúmező, Sziget – a Magyar Királyság városhálózatában, valamint azt is feltárták, hogy mely tényezőknek tulajdonítható sajátos helyzetük kialakulása és fennmaradása. Meglátásuk szerint három tényező vált fontossá a térség városfejlődésében: a hospesek mozgalma, a királyi birtoklás jogi garanciái, illetve a sóbányászat gazdasági hatásai (Glück, 2013; Gulyás, 2014). A történeti szakirodalmak mellett 2005-ben a geológus Réthy Károly tollából született még egy, a máramarosi sóbányászat fejlődését nagy vonalakban áttekintő rövid dolgozat, illetve nemrégiben Tóth Jánossal közösen foglalták össze monografikus formában a magyarországi sóbányászat és a kősó kereskedelmének történetét, melyben sok középkori adatot is hoznak.

1.2. A máramarosi sóvidék történetkutatása: bibliográfiai áttekintés

Máramaros, Ugocsa, Ung és Bereg megye története szorosan összefonódott az évszázadok során, gazdasági, politikai életük, kultúrájuk egy ütemben fejlődött. Hasonló forгатókönyv szerint folyt benépesítésük, a megyék közigazgatásának kialakulása, a városiasodás folyamatai. A 13-14 század fordulóján a térségben Máramaros vármegye került élvonalba, elsősorban gazdag sólelőhelyeinek és szabad királyi városok hálózatának köszönhetően, melyek hosszú időn át biztosították a térség stabil fejlődését.

Ennek megfelelően a térség történetének kutatása is sokoldalú, domináns helyet foglalnak el az olyan kérdések, mint a vidék benépesítésének ideje, irányai és folyamata, a telepések etnikai összetétele és fő foglalkozásaik, melyek között végül is a sóbányászat lett

meghatározó, az erődítmények és várak létrejötte, mint a királyi hatalom gyakorlásának adminisztratív és gazdasági központjai.

A kutatók munkáját nagyban megkönnyíti a középkori írott források elérhetősége, melyek jelentős hányada megjelent különböző forrásgyűjteményekben, vagy elérhető a környező országok levéltárainak honlapjain. S bár egy egységes, a térség középkori – kora újkori gazdaságtörténetével foglalkozó kutatás mára még sajnos nem született, a 18-21. század folyamán több olyan tanulmány látott napvilágot, mely bizonyos mértékben érinti az adott témakört, így a máramarosi só-út történetének kutatását érdemes lesz egy rövid bibliográfiai áttekintővel kezdeni.

Az első, Máramaros történetének szentelt mű Bél Mátyás, a 18. századi Magyarország talán egyik legismertebb tudósának meggyűjteménye – *Historia Comitatus Maramarosiensis*. Sajnos az 1724-ben született leírás nem került be a «*Notitia Hungariae novae historico-geographica*» kötetbe és máig csak kézirat formájában létezik (ennek egyik példánya a szerző javításaival ma az Esztergomi Főszékesegyház Könyvtárának kéziratárában található). Munkáinak megírása során Bél Mátyás számos, mind világi, mind egyházi jellegű írott forrást használt fel, ha lehetőség adódott, megszerezte a városi kiváltságlevelek eredeti példányaikat vagy legalább azok másolatait, stb.

A máramarosi vidék kutatói között a 18. században elsősorban a helyi értelmiség képviselőit tarthatjuk számon: lelkészek és szerzetesek, tanárok, közhivatalnokok, a sókamara tisztjei. A 18–19. század fordulóján látott napvilágot Simonchicz Ince szerzetes, a szigeti piarista gimnázium tanárának *Noctium Marmaticarum vigiliae* (Máramarosi éjszakák virrasztásai) című műve – egy kisebb cikkekkel álló gyűjtemény, amit a vidék történetének szentelt. Sajnos egyetlen, Máramarossziget történetével foglalkozó részen kívül (Simonchich, 1806) a kézirat nyomtatásban máig nem jelent meg. A szerző történeti művét 1803-ban adta át a Magyar Nemzeti Könyvtár gyűjteményébe, melyet később Szilágyi István, Wenzel Gusztáv, Toldi Ferenc és sokan mások is felhasználtak. Bél Mátyástól eltérően Simonchich gyakran idézte a középkori dokumentumokat, sőt néha át is másolta azokat, ennek köszönhetően nagyon sok, mára már elveszett forrás szövegét hagyva az utókorra. A sókitermelésnek a szerző külön fejezetet szentelt «*De Salinis Marmatiae*» címmel (Simonchich, *De Salinis Marmatiae*, OSZK, Quart. Lat. 273, p. 120/). Véleménye szerint a máramarosi sóbányákban még a tatárjárás előtt kezdődött a kitermelés, vagyis a 13. század közepéig, a térség a sónak köszönhető gazdasági fejlődését. Különösen érdekes az a jegyzék (*Catalogum Vetustarum Fodinarum...*), melyben a máramarosi sóbányák birtokosait sorolja fel a legrégebbi időktől 1703-ig, vagyis az avaroktól a Rákóczi fejedelmekig.

A naplóból értesülhetünk többek között a máramarosszigeti sóvágók 1551 évi sztrájkjának eseményeiről is. Eredményes befejezéséről az úgy nevezte técsői visszahívó levél tanúskodik, melynek latin nyelvű szövege is helyet kapott Simonchich kéziratában, az öt máramarosi koronaváros címeres pecsétjének lenyomatával együtt.

A katolikus szerzeteseken kívül nagy hatást gyakoroltak a helyi műveltség fejlődésére a vidék protestáns értelmiségének képviselői is, akik ebben a korban főleg a városokban éltek. Elsősorban Hary Péter magyar református szerzőről, pedagógusról érdemes szót ejtenünk, aki a 18 század végén – 19 század elején a szigeti református iskola tanára, majd igazgatója lett. A huszti vár történetének szentelt munkája, akárcsak az előző művek, kézirat formájában maradt fenn, bár egyes kutatók szerint „lokális jellegű és nincs nagy jelentősége”. A református szerzők közé sorolhatjuk Tóth János helyi ügyvédet és földbirtokost, akit az 1850-es években a Huszt felett magasodó várrom ihlette Máramaros történetének megírására. Sajnos Tóth János kézírata sem került kiadásra, viszont a vidék kutatóinak körében nagy népszerűségnek örvendett, a korabeli sajtban „a megye krónikaírójaként” tartják számon (P. Szathmári, 1863, old. 334)

Az első szakképzett történész, akinek érdeklődését felkeltette Máramaros vármegye, Wenzel Gusztáv lett, a korabeli történetkutatás egyik meghatározó személyisége, az „Árpádkori Új Okmánytár” forrásgyűjtemény sorozatának szerkesztője. Wenzel Gusztáv számos, a megye történetét érintő forrást dolgozott fel és tett közzé saját megjegyzéseivel ellátva (Wenzel, 1857). A budapesti levéltárakban fellelhető okleveleken kívül feldolgozta a leleszi konvent iratanyagát, melynek jogkörébe tartozott Máramaros. Részletesen foglalkozik az 1329 kiváltságlevél cikkelyeivel is.

Jelentősen felélénkült az érdeklődés a kutatók körében a hazai történelem iránt az 1848-49-es forradalom és szabadságharc valamint a Kiegyezés után. A korszak kiemelkedő helytörténet-kutatói között elsőként érdemel említést Szilágyi István, a Szigeti Református Líceum igazgatója. Nevéhez fűződik az állami intézmények levéltáraiban és magángyűjteményekben fellelhető oklevelek gyűjtésének kezdete és az egységes megyei levéltár alapjainak létrehozása. Szilágyi terveiben szerepelt egy megyemonográfia megírása is, de végül csak egy rövid összefoglaló dolgozat született a 12–13. történetéről (Szilágyi, 1889) s néhány korabeli oklevelet is közzétett.

A Máramarossal szoros kapcsolatban álló szomszédos Ugocsa vármegye történetírója, Komáromi András a megye létrejöttét a 12. századra keltezi és megjegyzi, hogy királyi vár ebben az időben, akárcsak a következő majd egy évszázadban itt nem létezett, hiszen a vidék gyéren lakott volt. Mivel a terület urai kizárólag vadászat céljából látogatták, nem volt

szükségük erődítményekre, azok csak az utolsó Árpád-házi királyok uralkodása idején épültek. Az Ugocsa és Máramaros területén létrehozott várak történeti háttérében a szerző megvilágítja a terület politikai, gazdasági és kulturális életének különböző aspektusait, különös figyelmet szentel a nemesi családok történetének és kapcsolatainak (Komáromy, 1893; 1894; 1896). Ugyanakkor a szerzőnek sikerült elkerülnie a 19. századi történetírás jellegzetes buktatóját, vagyis a várak történetének kizárólag hadi-politikai szempontból való megvilágítását.

A helyi román anyanyelvű értelmiség képviselői között elsősorban Mihályi János érdemel kiemelt figyelmet «Máramarosi diplomák a XIV. és XV. századból» gyűjteményével (1900). A kötetben a helyi nemesség családi levéltárainak dokumentumait, a megyei levéltárban és leleszi konvent levéltárában található iratokat gyűjtötte össze, de ismételten leközölt néhány már publikált, 14-15. századi forrást is. A kötet egy egységes megyemonográfia megírásához szolgált volna alapul.

A korabeli román történetírás képviselői közé sorolhatjuk Pap József görög-katolikus lelkészt is. A megye történetének szentelt kötete magyar nyelven jelent meg «Adalékok Máramaros történetéhez» címen (Pap, 1909), kulcsfontosságú szerepet kapott benne Huszt vára. A tanulmány időrendi keretei a középkortól egészen 1776-ig terjednek, a szerző átfogó képet rajzol a térség történetéről, s bár a lábjegyzeteket mellőzte, mégis értékes tudományos munkáról beszélhetünk. Pap J. Kritikusan viszonyult a korabeli történetkutatásban általánosan elfogadott véleményhez, mely szerint Huszt várát még Szt. László uralkodása idején, vagyis 1090 körül építették (Vay András, Várad Gábor) és első írásos említésére alapozva 1353 körüli időszakra keltezi azt (Pap 1909, 22-24 old). Úgy véli, Huszt fokozatos fejlődésével Visk és Nyaláb vára idővel elveszítették jelentőségüket, az egyik romba dőlt, a másik uradalmi központtá vált. A huszti vár a koronavárosok, a sóbányák, kereskedelmi utak és tiszai hajózás védelmét volt hivatott biztosítani. A szerző részletesen foglalkozik a máramarosi sóbányák tulajdonjogának kérdésével a mohácsi katasztrófa után, Magyarország három részre szakadásának körülményei között, szót ejt Ferdinánd központosítási törekvéseiről a sőügyben, Kávássy Kristóf huszti várnagy tevékenységéről (Pap 1909, 63-71 old.).

Az első világháború után az addig egységes Északkelet-Magyarország néhány különböző ország között oszlott fel (Csehszlovákia, Románia, Magyarország), minek eredményében a vidék történetének írott forrásai is különböző országok levéltáraiba kerültek. Ettől függetlenül, a térség történetének kutatása, ha nem is zökkenőmentesen, de folytatódott a két világháború közötti időszakban is. Az egyik legátfogóbb tanulmány Szabó István

tollából származik, melyben a máramarosi sóvidékkel szomszédos és gazdasági hatáskörébe tartozó Ugocsa megye történetét taglalja (Szabó I., 1937). A kötet első részét a kutató a természeti környezetnek szenteli, foglalkozik a vidék betelepítésének irányával és folyamatával, a vidéken megtelepült különböző népcsoportok arányával és jellemzésével (magyarok, szlávok, románok). A második részt teljes egészében a megye településeinek szentelte.

1940-ben jelent meg Szabó Zoltán rövid dolgozata Máramaros betelepítéséről (Szabó Z., 1940), melyben a benépesítés ütemeit, szakaszait, a különböző népcsoportok arányát és területen belüli eloszlását taglalja. Szót ejt a szerző a nemzetiségek szerepvállalásáról Dózsa György parasztlázadásában és az 1848-49 forradalom és szabadságharc eseményeiben is. Érinti a lakosság gazdasági tevékenységének kérdését is, melyet 1939-es statisztikai adatokkal zár le.

Gazdag forrásanyagra alapozva, az akkor népszerű etnikai és szociális történetkutatás módszereinek felhasználásával mutatta be Máramaros vármegye betelepítésének történetét és irányait a 20 század első felében Bélay Vilmos. A szerző a legkorábbi periódustól, az első telepések megjelenésétől ismerteti a térség történetét, kitér a sókitermelés kérdésére és a vele kapcsolatos népcsoportokra is. Véleménye szerint Huszt vára 1351 körül épült és a királyi vármegye központjává vált, melybe az itt már korábban létrejött nemesi vármegye fokozatosan transzformálódott (Bélay, 1943, 26 old.). Kitér a huszti várnagyok jogkörére is, szót ejt a sókamara és huszti uradalom között létrejött szoros kapcsolatáról. Rámutat, hogy a máramarosi sókamara ispánjának tisztjét és a vármegye főispáni tisztjét általában ugyanaz a személy töltötte be. Bélay kutatása jóval felülmúlja a középkor kereteit, egészen a 18 századig taglalja az eseményeket.

A négykötetes, középkori Magyar Királyság történeti földrajzának szentelt kiadványában Györffy György rendszerezte a vármegyék Árpád-korban már létező és ismert településeiről gyűjtött adatait. A kiadvány első kötete 1963-ban jelent meg, összesen négy kötetet adtak közre (II-III. kötet 1987., IV. kötet 1998.), melyek 34 megye településeiről tartalmaznak információt. Kutatásunk szempontjából az első és negyedik kötet lehet hasznos, melyek Bereg és Máramaros vármegyékről tartalmaznak adatokat (Györffy, 1963; 1998).

Kormeghatározónak nevezhetjük a magyar várépítészet elmélete és története szempontjából Fügedi Erik munkáit, elsősorban a „Vár és társadalom a 13–14. századi Magyarországon” (Fügedi, 1977) című kötetet. A kiadvány, lényegében, a középkori Magyarország erődítményeinek adatbázisa, többek között a kutatásterületünket érintő északkeleti országrészben található várakról is tartalmaz információt. A bevezető fejezetekben

a szerző összegzi korábbi munkásságának eredményeit, kiemelt figyelmet fordítva a várépítészet történeti szakaszainak, a várak tulajdonjogi szabályozásának, irányításuk megszervezésének kérdéseire. Fügedi véleménye szerint Huszt vára Kopasz nádor felkelése, vagyis 1318 után épült és átvette a viski erődítmény szerepét. Hangsúlyozza a vár stratégiai jelentőségét és kedvező elhelyezkedését a Tisza és Nagygát találkozásánál (Fügedi, 1977, 144 old.).

Nem került el a 20 század második felében a kutatók figyelmét a sókitermelés története sem. Az 1980-as években a bányászati szakfolyóiratokban jelennek meg a témakörrel foglalkozó dolgozatok, közöttük Kovássy Zoltán cikke a középkori máramarosi sóbányászatról, a sóvágók társadalmi helyzetéről és szervezetükről (Kovássy, 1986). A dolgozat megírásának egyik kulcsfontosságú forrásául Simoncich Ince kézírata szolgált.

Máramaros gazdaság- és társadalomtörténetének 21 századi kutatói között elsősorban Glück Lászlóról érdemes szót ejtenünk, aki számos publikációjában érinti a sókitermelés és kereskedelem kérdését (Glück, 2008; 2009; 2012). PhD-értekezésében is Máramarossal foglalkozik, a koronavárosok társadalmi fejlődésének problémáit kutatja a kora újkorban. Többek között foglalkozik a sóvágók társadalmi helyzetével, a termelésben részt vevő munkások munka- és életkörülményeivel, munkabér nagygrendjének kérdésével, stb. A szerző által felhasznált egyik fő forrás – a huszti uradalom 1600-as urbáriumai (Glück, 2013).

Hasonló témakört kutat Gulyás László Szabolcs nyíregyházi történész is. Nemrég megjelent monográfiájában a máramarosi városok társadalmi fejlődésével foglalkozik a középkorban. Elemzi a koronavárosok kiváltságleveleit, a térség betelepítésének kérdéseit, a gazdasági fejlődés sajátosságait (előtérbe helyezve a sóbányászatot), a városi önkormányzatok jogkörét és a koronavárosok jogi helyzetét (Gulyás, 2014). Nem került el figyelmét Huszt vára sem, melyet a többi kutatóhoz hasonlóan a 14. század első felére keltez az 1353 oklevélre hivatkozva és hangsúlyozza, hogy a vár átvette a viski erődítmény szerepét a sóbányák és kereskedelmi utak védelmében, megjegyzi, hogy a vár a középkor folyamán fokozatosan az itt kialakult, nagy királyi uradalom központjává vált (Gulyás, 2014, 21-22 old.).

Folytatva a gazdaságtörténet témáját, érdemes megemlíteni Weisz Boglárka munkáit, melyekben az Árpád-kori Magyarország kereskedelmével, úthálózatával és elsősorban a vámhelyekkel, vámszabályozás kérdéseivel foglalkozik (Weisz, 2006; 2013). A vámfajok, vámszedés megszervezése, vámmentesség és vásártartás joga és más elméleti kérdésen kívül a kutató összeállította a 12-13. században a Magyar Királyság területén ismert vámhelyek adatbázisát is.

Nagyon érdekes Réthy Károly magyar geológus máramarosi sóbányáknak szentelt cikksorozata is, mely a Bányászattörténeti közlemények folyóiratban jelent meg 2010-ben. A három részből álló publikációban a szerző ismerteti Aknaszlatina (Ukrajna), Rónaszék és Aknasugatag (Románia) sóbányáinak rövid történetét, geológiai sajátosságait, a kitermelt ásvány vegyi összetételét és jellemzőit (Réthy, 2010).

Szoleczky Emese munkáiban a huszti vár szerepét kutatja a magyar Királyság védelmi rendszerében, kitér a vár ábrázolás-történetére, részletesen bemutat a vár történetének különböző szakaszaiban lezajló, érdekes eseményeket (Szoleczky, 2002; 2005; 2008). Huszt várának szentelt doktori értekezésében különleges figyelmet fordít a gazdasági (sókitermelés fejlődése, kereskedelem, szállítás) és védelmi (garnizon, fegyverzet, hadi események) aspektusokra, a vár építésének szakaszaira. Külön fejezetben taglalja a huszti uradalom történetét és annak szerepét a vár ellátásában, a vár lakóinak mindennapjait, sőt, még a várnak szentelt műveket is bemutatja. A függelékben a Kárpátaljai Megyei Levéltár beregszászi fiókjának iratanyagán kívül megtaláljuk Caesare Porta olasz építész leveleit és rajzait a várról, Hary Péter Huszt váráról szóló rövid értekezését, emlékiratok, naplók részleteit, stb.

A kortárs kárpátaljai, magyar anyanyelvű kutatók között érdemes szót ejteni Csatári Györgyről, a Beregszászi II Rákóczi Ferenc Főiskola oktatójáról, akinek egyik fő érdeme levéltári anyag feldolgozása, közlése a vidék történetéből. Többek között néhány éve jelent meg a máramarosi koronavárosok történetéhez kapcsolódó levéltári kiadványa, mely a Kárpátaljai Megyei Levéltár beregszászi fiókjában található dokumentumok katalógusát tartalmazza (Csatári, 2011).

A só-út mentén található várak létrejöttét és korai történetét mutatja be helytörténeti közleményeiben Zubánics László (Zubánics, 2007; 2015). Sajnos a kötetek, a felhalmozott, nagy terjedelmű anyag ellenére kizárólag ismeretterjesztő jellegűek. Székely Gusztáv beregszászi kutató ugyancsak gyakran foglalkozik a vidék betelepítésének, a megyerendszer létrejöttének és egyes várak történetének kérdéseivel (Székely, 2010; 2013).

A máramarosi sóvidékkel foglalkozó ukrán nyelvű szakirodalom sajnos kevésbé gazdag, a kiadványok többsége kizárólag ismeretterjesztő jellegű. Az egyetemes kiadványok között elsősorban „Az Ukrán SzSzK városainak és falvainak története” Kárpátontúli területtel foglalkozó kötetét érdemes megemlíteni. A kötet, többek között a vidék legnagyobb sókitermelő helyeiről is tartalmaz információt, szó esik benne a kitermelés kezdeteiről, szállítási útvonalokról, a sóvágók társadalmi helyzetéről, bár a szovjet történetírás hagyományainak megfelelően az osztályharc és társadalmi egyenlőtlenség szemszögéből közelítik meg a kérdéseket (История городов...1982).

Az aknaszlatinai sóbányával egy egész sor ismertterjesztő közlemény, újságcikk, turisztikai kiadvány foglalkozik, melyek minimális információt tartalmaznak a sókitermelés történetéről, kereskedelemről, s a fő hangsúlyt a jelenkor problémáira helyezik (Солоатвинському...1978; Туряниця, 2017).

A só-út mentén fekvő várak történetéből is érdemes megemlíteni néhány tanulmányt. Az utóbbi években, a történelmi Magyarország észak-keleti részén fekvő várak régészeti kutatásának előrehaladása és a keltezés kérdéseinek áttekintése nyomán helyi építészeti tollából jelent meg néhány kötet és cikk, mint például Bogdan Sheregiy huszti vár építéstörténetének szentelt dolgozata (Sheregiy, 2018).

Az egyik legteljesebb és sokoldalúbb kiadvány Kobály József régész szülőfalujának szentelt monográfiája. A szerző régészeti és levéltári források sokasága felhasználásával mutatja be a kovászói vár történetét, sőt, érinti egy másik, középkori oklevelekből jól ismert erődítmény – Beregvár lokalizálásának kérdését is (Кобаль, 2019).

1.3. Források a magyarországi kősóbányászat történetéhez

A középkori történelmi kutatások legfontosabb forrását a korból megmaradt oklevelek képezik. Különösen a 16. századtól növekszik meg a használható oklevelek száma, melyek segítségével jó képet kaphatunk az egyes városi kiváltságokról és a só termelését, valamint kereskedelmét szabályozó intézmények szervezetéről. Azonban a szűkös hazai források felértékeltek a külföldi utazók, követek által írt beszámolók, földrajzi munkák és a tudományos feldolgozások szerepét. A sor elejére kívánczik *Descriptio Europae Orientalis* című mű. A szerző szerint, „[...] az ország földje rendkívül gazdag gabonában, borban, húsféleségekben, aranyban és ezüstben [...]. Helyenként igen magas hegyei vannak; az erdélyi területeken óriásiak a sóhegyek, és ezekből úgy vájják a sót, mint a követ, és elszállítják az egész országba és az összes környező országokba.” Ámbár két nyomtatott változatban is rendelkezésünkre áll már e munka, ennek ellenére még nem nyerte el méltó helyét legfontosabb forrásaink sorában. Eddig csupán néhány tanulmány vagy e dokumentum egy-egy adatát elemző értékelés jelent meg. Pedig a leírás a magyar történelem egyik legizgalmasabb szakaszában, az Árpád-ház és az Anjou-ház trónváltásának időszakában keletkezett politikai elképzelések hű tükré, ugyanakkor számos esetben nélkülözhetetlen adatok tárháza a Balkán, valamint Közép-Kelet-Európa korabeli állapotára, históriájára. Viszonylag nagy pontossággal behatárolható megírásának ideje, amely az 1308. esztendő februárjára vagy márciusára datálható. Szerzője pedig valószínűleg ugyanaz az András

Hungaricus, aki korábban megörökítette I. Károly nápolyi és szicíliai király diadalmos hadakozásának történetét is (Borzákné, 1988, 13- 27).

A 15- 16. századi olasz nyelvű jelentések nagy száma is igazolja az itáliaiak jelentős gazdasági szerepét a korszak magyar gazdaságirányításában. Ezek mellett talán a legértékesebb források egyike a Magyarországon működő velencei követek írásai, akik éles szemmel jelentettek az ország állapotáról. A diplomaták időközönként levelekben számoltak be működésükről. Midőn hazatértek, részletes beszámolót kellett készíteniük, amit a Signoria előtt mondtak el. Ebben nem csupán tevékenységükről kellett számot adniuk, hanem ki kellett térniük arra az országra is, ahol szolgálatot teljesítettek. Különösen értékes Marino Sanuto *Diarii*-ja, amit 1498-tól kezdve vezetett. Sanuto, aki vezető tisztségeket töltött be a köztársaságban, számos értékes, akkor titkosnak minősített dokumentumhoz hozzájutott, amelyeket, vagy azok tartalmát bemásolta naplójába (Draskóczy, 2014, 75- 92).

A kutatók körében ismert, hogy a bécsi Hofkammerarchiv gyűjteményében fennmaradt egy 1528-ban kelt német nyelvű kézirat, amely néhány felső-magyarországi (főként dél-szepesi) bányaváros korabeli állapotáról készült jelentést tartalmaz. Szerzője Hans Dernschwam (vagy magyarosan Dernschwam János, hiszen idegen származása ellenére életének nagy részét hazánkban töltötte), a Thurzó-Fugger vállalat magyarországi vezető munkatársa. A több szempontból is érdekes dokumentumot először Jozef Vlahovič szlovák történész közölte 1964-ben *A szlovák réz a 16. és a 17. században* című művében. Néhány szót a szerző személyének, és adjunk magyarázatot a címben szereplő kérdőjelre. Hans Dernschwam 1494. március 23-án született Brűxben (ma Most, Csehország). Gazdag patrícius család sarja. 1507-től a bécsi, 1509-től a lipcei egyetemen tanult, 1510-ben baccalaureátusi fokozatot szerzett. Az 1510-es évek elején Itáliába ment, ahol Bakócz Tamás környezetébe került, akivel 1514-ben Magyarországra jött. Budán II. Ulászló udvarába került, s a király olasz származású bizalmasa, Balbi Jeromos titkára lett. 1517-ben Thurzó Elek szolgálatába lépett, és Besztercebányára költözött. Thurzó a nagybányai pénzverő vezetőjévé nevezte ki, majd 1520-ban Budára vitte. 1525-ben a Fugger-Thurzó bányavállalkozás pénztárosa lett, éppen akkor, amikor a Szapolyai pártján állók politikai agitációja következtében feldúlták a Fuggerek budai ügynökségét és raktárait, lefoglalták bányáit és egyéb létesítményeit, valamint megszüntették rézbányászati jogosítványát. Dernschwam közreműködött a Fuggerek érdekeltségeinek visszaállításáról és a II. Lajossal kötendő haszonbérleti szerződésről folytatott tárgyalásokon. Ezek eredményeként 1526-ban 15 évre ismét a Fuggereké lett a besztercebányai vállalat. Mint Anton Fugger bizalmasa, 1528-29-ben az erdélyi sókamarák, 1529-49-ben Besztercebányán a Fugger-vállalat vezetője. 1553-ban a Verancsics Antal

vezette követséggel Isztambulba és a szultán kisázsiai székhelyére, Amasziába ment, ahonnan 1555-ben tért vissza. Jelentős könyvtárat gyűjtött, amit örököse eladott a bécsi udvarnak, s így napjainkig fennmaradt. Az erdélyi sóbányákban ásatásokat végeztetett. Római feliratokat másolt, ez a gyűjteménye is az utókorra szállt. 1568-ban hunyt el Csesztén. Dernschwam 1528-ban írta meg a *Jelentés az erdélyi sóbányászatról* című munkáját, mely a legteljesebben mutatja be a korszak kősó kitermelését. A szöveg alapján jól láthatóvá válik a kősó bányászata, kereskedelme, úthálózata és a társadalmi-gazdasági hatásai is (Dernschwam, 1984, 77- 105).

A korszak másik neves bányászati szakírója Georgius Agricola sem feledkezett meg a kősó bányászatáról. A *Bányászatról és a kohászatról (De re metallica)* szóló munkája kiemelkedik a késő középkori források közül. A mű technikatörténeti jelentőségének megítéléséhez tudni kell, hogy felépítése tankönyvszerű. A teljes, komplex termelési folyamatok leírásával szemben előnybe helyezi a munkamenetek részleteinek leírását, éspedig egyszerűen, alapismertetés formájában. Ezekre a technológiai részletekre azonban pontos és részletekbe menő leírásokat ad. A szerszámok, szállítóeszközök, hajtóművek, emelők, járgányok, szivattyúk, őrlő- és keverőmalmok, zúzók, fűjtatok, daruk, továbbá kemencék, olvasztók, csurgatok és a felsoroltak alkatrészei meglepő részletességgel, a méreteik aprólékos megadásával jelennek meg a szövegben, valamint az ábrákon. Érezni lehet Agricola igyekezetét az érthetőség és a szemléletesség iránt. A XVI. században a bányaművelési megoldásokat, de különösen a nemesfémekkel kapcsolatos kohászati és vegyészeti eljárásokat mindenütt szigorú titoktartással kezelték. Ezen alig csodálkozhatunk, hiszen a technológiai folyamatok ismeretanyagával jelentős gazdasági érdekek forogtak kockán (Agricola, 1986).

A 16. századi források sorát a sziléziai születésű Werner György szövegével zárjuk. A szerző a krakkói és a wittenbergi egyetemen tanult, 1519-től élt Magyarországon és II. Lajos titkáráként, majd a Magyar Kamara felső-magyarországi kiküldöttjeként tevékenykedett. Az 1540-es években felügyelte a máramarosi kősó bányászatát, így jól értesültként írhatott a területről. Az 1551-ben napvilágot látott művében (*De admirandis Hungariae aquis hypomnematation*) részletesen írt az Eperjes környéki sóforrásokról, a máramarosi bányászat jellemzőiről, illetve összehasonlította a magyar és a lengyel ásványokat. Werner leírásai alapos ismeretekről tanúskodna, melyek a kérdésben járatos szakember képét rajzolják fel (Póka 2011. 323- 341).

A szöveges források mellett jó támpontot adnak a kősóbányászat feltárásához a 18. századi Magyar Kamara térképek. A török hódítás korában fennálló mostoha állapotok nem tették lehetővé a rendszeres csillagászati megfigyeléseket és azokat a földi méréseket,

amelyek Magyarország térképeinek helyesbítéséhez elengedhetetlenek voltak. Ilyen állapotok közepette határozta el Luigi Marsigli gróf, hogy a Duna és a környező vidékek feltérképezése céljából mérésekbe kezd. A mérések alapján születtek meg az első geodéziai alappontok, és kezük nyomán rajzolódott ki a Duna-völgy helyesbített vonalai. A térkép a Magyar Kamara költségén jelent meg a Rákóczi-szabadságharc éveitől. Szintén a Kamra által megrendelt mappa az 1768. évi részletes (kamarai) térkép, mely Tiszaújlakot mutatja be. Ebben az időben a Habsburg-kormányzat kamarai sóhivatali kirendeltséget épített a faluban. A tiszai teherhajó-kikötő és a kamara számára átengedett terület képe szépen mutatja be a térség legfontosabb igazgatási szervezetének egységeit. A térképet Grosschmidt János József mint a máramarosi sóbányák kerületi felelősödött földmérője rajzolta (Papp- Váry, 1990, 88, 114).

1.4. A Felső-Tisza vidék földrajzi viszonyai

Először ismerjük meg azokat a történetföldrajzi és természetföldrajzi feltételeket, amelyek az ÉK magyarországi térséget jellemezték. Kezdjük azzal, hogy a mai Szabolcs-Szatmár-Bereg megye az 1950-es megyerendezéskor jött létre Szabolcs-Szatmár megye néven. Területe sokat változott az idők folyamán, különösen az első világháború utáni határmódosítások voltak drámaiak.

Az Árpád-korban három vármegye osztozott e területén, ezek Borsova, Szatmár, Szabolcs. A tatárjárás az eredeti közigazgatás felbomlott, és a Tiszától keletre eső részeiből jött létre Bereg vármegye, valamint Szabolcs vármegye területe is gyarapodott még az egykori Borsovából. Szabolcs nagy területű közigazgatási egység volt, a Tiszától keletre eső országrész legnagyobb területű egysége. Magába foglalta a Bodrogtörz néháy települését és a Taktakört, Nyugaton Tiszacsegétől indult, délen pedig lenyúlt Karcag, Nádudvar, Püspökladány, Debrecen határáig. Szatmár megye északi és nyugati határai jól meghatározhatóak, mivel azok egybeesnek Borsova és Szabolcs határvonalaival. Annál problémásabb a keleti határok kijelölése, mivel a megyeservezet csak a XIV. században éri el Ugocsa és Máramaros területi egységeit. Az így létrejövő keretek lényegében a dualizmus koráig nem változnak. A közigazgatás 1876-os átszervezése miatt jelentős módosulások következnek be a határokbán, főként Szabolcsot illetően. Elsősorban a hajdúvárosokból, de más szabolcsi települések közigazgatási áthelyezésével szervezték meg Hajdú vármegyét (Kerekes, 1982).

Magának a terület leírásának a jelen földrajzi viszonyaiból kiinduló rekonstruálása nem egyszerű feladat. A középkorból, kora újkorból származó források hiányosak és

esetlegesen, megbízható, nagy felbontású térképekkel a 18. század előttről nem rendelkezünk. A korabeli viszonyok ábrázolásának kiemelkedő darabja Tarnói Milecz Imre kézzel festett térképe 1773-ból. Az egyszerű kivitelű térkép a vízhálózatot, különböző jelekkel a sóhivatalokat és azok működési területeinek a határát szemlélteti. A térkép vörös vonalakkal ábrázolja a sószállítás útvonalait is. A gazdasági térképek elterjedése a török kiűzését követően terjedtek el a Magyar Királyságban. Az új határok kijelölésénél és a jogi eljárás során felmerülő viták tisztázásához a birtokosok gyakran mérették fel a földjeiket, valamint térképen is kimutatták a területeiket. Különösen a 18. század közepétől az állami betelepítések megélénkülése után gyorsult fel a földmérők alkalmazása és képzése Magyarországon. Ráadásul Mária Terézia korában (1740-1780) a földesúri urbáriumokat 1766 és 1774 között a királynő rendeletére ellenőrizni kezdték. A királyi biztosok irányításával községenként új állami urbáriumok születtek, és ezekhez csatolták az egyes jobbágyságok birtokát és a földesúri terheket kimutató tabellákat. Az úrbéri térképeken részletesen ábrázolták a terület vízrajzát, úthálózatát, a kültéri építményeket és a tájékozódást segítő tárgyakat (Papp- Váry, 1990). Szintén jól hasznosítható ismereteket ad a térség egykori úthálózatáról az első katonai felmérés térképei. A Habsburg Birodalom katonai felmérését Mária Terézia rendelte el 1764-ben. A rendelet szövege szerint: „[...] *a nemrégiben befejezett háború tapasztalatai meggyőzően bebizonyították, hogy mennyire nélkülözhetetlen [...] a vidékek ismerete*”. A történelmi Magyarország területén a felmérés 1766-ban a tatárbetöréstől veszélyeztetett Máramaros megye térképezésével kezdődött. Ezt követte a felvidéki vármegyék, illetve Erdély felmérése. A munkálatok 1787-ig elhúzódtak, amikor Ausztria és Magyarország belső körzeteit tárták fel. A 19. század elejétől a hiteles megyetérképek, valamint a vízrajzi és vízszabályozási rajzolatok megjelenésével már biztos képünk van a Kárpát-medence közlekedési rendszereiről.

Szabolcs- Szatmár- Bereg megye 18. századi arculatáról talán Sexty András munkássága alapján alkothatunk képet (Vö. László, 1985, 237-264). Keze munkáját kéziratos és nyomtatott térképek, tervrajzok őrzik. *„Vizi kartográfiai munkássága, talán a legnagyobb szabású az Alföldön a nagy magyar vízimérnököket, Beszédest, Vásárhelyit megelőzőleg.”* Térképei beszédes forrásai kora természeti viszonyainak. Tükrözik a még érintetlen ősi vízrajzot. Számos, *„ma már nem létező folyóvíz: pl. Körtvély, Kék-Kálló”* nevét hagyományozták át az utókornak. *„A XVIII. sz. második felének egyik legjelentősebb mérnöke és legtevékenyebb térképésze.”* Életrajzi adatairól azonban alig mond valamit a szakirodalom.

Nemes Sexty András 1759-ben született. Apja: nemes Sexty János, anyja: Katalin. Bár születésének pontos helyéről nincsenek adataink, egyik utódjánál, arról történik említés, hogy

a család Gömör megyéből való. A korabeli források szerint Gömörben több településen is előfordulnak Sextyek. Nagy Iván Szlaboson tartja a család ősi fészkének. Valószínűleg szülőmegyében nevelkedett és alsóbb iskoláit is ott végezte. Magasabb tanulmányairól Szabolcs vármegye közgyűlésével azt tudatja, hogy a budai egyetemre járt, ahol példás eredménnyel tette le a geometra vizsgát. Mivel a budai egyetem anyakönyvei ebből az időből csak hiányosan maradtak fenn, ezért a pontos évet nem tudjuk rekonstruálni. Feltételezzük, hogy ez 1780 táján történhetett. Az egyetem elvégzése után az „igen híres Krieger Sámuel” vezetése alatt gyakornokoskodott. Krieger halála után a Hajdú városok geometrájává nevezték ki. Innen 1783 májusában jelentkezett Szabolcs vármegyéhez, ahová felvételt is nyert, és megyei mérnökként alkalmazták haláláig.

Ebben az időben már mintegy negyven mérnök dolgozott az országban. A folyók szabályozását, a magyar vizek térképezését, a belvizek és lápok levezetését előkészítő intézkedésekből adódóan jelentkezett az igény a geometrák alkalmazására. Ezért II. József igazgatási reformjával a megyékhez 1–1 mérnököt is rendelt. Mivel a vármegye székhelye akkor még Nagykállóban volt, feltételezzük, hogy kezdetben ő is ott élt feleségével, nemes Májerszky Mária Annával együtt. Házasságából, amelyet 1783–1790 között kötött, három fiúgyermek született. Sexty András nevét azonban 1797-től találhatjuk meg Nyíregyháza lakosainak összeírásaiban.

Már ezek a lajstromok is sejtetik, hogy háza az evangélikus templom környékén lehetett. Sexty András fizetését 1786-ban évi 400 R. Ft-ban állapították meg. Ehhez járult még napidíj, s negyedévenként 25 Ft. 1790-ben a megyék határozata, valamint a Helytartótanács 6394. sz. rendelete értelmében a megyei mérnökök, így Sexty fizetését is 300 R. Ft-ra csökkentették. Ez ellen fellebbezve életkörülményeiről így ír: *„Mivel nekem nincs gazdaságom, csekély fizetésem nagyobb része, más szükségleteket nem is említve, csupán kenyér, tűzifa, gyertya és egyéb háztartási dolgok vásárlása miatt csak alig-alig volt elegendő.”* A kérelmet a Helytartótanács a következő indokkal utasítja el: *„Ha az emelés megengedtetnék, más megyék személyeinek is alkalom adatnék, hogy fizetésük emelését kérjék.”* Munkabérének a későbbiekben való alakulásáról nincsenek adataink.

Sexty András élete folyamán sok irányú tevékenységet fejtett ki. Ez a térképezésen túl, a fejlődő Nyíregyháza középületeinek tervezéséből, a vármegye és a lakosság igényeihez alkalmazkodó földmérésből, valamint a város közéletébe való aktív bekapcsolódásból tevődött össze. Sexty, mint térképész alkotta a legmaradandóbbat. Ezek közül is kiemelkednek Tisza-szabályozási tervei és munkálatai. Mivel a Tisza szabályozása ellentétben a Dunáéval kizárólag magyar feladat volt, időben jóval elmaradt ez utóbbtól. A

legelső Tisza-vidéki térképeket az 1750 előtti években Mikoviny és tanítványai készítették. Ezek azonban még nem szolgáltak vízrajzi célokat. „A XVIII. század második felében már szabályozási munkák folytak egyes megyékben, néha mérnökök közben jötte nélkül is.” 1783. május 27-én a Helytartótanács körlevélben utasította a megyék mérnökeit a Tisza szabályozásához szükséges részleges térképek kidolgozására. 1784. jan. 5-én a Helytartótanács 394. sz., a megyéknek címzett leiratában megismétli az előzőekben említett utasítását, rámutatva arra, hogy e térképek, s a folyó szintezése hiányában a szabályozási munkálatok eredménytelenek, s munkaterv nem készíthető el. Szabolcs megye korabeli természeti viszonyai alapján azon megyék közé tartozott, ahol a terület nagy részét mocsár, tó és folyó borította. A II. József korabeli felvételen a Tisza bal partján, Szabolcs vármegyében több kisebb és egy hatalmas (a Hortobágy felé terjedő) mocsaras, lápos vidék figyelhető meg. Búd és Szentmihály térségében kezdődött az a nagy kiterjedésű árterület, amelynek vízi és mocsárvilága a Hortobágyon át a Nagysárrét vidékéig terjedt. Az előzőekből adódóan sok szép és nagy feladatot bízta rá, s ő azokat magas színvonalon teljesítette is.

Fennmaradt térképeit az alábbiak szerint csoportosíthatjuk:

1. A Tisza térképezése folytán keletkezett felvételek. Ezek egy része, így az 1796-os is, amely Fényeslitkét ábrázolja („Mappa exhibens Situatio-nem Territorii Possessionis Fényes- Litke proportionaliter subdivisi”) szabályozási terveket nem közöl. Értéke abban rejlik, hogy egykori vízrajzi helyneveket, mocsarakat, kisebb tavakat, a szabályozás előtti állapotot örökíti meg. Másik részük a Tisza szabályozási terveit is tartalmazza. Az első, 1784-ből származó a folyó Cigánd és Dombrád körüli szakaszát tartalmazza kanyarátmetszési tervekkel. A XVIII. sz. végéről való az a 17 lapból álló részletes Tisza térképe, amely Bereg megye keleti határától Borsod megyéig terjedő területet ábrázol. Ezeken már árvízvédelmi töltések tervei is feltűnnek.

2. Külön csoportot alkotnak a belvizek és lápok levezetését előkészítő térképek. Ilyen pl. az 1822-ben keltezett „Mappa qua remonstratur de Zabolcs accuratus situs et ductus Canalis” című lap. Két figyelemre méltó csatorna is szerepel rajta. Ez Vásárosnaménytől Hajdúnánáson át Tokajhoz, Nánástól másik irányban a Hortobágy folyóig vezetett. E felvétele a megyével határos területeket, a Szamost, a Bodrogot, valamint a Tisza szomszédos szakaszait, s a vízáramlás irányát is feltünteti. Elkészítette az akkor már érintett új fehértói és geszterédi mocsarak lecsapolási tervét is. Ebben egy meder ásásával kívánja megoldani a levezetést, amelyhez 5841 kézi napszámot tervez.

3. Egyéb térképeihez sorolhatjuk azokat, amelyek egy települést, vagy valamilyen határ részeit közölnek. Pl. a Károlyi Levéltárban őrzött 1806-os Sexty-térkép, amely a nyíregyházi egyházak birtokait tünteti fel („Mappa qua remonstratur situs Tuguriorum Parochialium, in Terreno Nyiregy-háziensi”)

4. Külön sorolhatjuk azokat a rajzokat, amelyeket eredeti felvétel nyomán ő maga másolt le vagy mint hitelesítő mérnök szerepel a neve. Többek között Römisch Ferenc négy munkájának, és a tiszaszentmártoni uradalom 18 szelvényes mappájának ő a hitelesítője.

5. A Görög– Kerekes féle „*Magyar Átlás*”-hoz Sexty Szabolcs megye és a Hajdú kerület tábláját rajzolta meg, A Görög Intézetének dolgozó 35 megyei mérnök neve között az övé is ott szerepel. Az ő rajzaik alapján készültek a kisebbített térképek. A Pesten és Bécsben összesen négy kiadásban megjelent atlaszba Szabolcs megyéről és a Hajdú kerületről kétfajta térkép és rézmetszet készült. Az 1793-ast Berken (Berkeny János Sámuel), az 1802-est és annak több kiadásait Benedicti Hieronimus bécsi rézmetsző metszette. Erre azért került sor, mert Görög, Sexty mérnök újabb vízrajzi adatait is fel akarta használni.

Ő végezte el Nyíregyházán az első városrendezést, 1792-ben. Helyreállította a mai Incédy- sort. Ekkor nyitották meg a Béla, Dob, Róka és Kígyó utcákat. Az utcákat keskeny átjárókkal, köznek nevezett kis utcákkal kötötte össze. Ezek: a Gimnáziumköz, a Csillag, Róka utca, a Sarkantyú utcának a Vay Ádám és az Ószőlő utca közötti része. A Kiss Ernő és a Vécsey utcának a Szarvas utca és az Ér utca közötti része. A Debreceni utcáról a Virág és Csipke utcán át a Szarvas utcára vezető közök.⁵⁰ Ezek többnyire a gyalogos közlekedést szolgálták, de a közúti forgalom lebonyolításában is segítettek.

Munkásságának külön területét alkotják a középületek tervezésével kapcsolatos dokumentumok. 1791-ben ő végezte el a Nyíregyházán újonnan épült városháza munkáinak felmérését. Az erről maradt irat alátámasztja Koroknay Gyula ama feltételezését, amely szerint a nyíregyházi Kiskorona Patika, Benczúr Gyula szülőháza sohasem volt városháza, így a Sexty által felmért épület lehetett az, amelyet később Mittuch Ferenc, a Károlyi-grófok tisztje elcserélt saját házával, és utána urasági kúriává alakíttatott át. A Nyíregyházán 1807-ben épített professzori iskola⁵³ tervét, az egyházközség felkérésére ő készítette el. Az emeletesre, két bejárattal, két szárnyépülettel, professzori lakásokkal tervezett épületből csak a földszinti rész készült el, az is csonkán. A felépítés költségei a polgárok által felajánlott adományokból tevődtek össze. Az adakozók között Sexty András neve is ott szerepel 100 R. Ft-tal. Ő tervezte az Újfehértón építendő seborvosi lakást is. Mindegyiknek fennmaradt a rajza és költségvetése. Az előzőeken túl a vármegye és Nyíregyháza megrendelésére egyéb

földméréseket is végzett. A város 1823-ban határozatot hozott arról, hogy fel kell mérni a lakosok birtokában levő szállásföldeket, mivel azok mennyisége nem egyezett a telepítéskor megállapított és kiosztott területtel. Az ezzel kapcsolatban felmerülő mérnöki feladatokat Sexty Andrásra bízták.

A 18. századi lecsapolási törekvések, valamint a 19. század első felében végzett csatornabővítési és lecsapolási munkák eredménytelenek maradtak, mert a vízvezetést gravitációs úton kívánták megvalósítani. A Nyírség ősi tó-, láp- és mocsárvilágának felszámolásához Sexty korában, még hiányoztak a szükséges gazdasági, társadalmi feltételek. Az ún. vármegyei árkok kiépítésének munkálatai 1806-ban kezdődtek el, de ezek csak az első lépéseket jelentették. A 19. századi ármentesítő és folyószabályozási munkák elszigeteltségük miatt váltak eredménytelenekké, egészen 1846-ig, Vásárhelyi Pál terveinek megvalósulásáig. Ez utóbbit azonban Sexty András és kortársai tiszai felvételei, tervei is segítették, előkészítették. E Sexty-térképek egyre tökéletesebben ábrázolták a Nyírség gazdag vízrajzi hálózatát. Amikor 1803-ban a Helytartótanács a Szamos folyón nyitandó kanális kialakításához, egy vízépítésben jártas geometrát keres Geöcz Ferenc királyi tanácsos mellé, akkor Sexty András személyére esik a választás. Ez azt bizonyítja, hogy már saját korában is nagyra becsült embere volt szakmájának. Térképei ma is nélkülözhetetlen forrásai a történeti földrajznak. Személyisége, tevékenysége része a megye és Nyíregyháza történelmének. Negyvennégy évi Szabolcs megyei működés után, 1827 decemberében halt meg, 68 éves korában. A Nyíregyházi Evangélikus Egyház anyakönyvének bejegyzése szerint december 5-én temették el, Nyíregyházán.

A 20. században drámai változások következtek be a trianoni béke révén, ami az említett térséget különösen érintette. Az új keretek között határmegyeként jelentős csonkulások érték a területet. Míg Szabolcs megye kisebb mértékű elcsatolásokat szenvedett el, addig Szatmár majd háromnegyed részét, Bereg pedig korábbi kiterjedésének több mint hétnyolcadát veszítette el. A közigazgatás stabilitása szükségessé tette, hogy a kialakult helyzethez alakítsák a megyerendszert. Az 1923-as törvényi rendezés, - hangsúlyozottan ideiglenes jelleggel - ezt célozta. Ennek révén egyesítették Szabolcsot és Ungot, illetve külön egységként működött Szatmár, Ugocsa és Bereg. Aztán az 1938-al meginduló területi visszacsatolások rövid időre újra átírták az 1923-as rendezést. Az 1950-es rendezés merőben új irányt választott a közigazgatás magyarországi történetében, miután az eddigi vármegyerendszert tanácsai megyerendszerré alakította. Ezzel együtt az eddigi 25 közigazgatási egységből 19 jött létre. Szabolcs-Szatmár megye a korábbi Szatmár-Bereg illetve Szabolcs egyesítésével jött létre úgy, hogy utóbbi területből nyolc községet Borsod-

Abaúj-Zemplénhez, hetet pedig Hajdú-Biharhoz csatoltak. Az ekkor létrejövő Szabolcs-Szatmár elnevezése 1989-ben nyerte el ma formáját, Szabolcs-Szatmár-Bereg megye néven.

Ezek után nézzük meg a térség természetföldrajzi jellemzőit. A Nyírség és a Felső-Tisza-vidék annak a nagyméretű hordalékkúpnek a része, amely az ÉK-i illetve a K-i Kárpátokból lefutó vizek hozták létre. Területe K-i és Dk-i irányban átlépi a mai Magyarország határait. Az alapvetően sík Nyírség és a Felső-Tisza-vidék kialakulását az ősidőkben meghatározta a vulkáni tevékenységet követő lesüllyedés, amely aztán tengeri előntés alá került. Ez a tenger egyre inkább sekélyebbé vált, és ezzel együtt elédesedett annak a vize végül a tó teljesen kiszáradt, majd az É-ről és az ÉK-ről lefolyó vizek feltöltötték a területet. Az újabb lesüllyedések következtében a gyors vízfolyások még több, durvaszemű üledéket telepítettek le a síkságon. Ez a feltöltés a későbbiekben apróbb szemcséjű hordalékkal folytatódott, amely a térségre jellemző futóhomok alapjául szolgált. A térség folyói, az idők folyamán többször megváltoztatták folyásirányukat, amely folyamat háttérben a földmozgások, süllyedések álltak. A Tisza áthelyeződése következtében a Nyírség vízben elszegényedett, és annak felszínét a homokot szállító szelek alakították.

A Felső-Tisza-vidék és a Nyírség síkvidéki jellege ellenére egyes tájegységei változatos formájúak. Utóbbi területét a víz és a szél alakítója munkája határozza meg. Az egykori folyóvölgyek sok helyütt feltöltődtek, de több helyen, a futóhomokkal elzárt mélyedéseikben tavak jöttek létre. A futóhomok emellett változatos felszíni formákat produkált. A táj jellegzetes homokbuckái a Kisvárdá-Vásárosnamény vonaltól északra láthatóak legszebb formájukban, ahol azok magassága eléri a 20 métert. A területen a vízfolyások szerepe különösen meghatározó, ezeknek változó medre sokféleképpen szabdalta a felszínt. Ennek a változékonyságnak az eredményeképpen holtágak, morotvák képződtek. Emellett a táj képét meghatározzák a még élő folyómedrek, folyóhátak és a homokszigetek.

A Beregi-síkság egységes képében a Tisza medrének koronkénti változása volt a meghatározó, így a morotvák és a holtmedrek a térség legnagyobb folyójának köszönhetik a létüket. Az országrész jellegzetes képződményei az egykori vulkáni kúpok, így a Típet-hegy más néven Kaszonyi-hegy (179 m) és a Tarpai-hegy (164 m), amelyek látványosan kiemelkednek a környező sík környezetből.

A Szatmári-síkság csekély szintkülönbségű felszínét alapvetően a Szamos folyó alakította, amely a kisebb kiemelkedéseket lerakott hordalékával hozta létre. Hasonlóan tagolják a felszínt az elhagyott folyómedrek, amelyek vagy majdnem feltöltődtek, vagy pedig megmaradva egész évben vizet tárolnak. A Szatmári-síkságnak a Szamos folyótól nyugatra

eső részén, - amely a Nyírségig tart - helyezkedik el az Ecsedi-láp, amelyet a XIX. század végén feltöltöttek és szántóföldi művelés alá vontak.

Végezetül szólni kell még a Rétközről, amelynek felszínét a felszíni vízfolyások határozták meg. Emellett a futóhomok alakította kiemelkedések jellegzetességei a tájnak. A terület képét a hatalmas méretű mocsarak határozták meg, amelyeket az ármentesítések során felszámoltak, és a területet mezőgazdasági művelés alá vontak.

Ha a vizsgált területek éghajlatát megnézzük, akkor a következő eredményre jutunk. Mind a Nyírség mind pedig a Felső-Tisza vidék éghajlata erősen különbözik a belső-alföldi térségtől. Előbbi két tájegységben mind a nyári meleg kisebb mértékű, mind pedig a napsütéses órák száma csökkenést mutat. Ugyanígy itt a januári középhőmérséklet az Alföld különböző területeihez képest itt a legalacsonyabb, és a tavasz pedig később köszönt be. Ugyanakkor a vizsgált térségen belül, az egyes tájegységek között is jelentős eltérések mutatkoznak. Leegyszerűsítve elmondható az, hogy észak felé haladva – közeledve az Északkeleti-Kárpátokhoz – csökken a hőmérséklet, ugyanígy a napsütéses órák száma. A zord téli napok száma a Nyírségben kevesebb, mint a Felső-Tisza mentén. Ugyanakkor előbbi terület jelentősen szárazabb (belső részei a mai ország területén belül, a csapadékban legszegényebbek közé tartozik) mint a tőle északra lévő. Rontja a helyzetet, hogy a Nyírség magasabban helyezkedik el, mint a környező területek, így nem ide, hanem innen el, futnak a vízfolyások. Ráadásul, mint azt már láttuk a Tisza és a Szamos irányváltásával ezt a területet nem érték el a Kárpátokból érkező vizek. A leírtakból következik, hogy a Nyírség természetes folyóvizekben szegény, míg ez nem mondható el a Felső-Tisza vidékére.

A vizsgált területek talajtani adottságai a következő jellemzőket mutatják. Főleg a Nyírség déli részére jellemző a futóhomok, É-on ugyancsak előfordul, de itt a tartósan erdővel fedett részeken barna erdőtalajok alakultak ki. A homokvonalatok közötti lapos területeken, iszapos homokon jött létre a tápanyagban igen gazdag réti homoktalaj, de itt szintén találunk lápos és szikes talajokat. A Felső-Tisza vidéken a folyóvizek meghatározó szerepet játszottak kiöntéseik révén. A letelepített tápanyagban, ásványi anyagokban változó gazdagságú hordalék sokféle volt, vízfolyásonként különbözött azok összetétele. A Beregi-síkság közel felét jó termelési feltételekkel bíró a réti talajok alkotják. A Szatmári-síkság esetében a réti mellett a lápi talajok meghatározóak. Ezek a mezőgazdaság szempontjából változó értékűek, a nagy területet borító agyagos, vályogos és kis humusztartalmú rétegek kevésbé termékenyek. A Rétközben a tőzeges láptalajok és a réti láptalajok meghatározóak, ezek összetétele és termőképessége változó (Lóki, 2002, 25-27).

A természetföldrajzi tényezők természetesen meghatározzák a terület gazdaságát. A leírtakhoz hozzá kell tenni, hogy sokáig kiterjedt erdőségek fedték a jellemzett részeket. A XVIII. század végén, míg az Alföldön 5 % körül volt a faállomány, addig a Szatmári-síkságon ez meghaladta a 60 %-ot, nem sokkal volt kevesebb a Beregi-síkságon, és még a Nyírségben is elérte a 30 %-ot. Ha mind ehhez hozzátesszük azt, hogy a tájegység ásványkincsekben szegény, akkor érthető, hogy ott a halászat, vadászat és a mezőgazdaság túlsúlya érvényesül. Az urbanizáció alacsony szintű, a legnagyobb települések a középkorban és az újkor első századaiban nem haladják meg a mezővárosi fejlettség szintjét. Illusztrálva a leírtakat nézzük, hogyan látja az 19. század elején Magda Pál az északkeleti területeket.¹ Bereg vármegye leírása szerint: „Mindenféle gabona terem ugyan a síkságon, de nem elegendő, a hegyek között sok a zab, több kukoritza, sok kender, sok gyümölcs, némely helyeken bor is, nevezetesen a Musaji bor. Tágas erdőkkel mind e térség mind a hegyek be vannak fedve [...]. Sok sertés hizlaltatik, szarvas marha is elég legeltetik, sok vad tartózkodik. A számos folyók, nevezetesen a Tisza, bővelkedik halakkal.” Szatmár vármegye jellemzésénél kiemeli a szerző, „folyó vizei: a Tisza, rajta a közel lakó megyebeliek fát, faedényeket és gyümölcsöt szállítanak le. A Szamos Isten ostora e vidéken, ezen hajdan söt szállítottak, de az után tsinált malomgátak miatt hajókázható lenni megszűnt. Földjének minősége különböző.[...] A Nyíri Járás mivel nagy része homokból áll, s felemelt helyen fekszik, nints annyira kiteve a víz veszedelmeinek jól termi, kivált a rozsot [...] Az erdős helyeken leginkább nagyszámú sertések és szarvasmarhák, a síkon főképpen juhok tenyésztetnek [...]. Híres mindenkifelett a jóízű szamosi Kecsege [...] méhet kivált a Szamos háton felesleg tenyésztetnek. [...].

Gyümölcs dolgában általában fogva az egész megye bővelkedik. Szilvája, mely sok czúkor nedvvel bír, temérdek. Ebből készül a híres szilvapálka. Szokták aszalni is, aminek nagy kelete van. Cseresnyéssel egész erdőket formálnak. Gesztenyéje sok és jót terem. A Szamos köznek a legtöbb a fája, Len a Nyírbe leg szapprább, kender mindenütt van. Dohánytermesztését esztendőnként bátran teheti 10,000 mázsára.” Szabolcs vármegye leírásában is plasztikusan ábrázolja a táj jellegzetességeit: „A levegő a sok mocsárok miatt egészséges nem lehet. Az inni való víz sem igen jó. Híres a sok gabona termesztéséről. Annyi rozs tán egész Országban sehol sem természetik, mint itt. [...] De dinnye igen sok terem, a híres Görög dinnyéből szép pénzt be vesznek Szaboltsiak. Dohány is sok természetik, melly közt

¹Magda Pál (1770—1841) rozsnyói polgárcsaládból származott. Tanulmányait szülővárosában, Késmárkon és Pozsonyban, majd a jénai egyetemen végezte. Házitanítóként vagy tanárként sok helyen megfordult: Igló, Csetnek, Lőcse, Besztercebánya, a sziléziai Teschen, Sopron, Karlóca, Sárospatak, Szarvas voltak állomáshelyei. Amikor nagy művén dolgozott (mely Magyarországnak — Erdély nélkül — és Horvátországnak teljes leírását adja), jó hasznát vette annak, hogy — mint maga írja — hét vármegyében lakott, más megyéket pedig utazásból ismert.

jobb s híresebb a Rakamazi. Szarvasmarha – déli részeken. Hal a Tiszában, temérdek, ugyhogy a sertést is hizlalják vele. [...] Egész Országban sehol sem találtatik a salétrom olly nagy mértékben, mint Szabolcsban. N.Kállón és Nyíregyházán igen sok főzetetik. Ásványok itt, hol hegyek nintsenek nem lehetnek.”(Magda, 1819, 438- 453). Magda Pál leírása a mezőgazdaság szinte kizárólagos túlsúlyát mutatja a vizsgált területen. Munkájában kitér arra is, hogy itt ipari tevékenység alacsony szintű, a nyersanyagok csekély mértékben vannak jelen. Ez a hiány szintűgy vonatkozott a közéletmezésben meghatározó szerepet játszó sóra.

Itt kell megjegyeznünk, hogy a mai Szabolcs-Szatmár-Bereg megye területén nem a kősó fogyasztása volt az elterjedt. Helyette a salétrom só használata vált általánossá. A salétrom régi magyar vegytani név. A nevet a latin „*sal nitrum*” vegytani névből alakították ki. A „*sal nitrum*” elnevezés pedig a latin *nitrum* vegytani névből fejlődött. A *sal nitrum* név első tagjának, a *sal* szónak kétségtelenül só a jelentése, de a második tagjának a *nitrum*nak a jelentésével kapcsolatban azonban már bizonytalanság mutatkozik. A közkezen forgó latin-magyar szótárak szerkesztői például nem voltak egy véleményen róla. Mindössze két nagyon jól ismert szótár szerkesztőjére utalok itt. Számukat nagyon könnyen sokszorosukra lehetne emelni. Páriz Pápai Ferenc 1767-ben kiadott szótárában egyaránt a salétrom jelentéssel közölte a *nitrum* és a *sal nitrum* szavakat. Finály Henrik ellenben az 1884. évről keltezett szótárában már egyformán a természetes sziksó értelmet tulajdonította nekik. A különböző nyelvtörténeti szótárak szerkesztői – Szarvas Gábor, Simonyi Zsigmond és Zolnai Gyula (itt is csak néhány nevet említek meg) – a *nitrum* és *sal nitrum* szavakkal kapcsolatban Páriz Pápai Ferencel teljesen egy véleményen voltak. Azt hiszem, nem tévedünk, ha a Finály Henrik-féle véleménynek a Páriz Pápai Ferenc-féle véleménytől való feltűnő eltérését egyebek közt a salétromtermelés időközbeni megszűnéséhez kapcsolódó érdeklődéscsökkenéssel magyarázható. Mivel azonban ezeket a nitrátokat a salétromsav (HNO_3) sóinak tekintik, salétromsóknak is mondják. Ilyen sók: a káliumnitrát vagy kálisalétrom (KNO_3), a nátriumnitrát vagy csilléi salétrom (NaNO_3), a kalciumnitrát vagy mézsalétrom vagy norvég- (norvég-) salétrom ($\text{Ca}(\text{NO}_3)_2$). Ezek a sók a talajban természetes úton is létrejöhetnek.

Az egykori Szabolcs megye talajában a már fentebb említett salétrom sók leggyakoribbak. Ezek közül pedig a múltban legkeresettebb volt a kálisalétrom. Nélkülözhetetlen alapanyaga volt ugyanis a puskaporgyártásnak. Azért mesterségesen is igyekeztek létrehozni. Szabolcsban is sokan termelték. Mint legismertebbet nevezték azután salétromnak. Erre való tekintettel vettem tanulmányom címébe a kálisalétrom név helyett a salétrom nevet. A salétrom (kálisalétrom) vegyi képlete a KNO_3 . Eszerint a kálium, a nitrogén

és az oxigén vegyi egyesülése révén jött létre. Benne egy kálium-, egy nitrogén- és három oxigénatom van. Ezek együtt alkotnak egy salétrom molekulát. A mondott atomok egyesülése természetes vagy mesterséges úton egyaránt végbemehet. Előbbi esetben az emberi munka a termelt salétrom begyűjtési és tisztítási műveleteire szorítkozik. Utóbbi esetben már a vegyületet is az ember hozza létre.

A szabolcsi salétromfőzésről egy 1620. évi az első s egy 1881. évi az utolsó adat. Az 1620. évi okiratos adatból kitűnik az, hogy a salétrom főzése a megyében, az említett évben már fejlett népi iparág volt. Így a legnagyobb valószínűséggel el lehet mondani, hogy Szabolcs megye területén már a XVI. században is űzték a salétromfőzést.

A körülmények mérlegelése után pedig tényként is el lehet fogadni, hogy a salétromfőzésnek a megyében való meghonosítása Nagykálló vára fokozódó védelmi jelentőségével s e vár véghelyé való nyilvánításával kapcsolatban, az 1574. év táján történt. Egyik nagyon fontos bizonyítéka ennek az is, hogy a szabolcsi salétromfőzés központja Nagykállóban, sőt a kezdet kezdetén a nagykállói várban magában volt. Innen látták el tanáccsal a salétromfőzőket. Itt váltották be a többé-kevésbé kész salétromot.

Rákóczi Ferenc fejedelem Károlyi Sándorhoz intézett levele szerint a magyar salétromtermelésnek az 1703. évben a nyíri emberek (nyírségi emberek) voltak a döntő tényezői. Ebből az adatból lehet következtetni arra, hogy a kuruc korban a nyíri földet tekintették a legfontosabb magyar salétromtermelő helynek. A megyében a Nyírségen kívül eső részeken csak egy-két évszázaddal később kezdtek salétromot termelni. Nem azért, mintha a lakosok (jobbágyok) időközben meggyőződtek volna arról, hogy a nyírségi termelési mód a megye más részein is alkalmazható. Ezeken a helyeken ugyanis a salétromfőzők már más termelési móddal kísérleteztek: itt már nem a kertek és a legelőszélek talajából, hanem a lakóházak földjéből igyekeztek a salétromot kitermelni (Vö. Nyárády, 1960, 17- 214.).

1.5. A só szerepe a történelmi Magyarországon

A só nagyon fontos szerepet játszik az emberek életében. Egyebek mellett népművészet is felhívja erre a figyelmet, a maga sajátos módján. Így a só meséjében az öreg király arról faggatta leányait, hogy azok milyen érzelmekkel viseltetnek irányában. Az apa féktelen haragra gerjedt akkor, amikor a legkisebb királylány akként válaszolt, hogy úgy szereti őt, mint az emberek a sót. Aztán a történet csattanójaként a gyermekét elüldöző, kegyetlen atyának rá kellett ébrednie, hogy e fűszer nélkül az ételek élvezhetetlenek.

A történetnek, a só fontosságát bizonyító tanítása még a mai ember számára sem igényel különösebb magyarázatot. Ez az alapigazság azonban a régmúlt emberének az életében különösen érvényes volt. Gondoljunk csak arra, hogy akkoriban nem csak az ételek

ízesítése, de tartósítása egyaránt nélkülözhetetlenné teszi ennek az ásványi anyagnak az általános használatát. Különösen ott, ahol fejlett volt az állattenyésztés az egy esztendei szükséglet tekintélyes summát tett ki. A középkor végéről illetve az újkor elejéről származó adatok azt mutatják, hogy Nyugat-Európában az egy főre eső só fogyasztás 10-12 kg volt. Hasonló adatokat kapunk akkor is, ha megvizsgáljuk a hazai felhasználást. Így a 18. század végén Szatmár megyében – szintén beszámítva a tartott állatokat – valamivel több, mint 10 kg volt az éves só szükséglet. Míg egy ember egy esztendőben 3,5-4 kg mennyiséget addig egy szarvasmarha 6-8 kg-ot, egy ló 5-6 kg-ot fogyasztott el. Ugyanakkor azt is meg kell jegyezni, hogy a társadalom részéről mutatkozó só igény a szatmári területen kisebb volt az átlagosnál. Az állatok támasztotta igényt itt ki tudták elégíteni a szikes legelők és sós vizek révén, amelyet szükség esetén az emberek számára szintúgy megoldást jelenthetett. Ha az adatokat kivetítjük az egész ország területére, azt látjuk, hogy a középkor végén, a hárommillió Magyarországon egy esztendei szükséglete 30 ezer tonna körül lehetett. Ezt a hatalmas mennyiségű ásványi anyagot – nem számítva a felvidéki, Eperjes melletti Sóvár, egyébként kutakból, főzéssel kinyert nem jelentős termelését – két terület bányászata biztosította, Erdély és Máramaros. Ezek közül Erdély volt a sóbányászat legjelentősebb központja, Máramaros termelése csak a középkor kései századaiban futott fel. Aztán a helyzet lassan megváltozott, utóbbi terület elsőbbséget vívott ki magának. A 19. század második felében Máramaros már a hazai termelés felét adta, hogy aztán a 20. század elején újra az erdélyi területek termelése lendült fel. A kormányzat a – legkésőbb a 14. század elején megteremtett - sómonopólium fenntartásával igyekezett busás hasznot húzni a fehér arany szállításából és forgalmazásából. Megérte a fáradozásokat a végeredmény, miután monopóliumának birtokában az állam óriási haszonkulccsal (ez a költségek többszörösét jelentette) dolgozott. Ténylegesen maga határozta meg, - önkényesen a valós költségektől elszakadva - az árakat. A központi hatalom meggyengülése idején a magánszemélyek szerepe megnőtt, maguk húzva jelentős hasznot a só eladásából. Mindenesetre a lakosság sóval való ellátása széleskörű szervezőmunkát igényelt, amelyben az állam komoly szerepet játszott.

Másrészt jól érzékelteti Móricz Zsigmond az *Életem regénye* című írásában a kősonak az emberek életére tett hatását. Úgy látja, hogy a paraszt, aki elkezd kupeckedni, a legtöbb esetben elveszett a falu számára. Még a falu szellemében gondolkodik. A paraszt, mint kupec még nem foglalkozik mással, csak ami a paraszt élet értékikének számít. Állatokat vesz és elad, terményekre tér aztán át, a marha- és lókupecből búzaügynök lesz valamilyen bevásárló cég részére. A gyümölcs, a káposzta, hagyma, paprika s minden érték és időálló termény, mint a takarmány is, alkalmas foglalkozás neki. De a parasztkereskedő bizonyos cikkeket teljesen

kizárt érdeklődéséből, a nyúlőr, marhabőr, a csont és rongy, aztán a speciális bolti áruk, a ruhanemű és a déligyümölcs, fűszer, vas, ezek nem jutnak el a parasztkereskedelem körébe. Édesapámnak, aki egész gulyát megvett, hogy jutott volna eszébe is, hogy néhány mázsa cukrot vegyen, s azt adja el. Sót igen. A só tudniillik, főleg az állatok számára volt értékesítendő; Tiszaújlakon, a szomszéd mezővárosban volt a sókamara s kockasót szoktak venni, ami kevés óvatosság mellett eláll és eladható. Sót édesapám is vett, egész tutajjal, s van egy emlék, hogy egy ízben dugáru volt, amit vett, s éjjel feljelentette valaki a faluból az újlaki fináncoknak, de mire a fináncok megjöttek, akkorára már őneki besúgták a veszedelmet, s a só eltűnt. Csak egy vagy két kút aztán hosszú ideig ihatatlan volt.

2. A MÁRAMAROSI SÓVIDÉK TÖRTÉNETE

2.1. A régi idők

A máramarosi sókitermelés kérdésének megvilágítása az ukrán történetkutatásban máig “fehér folt” maradt, tudomásunk szerint a témában eddig nem létezik egységes, átfogó kutatás. Csak néhány, a térség általános történelmével foglalkozó munkában esik rövid említés arról, hogy itt valaha sót bányásztak. Ugyanakkor az adott problémakört a környező országok kutatói jól feldolgozták, tanulmányok egész sora jelent meg a témában. Elsősorban érdemes szót ejteni Antony Harding brit kutató munkáiról, mint például: «Salt exploitation in the later prehistory of the Carpathian Basin» (2015) valamint a román szakértők dolgozatairól: Aurel Rustoiu «The Salt of Maramureș and the Dacian Settlements alongside of Upper Tisa» (2005) és Valerii Kavruk «Олово и соль в Карпатском бассейне в бронзовом веке» (Ólom és só a Kárpát-medencében a bronzkorban) (2011; 2012). Különösen érdekes az «Explorations in Salt Archaeology in the Carpathian Zone» című kötet (Budapest, 2013). Szerzői Antony Harding, Valerii Kavruk más kutatók részvételével. A könyv Közép- és Kelet-Európa sókitermelésének régészetét mutatja be a 2003 és 2012 között végzett ásatások alapján. A szerzők részletesen szólnak a térség országainak lelőhelyéről, ismertetik a korabeli sókitermelés technológiáját, közlik egy egész sor szénizotópos vizsgálat eredményeit.

Léteznek olyan, általános történeti művek is, melyek kisebb-nagyobb mértékben foglalkoznak az adott kérdéskörrel. Így például a máramarosi dák földvárakról: «Dacii din Maramureș. Așezări fortificate și relații intercomunitare la sfârșitul epocii fierului» (Rustoiu Aurel, 2019) vagy a La Téne kor kerámiájáról: «Observații privind ceramica Latène cu grafit în pastă din România» (Rustoiu Aurel, 1993); «Ceramica Latène D cu grafit din județ Sălaj» (Pop Horea, 1994) szóló kötetek.

Az eddig felgyülemlett anyag már lehetővé teszi, hogy bizonyos következtetéseket vonjunk le, s az adatok kétségtől arra mutatnak, hogy a Tisza felső szakaszának medencéjében már az ókorban folyt sóbányászat. Az elsők között lehetett az aknaszlatinai lelőhely, mely, mint tudjuk, a Kárpáti régióban az egyik legnagyobb. Biztosan állíthatjuk, hogy Kárpátalja keleti részén egy egész sor ókori sóbányáról beszélhetünk Dobrjanszke, Taracújfalu, Talaborfalu, Aknaszlatina települések közelében (*1 kép*). A kutatók úgy vélik, a sóbányászat legkorábbi és egyben legegyszerűb módszere a több tíz métert elérő gödrök ásása volt (Котигорошко, 2008, 199-200; История..., 1982, с.468). A 19 század végén néhány bánya területén késő bronzkori leletek kerültek elő. Így például, Rónaszéken (Coștiui,

Románia) egy bronz karperec és balta (Kovássy, 1986) (рис.1). Akadtak itt római császárkori pénzek is (Котигорошко, 2008, 200). Hasonló tárgyak jelenléte közvetlenül a sókitermelés helyeinek közelében lehetővé teszi azt feltételezni, hogy a sófejtés itt már a késő bronzkorban kezdődött és aktívan folytatódott a későbbi korokban is.

Ismertek Máramaros területén olyan ókori bányák is, ahol mélyebb, föld alatti kitermelés folyt. Így például a Taracújfalu és Királyvölgy (2015-ben közigazgatásilag Gánya településhez csatolták) között fekvő területen 1817-ben, vízelvező munka során az egyik bányában 13 méter mélyen egy mesterségesen létrehozott barlangot fedeztek fel, melynek hossza 9,5 m., szélessége 3,8 m, s melyből déli részén még egy, 13 m átmérőjű, 4,7 m. magas barlang nyílt. Itt egy egész sor, főleg fából készült tárgyat sikerült összegyűjteni, melyeket az ókori sókitermeléshez használhattak (létra, teknő, kalapács, lapátok, stb.). Az előkerült leletek nemrég elvégzett szénizotópos vizsgálata alapján késő bronzkori tárgyakról van szó (Каврук, 2011, 18-19; Каврук, 2012, 19; Harding–Kavruk, 2013).

Ezen kívül, 1846-47-ben az őskori bányák közelében elhagyott, négyzet alaprajzú, függőleges aknákra bukkantak, melyek falait fa gerendákkal erősítették meg (Каврук, 2011, 19).

Bizonyos mértékben válaszként szolgálhat kérdésünkre, vajon a helyi sóbányászat valóban ilyen régóta létezik-e, a Hallstatt (Ausztria) település közelében található régészeti lelőhely. Feltárására 1846-ban került sor. A kutatók ekkor egy hatalmas őrkori temetőre bukkantak, melynek sírjai gazdag leletanyagot tartalmaztak és egy egész korszaknak adtak nevet Európa történetében. A források tükrében a helyi lakosság élénk kereskedelmi kapcsolatokat tartott fenn viszonylag távoli területekkel is, ami kedvezett a gazdasági felvirágzásnak. Lényeges, hogy a temetőn kívül világszerte ismertek a település történelem előtti időkből származó sóbányái (Казакевич, 2006, 39-40; [thereaderwiki.com/de/Hallstatt_\(Archäologie\)](http://thereaderwiki.com/de/Hallstatt_(Archäologie))). A sófejtők tevékenysége az i.e. 14 századtól kezdődött, a fehér aranyat évszázadokig bányászták ezen a területen.

A kutatóknak sikerült rekonstruálni a bányák szerkezetét és leírni az itt dolgozó sóvágók munkafolyamatait. Az ókori bányászok függőleges aknákat ástak, míg el nem érték a gazdag sórétegeket (2 kép). Ekkor megkezdték az akna kiszélesítését sajátos helyiségek egész labirintusát hozva létre az azokat összekötő folyosókkal együtt. A bronz csákányokkal fejtett sódarabokat kisebb gyapjúzsákokban, kötelek segítségével emelték felszínre a függőleges aknán keresztül (3 kép). A temető feltárt sírjainak antropológiai vizsgálata kimutatta, hogy a só a bányákból nők emelték a felszínre, sőt a gyerekek is kivették részüket a nehéz fizikai munkából ([thereaderwiki.com/de/Hallstatt_\(Archäologie\)](http://thereaderwiki.com/de/Hallstatt_(Archäologie))).

Még egy érv, mely bár közvetve, de az őskori máramarosi sóbányászat és kereskedelem létezésére utal a bronzkorban és kora vaskorban, a stratégiaiul fontos helyeken épített földvárak megjelenése. Az erődítmények a sókitermelő helyek közelében keletkeztek a térség fő vízi útvonala – a Tisza mentén. Különösen érdekesek a Tiszafejéregyháza, Középpapsa és Máramarossziget környékén, vagyis a kitermelés közvetlen közelében emelt erődítmények (4 kép, 1). Ugyanakkor nem kizárt, hogy a lista bővíthet, hiszen a hegyvidék még mindig „fehér foltként” szerepel a térség régészeti lelőhelyeinek térképén (Прохненко, 1999, c.77; Мойжес, 2013, c.80).

Sokkal szembetűnőbbé válnak ezek a folyamatok időszámításunk kezdetén, mikor a Kárpát-medence északkeleti területei a Dák Királyság részévé váltak. A régészeti kutatások eredményei alapján feltételezhetjük, hogy a dákok kezdeti beáramlása Kárpátalja észak-keleti peremére az i.e. 2 század közepén kezdődött (a Tisza jobb partján: Aknaszlatina, Tiszafejéregyháza) (Vasiliev, Rustoiu, Balahuri..., 2002, p.76; Котигорошко, 2008, c.168). Ugyanakkor településhálózat csak a következő évszázad közepétől alakulhatott ki, a fő útvonalak mentén pedig földvárak jöttek létre. Közöttük külön említést érdemel az alsóveresmarti (Mala Kopanya, Nagyszőlősi járás) földvár, melyet egyes kutatók az antik forrásokban szereplő Setidavával azonosítanak (Котигорошко, 2008, c.168; Kotigorosko, 2009, c.25).

A mai napra Máramaros területén összesen négy dák kori földvár azonosítható: Tiszafejéregyháza; Alsóveresmart; Oncești - Cetățeaua; Aknaszlatina - Cetațea. Valamennyi a dák államalakulat északi határvonalán feküdt (4 kép, 2).

A földvárak elhelyezkedése és védelmi rendszerük jellege arra mutat, hogy építésük jól átgondolt terv szerint történt (Котигорошко, 2008, c.177; Прохненко, 1998, c.60). A dák kori földvárak elhelyezkedését ugyancsak a térség legnagyobb vízi artériája – a Tisza határozta meg, mely ebben az időben a legkönnyebben járható útvonal volt, mely összekötötte Kárpátalja délkeleti részét a Kárpát-medence többi térségével. A dák kori erődítmények magaslatok tetejét foglalták el, melyek kitűnő kilátást biztosítottak, lehetővé tették egy viszonylag nagy terület és a rajta keresztül áthaladó fő utak ellenőrzését (Котигорошко, 2008, c.173).

A fent említett földvárak méretükben és betöltött feladatkörükben is eltérnek egymástól, így két csoportra oszthatjuk őket (Прохненко, 1998, c.58; Котигорошко, 2008, c.173). Az első csoportba a kisebb erődítményeket sorolhatjuk, melyek az ókori sóbányák közvetlen közelében helyezkedtek el. Valószínűleg ezek az erődök biztosították a

sóki termelés védelmét és ellenőrzését. Az ilyen földvárak sorába tartozik a közvetkező három: Aknaszlatina- Cetașea, Tiszafejéregyháza és Oncești - Cetățeaua (Románia).

Aknaszlatina - Cetașea földvár a település nyugati peremén található a Tisza jobb partján fekvő magaslaton. Északról szakadék határolta, délről és nyugatról a Tisza medre, keletről földsánc és árok védte. Az erőd téglalap alaprajzú, területe 60 x 65 m, földsánc övezte, mely mára csak helyenként követhető nyomon. A kutatók véleménye szerint a földvár építését és fennállását a dák kultúra és állam fejlődésének tetőpontjára, vagyis az i.e. 2. század második felétől az i.sz. 1. századig tartó periódusra tehetjük (Никулицэ, 1987, c.211-213; Vasiliev, Rustoiu, Balahuri..., 2002; Котигорошко, 2008, c.174; Прохненко, 1998, c.58). Az a tény, hogy az aknaszlatinai földvár a felszíni fejtések közvetlen közelében helyezkedett el arra utal, hogy az erődítmény a sóki termelés és szállítás egyik központja lehetett.

A tiszafejéregyházi földvár Tiszafejéregyháza település keleti peremén feküdt egy magaslaton. Csak 1996-ban fedezték fel (Lazin–Marina, 1999; Прохненко, 1999; Мойжес, 2013, c.80). A régészeti lelőhely területe 1,8 hektár. 2000-2002 között területén széleskörű régészeti feltárások folytak, melyek eredményében sikerült meghatározni időrendjét. Kiderült, hogy a földvár erődítményrendszere két szakaszban épült, északon várárok, földsánc és palánk alkotta. Nyugaton, délen és keleten meredek szakadék övezi, itt csak palánk védte. Az erődítés első periódusa a kora vaskorban (hallstatt kor) kezdődött. Másodszor a földvár területét az i.e. 2. század második felében telepítették be, az erődítményrendszert rekonstruálták (Vasiliev, 2003; 2007; Мойжес, 2013, c.80-86).

A legkisebb területű földvár Oncești – Cetățeaua. Az Iza bal partja felett domináló magaslaton épült a folyó torkolatának közelében. A hegy (Cetățeaua), melyen az erődítmény épült, kúp alakú, tengerszint feletti magassága 488 méter. Tetejét 14x12 m. méretű, lapos terasz foglalja el, melyen máig állnak egy középkori bástya maradványai. A várárok a hegy lejtőjén húzódik és 50 x 55 m. méretű területet határol be (Прохненко, 1998, c.58; Котигорошко, 2008, c.174).

Időszámításunk kezdetén a legnagyobb területű és legerősebb földvár a térségben egyértelműen az alsóveresmarti volt, mely Máramaros határvonalán fekszik. Az erődített település Alsóveresmart (Mala Kopanya, Nagyszőlősi járás) falu közelében, a Huszt-Rakaszi vulkanikus hegygerinc két magaslatát foglalja el a Tisza jobb partján (5 kép). A földvárat a 19. század végén fedezte fel Mihálik János, 1977-től az Ungvári Nemzeti Egyetem kutatói folytatnak itt régészeti ásatásokat (Котигорошко, 2008; 174; Kotigorosko, 2009, c.25; Прохненко, 1998, c.59). A lelőhely területe 5 hektár. A kutatások bizonyítják, hogy kő alapozású földsáncrendszer védte. A földsáncot palánkkal erősítették. Az erődítményrendszert

az i.e. 1. században hozták létre. Területén eddig 42 dák lakóházat és 109 más építményt tártak fel, melyek között gazdasági épületek, műhelyek (kovácsműhely, két ékszerésműhely, üvegfúvó műhely, malomkő-gyártó sőt, pénzverde is volt). A földvár területén jelentős mennyiségű népesség lakhatott. A dák kori épületek között említést érdemel még néhány apszis – vallásgyakorlás helyei, a szomszédos magaslatokon pedig temető és a helyi lakosság egyik szent helye, kultikus központja található. (Котигорошко, 2008; Kotigorosko, 2009).

A településen nagy mennyiségű, változatos tárgyi leletanyag került elő, melyet kézzel formált és korongolt kerámia, munkaeszközök, fegyverek, viseleti elemek és ékszerek, kultikus tárgyak képviselnek. Import tárgyak is jelen vannak a leletek között, valamint jelentős pénzérem-gyűjtemény, mely a mai napra körülbelül kétszáz példányból áll (Мойжес, 2018). Ezek a leletek lehetővé teszik a helyi lakosság gazdasági fejlődésének kutatását és kereskedelmi kapcsolataik feltérképezését. A kelta és dák veretek a belső piac és törzsek közötti kereskedelem szükségleteit biztosították, de előkerültek római köztársaság- és császárkori pénzek is, melyek a Rómával lebonyolított kereskedelemre utalnak, ahol a helyi kibocsátású pénzeket nem használhatták. Külön csoportot alkotnak a római köztársasági dénárok másolatai, melyek, a kutatók szerint a készpénz hiányát voltak hivatottak pótolni, melyet a bel- és külkereskedelem növekedése idézett elő (Kotigorosko, 2009, c.40). Az alsóveresmarti földvár leletanyagának alapján az erődített település „dava”, vagyis a római hódítás előtti Dacia egyik kézműves-, politikai- és vallási központja lehetett.

Érdekes tény, hogy az időszámításunk előtti utolsó évszázadok lelőhelyein gyakorlatilag mindenütt megfigyelhetőek grafitos kerámia edények töredékei. Gyártásuk a La Téne kultúra hordozóira volt jellemző, gyakorlatilag minden településükön megtalálható. A térség dák lelőhelyein sokkal ritkábban fordul elő (Котигорошко, 2004, 181; Мойжес, 2010). Az adott kerámiatípust zömök, öblös edények – úgy nevezet situlák képviselik. Testüket általában függőleges bekarcolt vonalak díszítik, peremük vastag, masszív. A grafitos edények más formái a térség időszámításunk kezdete körüli településein és temetőiben nem fordulnak elő. (Мойжес, 2010, 95). A szakirodalomban az efféle edények felhasználásának néhány magyarázata létezik. A legvalószínűbb, hogy száraz, szilárd anyagok, mint például a só, tárolására használhatták őket. A grafit megelőzte az edények falainak rongálódását a só hatására, ezen kívül, Közép-Európa sókitermelő vidékein és a kereskedelmi útvonalak mentén gyakran fordulnak elő hasonló edények (Rustoiu, 1993; Pop, 1994). Csak Kárpátalja területén több mint harminc lelőhelyen kerültek elő grafitos kerámiaedények.

Ami a fent említett földvárakat illeti felszámolásuk a dák-római háború utolsó szakaszával hozható kapcsolatba az i.sz. 2 század elején, melyek a Dák Királyság teljes

vereségével és elfoglalásával ért véget s ez közel két évszázadig kihatott a Kárpát-medence politikai fejlődését. A királyság bukása a korábbi gazdasági kapcsolatok megszakadásához is vezetett. A térség lakosságának további fejlődését a Római Birodalom peremvidékével való érintkezés határozta meg.

Végül érdemes megemlíteni, hogy a bemutatott földvárak területének nagy része a középkorban is lakott volt (4 kép, 3). A 10–11. század fordulóján a betelepült lakosság újonnan alkalmazni kezdte a régi erődítményeket (Alsóveresmert, Aknaszlátina) vagy újakat emelt (Mezővári, Irhóc-Lázi). Az újonnan létrejött földvárak ugyancsak a régió kereskedelmi útvonalai mentén épültek és lehetővé tették a vidék útjainak ellenőrzését. Ugyanakkor, az erődítmények nem fejlődtek városokká. Működésüket a 13. századig követhetjük nyomon, mikor a középkori kő várak váltják fel őket, a térség pedig fokozatosan beleolvad a Magyar királyság megerendszerébe.

2.2. Máramaros középkori betelepítése. Hospesek. Kiváltságok

Erdély területén a sókitermelés a Római birodalom korától megszakítások nélkül folyt. A középkorban, a magyarok bejöveteléig a bányák a Bolgár birodalom hatáskörébe tartoztak, a honfoglalás és államalapítás után pedig a Magyar Királyság felügyelete alá kerültek. Az ispánsági várak – az első megyék központjai nem csak a terület védelmét biztosították, hanem az itt található sóbányákét is. Máramarosban a középkori sókitermelés jóval később, a 13. századtól kezdődött.

A terület, melyen a máramarosi koronavárosok létrejöttek, bár a középkorban már a Magyar királyság kötelékébe tartozott, csak 1300 körül népesedett be igazán (Bélay 1943, 9-14 old.). A tatárjárás utáni telepítések hulláma ezeket a földeket elkerülte, így történének korai szakaszában vármegye létrehozására sem volt igazán szükség.

A 13–14. század fordulóján bekövetkezett társadalmi és gazdasági változások eredményében Máramaros területén megjelentek az első szláv és oláh népcsoportok. Ugyanakkor a Tisza mentén fekvő termékeny földeket magyar és szász telepesek kezdték elfoglalni, egymás után alapítva itt városkáikat. Az első betelepülők, valószínűleg, földművelők és állattartók voltak. Később, részben környezetükből, részben az újonnan betelepültek köréből alakult ki a helyi iparban és kereskedelemben foglalkoztatott réteg.

A középkori Magyar Királyságban a lakosság lélekszámának jelentős növekedése a sószükséglet növekedését is maga után vonta. A felszíni rétegek kitermelésénél használt régi módszerek elavultak, az új, mélyebb bányákból való kitermeléshez képzett szakemberekre

volt szükség, melyek elsősorban a német földekről érkeztek Magyarországra. Hogy valamilyen módon ösztönözzék ezt a folyamatot, a magyar királyok kiváltságokat adományoztak a telepések városainak, falvainak.

A telepések legnagyobb előnye a személyes szabadság volt, ami szabad költözés jogát, földhasználat jogát, szabad vallásgyakorlást jelentett elsősorban (a telepések első hullámának zöme latin keresztény volt) (Glück, 2013, 72 old.). Míg a 13. század elejéig a sókitermelést feudálisan függő helyzetben lévő sóvágók végezték, a század második felétől már a szabad telepések voltak túlsúlyban (Draskóczy, 2014, 58 old.).

A 14. század elejére az ispánok hatáskörének kiterjesztése Máramaros földjeire egyre élesebben került napirendre. Kezdetben a területet a szomszédos Ugocsa megyével együtt irányították, a 14. század folyamán pedig fokozatosan kialakul az úgy nevezet „nemesi vármegye” – a középkori Magyarországon viszonylag ritka jelenség (Gulyás, 2013, 20 old.).

A 13. század második felében a térségben a német betelepülés központja Szőlős városka volt (ma Vinogradovo, Ukrajna). A település 1262-ben önkormányzati jogot kapott, mely a későbbiekben egy egész sor hasonló privilégium alapjául szolgált, melyeket a német hospes telepek kaptak Magyarországon (Királyháza, Ardó, Szászfalu, Veréce), később pedig a máramarosi koronavárosok is. A máramarosi hospeseket először 1300-ban említik oklevélben Viskan.

A 14. század eleji Máramarosra jellemző demográfiai változások, a népesség lélekszámának növekedése különböző etnikai csoportok betelepülése eredményében, a hospesek megjelenése, a gazdaság gyors ütemű növekedése és a sókitermelés kezdetei készítettek a királyi hatalmat a fejlődés folyamatának további ösztönzésére. Ennek egyik legjobb példája Károly Róbert 1329 április 26-án kelt, Huszt, Visk, Técső és Hosszúmező városoknak adományozott kiváltságlevele volt. Az adománylevél indoklása szerint a privilégiumokat hű szolgálatukért és a máramarosi földek betelepítéséért kapták a királyi vendégek, vagyis a megye területének tömeges benépesítése nem kezdődhetett a 13. század közepénél korábban. Az oklevél bevezetője szerint ezt a szőlősi kiváltságlevél mintájára állították ki, ugyanakkor a telepéseknek adott privilégiumot nem tekinthetjük teljes értékű önkormányzati jognak, inkább egy széleskörű kiváltságlevélnek a lakosság egy bizonyos kategóriája számára.

A kiváltságlevél alapvető jogai között szerepel a költözési szabadság joga a városokba és a városok szabad elhagyásának joga a földbér lefizetése után, vámmentes kereskedelem és vásártartás joga, szabad bíró- és papválasztás, az ispán joghatósága alóli kivétel. Igaz, a fontosabb bírói döntések gyilkosság, rablás, lopás, gyűjtogatás ügyeiben csak királyi bíró

részvételével születhettek (ami tulajdonképpen alapvető különbséget jelentett a városi jog és hospes-közösségeknek adományozott széles körű kiváltságok között). A kisebb vagyoni perekben a telepések választott bírái önállóan dönthettek.

A kiváltságlevél értelmében a koronavárosok lakói adókedvezményeket élveztek, ugyanakkor kötelesek voltak bizonyos munkát elvégezni a huszti uradalom javára, igaz, nem bérmentesen. Itt elsősorban a vár karbantartásáról, az építkezésekben, renoválásokban való részvételről beszélhetünk. A gazdasági okmányokban szó esik a kézművesek munkájáról is: a várban asztalosok, ácsok, lakatosok, tímárok dolgoztak. A fazekasok a kályharakással, cserépkályhák javításával foglalkoztak, az ácsok a vár épületeinek födémét javították. A munka másik részét a szállítás képezte: élelmiszerek, bor, széna, tűzifa fuvarozása, melyért a hospeseket sóval fizették ki (Glück 2013, 81-82 old.). Érdekes, hogy a Magyar Királyság többi városához viszonyítva a gazdasági okiratok alapján az átlagnál jóval több kovácstról van tudomásunk. Többségük a sószállításra szakosodó, megerősített szekerek gyártásával foglalkozott, hiszen elkészítésük, az egyszerű, fából faragott parasztszekerekkel szemben jóval nagyobb szaktudást igényelt (Glück, 2006, 435 old.).

A sóvágás ugyancsak a hűbéri kötelezettségek közé tartozott, ugyanakkor a helyi lakosságon kívül más vidékekről érkező bér munkásokat is alkalmaztak, melyek sóban vagy pénzben kapták fizetésüket. A koronavárosok helyi bányákban tevékenykedő sóvágói mentesültek az összes hűbéri kötelezettségtől és az államkincstár javára fizetendő adóktól (1498-as kiváltság). A koronavárosok közösségei ezért kötelesek voltak megfelelő számú sóvágót biztosítani a kitermeléshez (Glück 2013, 92 old.). Sóvágással a mezővárosok teljes lakossága nem volt foglalkozott, inkább csak egy erre szakosodó kisebb csoport, melynek fő jövedelemforrása a bányákban végzett munka volt (a szakképzett munkások nyilvántartásáról mi sem tanúskodik jobban, mint az 1600-as huszti urbárium, melyben a sóvágók név szerinti listája és lakcíme is szerepelt). Kivételt csak a viski hospesek képeztek, akik elsősorban a várban tevékenykedtek és fel voltak mentve a bányákban végzett munkák alól (MOL E 249 fasc 36 nr. 26).

A széles körű kiváltságok ellenére a városok továbbra is a huszti uradalom részeként működtek, ami bizonyos mértékben korlátozta a városfejlődés folyamatát (Glück, 2007, 427 old.). Másrészt, a máramarosi települések hosszú időn át élvezték a privilégiumok által biztosított önkormányzati jogot, lakosaik továbbra is személyes szabadságot élveztek, kihasználták az ezzel járó lehetőségeket a sókitermelésben, erdőgazdálkodásban, kézművesség fejlődésében és szabad kereskedelemben.

A 16. század közepétől, mikor az addig királyi monopóliumot képező sókereskedelem szabad lett, a koronavárosok lakosai számára is új lehetőségek nyíltak. A Máramarosban kitermelt só jelentős hányadát közvetlenül a bányák mellett adták el szabad kereskedőknek, akik a bányahelyektől mindössze néhány kilométeres távolságban fekvő koronavárosokban laktak. Éppen ezért nem véletlen, hogy a 16-17. század fordulóján a térségben a só fő felvásárlói Visk és Máramarossziget lakosai voltak, a városkákban fokozatosan kezdett kialakulni az erre szakosodó kereskedőréteg. Az intenzív kereskedelem egyik közvetett bizonyítékául szolgálhat az ökrök rendkívül magas állománya, amit az 1600-as urbáriumok bizonyítanak (Glück, 2006, 435-436 old.).

2.3. A kősó bányászatnak és kereskedelmének igazgatása a középkori Magyarországon

A középkori Magyar Királyság államszervezésében nélkülözhetetlen elem volt a gazdasági irányítás megszervezése. A magyar királyok a 11. században a vármegyeszervezet mellett egységes gazdasági irányítást alakítottak ki (udvarházak), melyek behálózták az egész országot. A rendszer alapját a királyi földbirtokok adták, melyek nagysága jóval meghaladta az egyházi és világi uradalmakat. Az államalapításkor kialakított földbirtoklás rendszerében a bányahelyek királyi tulajdonba kerültek. Árpád-házi uralkodóink adományoztak ugyan egyháziaknak (kivételképpen világi személyeknek) sóbányákat, de a legfontosabb bányák az uralkodó kezelésében maradtak. Az így kialakult rendszer segítségével a király nem csupán a bányászatot, hanem a szállítást és a kereskedelmet is ellenőrizni tudta. Nem véletlen, hogy a 12. század végén a királyi bevételek 6-7%-a származott a bányászatából és értékesítéséből. A kereskedők a bányahelyeken vehették meg a terméket, s szállíthatták tovább az ország belsejébe. Ám a szállítás és a kereskedelem nagyobbik hányada a királyi birtokszervezet és a különböző egyházi intézmények kezében összpontosult. Ezt az a körülmény magyarázza, hogy az ország legnagyobb birtokosai az uralkodó, illetve az egyház voltak, amelyek birtokain nagy számban éltek különböző szállító feladatra kötelezett szolga csoportok. Másrészt a kiterjedt egyházi birtokoknak nagy mennyiségű sóra volt szükségük. A termék fontos külkereskedelmi cikknek számított, amiből nyugatra, valamint a Balkán-félszigetre vittek ki. Az uralkodótól több egyházi intézmény kapott kiváltságot arra, hogy meghatározott mennyiségű sót szabadon, vámmentesen szállíthasson egyháza székhelyére, ott raktározhassa és értékesíthesse. A termék bányászatára és kereskedelmére vonatkozó adatok száma a 13. században növekedtek meg látványosan. II. András (1205-1235) úgy vélte, hogy a regálé jövedelmek révén növelheti bevételeit, s ezért kísérletet tett arra, hogy ennek a terméknek a

kereskedelmét monopolizálja. Királyi sóraktárakat állíttatott fel, kezelésüket oly módon bízta pénzügyekhez értő izmaelita és zsidó vállalkozókra, hogy bérbe adta nekik. Az egyes intézmények élén sótisztak álltak, akiknek a felügyeletét a vármegyei közigazgatás vezetője látta el. A királyi politika az egyháziak ellenállását váltotta ki, hisz eddigi kereskedelmi lehetőségeiket, a belőle származó bevételeket féltették. 1233-ban a beregi erdőben megegyezésre kényszerítették az uralkodót. Az egyezmény a 12. századi gyakorlatot állította vissza, eszerint az egyházak megvásárolhatták a sót a bányákban, azonban a só elszállításáról az egyháznak kellett gondoskodnia. A király megígérte, hogy ezentúl nem bízza zsidókra és izmaelitákra a sóbevételt, valamint újra szabályozta a kereskedelmét. Az uralkodó megengedte, hogy az egyháziak a királyi bányahelyeken az egyezségben megállapított áron vásároljanak belőle, amit a saját székhelyeiken tárolhattak. Évente kétszer (először augusztus 27-től szeptember 8-ig, másodszer december 6-tól 21-ig) szabott áron a királyi sótisztak visszavásárolhatták tőlük a terméket. Amennyiben ezt nem tennék, úgy az egyháziak tetszésük szerint eladhatták ezt a cikket, maguknak biztosítva ezzel a kereskedelemről származó hasznot. Az egyezmény elismerte a király kereskedelmi monopóliumát, ám jelentős kedvezményeket biztosított az egyháziaknak (F. Romhány, 2016).

Az 1241. évi tatárjárás megsemmisítő csapást jelentett az egész országra, de az államháztartás akkor már több évtizede válságban volt. A tatárjárás után a Magyar Királyság nem térhetett vissza a királyi udvarházak (domaniális gazdálkodás) elavult rendszerére, hanem az egész királyi jövedelemrendszer szerkezeti reformokra szorult. Az ország gazdálkodásának és államháztartásának súlypontja az áru- és pénzforgalomból nyerhető jövedelmekre helyeződött át. IV. Béla (1235-1270) s utódai igen fontosnak tartották a sóból származó bevételeket, ezért a termelés fellendítésére törekedtek. A királyi pénzügyek vidéki szerveivé a kamarák váltak, élükön a kamaraispánokkal. Ők ellenőrizték a só kereskedelmét, a bányavidékeken a bányászat ügyei szintén hozzájuk tartoztak.

A 13. században jelentős társadalmi és gazdasági változások zajlottak Magyarországon. Az árutermelés és a pénzgazdálkodás, valamint a magyar királyok városokat támogató politikájának köszönhetően a jelentősen számban vendégtelepesek (*hospes*) költöztek a Kárpát-medencébe. Nagyszámban érkeztek Németországból bányászok Magyarországra, akiknek köszönhetően fellendült a só- és a nemesércbányászat. Az uralkodók széleskörű kiváltságokat adtak a városoknak, amelyekben megtelepültek a bányászok, így 1329-ben több hospesek által lakott máramarosi település kapott egy oklevél keretében kiváltságokat. Visk, Huszt, Técső és Hosszúmező privilegizálásakor a mintát az Ugocsa megyei Nagyszőlős 1262-es oklevelének rendelkezései szolgáltatták. Ezek a

települések Szigettel együtt a máramarosi sóbányászat központjaiként tettek szert később országos hírnévre. Károly Róbert-kori kiváltságaik a terület fejlesztését, „*a terméketlen máramarosi rengeteg*” benépesítését szolgálta. Feltűnő, hogy ez az oklevél nem említi a sóbányászatot és a sókereskedelmet, amely a későbbi források szerint a városok főjövedelme s kialakulásukban is döntő tényező lehetett. A négy királyi város jogaiban 1352-ben részesült a keletibb fekvésű Sziget, amely Máramaros szívében, a Tisza és Iza völgy találkozásában a század elején keletkezett. 1329-ben még nem sorolják fel a privilegizált városok között, noha lakossága minden jel szerint azonos volt azokéval. A nemesi vármegye kialakulásával rendszerint itt jöttek össze tanácskozásra az alispán és a szolgabírák, a vármegye hatósága pedig 1385-ben Máramarosszigeten datálja oklevelét. A máramarosi bányák a 14. század legelején tűntek fel, tehát az előző században kezdődhetett a kitermelés. A bányászat fokozatosan fejlődött ki. Egy 1355-ből származó határjárásban olvashatunk a sóbányákhoz (Aknasugatag) vezető útról. A máramarosi sókamaráról először az 1397. évi oklevél tett említést.

A só bányászata és értékesítése a 14. század elejétől királyi monopóliummá vált, amelyből az uralkodónak jelentős bevétele származott. Zsigmond király 1397 őszén reformálta meg a sókamaraikat szervezetet, melyek működése a középkor végéig már nem is változott. A királyi sómonopólium reformjáról szóló oklevél kiadásának az időpontja nem tekinthető véletlennek. Zsigmond a török elleni hadjárat idejére 1396-ban az ország irányítását egy kormányzótanácsra bízta. Miután a sereg Nikápolynál súlyos vereséget szenvedett, az uralkodó hónapokig nem tért haza. Hazatérte után a király Temesvárra országgyűlést hívott össze, amelynek a török elleni védekezés biztosítása volt a fontos feladata. A reform során az uralkodó az Anjou-kori viszonyokat tekintette a maga számára irányadónak. Nagy Lajos (1342-1382) az egyes királyi bevételi források (pénzverés, bányászat, harmincad, adó) kezelésére különálló szervezeteket hozott létre, élükre országos hatáskörű kamaraispánokat állított, így ezentúl a tárnokmesternek már csak a városok ügyeivel kellett foglalkoznia. Az Árpád-korból örökölt rendszert átalakítva az erdélyi sóbányákat és az országban lévő sóhivatalokat (valamennyit kamarának nevezték) egységes szervezetté formálta, amelyet az erdélyi sókamaraispán irányított. Zsigmond király a sóbányászatán és a szállítás körülményein nem változtatott, de megtiltotta, hogy a főpapok vagy a bárók bármelyike (tehát a királyi tanács) a sókamaraik ügyeibe beleszóljon, ugyanis ennek a jövedelemfajtnak közvetlenül a király irányítása alá kellett tartoznia (Paulinyi, 1924). A sót szárazföldön és vízen továbbították az ország belsejébe. Az Árpád-korban alakult ki az az úthálózat, amelyen bonyolították a szállítást. Azt az utat, amelyen ezt a

terméket szállították, sokféle „sóútnak” nevezték. Erdélyből a Meszesi kapun keresztül vezetett az egyik fontos út. Különösen sok kősót szállítottak a Szamoson, Maroson és a Tiszán. A folyók menti helységek némelyike épp a sónak köszönhette virágzását (Szatmár). A sómonopóliumból szép bevételt remélhettek a királyok. Luxemburgi Zsigmond (1387-1437) minden harmadik forintja (100 ezer) innen származott. Hunyadi Mátyás (1458- 1490) uralkodása idején 80-100 ezer aranyforintra számíthatott belőle a király, ami 628 ezer aranyforintra becsült átlagos évi jövedelmének 12,7%-át tette ki. A Jagellók idején (1490-1526) csökkent a sómonopólium jövedelmezőség, úgyhogy az 1520-as években mintegy 30 ezer aranyforint (250 ezer forintos összbevétel 12%-a) folyt be a kincstárba (Draskóczy, 2018, 99- 110).

A rendelet nyomán Máramaros és Erdély sóbányái, valamint az országban lévő kamarák irányítását az országos sókamaraispán látta el. Az uralkodó a korábbi években megszűnt kamarákat újból felállította, s újabbakat létesített. A király megállapította, hogy hol szabad vásárolni Erdély, hol Máramaros kősóját. Utóbbi a Tisza és Zagyva által határolt országrészen, vagyis a Tiszától északra eső tájon s a Felvidék nagyobbik részén lehetett csak értékesíteni. Másutt Erdélyből kellett ezt a cikket beszerezni. Zsigmond engedélyezte, hogy a Szávától délre tengeri só használjanak. Tegyük hozzá, a szabályt nem tartották be szigorúan. A bányáknál, az ország belsejében lévő sókamaráknál juthatott hozzá a fogyasztó vagy esetleg az árus ehhez az ásványhoz. A szabad árusításhoz engedély vagy uralkodói kiváltság kellett. Zsigmond király megszabta a termék kamarai árát. 100 darab kockasót a bányahelyeken 1 aranyforintért lehetett megvásárolni.

1400-tól 1426-ig az országos sókamaraispáni tisztséget firenzei eredetű üzletember, Ozorai Pipo (Filippo Scolari) töltötte be. Neki köszönhető, hogy az 1397. esztendei intézkedések megvalósultak, valamint a kamarák száma jelentősen megszorodott. A pénzügyigazgatásban Európa-szerte szívesen alkalmaztak gazdasági ügyekhez értő olaszokat, akik meggazdagodási lehetőséget láttak a hivatalokban. Gyakran vették bérbe a királyi bevételi forrásokat, így volt ez nálunk is, mind a pénzverdék és nemesfémhányák, mind pedig a sóbányák esetében.

1467-ben Mátyás kincstári reformot hajtott végre, és a teljes pénzügyigazgatást a kincstartó hatáskörébe rendelte. Ettől kezdve a só bányászata és a vele való kereskedelem ehhez a hivatalhoz tartozott. Hunyadi Mátyás 1476-ban feleségül vette a nápolyi király leányát, Beatrixot, neki ígérte Máramarost. A királyné 1480 táján vehette át ezt a bányavidéket és azokat az észak-magyarországi sókamarákat, amelyek máramarosi só

árultak. Ettől kezdve Máramaros és a hozzátartozó sókamarak királynéi birtoknak számítottak.

A Jagellók korában (1490-1526) rohamosan esett a sóból származó bevétel nagysága. Ennek a ténynek nem csupán a korrupció, a hanyag kamarai igazgatás a magyarázata. Egy 1519-ből származó velencei követjelentés azzal magyarázta csökkenést, hogy a bányáknál nem az ország belsejében lévő hivataloknál adtak el sokat: „*a sóbányákban szabadon vehet magának sót mindenki, aki akar*”. A forrásokból az is kiderül, hogy jelentős mennyiség maradt raktáron. Ez a tény nem csupán a hanyagságról tanúskodik, hanem arról is, hogy a bányakamara pénztárában nem volt elég pénz a szállításra, valamint a bányák karbantartására. A diplomáciai irat kiemeli, hogy „*ezek a bányák azonban nemsokára vízzel telnek meg s ez a jövedelem is el fog esni*”. Werbőczy István 1514 táján tervezetet készített, ami a kamarák számát radikálisan csökkentette volna. Végül az uralkodó azt a megoldást választotta, hogy 1521-ben megszüntette a sómonopóliumot, szabaddá vált a kereskedelem, felszámolták az ország belsejében lévő királyi sóhivatalokat. Ugyanakkor néhány fontos kamara (pl. Szeged, Szatmár, Tokaj) megmaradt. Ugyanis a vízi szállításnak azt a szervezetét, ami a középkorban kialakult, továbbra sem nélkülözheték. A monopólium tehát egyre kevésbé működött, egyre kevesebb jövedelmet hozott az uralkodónak, ugyanakkor magasán tartotta a termék árát. Ám a rendszernek jó gazdálkodás mellett voltak gazdasági előnyei is. Nem csupán arról van szó, hogy jelentős bevételt biztosított az uralkodónak. Nem feledkezhetünk meg arról sem, hogy a kamarai szervezet vállalta magára, és szervezte meg a bányászatot, a szállítást és az elosztást, amely szaktudást, pénzt, nagyfokú szervezettséget igényelt. Nem véletlen, hogy a rendszer megszűnése zavarokat okozott az ellátásban, és a 16. század közepén felmerült a kamarai rendszer visszaállításának gondolata, azonban sokáig nem valósult meg (Draskóczy, 2018, 116- 132).

A korszak jellegzetes egyházi és gazdasági pályáivét futotta be a szatmári származású Szalkai László. A jeles egyházi személyiség valószínűleg az 1470-es években született egy mátészalkai varga fiaként. A sárospataki mezővárosi iskolában tanult Mátyás uralkodása utolsó éveiben. A prímási könyvtárban fennmaradt iskolai jegyzetei tanúsítják, hogy tanára, Kisvárdai János, aki krakkói egyetemen szerzett fokozatot, lényegében mindenre megtanította, amit akkor Krakkóban tanultak. A soha egyetemre nem járt Szalkai a mindenki által elismert magas műveltségét, a klasszikus latin és a humanizmus iránti vonzódását, úgy tűnik, Sárospatakon szerezte. Az iskolából kikerült Szalkai László deákra - ahogy később közel másfél évtizedig nevezték - több mint tíz évig nincs biztos adata a történetírásnak. Szalkait a váci püspöki kinevezése alkalmából erdélyi egyházmegyei klerikusnak nevezték, de

csak több mint egy évtized múlva, már esztergomi érsekként szentelték fel 1525-ben papnak. A 15. század utolsó évtizedében a fiatal klerikus feltehetően vagy a pénzügyigazgatásban vagy a kancelláriában működött, legalább is későbbi pályája ezt valószínűsíti. A Felső-Tisza vidéki nyelvjárását végig megőrző Szalkai viszonylag fiatalon került komoly kincstári beosztásba. Pontosán nem tudjuk, mikor lett László deák a királyi gyermekek jószágkormányzója, 1508-tól 1513-ig mindenestre kimutatható ebben a minőségben. Ez azt jelenti, hogy az eredetileg királynéi birtokok - amelyeket Anna királyné halála után az özvegy II. Ulászló gyermekei eltartására fordított - Szalkai igazgatása alá kerültek. Így tőle függött az óbudai és a diósgyőri uradalom is. 1511-ben egy személyben Erdély és Máramaros sókamaraispánja, azaz az egész magyarországi sókamarai szervezet feje. Általában a két kamarát külön tisztviselők igazgatták, és az erdélyi sókamaraispán egyben az erdélyi királyi jövedelmek igazgatója is volt. Ez az utóbbi tisztség számított egyébként a kincstartóság után a legtekintélyesebbnek a pénzügyigazgatásban. Szalkai tehát - beleértve a királyi gyermekek uradalmait - az állami bevételek jelentős részét kézben tartotta. Máramarostól 1511 júliusában meg kellett válnia, de a hivatali pályafutása nem ért véget. Királyi kincstartóként és kancellárként dolgozott, majd 1524-től esztergomi érsek volt. A törökök elleni hadjáratban jelentékeny csapat élén kísérte II. Lajos királyt. 1526. augusztus 29-én halt meg Mohácsnál.²

2.4. Új irányok a magyar bányagazdaságban: a Jagellók kora

(Vö. Bircher 2009. 6- 47.)

Mátyás halála utáni diétán királyt ugyan nem választottak, megyei nemesség távozása után - a döntés a legnagyobb birtokosság kezébe jutott. Az megfogalmazta a választási feltételeket: a „*régi jogok és kiváltságok, mentességek, szabadságok és szokások*” szellemében: az újítások közül a rendkívüli adót elvetették, visszakövetelték a királyi pár által jogellenesen elfoglalt jószágait. Követeléseik között volt, hogy forgalomba lévő pénzt nem változtassák, s ha idegen lenne, a király az csak magyarokkal vegye körbe magát, tisztséget, jövedelmet csak magyaroknak adhasson. Összefoglalva: Mátyás zsarnoki intézkedéseivel fel kell hagyni! Ezzel a király kezéből kivettek csaknem minden jogot, az országgyűlés hatáskörét szinte felszámolták, helyettük a hatalom az országnagyok kezébe jutott. Polgárháborús helyzet, melyből vér, árulás és ármány nyomán Ulászló kerül ki győztesen. A

² A középkori magyar oktatás történetének egyik legszebb darabja Szalkai László sárospataki iskolakönyvének kódexe, melynek eredeti példánya az Esztergomi Főszékesegyház Könyvtárában látható. Mátészalka önkormányzata tervei szerint egy háromalakos szoborcsoporttal emlékeznének meg a város szülöttéről, közepén Szalkai László egészalakos szobrával, kétoldalt testvérei, Márton és Balázs domborművével.

csaknem két évig tartó háborúskodás után 1491-ben megkötött pozsonyi béke után 1492-ben összehívták az országgyűlést Budára, ahol a békeszerződésben foglaltakat ugyan elutasították, mégis valamiféle normalizálódása következett a hatalomnak. Ha nehezen, de megkezdődött egyfajta konszolidáció. A király azonban Mátyás pozícióiból szinte mindent elvesztett: a pénz-és adóügyek intézése már nem a szavától függött. Nem lévén magánbirtoka a királyi kincstárt gúzsba kötötte: mindent zálogba bocsátott, amire volt érdeklődés. Koronajavadalmakat, a harmincad vámot, a bányákat, a királyi városok nagy részét. Próbálkozott ugyan azzal, hogy Mátyásához hasonlóan rendkívüli adót vessen ki, ez azonban - ha be is hajtották ottmaradt az adók behajtóinál, akiknek szintén tartozott a kincstár. Az állami bevételek a Mátyás korához képest 60-80%-al csökkentek. A bányák haszna Mátyás idejében 100 ezer Ft-nál többre becsülték, míg 1503-ban 29 000, 1519-ben 14 000.

A centralizáció belső dinamikája változott: a centrum már nem a király, hanem a mögötte állók, akik egy része nem a történelmi főúri osztály, hanem a feltörekvő „új arisztokrácia” az alacsony származású, de egyetemet végzett, Mátyás idejében a hatalom közelébe emeltek közül vették át sokan a központosított kormányzás vezetését. A pénzsűke azonban egyre jobban kidomborította a magyar gazdaság alapvető ellentmondását: az ország természeti erőforrásokban hihetetlen gazdag volt, ugyanakkor az állam szegény: a nagy gazdagság inkább hátrányára, mint előnyére vált. A jelenség hasonló volt ahhoz, hogy milyen negatív hatást gyakorolt spanyol gazdaságra a gyarmatokról beáramló kincs bősége.

A magyar külkereskedelmi deficitet magyar nemesfémekkel, elsősorban pénzzé vert magyar aranyforinttal egyenlítette ki az ország, ezzel jelentős veszteségeket szenvedett. A magyar föld ércben való gazdagsága tárgyalt korszakunkban azonban már nem tudta a korona gazdagságát szolgálni. A felszíni rétegek kimerültek, egyre nagyobb mélységből kellett a felszínre hozni az ércet, s ehhez meg kellett oldani számos, korábban nem ismert problémát: legfőképp a bányavíz ellen kellett hatásosan fellépni. A vízkiemelés azonban sokba került. A XVI. századra a nagyüzemi, új technikai eszközökkel ellátott bányákkal lehetett már csak a piacon maradni, ehhez pedig olyan tőkeerős vállalkozó kellett, amiből hazánkban nem volt. A kereskedő, mint központi figurája az újfajta vállalkozónak ekkor jelent meg a magyar gazdaságtörténetben: a Fugger családdal.

Kortársaik gyanakvása, ostorozó szónoklatai nem sokban befolyásolták a Fuggereket a legértékesebb magyar bányák megszerzésére tett lépéseikben. A családnak a tiroli és salzburgi ezüsbányákból óriási haszna volt: de általában is meghatározó jelentőségük volt a kor európai bányászatában. 1480 és 1550 között megháromszorozódott a bányászatban dolgozók száma. A fejlődés nem kis mértékben volt a Fuggereknek köszönhető: a bányászat és kohászat

tőkeigényességére ők voltak a megoldás. Vagyonuk lehetőséget nyújtott a fejlesztések finanszírozására. Az ezüst mögött a réz volt a legkeresettebb fém: a tűzfegyverek feltalálása óriási igényt támasztott réz piacán. Felértékelődtek a rézbányák. A Fuggerek műveltek ugyan rézbányát az akkor ismert legnagyobb európai lelőhelyen Tirolban, ám ott nem voltak egyedül, számos versenytársuk akadt. Valószínűleg a megnövekedett kereslet terelte figyelmüket a magyar rézbányákra, amelyekről azonban tudták: ott elakadt a bányászat, a bányák többsége víz alatt volt. A Fuggereket boroszlói összekötőjük azonban arról tájékoztatta: van egy neves bányász, aki jól ismeri ezeket a bányákat, Thurzó János.

Thurzó jártassága a bányák művelésében korának érdeklődő közössége előtt ismert volt, ezt mi sem bizonyítja jobban, mint hogy ő egyike annak a néhány kortársának, akiket Agricola híres, a bányászatról szóló könyvében név szerint említ. A lőcsei származású Thurzó tudományos alaposággal foglalkozott a bányák művelésével. Értett a csurgatás, a bányaépítés művészetéhez, de ami szempontunkból a legfontosabb: kiemelkedő volt a tudása a vízkiemelő berendezések építése és működtetése terén. 1475-ben megbízást kapott megbízást kapott a hét Garam-menti bányavárostól, hogy szabadítsa meg bányáikat a víztől. A Mátyás által is jóváhagyott szerződés szerint minden működő gép után 1 forintot és a kibányászott érc egyhatodát kapta. Thurzó János a Fuggerek megjelenése előtt is jelentős bérlő és vagy tulajdonos volt számos magyar rézbányában. Többet - hasonlóan későbbi üzlettársához - zálogba kapott. A legjelentősebb „szerzeménye” azonban az volt, amikor Ernust János pécsi püspök haszonbérletbe adta neki 22 évre a Corvin Jánostól visszaszerzett bányabirtokokat. Hitelek, bérletek és vétel árán megszerzett több üzemem kívül helyezett bányát, ám az igazán jelentős előrelépéshez tőkére volt szükség: ezt nyújtották a magyar rézbányászat iránt érdeklődő.

Azt tudjuk, hogy a bankár és a bányász először Pozsonyban találkoztak, de arról, hogy pontosan mikor, nincsenek adatok. A kölcsönös érdek azonban nyilván már meghatározta a jövőendő szerződés alapjait. Azt, hogy Thurzó Jánosnak mire volt szüksége, igen röviden összefoglalható: befektethető tőkére. Azt, hogy a Fuggerek mért pont Thurzóval kötöttek üzletet szintén röviden összefoglalhatjuk: ő kulcsszereplője volt az akkori magyar bányászatnak. Nem lehetett, s talán nem is volt érdemes megkerülni. Kiváló kapcsolatokat ápolt a magyar elittel, voltak saját és haszonbérletbe műveit bányái, s ami a legfontosabb híre volt annak, hogy kiváló szakember, aki az ellehetetlenedett bányákat is újra tudja művelni. A megálmodott monopóliumhoz vezető úton nem is lehetett nála jobb, több hasznot hozó partnert elképzelni. Látszólag kiegyenlített, kölcsönös előnyök mentén megfogalmazott, 1495-ben Pozsonyban megkötött szerződésben nyomon követhető mind a bankár és a bányász

érdeke: Thurzó célja a befektethető tőke, a Fuggerek pénze a magyar rézvagyon fölötti rendelkezés volt. A Fuggerek Thurzó Jánossal szokatlanul nagyvonalú feltételekkel kötöttek szövetséget. 50%-os részesedést ajánlottak a bányák ismerőjének, holott a befektetett tőke a Fugger kasszából származott. A Fuggerek az üzlet biztos megalapozásáig igazi csendestársként viselkedtek. Bár Thurzó János a Fuggerek pénzéből vásárolt tulajdonrészeket, bérelt hosszú távra rézbányákat, a csendestárs csak akkor lépett elő az árnyékból, amikor az üzlet már biztonsággal meg volt alapozva. Thurzó maradt azonban a közös vállalkozás „arca” a cég teljes vezetését rábízta a csendestárs, akinek azonban meg lehettek a maga fenntartásai a magyarországi vállalkozás biztonságos voltával kapcsolatban. A bányászat magában egy igen kockázatos vállalkozás volt, ha ehhez hozzátesszük, hogy Magyarország belső viszonyai Mátyás halála után igen csak labilisak voltak, úgy érhető: miért különítették el a Fuggerek a családi cég ügyeitől a Thurzóval közös vállalkozásukat Besztercebánya székhellyel, Közös Magyar Üzletnek nevezve azt. Az hamar bebizonyosodott, hogy a Fuggerek jó üzletet kötöttek Thurzóval: a bányák hozama előbb megduplázódott, majd megháromszorozódott. Thurzó - ugyancsak a Fuggerek tőkéjéből - hámorokat, csurgatókat épített a Fugger érdekeltségű bányák környékén, nemcsak Besztercebányán, de Tirolban és Karintiában is.

Az első hazai munkásfelkelés a bányászoké volt, 1525-ben. Méretében akkora volt, hogy az egyébként is megrendült „Közös Magyar Üzlet” menetére jelentős csapást mért. Az üres magyar kincstár feltöltésére a bevált „pénzrontás” eszközhöz folyamodtak: a már addig is 75% rezeset tartalmazó dénárból kivonták a maradék ezüstöt: két új dénárt egy régi dénárral tettek egyenértékűvé. Az 1525 januárjában kitört felkelés elsődleges oka az volt, hogy a kincstár ebben az értékében felére csökkent pénzben próbálta kifizetni a bányászokat. A bányászok azonban vagy dupla bért, vagy azt követelték, hogy a régi jó pénzbe kapják meg fizetésüket. Megtagadták, hogy „rossz” pénzbe vegyék fel a bérüket, fegyvert fogva tagadták meg a munkát. A sztrájkolók már a kohóművek felgyújtásával, a bányák elárasztásával is fenyegetőztek, mikor megkezdődtek a tárgyalások. 1525. május 20-án úgy tűnt megegyeztek, ám a kedélyek csak nem nyugodtak meg. A felkelés áterjedt számos Garam-menti bányára, közel 4000 ember vett benne részt. A lázadás vezetőire hozott halálos ítélettel Werbőczy István nádor 1526 áprilisában úgy tűnt leverte a zavargást.

1526 augusztusában azonban ismét felkelés robbant ki Besztercebányán: a bányászok fegyverrel támadtak a bányára és a város vezetőire, közülük sokat megöltek, a várost felgyújtották. A felkelést augusztus végére vérbe fojtották, a résztvevők közül sokat megkínóztak, a város főterén kivégeztek. A Thurzó-Fugger vállalkozás helyzetére azonban elsősorban nem felkelés, hanem magyar belpolitika hatalmi viszályai voltak végzetes hatással.

Ezekben az években II. Lajos személyében egy gyengekezű, felelőtlenül gazdálkodó Jagelló ült a trónon. 1525 májusában a Rákos mezején megtartott országgyűlésen Szapolyai János erdélyi vajda, a köznemesi mozgalmak vezére a nemzet érdekeinek védelmében azt követelte a nála gyengébb hatalmi pozícióban lévő királytól, hogy a pénzrontó, áruhiányt okozó, a magyar gazdaságba veszedelmesen nagy szerepet kapott Fuggereket zavarja ki az országból. Az, hogy minden baj okozójának idegen Fugger vállalkozást nevezték meg, nyilván szimbolikus jelentőségű volt.

Az áthallás talán nem erőltetett: Szapolyai az idegenek veszélyes befolyásáról szónokolt, legyenek azok a trónon ülő Jagellók, vagy a kincstár állapotát befolyásolni tudó, egy magyar köznemes horizontján hatalmában, gazdasági potenciájában messze túllépő Fuggerek.

A Szapolyai által feltüzelt tömeg - minthogy királyt váltani nem volt módjában a Fuggerek ellen fordult. A tömeg a budai Fugger- faktória ellen vonult, s míg Derscham, a helytartójuk a faktória védelmét szervezte, összecsomagolta az ott lévő értékeket és Besztercebányára szállította, addig a korábbi, Budán ragadt helytartó aláírta a körmöcbányai ezüst és aranybányákról, majd Jakob Fugger nevében lemondott a besztercebányai bányákról is. A besztercebányai Thurzó-házat, melyben a Thurzó-Fugger vállalkozás székhelye volt ugyan megfigyelés alatt tartották Szapolyai emberei, ám a faktor teljes pénz- és árukészletét még így is sikerült Krakkóba menekíteni. A magyar kincstár átvette a bányákat. A Fuggerek, bár megtehették volna, nem árasztották el vízzel a bányákat, abban bízva, hogy belátható időn belül visszakerülnek hozzájuk.

Idősebb Jakob Fugger mindent meg is tett ennek a célnak az érdekében. Kereskedelmi bojkottot szervezett a magyar királlyal szemben, hogy kikényszerítse a neki okozott károk megtérítését, a bányák visszaadását. Levelezésbe kezdett az európai uralkodókkal. A szász hercegnek írott levelében úgy jellemezte a magyar viszonyokat, hogy az ottani üzlet ráfizetéses volt, azt, hogy beszállt az ottani bányák működtetésébe emberbaráti okokkal magyarázta. Mint írta, folyamatosan pénzelte a magyar királyt, s hogy azért került sor az ellene való akcióra, mert a király tartozik még neki 50 000 guldennel. A pénzrontásban nem volt része, s a Közös Magyar Üzletről azt írt, hogy „csak a jó isten tudja ki nyert ezen”.

A korabeli világ nagyhatalmú urai álltak a Fuggerek mellé. II. Lajosnak nem kis meglepetést okozva V. Károly mellett VII. Kelemen pápa is felszólította a magyar királyt, hogy a derék, jóra való kereskedők vagyonát szolgáltatassa vissza. Jakob Fugger azonban ezen is túlment: a birodalmi gyűlésen lekötelezettjeivel egy olyan törvényt elfogadtatását készítette elő, amely minden németnek megtiltotta volna a magyar érc vásárlását. A magyar király

csapdahelyzetbe került. A Fuggerek bányáiba kinevezett vezetés alkalmatlan volt a bonyolult technikájú üzem művelésére, a vezetésnek ellenálló bányászok pedig elszabotálták az utasításokat. A remélt bevétel helyett a csőd fenyegetett.

A hosszas tárgyalások végét Jakob Fugger nem érte meg, örököse, Anton Fugger volt az, aki az egyre reménytelenebb anyagi helyzetbe süllyedő II. Lajossal 1525. áprilisában szerződést kötött: a besztercebányai bányákat 15 évre haszonbérletbe kapták, visszakapták lefoglalt javaikat, szabályozták a rézkereskedelmet. A besztercebányai vállalat vezetése 1526-tól kizárólag a Fuggerek kezébe került. A király mindezért 200 000 forintra kapott ígéretet, s ebből 50 000 Ft-ot előlegben meg is kapott, hogy a fenyegető törökök ellen csapatokat toborozzon. Vagy a pénz volt kevés, vagy a török csapat volt túlerőben: Mohácsnál meghalt II. Lajos, s valós veszedelemmé vált, hogy a törökök elfoglalják Magyarországot.

A veszedelem árnyékában a királyi trónért való küzdelem nem csitult: több mint egy év telt el, míg a trónra török közül a 1527. novemberében magyar királlyá koronázták I. Ferdinándot, aki elődeihez hasonlóan kifosztott kincstárat örökölt. Családi rutin lehetett, hogy a Habsburgok házi bankárához fordult támogatásért. A kapott 40 000 forintnyi kölcsönért elismerte II. Lajos és a Fuggerek közt megkötött 1526-os megállapodást, sőt további biztosítékként átengedte az erdélyi sóbányák jövedékét is. 1530-ban már I. Jánossal kötöttek szerződést a Fuggerek a felvidéki rézbányák, ám 1533-ban már felszámolták budai faktorukat. Ez volt az első lépése annak a „kivonulási” folyamatnak, mely Buda török kézre kerülése után felgyorsult. A kéznyújtásnyi távolságra került török csapatok a Fuggerek számára is egyre fenyegetőbbé váltak. Végül 1545-ben felmondták a még érvényes haszonbérleti szerződésüket. 1546-ben 52 év után a Fugger-birodalom kivonult a magyar bányászatból.

A Fuggerek kivonulása a magyar bányászatból jelzés értékű volt. A kaotikus állapotok, az állandó fenyegetettség még az olyan viszonylag védett városban is megnehezítette az állandó, s főként gazdaságos bányászatot, mint Besztercebánya. Ha a városok maguk nem is, de a környékük állandó hadszíntér volt, nehezítve, vagy épp ellehetetlenítve a szállítást. A magyar ércbányászat virágkora véget ért. Amikor újra megjelent az európai piacokon - a török utáni újjáépítés éveiben - már minden megváltozott Európában. A magyar ércbányászat elvesztette súlyát: az új világ beáramló kincsei regionális jelentőségűvé fokozták a korábban kontinentális jelentőségű bányászatunkat.

A Thurzó-Fugger társulás korábban elérhetetlennek tűnő haszonnal működött, kihasználva a világ első nemzetközi jelentőségű vállalkozásának kereteit. A feudális világból mind elveiben, mind gyakorlatában különböző vállalkozás nem az ideák, hanem a haszon elve szerint működött a 15- 16. században. Ez pedig megelőlegezte az újkor hajnalán az

elkövetkező évszázadok gazdaságának berendezkedését. A magyar gazdaság a Mohács előtti másfél évszázadban kaotikusabb, nehezkesebb volt, mint a szerencsésebb politikai konstellációjú centralizált királyságok gazdasága, ám néhány területe kiemelkedő teljesítményt nyújtott. Nem vitathatóan ilyen volt bányászatunk, mely a meglévő kincseink kibányászását és értékesítését minden korábbi – s valljuk be minden későbbi – évszázadhoz képest is kiemelkedő eredménnyel művelte.

Ebben meghatározó szerepe volt annak, hogy korabeli bányászatunk európai viszonylatban kiemelkedő jelentőségű volt. A 15- 16. századi gazdaságtörténet fő iránya a merev feudális viszonyok megbontása, a polgári jelleg kibontakozása. Azt, hogy ezek jellemzők elsők között az európai - és a magyar - bányászatban jelentek meg a bányászat sajátosságaival magyarázhatók: nagy befektetési tőkeigény, a piacok nemzetközi volta mellett a munka sajátos szaktudást igénylő volta, kooperatív és nagyüzemi jellege határozták meg a fejlődés irányát. A magyar gazdaságtörténetben ezek az évszázadok kevés látványos eredményt produkáltak. Mátyás uralma e szempontból kivételes évtizedeket jelentett: a centralizált, kemény kézzel irányított ország gazdasági erejét néhány évtizedre koncentrálni lehetett. Ám halálával a kincstár újra üres lett, megtöltésére, az ország gazdaságának normalizálásra nem voltak stratégiák. A kaotikus gazdasági állapotok keretén túl tudta lépni az eleve nemzetközi jelentőségű ércbányászatunk. Az első igazán nagy korszak Károly Róbert uralkodásához köthető, a Thurzó - Fugger vállalkozás pedig mintegy betetőzése volt ennek a folyamatnak. A magyar népnyelv a Fugger család nevét fukar szavunkban őrzi: a negatív tartalom azonban, ha másutt nem, bányászattörténetünk néhány évtizedét tekintve igazságtalan. Részvételükkel a kor legnagyobb európai vállalkozásának részeként fejlődött bányászatunk, új technikai, technológiai és munkaszervezési formákat vezettek be. Az, hogy ennek a jó működő vállalkozásnak a hasznából, csak igen kevéssé részesült a magyar kincstár nem a Fuggerek, hanem a kor uralkodóinak bűne. Személyes hatalmi harcaik magán bankáraiként használták a Fuggerek pénzét, s ahelyett, hogy bányászatunk hasznát a kincstár feltöltésére használták volna, hagyták, hogy bankárjuk hasznukra használja fel.

2.5. Sóbányák. Sókamarák

Bár a kutatók a bronzkortól konstatálják a sóbányák használatát, komoly sókitermelésről Máramarosban csak a középkortól beszélhetünk. Simonchicz Ince *Noctium Marmaticarum Vigiliae* munkájának kéziratában sóbányászatról már a tatárjárás előtti időkben beszél, sőt megemlíti egy legendát is, mely szerint a máramarosi sót a kecskéknek

köszönhetjük, akik mindig a sós füveket keresik. Az ő közvetítésével ismerhetjük meg Szent Kinga, a sóvágók védőszentjének legendáját is (Kovássy, 1986, 627 old.). .

Kinga (Kunigunda) (11 ábra), IV Béla magyar király és Laszkarisz Mária legidősebb lánya 1224 március 5-en született. A 11 éves Kinga V Szemérmes Boleszlav krakkói és sandomierzi herceg menyasszonya lett és Lengyelországba költözött, hogy megtanulja a nyelvet. A jegyesek 1239-ben kötöttek házasságot. Lengyelország ekkor a széttagoaltság korában élt, Boleszlav 1243-ban lett krakkói fejedelem. Nejével együtt szigorú aszkéta életet éltek, kapcsolatuk mentes volt a testiségől. Úgynevezett József-házasságban, «matrimonium virginalis», éltek, azaz Szűz Mária és Szent József példájára a házasságban is megőrizték szüzességüket. Kinga hozományát a szegényekről és betegekről való gondoskodásra áldozta.

Férje 1279-ben bekövetkezett halála után Kinga az általa korábban alapított ószandeci klarissza kolostorba vonult vissza, 1284-től a kolostor főnöknőjévé választották. Összes vagyonát az egyházra hagyta és szétosztotta a szegények között. Nevéhez fűződik néhány ispotály, kolostor alapítása, jelentős összegeket költött a keresztények mongol-tatár fogságból kiváltására. Az ószandeci kolostor falai között, a klarissza nővérek között hunyt el 1292 július 24-én.

Kinga nevéhez fűződik Lengyelország első és egyben legnagyobb sóbányája – Wieliczka-i alapítása. A legenda szerint 1249-ben, mikor Kinga ellátogatott a tatárjárás után újjáépülő Magyarországra, édesapjától egy máramarosi sóbányát kapott ajándékba. Kinga, birtokba vétele jeléül aranygyűrűjét dobta a tárnába és kérte, hogy Lengyelországba vihessen néhány sókockát. Krakóba a mellé kirendelt bányászokkal tért vissza. A bányászok ásni kezdtek, s nemsokára sóra bukkantak, az első kivágott sótömbben pedig csodálatos módon megtalálták a máramarosi bányába dobott gyűrűt.

1690-ban Kingát VIII. Sándor pápa boldoggá avatta, öt év elteltével pedig XII. Ince pápa Lengyelország védőszentjévé nyilvánította. 1999 július 16-án Ószandecen II János Pál pápa kanonizálta (Bérczi, 2007, 14 old).

A középkori írott források a máramarosi sót, mely vastag rétegeket képez s melyet rendkívül tisztának és jó minőségűnek tartottak, először a 14 század közepén említik. Ekkor a legnagyobb bányák Técső, Huszt, Rónaszék és Akna-Sugatag (ma Románia) közelében lehettek. A bányákat a sókészlet teljes kimerüléséig használták, majd újakat nyitottak, így a sókitermelés központjai állandóan változtak a térség határain belül. Akna-Sugatag település közelében 1325-től, Rónaszéken a 15. századtól, Ulászló uralkodásának korában kezdődött a sóbányászat. Aknaszlatinán talán még korábban, már a 13. századtól feltételezhetjük a sókitermelést.

A kezdeti szakaszban felszíni fejtést alkalmaztak, később a mélyebbről történő kitermelésre álltak át. Hogy biztonságosan hozhassák felszínre az ásványt, a bányák járatait ácsolt faszerkezetekkel erősítették, a felszíni és talajvíztől való védelmet pedig bivalybőrök segítségével oldották meg. A sót csákányok, vésők, kalapácsok segítségével vágták. A sóvágók munkahelyét gyertyákkal, később lámpásokkal világították meg.

A kitermelés rétegenként folyt fentről lefelé, az ásvány kristályszerkezetének törvényszerűségeihez alkalmazkodva. A harang alakú bányák mélysége elérte a 150 métert, átmérője – több tíz métert. A bányáknak két járata volt, az egyiket át ereszkedtek le a sóvágók, a másikon gépely segítségével emelték felszínre a terméket (Draskóczy, 2017 old.). A középkorban a sókitermelés és árusítás állami monopólium volt. A termék elosztásával az országon belül a sókamarak foglalkoztak, melyek a kitermelést is felügyelték. 1397-ben Zsigmond király státúmban szabályozta a sókitermelés kérdéseit, új sókamarakat hozott létre és kijelölte, hogy azok milyen területek ellátását biztosítsák. Érintette az új törvény a sóbehozatal kérdését is az országba. Míg a királyság déli részén engedélyezték a tengeri só árusítását, más területeken szigorúan tiltották az importot, elsősorban a lengyel és rusz földekről. A tilalom betartásának ellenőrzése a kamaraispánokra hárult (Draskóczy, 2014, 58-59 old.; Gulyás, 2014, 63 old.).

A máramarosi sóbányák elsősorban a Tisza és Zagyva közét biztosították árúval. A só átlagos ára ebben a korszakban 1 forint volt 100 kockáért közvetlenül a bányáknál, a szállítási távolság függvényében drágult. Érdekes, hogy a középkorban a sókockák tömege nem volt általánosan elfogadott, területenként változhatott. A hajósó (sales navales) súlya általában 5-6 kilogramm lehetett, a szekéren szállítandó (sales currules) kicsit nagyobb volt. A 19 században a sóvágók már 45-50 kilogrammos kockákat vágtak, melyeket saját védjegyükkel láttak el. A sóvágás sok hulladékot eredményezett, az ilyen „morzsát” zsákokba lapátolták és felszínre emelve ugyancsak eladták. A máramarosi sót Husztnál, Szigetnél és Tiszabecsnél rakták hajóra. (Tringli, 2008, 791 old.). A sókockákat nem csomagolták, az aprított sót hordókban szállították.

A máramarosi só szállítási útvonalai már a középkor folyamán kialakultak. A kereskedelmi utak sűrű hálózata szötte be Magyarországot észak-keleti részét, összekötötték a sókitermelés központjait a legfontosabb lerakatokkal, melyek biztosították a só további terjesztését.

Az egyik legfontosabb útvonal Husztról Ungvárra, majd onnan a Felvidék városai, Kassa, Szepesvár, Nyitra, Eperjes irányába vezetett (Glück, 2008). Kulcsfontosságú szállítási útvonal volt a Tisza. Az útvonal első szakasza Huszton át Nagyszőlősre, majd innen a borzsai

révhez vezetett Mezővári közelében. Másik ága Bereg vármegye déli részét kapcsolta a kereskedelembe, a naményi és bácskai (aranyosi) révén át Kisvárdára szállították a sót.

A máramarosi só egészen Északkelet-Magyarorszáig eljutott. Fontos lerakat volt Poroszló, melynek kikötőjéből a sót 4-5 pár ökörrel befogott szekereken szállították tovább Egerbe. A Felső Tisza-vidék bányáiból a sót tutajokon egészen a szolnoki és szegedi sólerakatokig úsztatták le. Érdekes, hogy itt a fát is eladták, melyből a tutajok álltak (Borostyáni 1873; Draskóczy, 2014, 61 old.).

A máramarosi sókamara tevékenységéről, mely valószínűleg az 1397-es státúm eredményében jött létre, a 14. század végétől vannak adataink. A 15. század elejétől a sókamara a huszti uradalom részévé válik, melynek eredményében Huszt várnagya általában a kamaraispáni tisztet és betöltötte, sót, néha egy személyben Máramaros vármegye ispánja is volt. A kamaraispánok, függetlenül attól, hogy köznemesek vagy az arisztokrácia képviselői voltak, aktívan bekapcsolódtak a sókereskedelemben (Gulyás, 2014, 64 old.).

Természetes, hogy a máramarosi sókamara központja Huszt városa lett, Rónaszéken alárendelt bányakamarája működött egy kisebb erődítményben, melyet ma Apafi-kastélyként tartanak számon, de valószínű, hogy eleve a sókamara szükségleteire építették. A rónaszéki bányakamara minden szervezési és gazdasági kérdésben Husztnak volt alárendelve (Pap, 1909, 45 old.). A források a 15 századtól említik az erődítmény várnagyát, aki gyakran egyben az alispán is volt. A kamaratisztek az idők folyamán fokozatosan elveszítették várnagyi címüket, de továbbra is betöltötték a kamaraispáni tisztséget.

Miután 1435-ben a máramarosi sóbányák és sólerakatok a huszti uradalom részévé váltak, a jövedelmük jelentős részét a vár fenntartására fordították. A máramarosi koronavárosok számára a sókitermelés fellendülése az oktatás, kultúra gyors ütemű fejlődését is jelentette. Iskolák, templomok épültek, jelentős összegeket fordítottak fenntartásukra. 1474-ben Mátyás király a huszti Szent Erzsébet templom fenntartására évi 1200 kocka sót adományozott, valamint még 400-at a plébánia papjainak öltözékére.

A templom a 14 század végén épült. A pápai tizedjegyzékek szerint ebben a korszakban Huszt a térség harmadik legnagyobb települése volt.

A Szent Erzsébet tiszteletére felszentelt templomot egy építési periódusban emelték. Egy, a templomhajóval egybeépített, négyszintes torony és a nyolcszög öt szögével záródó, bolthajtásos szentély alkotja. A sekrestye később épült, de nyílászárói sajátosságai alapján ugyancsak középkori eredetű lehet.

A 15 században, Zsigmond király uralkodása idején a templomot kifestették. 1524-ben, miután a gyülekezet református hitre tért át, a falfestményeket lemeszelték. A fennmaradt

részleteket csak 2012-ben tárták fel. Az északi falon, a diadalív mellett egy Szent Ilona freskó került elő. A központi mezőben – magyar királyszentek: István, Imre, László teljes alakos ábrázolása. A nyugati mezőben egy imádkozó nőt ábrázoltak, a hajó nyugati falán pedig sebeire mutató Szenvedő Krisztus látható.

1476-ban Beatrix királyné évi 2000 kockára emelte a támogatás méretét. 1516-tól a sóbányák jövedelmének egy részét a királyházai Nyalábvár kápolnájának és a település plébániatemplomának fenntartására fordították, valamint a nagyszőlősi Szent Erzsébet ispotály szükségleteire (Ланги, 2013, c. 109).

Hasznot élveztek a sókereskedelemből más települések is. Különösen kedvező volt a sóbányák közelében alhelyezkedő városok, falvak helyzete, melyek, a távolabb eső településektől eltérően rendszeresen kaptak támogatást különböző szükségleteik kielégítésére. Talán az egyik legismeretbbs eset, amikor 1439 áprilisában Simon huszti, János técsői és Antal szigeti plébános panaszára a király parancsba adta a sókamara ispánjának rendezni az egyházzal szemben felgyülemlett adósságot. A dokumentum szövegéből kitűnik, hogy a sókamara számára tarott misékért az ispán 12 dénárt volt köteles fizetni, valamint egy öltözékre való kelmét biztosítani a plébánosoknak. A papok azt is neheztelték, hogy a sóvágóktól a misékért kapott sót az ispán annak piaci árától olcsóbban vásárolta fel tőlük, vagyis ezek szerint az egyház képviselői aktívan részt vettek a sókerskedelemben (DL 13358; Bélay, 1943, 29 old.; Gulyás, 2014, 71 old.).

Perényi Gábor, mikor a máramarosi sókamara ispáni tisztjét betöltötte, gondoskodott a szomszédos Ugocsa megye egyházairól is. 1516-tól a sóbányák bevételeiből részesült a királyházai római katolikus templom, a nyalábvári kápolna, a nagyszőlősi Szt. Erzsébet ispotály és római katolikus templom (Papp, 1909, 54 old.).

Nagyszőlős, a Magyar Királyság egyik legkisebb vármegyéje, Ugocsa központja 1262-ben kapott jelentős kiváltsági jogokat, melyek közt a szabad plébánosválasztás is szerepelt. A források először 1277-ben említik Vyda nevű papját. A templom a Boldogságos Szűz tiszteletére volt felszentelve. A pápai tizedjegyzékekből kiderül, hogy a templom közvetlenül az esztergomi érsek fennhatósága alá tartozott.

1399-ben a várost Zsigmondtól Perényi Péter kapta meg a plébánia kegyúri jogával együtt, s a család, amely a középkorban végig birtokolta a települést, körülötte építette ki uradalmát. A templom ezután is Esztergom alá tartozott. Amikor 1450-ben a várost a Perényi családtagok között felosztották, említik plébániaházát is.

A Szőlősön 1525-ben pusztító nagy tűzvész, amelynek következményeként a Perényiek nyolc évre mentesültek bizonyos adók alól a város restaurálása érdekében,

érintette-e a templom épületét, nem tudjuk. Mindenesetre ebben az évben és 1545-ben is törvénycikkbe foglalták, hogy bizonyos helyzetekben egyéb plébánosok mellett a szőlősinek is ki kell állítania a jövedelme alapján katonákat az ország védelmére. A reformációt a városban elterjesztő Perényiek az 1540-es években elfogatták az egyház plébánosát, és a templomot is közvetlen kezelésükbe vették.

Az ősi plébániát 1863-ban állították vissza véglegesen. A templomot 1902-ben kifestették. 1959-ben bezárták, gyári raktárként használták, miközben a temetőkápolnában imádkoztak a hívek. 1989-ben sikerült a plébánia restaurációja, a templomot felújították.

A templom a város hajdani főterén áll. Falai jórészt középkori állapotukban maradtak fenn, faragott szerkezetei szintén, csak belsejét alakították át nagyobb mértékben a XVIII. században, négyzetes falpilléreket építve mind a hajóba, mind a szentélybe az ekkor készült új boltozat alátámasztására. Az épület faragott szerkezetei jórészt barnás, tufaszerű, minden bizonnyal a Fekete-hegynél bányászott kőből készültek. Falai, a vidék korabeli templomaitól eltérően, nem törtkőből vannak rakva, hanem kváderekből építették őket. A templomhajó hosszúka, téglalap alaprajzú, hozzá keletről a nyolcszög öt oldalával záródó, csak körülbelül húsz centiméterrel keskenyebb szentély csatlakozik. A szentély északi falának nyugati feléhez négyzetes alaprajzú sekrestye támaszkodik, a hajó nyugati fala előtt pedig hossz tengelyébe állított torony áll.

A huszti uradalmat nem mindig irányította a kincstár, gyakran adták zálogba, vagy bérbé. A 14. században a bélteki Drágffy család képviselői birtokolták. Hunyadi Mátyás uralkodása idején a máramarosi bányák jövedelmét Beatrix királyné élvezte, II. Ulászló király a huszti és rónaszéki kamarát Perényi Gábor kamaraispánnak adta zálogba.

A Perényiek Perény német hospesfalucska kisnemesi közegekből eredtek. A család a kezdetektől három ágra bomlott, melyek között a néven és az első, Abaúj vármegyében található birtokon kívül gyakorlatilag alig maradt más kapcsolat. Sorsuk, gazdasági érdekeik, politikai karrierük más-más úton haladt. Birtokaik nagyobb része a Magyar Királyság északkeleti részén feküdt, a szerzemények más-más úton kerültek a családhoz.

Elsőként, még az Anjouk uralkodása idején, a Rinói ág kezdte meg felemelkedését. A gyors felemelkedést gyors bukás követte, az Albert király halálát követő események során elveszítették szepesi és sárosi birtokait, s mint köznemesek éltek tovább a Szabolcs megyei Kárászon. A család rinói ága 1514-ben szakadt meg, mikor utolsó képviselőjét, Perényi Istvánt a lázadó parasztok meggyilkolták.

A nemzetség legbefolyásosabb ága Zsigmond királynak köszönhette felemelkedését. Birtokaik közt említhetjük Töketerébest, Sztropkót, Füzért, Újvárt és Csorbakő várát is. A 15.

század második felének politikai összeesküvési idején, 1483-ig elveszítettek vagyonuk egy részét néhány várral együtt, de már II Ulászló trónra lépésével az ország egyik legbefolyásosabb főúri családjává küzdötték fel magukat. A tóketerebesi ágat még nádori ágként is említik, mivel egyik képviselőjük, Perényi Imre 1504 - 1519 között nádori tisztséget töltött be. Az ág utolsó férfi tagja 1657-ben halt meg, birtokaik a koronára szálltak.

A család harmadik, nyalábvári ága ugyancsak Zsigmond uralkodása idején lépett a politika színterére. Birtokaik Abaúj vármegyében koncentráálódtak, központjukban Nagyida várával, valamint Ugocsában Nyaláb (Királyháza) várával. Abaúji birtokaikat a 15 században egy időre elveszítették, de már Mátyás király uralkodásának végén sikerült visszaszerezniük azokat (A Perényi család...2008, 7-9).

A nyalábvári ág tagjai között Ugocsa, Bereg, Máramaros vármegyék ispánjai, országgyűlési, parlamenti képviselők voltak, sőt egyikük Magyarország belügyminiszteri posztját is betöltötte.

II Lajos trónra lépésével, 1516-ban bányák jövedelmének felét a kincstár kapta, a többi, 10 000 forint zálog törlesztéséig továbbra is Perényi birtokolta (Tringli, 2008, 791 old.). A sókamarát ebben az időben Perényi Gábor a király megbízottjával közösen irányította. 1522-ben II Lajos király a máramarosi sókamrát nejének adományozta.

A 15-16 század fordulóján, a Jagellók uralkodása idején a sógazdálkodás válságba került. 1521-ben II Lajos kénytelen volt elismerni, hogy az állami intézmények fenntartása több befektetést igényel, mint jövedelmet hoz és feloszlatta a helyi sókamarákat. A kereskedelem fokozatosan szabaddá vált, a só elosztását magánszemélyek, kereskedők vették kézbe, melyek árújukat közvetlenül a bányáknál vásárolták fel.

A mohácsi csata és Magyarország központi részének oszmán megszállása után a huszti uradalmat gyakorlatilag Nádasdy Tamás irányította.

Nádasdy Tamás szegény Vas megyei köznemesi családból származott, édesapja Kanizsa várnagya volt. A család birtokai Sárvár környékén helyezkedtek el.

A jövendőbeli államférfi Budán, Bécsben és Grazban folytatta tanulmányait. Rokoni kapcsolatainak köszönhetően került Itáliába, ahol Padova, Bologna és Róma egyetemét látogathatta. Világszemléletére jelentős hatást gyakoroltak az 1520-as évek itáliai humanistái és Rotterdami Erasmus munkássága, elsősorban a gondolat- és vallásszabadság eszméi.

Nádasdy karriere 1523-ban kezdődött II Lajos király udvaránál. A mohácsi vész után I Ferdinánd híveként a budai vár várnagyaként szolgált. 1529-ben, mikor Szapolyai hadai elfoglalták Budát, fogságba esett, majd János királyhoz pártolt és jelentős birtokokat szerzett Fogarasban (Făgăraș, Románia). Később, egyrészt mivel konfliktusba keveredett Szapolyai

szövetségesével, Alvise Grittivel, másrészt mert neje, Kanizsai Orsolya birtokainak nagy része a Habsburgok ország részében feküdtek, újra pártot váltott és a Habsburgok táborához szegődött.

A Habsburg Ferdinánd udvaránál, aki megbocsátotta az árulást, kezdődött Nádasdy gyors felemelkedése. 1536-ban királyi tanácsossá és tárnokmesterré nevezték ki, 1537-től horvát bánná. 1553-ban bárói rangra emelték és már a következő évben az országgyűlésen nádorrá választották.

Miután a török elfoglalta Magyarország jelentős részét a korabeli műveltség legnagyobb központjaival együtt, Nádasdy elsőként jött rá, hogy a kultúra szigeteinek létrehozása a nemesi lovagvárakban a nemzet fennmaradásának egyetlen lehetősége. Vagyona jelentős részét fordítva e célra, iskolát nyitott Sárváron, majd nyomdát is, melynek nevezetes kiadványai a *Grammatica Hungarolatina* (1539) és az *Újtestamentum* (1541). Nádasdy udvarát gyakran látogatták nevezetes zenészek, költők, bárdok, köztük a legendás Tinódi Lantos Sebestyén.

Huszt várnagyául Nádasdi Kávássy Kristófot nevezte ki, mely mindig hű maradt patrónusához, annak politikai nézeteitől függetlenül. 1534-ben Nádasdyt újra Ferdinánd táborában találjuk, s bár a várnagy ezek után formálisan a Habsburgok érdekeit képviselte, a várhoz és sókamarához a kincstár képviselői nem férhettek hozzá. 1545-46-ban a király kénytelen volt Báthory András országkapitány hadait küldeni Kávássy ellen, s csak miután elfoglalták annak várait – Kovásztót, Halmit (ma Halmeu, Románia) és Husztot, sikerült végre kincstári kezelésbe venni az uradalmat (Glück, 2008, 11-12 old.).

I Ferdinánd király komoly erőfeszítéseket tett az ország gazdasági helyzetének rendezésére, gazdaságpolitikájának fő elve a központi irányítás bevezetése volt gyakorlatilag minden ágazatban. Nem jelentett kivételt a sókitermelés és kereskedelem sem. 1548-ban a huszti uradalom katonai és gazdasági irányítását különválasztották (korábban már említettük, hogy általában huszt várnagya egyben a sókamara ispánjának tisztjét is betöltötte). Viszont a tisztségek elkülönítése ellenére a sókamara továbbra is az uradalom szerves része és a vár fenntartásának fő forrása maradt. Az erődítmény ugyanakkor továbbra is biztosította a lakosság és sókitermelés védelmét, ami továbbra is a kincstár fontos jövedelemforrása volt.

A sókamara ispánjai, közvetlen feladataikon kívül, biztosították az adószedést az uradalomhoz tartozó falvakban, megszervezték a koronavárosok lakóinak részvételét a sókitermelésben és szállításban, bíraskodtak. Kötelezettségeik közé tartozott az adó beszédése Huszton, Szigeten, Visken. A sókamara ispánjai Ferdinánd korában a király által kinevezett tisztviselők voltak, akik hivataluk elfoglalásakor hűségesküt tettek az uralkodónak. A

kamaraispánok kötelesek voltak minden, kincstártól kapott utasítást teljesíteni és rendszeresen beszámolni elvégzett munkájukról. A kamaraispánok fizetésüket pénzben kapták az államkincstárból.

A sókamaráknál szerteágazó hivatalnok-apparátus és kíséret személyzet tevékenykedett, melyek nem vettek részt közvetlenül a sókitermelésben: írnokok, sószámlálók (numerator salium), raktárosok (többek között azok is, akik a bányáktól távol eső sólerakatokon tevékenykedtek), aknabírók és kíséret személyzet: kovácsok, szakácsok, lakatosok, stb. A sóbányák és sókamarák személyzete bérét pénzben vagy sóban kapta (Ember, 1946, 494-498 old.), már II Ulászló 1498 státúma pontosan meghatározta a különböző tevékenységekért fizetendő bért. A sóvágóknak minden 25 sókocka után 5 dénárt fizettek, ezen kívül 100 sót évente öltözékre. Új, gazdag sókészletű akna nyitásáért a sóvágók 1000 kockát vághattak maguknak. Lépcső, korlát építéséért egy forintot és egy akó bort adtak a munkásoknak jutalmul. (Draskóczy, 2017).

A sóvágók általában a városkok szélén, a sóbányák közelében laktak, de ettől függetlenül az év nagy részét a bányák közelében kialakított szálláshelyeken töltötték, az ünnepeket, hagyományosan együtt töltötték. Évente négy alkalommal, Karácsonykor, Húsvétkor, Pünkösöd és Mindenszentek napján a sóvágók egy-egy hordó bort, hizlalt ökröt és száz kenyeret kaptak, de ettől függetlenül a szigeti református egyházközség jegyzőkönyve szerint „nagyon szegény emberek voltak” (Glück, 2007, 439 old.). A sóvágók ki voltak vonva a városi hatóság jogköréből, csak a kamaraispánok ítélezhettek felettük. Ugyanakkor, az 1498 státúm értelmében a sóvágók saját aknabírót (judex sectorum) választhattak. A bírót Mindenszentek napján választották, egy évre. A választás után a sóvágók 33 kocka sót kaptak, melyet szabadon eladhattak – „áldomást” az újonnan választott bíróért. Az aknabíró hatáskörébe, a munka megszervezésén kívül, a bányák megfelelő állapotban való fenntartása és a sóvágók érdekeinek képviselete tartozott.

A viszonylag kedvező bányaugyi törvényhozás ellenére a kamaraispánok és bérlők gyakran visszaéltek helyzetükkel, nemegyszer sor került a sóvágók ellen elkövetett jogsértésekre. Az elégedetlenség egyik legélelénkebb megnyilvánulása az 1551-es szigeti sóvágósztrájk volt, mikor a bányamukások tiltakozásuk jeléül családjaikkal együtt elhagyták a várost és Nagybányaiba költöztek át. Hosszú rábeszélések után 1551 szeptember 24-én Makay Tamás kamaraispán és Szalay Benedek huszti várnagy kénytelenek voltak szerződést kötni a munkásokkal, melyben biztosították őket törvényes jogaik betartásáról és ígéretet tettek, hogy nem fogják megtorolni a sztrájkot. A szerződést az öt máramarosi koronaváros közös pecsétjével erősítették meg (Kovássy, 1986, 630-631 old.).

2.6. Sókamarák az újkori Magyarországon

A mohácsi vész (1526) a magyar sóregálé tekintetében is lényeges változást hozott. Az ország három részre szakadásával (Magyar Királyság, Erdélyi Fejedelemség, török hódoltsági területek) az új alapokra kellett helyezni a gazdaság irányítását. A magyar kamara megszervezésével I. Ferdinánd (1526-1564) jelentős újírtást hozott be az államháztartásba. Azonban ennek az újonnan szervezett kamarának épp a legjelentősebb jövedelmi forrással, a sóbányákkal nem volt módja rendelkeznie. Az ország jelentős sóbányái csak rövid ideig kerültek a Habsburg-uralom alá. Mindenesetre figyelemreméltó, hogy I. Ferdinánd még azon rövid idő alatt is, amíg az erdélyi sóbányák kezében voltak, jelentős változtatásokat hajtott végre. Az újabb kutatások derítettek fényt arra, hogy a legfontosabb elosztóhelyek még Mohács után is működtek Szapolyai János országrészén, bár a kor zavaros viszonyai már érezhetően akadályozták ellátásukat. Ezekbe a kamarákba olykor a máramarosi bánya termékéből is szállítottak. Az 1538-as váradi békében aztán hivatalosan is elhatárolták a két a só elosztási körzeteit: erdélyi sót csak János király, máramarosit csak Ferdinánd országrészén lehetett forgalomba hozni. A Speyerben megkötött egyezmény (1570) az erdélyi fejedelemségnek biztosította Máramaros vármegyét. A magyar sókamaraik igazgatás újjászervezéséről ekkor már a sóbányák hiánya miatt sem lehetett szó, s az állandó háborúk, a török terjeszkedés meggátolták az egész ország területére kiterjedő szervezet megalakulását. Az ország só szükségletének fedezéséről tehát nem gondoskodott királyi intézmény. Az erdélyi, valamint a máramarosi bányák is az Erdélyi Fejedelemséghez tartoztak egészen 1702-ig, bár a két terület igazgatása jelentősen eltért egymástól. Erdély a 16. század folyamán bekapcsolódott az európai gazdasági folyamatokba, főleg az ipari nyersanyagul szolgáló bányakincsek miatt. A különlegesen gazdag erdélyi sóbányák már 1528-ban felkeltették a Fuggerek érdeklődését, de 1661-ben a törökök is szerették volna elfoglalni a területet. Az erdélyi fejedelmek sikeresen védték meg az oszmánok támadásától a térség bányái és kikötőit. A 17. század folyamán a sóbányászat termelése megháromszorozódott, ez lendített a bányászathoz köthető iparágakon is. A máramarosi sóbányák a korszak jelentős részében magánkézben voltak, így a fejedelmi gazdaságpolitika kevésbé érvényesült ezen a részen az országnak.

A 17. század második felére jelentősen megváltozott a Habsburgok által irányított birodalom. Az I. Lipót (1657-1705) korában megerősödtek az állami igazgatás intézményei és sikeresen vették fel a harcot a hanyatló Oszmán Birodalommal. Az állandó háborúk költségeinek előteremtése nem volt könnyű feladat. Fél évszázad leforgása alatt, tehát 1650 és 1703 között a magyar királyság országaiban a Habsburg államhatalom csaknem minden

gazdasági forrásra rátette a kezét. Elfoglalta vagy ellenőrzése alá vonta a gazdasági kulcspozícióknak számító területeket: az Adria kikötőit és a tengerpartra nyíló birtokokat, a hegyaljai szőlők jelentős részét, Felső-Magyarország és Erdély bányáit, a bányákat övező uradalmakat, s a legfontosabb kereskedelmi utak mellett fekvő városokat. A hadakozás, az udvartartás és a kormányzat költségei az államadóság rohamos növekedésével járt együtt.

A török kiűzése, Erdély megszerzése, valamint II. Apaffy Mihály-nak 1702-ben történt lemondása tette lehetővé, hogy a sóbányák birtokában egységes szervezetet létesíthetnek a sómonopólium biztosítására. A kormányzat 1694-ben, az abszolutizmus kiépítésére tett kísérletek idején bonyolította le az udvari kamara azt a hitelügyletet, amellyel bérbe adta a magyarországi sókereskedelem monopóliumát. A jelentősen megnövekedett terhek, a felemelt adók és illetékek, illetve a katonaság kötelező eltartása az országban minden társadalmi csoportot érzékenyen érintett, s szinte előkészítette a II. Rákóczi Ferenc által vezetett felkelést. Rákóczi a tiszaháti szervezkedők vezetőjével, Esze Tamással kötött szerződést. Esze Tamás eredetileg a Rákóczi család ecsedi uradalmához tartozó Tarpa mezővárosában volt jobbágy, majd sóval kereskedett, és a központi kormányzat sómonopóliuma következtében törvényen kívüli helyzetbe jutott, családját biztonságba helyezte, és kiállt a hegyekbe a bujdosók közé. A felkelők társadalmi összetétele rendkívül változatos. Az egykori katonák, elbocsátott végváriak, a császári ezredekől megszökött fegyveresek és a régi Thököly-hadnagyok köréből kerültek ki. A jobbágyok között az adószedők elől menekülők és a tiltott utakon kereskedők egyaránt megtalálhatók. Az egykori szőlőtulajdonosok mezővárosi cívisek és kispapok. S voltak közöttük körözött személyek, „szegénylegények”. A fejedelem a brezáni kiáltványban indokolta meg a felkelés elindítását: *„ki-ki édes hazája szabadsága, nemzete mellett az Isten és törvényünk ellen képtelenül hatalmaskodó, zaklató, porcióztató, adóztató, [...] sónkat, kenyereinket elvevő idegen nemzet ellen.”* Nem az ország királya, hanem a kereskedelmet, a megélhetést, az ország gazdasági értékeit kisajátítók, a magyar alkotmányt kiiktató rendszer ellen indítanak háborút, a magyar államiság védelmében.

Kezdetben a felkelők megpróbálták megszervezni a só értékesítésének kamarai szervezetét, mert a fejedelem a sómonopólium mellett döntött. Elhatározását nyilván a felkelés katonai megszervezéséhez szükséges anyagi források szükségessége, illetve hiánya váltotta ki. Egyedül a só látszott a felkelésnek e kritikus szakaszában alkalmasnak arra, hogy eladásából készpénzhez lehessen jutni, vagy közvetlenül is fel lehessen használni fizetésre. A háborús időkben a bányák Rákóczi csapatainak kezébe jutottak s az ország nyugati felének sóval való ellátása nagy nehézségbe ütközött. Komáromba például 1704-ben és 1705-ben egy mázsa só sem érkezett s csak a felhalmozott készletnek köszönhetően, hogy a sóeladást

folytatni lehetett. Az ország egyes helyein már felállított sóhivataloknak pedig a katonaság jelentett nagy megterhelést, mivel készpénzben és sóban nagy mennyiségeket kellett a csapatoknak átadniuk. A sószállítók is felhasználták a zavaros időket s előfordult, hogy a rájuk bízott sóval és az előre felvett fuvardíjjal együtt eltűntek. Az egész magyar bányaugy rettenetesen elhanyagolt állapotban volt akkor, amikor a szatmári békét (1711) megkötötték.

Jól mutatja a kósó szerepét a Felső- Tisza vidéki térség életében Esze Tamás pályaíve, hiszen kevés olyan település van a Kárpát-medencében, amelynek híre, neve, privilégiuma, közigazgatási státusa annyira összeforrott volna egy ember érdemeivel és tevékenységével, mint amennyire Tarpáé összekapcsolódott Esze Tamáséval. Amikor 1708. augusztus 25-én a jó emlékezetű fejedelem, II. Rákóczi Ferenc „*örökösen és más szabad helységekben lakó vitézlő rendekhez hasonlóká*” tette Tarpa minden lakosát – leszármazottaikkal együtt –, kiemelten hangsúlyozta, hogy a „*kiváltság kiadásának alapját*” Esze Tamás hűsége képezi. A jövőendő kuruc brigadéros Esze Tamás 1666 körül született. A só kereskedelmével kereste magának és családjának a kenyeret. Pap István a társa, akivel a máramarosszigeti, a rónaszéki sóaknákról, a tiszaujlaki sóházból, a jándi portusról szekerezték a sót Debrecenbe. Talán öregségéig járta volna az országutakat Tiszaujlak és Debrecen között, ha 1701-ben az újlaki sótiszték bele nem kötnek. Azzal vádolták meg, hogy lopott áruval kereskedik. Igaz vagy hamis volt-e a vád, máig kiderítetlen. Az újlaki sótiszték a házára mentek, ökreit, minden marháját elkobozták, Tiszaujlakra hajtották, s ott a maguk marháival együtt legeltették. Esze Tamás tovább bizonygatta ártatlanságát, kérte vissza jószágát, mondván, hogy az elhajtott állatok között van a kereskedő társáé is. A sótiszték hajthatatlanok maradtak. Ő pedig megmaradt jószágait, családját Debrecen környékére költöztette, és összetoborozta barátait, jó embereit, hogy aztán egy szép napon „*fegyveres kézzel a maga marháit a sótiszték marhái közül*” kiragadja, elhajtsa, hónapokra bevéve magát az erdők rengetegébe. Társaival 1702 őszén egy éjszaka rátört az újlaki sóházra. Ott egy szolgát megölt, a pénztárat megrabolta. A sótiszték futva mentették életüket. Esze Tamás pedig visszahúzódott a Felső-Tisza-vidék erdőrengetegébe (Németh , 2002).

1703 májusában, amikor Bercsényi Miklós lovásza Rákóczi megbízásából szemlét tartott a szatmári-beregi Tiszahát és a Bihar megye erdeiben, hegyeiben lappangó kurucok közül Esze Tamás kísérté el Brezánba. Ekkor találkozott Tarpa híres fia először II. Rákóczi Ferencel. Itt kapta meg a zászlókat a „Cum Deo pro Patria et Libertate!” felirattal. Esze Tamás gyalogezredesként tért haza május 17-én, azt ígérve, hogy a zászlók csak akkor lobognak majd, ha üzen Rákóczi Ferenc.

Esze Tamás és a föld népe azonban türelmetlenebbek volt annál, semhogy üzenetre várjanak. A hegyekből, erdőkből gyalogezredesük vezetésével kitörték a kurucok, és síppal, dobbal, kibontott zászlókkal megkezdték a toborzást, a falvak, mezővárosok felesketését. Május 20-án vonultak be Tarpára. Az egyik zászlót a bíró kapujába tűzték le, s a kapura felszegezték a kiáltványt is. A többi zászlóval körbejárták a mezővárost. Megszólaltak a harangok. Összedobolták, harangozták a mezőváros lakóit, akik megrendülve hallgatták Rákóczi hívó szavát: a törvény ellen képtelenül hatalmaskodó, zaklató, porcióztató, a nemesi szabadságot rongáló, igaz, régi törvényeinket megvető, jószágokat hatalmasan foglaló, a becsületet tapodó, „*sónkat, kenyereinket elvevő*”, életünkön uralkodó és kegyetlenkedő birodalom ellen szólított fel lázadásra.

Esze Tamás haláláig a kuruc hadsereg tevékeny ezredese volt. Nem annyira eredményes csapatvezető, mint inkább kiváló hadszervező. Részt vett Kálló, Szatmár, Tokaj ostromában (1703–1704), Kassa védelmében (1706), harcolt a felvidéken és Erdélyben. Mindvégig érezhette Rákóczi megbecsülését, aki már 1703. november 20-án felszabadította a jobbagysorból, 1707. április 18-án brigadérossá léptette elő, 1708. március 24-én pedig nemességet adományozott neki és családjának. 1708. pünkösdkor Nyitrán a tábori istentisztelet után Rákóczi hadának reformátusai és katolikusai összeverekedtek. Esze, akit nagyfokú önzetlenség és kötelességtudás jellemezett, a verekedők közé rohant, hogy szétválassza őket, ez azonban nem sikerült. Ezalatt a többi vezér rendeletére két seregbontó-ágyút hoztak elő, melyekkel a fölzendült csapat közé lőttek. Az elesettek közt volt Esze Tamás is.³

III. Károlyra (1711-1740) várt tehát az a feladat, hogy a XVIII. század viszonyainak megfelelően megszervezze a magyar sómonopóliumot. A bécsi udvart természetesen a jövedelmek fokozásának célja vezette. A bécsi udvar gazdaságpolitikája arra irányult, hogy a monarchia szükségletét lehetőleg belföldi termeléssel fedezzék. Elsősorban a Lengyelországból és az Ausztriából érkező kősó szállítmányokat szorítják ki a magyar piacról. A tengeri só kereskedelmét az ország déli részén engedélyezték csak, még az osztrák só nem érkezhett Magyarországra (Bakács, 1933, 611- 653).

Az ország egész területén szétszórva állították fel a sóraktárakat – lehetőleg közlekedési utak mellett – amelyeknek feladata egész vármegyék sóval való ellátása volt. A sóraktárakon kívül maguknál a sóbányáknál is lehetett sót vásárolni. Amikor a máramarosi bányák 1702-ben a bécsi kamara kezébe kerültek, bizottság szállott ki a bányák átvételére s ez

³ A brigadéros emléket őrzi szülőfalujában egy köztéri szobor, valamint a község Helytörténeti Múzeumának kiállítása.

a máramarosi lakosság kiváltságát csorbíthatatlanul hagyta meg. Hangsúlyozta azonban, hogy mindenki csak a saját szükségletére vásárolhat sót és a továbbadást eltiltották. A csempészt szigorúan büntették: elkobozták a sót, kocsit, lovat és a vétkesnek többé nem volt joga kedvezményes áru só vásárlásra. A sómonopólium működését csak egységes középonti irányítással, nagy adminisztrációval tudták a birodalom minden országban lebonyolítani. A sóval kapcsolatos minden jövedelem az Udvari Kamara hatáskörébe tartozott. Az intézmény feladatait külön bizottságokba szervezték, melyek egyike volt a só ügyeivel foglalkozó szervezet. Az Udvari Kamara közvetlen és állandó összeköttetésben volt az egyes magyar sóhivatalokkal. Minden egyes hivatalnak hetenként kellett beszámoló jelentést küldenie Bécsbe. Ezeken kívül a havi, negyedéves és éves számadások egészítették ki a magyarországi sóügyről alkotott képet. A jelentések a bányászott, elfuvarozott, átvett vagy eladott sóról adnak beszámolót, jelzik, hogy mennyi pénzt vettek be, mennyit fordítottak a fuvardíjakra, mennyi kár esett szállítás közben. A cél tehát az, hogy Bécsben pontosan lássák, pénzben és sóban mennyivel rendelkeznek a sóhivatalok, valamint a fogyasztás nagyságáról is állandó tudomással bírjanak. Az egyes sóhivatalok és raktárak egymással nem érintkezhetek, csak a bécsi bizottság engedélyével lehetett változtatni a megszokott só mennyiségen.

A kősó eladása az ország különböző részein levő lerakóhelyeken történt. Az ilyen lerakóhely voltaképpen sóraktár volt, amelyben megfelelő készletet halmoztak fel. A központi irányítás feladata volt, hogy a lerakóhelyekről gondoskodják, s azok üzletmenetét figyelje s megállapítsa, érdemes-e fenntartásuk. A sólerakóhelyek kijelölésének jogát a rendek már 1548-ban az uralkodóra ruházták át. III. Károly korában egyébként a lerakóhelyek egész sorát létesítették, főleg az erdélyi és a máramarosi só raktárait bővítették. A máramarosi só természetes útvonala a Tiszán vezetett. Vittek ugyan sót szárazföldön is, de ez sokkal költségesebb, valamint a korabeli útviszonyok nem tették lehetővé, hogy egész évben szállítani lehessen a kősót.

A „régí” Magyarországon a kősó bányászata és kereskedelme 1867-ig alapvetően nem változott, hiszen a kapitalista üzemszervezés formái, valamint a közlekedés forradalmi változása csak a kiegyezés után vált meghatározóvá. A 19. század utolsó harmadában kiépülő vasúthálózat, a folyók szabályozása, valamint a gépi technológiák alkalmazása a bányászatban alapjaiban változtatta meg a kősó szerepét a magyar gazdaságban. Az 1868. évi XI. törvénycikk a sójövédékről kötelező hatósági árat szabott a termék árának, illetve fenntartotta a kedvezményes sóhoz jutás lehetőségét egyes területeken, de a só vásárlását és a kereskedelmét az országon belül teljesen szabaddá tette. A közlekedés infrastruktúrájának

radikális átalakulásával a hagyományos „*sóutak*” világa a 20. századra elejére elhalványultak, majd el is tűntek a társadalmi emlékezetből.

2.7. Vámhelyek. Vámszedés

A koronavárosok hospeseinek még egy, rendkívül fontos privilégiuma a vámmentes kereskedelem és szállítás joga volt, mely a királyság egész területére kiterjedt beleértve a magántulajdonban vagy haszonbérben levő vámhelyeket is.

A középkori Magyar Királyságban, melynek térségünk is szerves része volt, a vám két fő típusát különböztették meg: bel- és külkereskedelmi vámot. A külkereskedelmi vámot a határátkelésnél fizették. A belső vám – az áruszállításért és kereskedelemért fizetett illeték.

A közlekedési vámot az ország útjain és vízi artériáin szedték. A vízvámot a tutajok, hajók, valamint a folyókon leúsztatott fa tulajdonosai is fizettek. Érdekes, hogy a sóvám mindkét csoporthoz tartozott. Függetlenül attól, hogy szárazföldön vagy vízen szállították, a sóért külön vámot fizettek.

A hidak, révek is vámszedő helyek voltak, ahol a szekerek, lovasok sőt, gyalogosok is illetéket fizettek, mely biztosította számukra az átkelés jogát. Egyes kutatók úgy vélik, hogy a vámokból nyert bevétel egy részét a hidak, révek, kikötők, kereskedelmi utak fenntartására fordították. A kereskedők, akik befizették az illetéket, a király védelme alatt álltak, mivel az Árpád-korban a vámot nem az árúra, hanem tulajdonosára, szállító személyre vetették ki (érdekes, hogy 1298-ig a tele és üres szekerek, lovasok, költözők, akik saját vagyonukat szállították is kötelesek voltak megfizetni a vámot).

A középkori Magyarországon a vámszedés jogával a király rendelkezett, felügyelete a vármegyékben az ispánok hatáskörébe tartozott. Ugyanakkor az uralkodó vámszedési jogot adományozhatott az egyháznak, kolostoroknak, magánszemélyeknek. A vámszedés joga nem területi alapon, hanem királyi kiváltság alapján érvényesült. A kora Árpád-korban a terület és vámhely tulajdonosai különböző személyek is lehettek. Ilyen esetekben a földtulajdonos köteles volt biztosítani az illeték zökkenőmentes szedését a vámtulajdonosnak. Csak a 13 századtól vált hagyománnyá a terület itt található vámokkal együtt való adományozása (Weisz, 2006, 16 old.). Így például a Hontpázmány nemzetség képviselői Visket a közeli tiszai révvel együtt kapták, a nyalábvári uradalmat birtokló Perényiek pedig a Szőlős közelében található vámhelyen voltak jogosultak illetéket szedni (A Perényi...2008, 267).

A királyi kiváltságok másik formája a vámmentesség jogának adományozása volt, mely vonatkozhatott egy bizonyos árúra, területre vagy az ország összes vámhelyére. Ilyen, a királyság egész területére érvényes vámmentességet a 13 századtól a hospesek élveztek, majd

a jog kiterjedt a koronavárosok lakosságára is, amiről számos középkori oklevél is tanúskodik (Výsady..., 1984, s. 44-45). IV Béla király uralkodása idején a vámmentes kereskedelem jogáról szóló cikkely a városi kiváltságlevelek elengedhetetlen részévé válik, ami a kereskedelem felélénküléséhez és az ország gazdasági fellendüléséhez vezetett.

Ugyanakkor a vámmentes kereskedelem jogát nem mindig sikerült érvényesíteni, a vámtulajdonosok gyakori visszaéléseinek nagyon sok példája ismert. Vidékünkön egyik legjellegzetesebb a máramarosi telepések 1498 december 3-án kelt panasza Perényi István és Gábor ellen, akik Tekeháza közelében fekvő révüknél vámdíj megfizetését követelték a hospesektől, sőt meg is fenyegették azokat. A király parancsban megtiltotta a koronavárosok lakóinak megadóztatását, viszont helyette engedélyezte a díjszedést a tiszai réven való átkelésért, kárpótlásul pedig évi 2000 kocka sót utalt ki a Perényiek számára a máramarosi bányákból. Törvényszinten szabályozták a középkorban egyes áruftajták vámmentes forgalmazásának jogát is. Ez elsősorban a középkor két legfontosabb kereskedelmi árucikkét – a sót és bort érintette. Ez nem véletlen, hiszen a vámszabályozásban ez a két áru került elsőként önálló vámolás alá. A sóra kivetett közlekedési illeték általában a szállított áru értékének 1 % -át képezte.

Amint láthatjuk, egy olyan fontos ásvány, mint a só, útja a termelőtől a fogyasztóig saját hagyományokkal rendelkezett, melynek gyökereit még az őskorban kell keresnünk. A Kárpát-medence észak-kelti peremvidékén művelt sóbányászat történetét áttekintve konstatálhatjuk, hogy a kitermelés hagyományai a bronzkorba nyúlnak vissza, a helyi gazdaság minden egyes fellendülésével újabb, magasabb szintet értek el, ami különösen jól megfigyelhető a középkorban és kora újkorban. A folyamat „néma tanúi” az őskori sóbányák, a sókitermelést és szállítást ellenőrző erődök, melyek történetét a régészek és történészek munkája telíti meg konkrét tényekkel, akiknek kritikusan kell elemezni a tárgyi és írott források adatait.

3. SÓKERESKEDELEM ÉS SZÁLLÍTÁS

3.1. A máramarosi só használatának hatóköre

Az, hogy a két nagy só termelő vidék bányáinak kincsét eljuttassák a fogyasztókhoz komoly feladatot jelentett, amely összehangolt tevékenységet igényelt hatóságok és a magyar társadalom részéről. Természetesen az egyes bányahelyek elosztási hatókörének kijelölésénél döntően fontos volt az, hogy az ellátandó terület milyen távolságra feküdt a lelőhelyektől, illetve milyenek voltak a szállítás feltételei. Az állam szintjén megvolt a szándék arra, hogy Erdély és Máramaros ellátási körzetét kormányzati szinten különválasszák. Így Zsigmond 1397-es oklevele akként rendelkezett, hogy Máramaros fehér aranyát a Tiszától északra eső országrészen forgalmazzák, konkrétan a Tisza és Zagyva által közrefogott területen. Az egyik fontos cél az volt, hogy ezzel kiszámíthatóvá tegyék a különböző településeken elhelyezett só raktárak terhelését. Ugyanakkor azt is meg kell jegyezni, hogy a hatókörök ilyenén való elkülönítése a gyakorlatban nem érvényesült maradéktalanul. Gondoljunk csak arra, hogy a máramarosi termelés nagymértékű növekedése, párhuzamosan az erdélyi bányák visszaesésével átírta a korábban leírt elosztási szabályokat. Ráadásul a mai Szabolcs-Szatmár-Bereg megye a két nagy só centrum ellátási körének metszéspontjában feküdt, tehát itt olykor nehezen kibogozható, hogy az értékes ásványkincs honnan származik. Bizonyosnak látszik az, hogy az 1397-es szabályozás ellenére a máramarosi só eljutott a Tiszántúl (sőt az észak-alföld) olyan területeire is, amely a rendelkezés alapján az erdélyi bányák fennhatósága alá tartozott. Például 1519-ből van olyan adatunk, amely azt mutatja, hogy Kisvárdán az előbbi területről származó ásványt tároltak. Kijelenthető tehát az, hogy a XV. században, majd szintúgy a XVI. században kibővült a máramarosi bányák által ellátott terület. Ráadásul a XVI. század elején az állami sómonopólium átmeneti megszűntével, a megerősödő magánkereskedelem sem volt tekintettel a hivatalos szabályokra, nyilvánvalóan a közel lévő, jó szállítási feltételeket nyújtó lelőhelyeket részesítették előnyben. Az állami sómonopólium igazából csak a XVII. század végén került visszaállításra.

3.2. A só szállításának infrastruktúrája

A már említett irtatlan mennyiségű árunak az eljuttatása a fogyasztókhoz két módon volt lehetséges: szárazföldi úton, tengelyen illetve vízi szállítás révén. Természetesen a vasúti közlekedés megteremtése sokat könnyített a helyzeten, de gyakorlatilag a XIX. század végéig csak az említett hagyományos szállítási módok jöhettek szóba. Ha megnézzük a külföldi utazók útleírásait, akkor azokból az a kép rajzolódik ki, hogy hazánk természeti kincsekben,

gazdagon termő földekben bővelkedik, de az utazás nagy nehézséget jelent a kiépítetlen, járhatatlan utak miatt. Különösen télen, illetve nagy esőzések után rendkívül megnehezül a közlekedés. Ha figyelem bevesszük a korabeli úthálózatot, annak minőségét, illetve a szállítás költségeit, akkor elmondható, hogy ahol lehetett, ott a vízi utat választották.

Magának a szerteágazó úthálózatnak a jelen földrajzi viszonyaiból kiinduló rekonstruálása nem egyszerű feladat. A középkorból, kora újkorból származó források hiányosak és esetlegesek, megbízható, nagy felbontású térképekkel a XVIII. század előtről nem rendelkezünk. Ugyanakkor egyszerűsíti a helyzetet az, hogy az eltelt századok alatt a közlekedés viszonyai alig változtak, az úthálózat fejlesztése illetve a folyószabályozás még váratott magára. További segítséget jelenthet az, hogy egy, a XVI. század közepén született dokumentum felsorolja a máramarosi só szállításához kapcsolódó vámhelyeket, amelyek alapján az útvonalak nagy vonalakban rekonstruálhatóak. Kiindulásként a máramarosi bányahelyekről szekereken, illetve téli időszakban szánon a rakodóhelyekhez szállították a sót, ahonnan azt tovább vitték. A legfontosabb útvonalak a Felvidék keleti illetve nyugati területeit hálózta be. Ugyanakkor a mai Szabolcs-Szatmár-Bereg megye különböző településeit szintén elérték a só szállítmányok. Itt meg kell jegyezni azt, hogy ezen a területen sem kamara, sem sóház nem működött. Ebből következően nem alakult ki egy centrumból kiinduló sugaras ellátási hálózat. Ehelyett több, egymással párhuzamosan haladó, illetve szerteágazó útvonal szötte át a területet. Mindenesetre mindegyik útvonal közös első szakasza a Tisza mentén Husztig tartott, tehát minden szárazföldi szállítmány áthaladt ezen a szakaszon. Ezek után egy-egy alternatív útvonal Nagyszőlősön át a bácsi (aranyosi) illetve a (vásáros)naményi tiszai révhez tartott úgy, hogy közben Vámosatyai vámot érintette. A kereskedők Namény meglátogatása előtt vagy helyett azért mentek külön csapáson a bácsi vámhelyhez, hogy onnan rövid úton Kisvárdát meglátogathassák árujukkal. Másrészt a Huszt-Nagyszőlős- Kisvárdai útból Tiszaújlaknál kiágazott egy újabb, amely Kölcshén, Vámosoroszin, Matolcsón, Kiskocsordon át Nyírbátorba vezetett, hogy aztán Debrecenben végződjön. Mindemellett úgy tűnik, hogy Tokajból, mint fontos központból szárazföldön el lehetett jutni a kereskedőknek Kisvárdára illetve Kállóba (Nagykálló) és azon át Nyírbátorba (és persze vissza). Mintahogyan egy alternatív útvonal kapcsolhatta össze Kisvárdát, Kállót és Debrecen is (Glück, 2008).

Tokajnál a legrégebbi időktől kezdve volt átkelés a folyón. Erre utal a település első írásos említése is 1067-ből, amikor Körévnek nevezték. Az átkelőről szóló első írásbeli emlék 1388-ból származik: Czudar Péter bán ekkor emeltetett kőtornyot a tiszai rév biztosítására. A későbbi levéltári adatok is komoly révre engednek következtetni, amelynél az átkelést

valószínűleg hajóhíddal oldották meg. Pontos információnk nincs arról, mikor készült el valójában az állandó Tisza-híd. Egy 1610-es összeírásban olvashatjuk: „*Tisza áthidalásához, miután vám nélkül használjuk, szükség esetén minden munkát megadunk*”; azaz ekkor már állandó hídnak kellett állnia. A jelentőségéről közvetve tudósít Ali aga 1667-ben írt rendelete. Amikor a szolnoki Tisza-híd forgalma csökkenni kezdett, az alábbi ellenintézkedést tette: „*Akik más réveket keresnek, akár a tokaji hídon, akár a polgári hídra, akiket megfoghatunk, javaikat, marháikat a császár számára lefoglaljuk, magukat karóba mind felkarózzuk*”. A szövegből kiderül, Szolnoktól északra ekkor már két Tisza-híd is állt: az egyik Tokajnál, a másik pedig Polgárnál.

Ezzel kapcsolatban fel kell hívni a figyelmet arra, hogy a középkor századaiban a városok száma csekélynek mondható hazánkban így felértékelődött a mezővárosok szerepe, amelyek másodlagos, harmadlagos központokként átvállalták a kereskedelem lebonyolítását. Összességében tehát a helyi központok, Namény és Kisvárdá mellett, felértékelődött Kálló és Nyírbátor szerepe. Különösen utóbbi fejlődésében jelentős tényező volt kedvező fekvése, fontos kereskedelmi utak mentén feküdt, így közeli kapcsolatban állt Szatmár, Tokaj illetve Debrecen településekkel. A város raktáraiban nagy mennyiségű só tároltak, a lakosság mellett a város határában tartott hatalmas marhaállomány különösen fontossá tette az ellátás biztonságát. A környékbeli települések, fuvarosainak munkája nélkül ezeket a raktárakat nem tudták volna feltölteni.

A különböző árucikkek, köztük a só ezekben a helyi központokban a hét különböző napjain megtartott vásárokon került értékesítésre. A vásárnapok az egyes településeken úgy voltak kijelölve, hogy a kereskedők egyik helyről a másikra vándorolhattak, így kínálva árucikkeiket. Míg például Nyírbátorban szerdán, Semjénben (Kállósemjén) csütörtökön, Pócsón talán pénteken Kállóban szombaton volt vásárnap. Az idők során mind több település kapott vásártartási jogot, így egy napon, több helyen is tartottak piacot (Csengeren szerdán, Mátészalkán csütörtökön). A kiéleződő konkurenciaharc miatt, amely település tehetett igyekezett előnyösebb helyzetbe jutni, akár vetélytársaik kárára is. A Báthori család az oklevelek tanúsága szerint rendelkezett annyi hatalommal és tekintéllyel, hogy az uralkodónál elérte a fennhatósága alá tartozó Nyírbátor kiváltságos helyzetét. Ezt indokolhatta a település szerencsés fekvése is, ugyanis rajta haladtak keresztül az Erdély és a Felső-Tisza felől érkező utak, közel volt hozzá Tokaj és Debrecen. Így település a XIV. században sajátos, úgy tűnik a korabeli leírásokból, hogy alapvetően a sóra kiterjedő árumegállító jogot kapott (bár az erről rendelkező oklevelek valódiságát vannak, akik kétségbe vonják). Az említett oklevelek burkoltan útkényszerrel mondanak ki a különböző kereskedőkre, akiknek portékáikat a szerdai

nyírbátori vásárokon eladásra kellett felkínálniuk. Végeredményben tehát a régió akkori gazdasági központjából, Szatmárból érkező forgalmat ide terelték a kiváltságok. Ez az említett oklevelekben meghatározott jog több szempontból is különleges. Egyrészt csak területileg illetékes, tehát nem országos hatókörű volt. Irányát tekintve a keletről nyugatra irányuló kereskedelemre vonatkozott és időben is korlátozott volt, miután a szerdai piac idejére volt érvényes. Emellett nálunk a kevés ilyen kiváltsággal bíró település egyike sem tartozott földesúri joghatóság alá. Ezek a jogok ráadásul szinte kizárólagosan csak a külkereskedelemhez kapcsolódtak (Draskóczy, 2006).

Mint arról már volt szó az állami sómonopólium a XVIII. századra állt helyre, és ekkor már jól szervezett formában biztosította a sóellátás infrastruktúráját. Fontos megjegyezni, hogy - Erdéllyel szemben - a máramarosi bányákhoz tartozó uradalmak a későbbiek során is tartósan megmaradtak. Az állam felhasználhatta az ottani jobbágyok munkáját, elsősorban a szállítás területén. Nem volt ez másképpen a szatmári, beregi és szabolcsi területeken sem. Az állam ígéretések, de ha kellett kényszer árán is kamatoztatta a falvak népességének munkaerejét, illetve az ott lévő állatállományt. Azt, hogy a központi hatalom nem állított fel önálló apparátust a szállítás lebonyolítására, azt a hatalmas méretek indokolták. Folyami szállítás hiányában, még ilyen szervezettség mellett is óriási tehertételt jelentett volna a falvak számára a só célállomásokra való eljuttatása. Számítások szerint, csak a történelmi Szatmár megye raktárainak feltöltése a XVIII. században, ha pusztán szekerekkel történt volna 2000-3500 fuvar igényelt volna (Takács, 2010).

A kormányzat a számára végzett szállítás költségeit különböző módon ellentételezhette. Egyrészt elengedte a vele szemben fennálló adót, illetve e felett pénzben kifizette a járandóságot. Ugyanakkor a felkínált lehetőséget sok paraszti közösség nem fogadta kitörő lelkesedéssel. Ennek hátterében több tényező állhatott, legkézenfekvőbb az volt, hogy sokan nem rendelkeztek sem igavonó állattal sem szekérrel. Elsődleges ok lehetett még az utak rossz minősége, amely a súlyos teherrel megrakott szekereket könnyen tönkretelthette. Ehhez kapcsolódott a nagy igaerő igény, tehát az sem volt mindegy, hogy a jobbágy hány állattal rendelkezett. Gyakran az is visszatarthatta a megbízástól a fuvarozókat, hogy nagy távolságot kellett megtenniük. A terepviszony ugyanígy elriasztó nehézségeket jelentett a falvak számára, Szatmár megyéből például a Máramarosba menő útvonalak 1000 métert meghaladó hegyeken vezettek keresztül. A hegyek között zsákmányra leső rablóbandák jelentettek további veszélyt a fuvarosokra.

A kockázatvállalás mértéke különböző volt, egyesek jelentős távolságot tettek meg, míg mások csak a sóraktárak közötti fuvarozást vállalták. Például Ugocsa megyében a 70-80

kilométernyi távolságot is zokszó nélkül megtették, addig Bereg megye lakói már a feleannyi utat nagy tehernek tartották. Utóbbi területen mégis voltak olyanok, akik egyenesen a máramarosi bányáig felszekereztek. Ugyanígy hasonló különbségeket tapasztalhatunk más területeken. Falvak sora vallott arról, hogy a nagy távolság miatt nem vehetnek részt a só szállításban. Egyesek csak a kényszer, a hatósági erő hatására a szükséges mértékig vállalták a munkát, míg voltak olyanok, akik ebből a munkából tartották fel önmagukat és családjukat (Takács, 2010; Takács – Udvari, 1993).

Mint az már korábban kiderült, ahol lehetett a kedvezőbb feltételeket biztosító folyami szállítást részesítették előnyben. A Tisza folyó, a XIV századtól a só szállításában kiemelkedő jelentőségű útvonalként a legnagyobb forgalmat bonyolította le, a fenti szakaszon legfontosabb csomópontjai Tokaj és Szolnok voltak. Nagyon fontos vízi útvonal volt a Szamos is, de itt már az erdélyi sót hajózták be, szintúgy ez volt a helyzet a Maroson. Azért ennek a szállítási módnak szintén megvoltak a maga hátrányai, így az általunk vizsgált térségben, a Felső-Tisza vidékén Técsőig, illetve Nagyszőlősig a folyó szélessége és mélysége behatárolta a szállítást. Ez a vízi járművek mennyiségére és lehetséges merülési mélységére korlátozó erővel bírt. Ráadásul az alacsony vízállás akadályozhatta a forgalmat, és persze télen a folyók járhatatlanná váltak. Maga a tavaszi indulás szintén nagyon késői időpontra tolódott ki. A XVI. századi gyakorlat szerint Máramarosból április 24.-e, tehát Szent György napja előtt nem lehetett vízi szállítmányokat elindítani (Draskóczy, 2014). Mindezek következtében a sóraktárakat késő ősze fel kellett tölteni, az egyenletes biztonságos ellátás biztosítása érdekében, és ezt a feladatot a folyók közelsége ellenére sokszor tengelyen kellett megoldani. Csak, hogy érzékeltessük a feladat nagyságát, Mária Terézia uralkodásának végén Szatmár, Nagybánya, Nagykároly sóraktárainak befogadóképessége 728 tonna volt. Ugyancsak árulkodó adat, hogy a nagyobbbrészt Máramarosi só taktározó és elosztó Szolnok tároló képessége közel 1700 tonnát tett ki. Ahogy azt a szárazföldi szállításnál láttuk a folyókon szintén komoly szerepet játszottak a környékbeli falvak lakói. Így például Gulács, Tivadar és Vid népe a só lehajózásában kormányosként szolgált a Tiszán (Takács – Udvari, 1993).

A települések jelentős része ugyanakkor, működtető személyzetként nem vállalt szerepet a vízi szállításban. Nem így Tiszabecs, amelynek lakói só túsztatnak le a Tiszán. A település olyan szempontból is figyelmet érdemel, hogy a Tiszaújlaki sóhivatal előtt itt van utolsó lehetőség arra, hogy a kamara figyelmét kijátszva, a bányahelyeken feketén megvásárolt só t értékesítsék. A vízi szállítás a folyó gyors, örvénylő felső részén különösen veszélyes volt, ami nem csak emberre, de a szállítmányra szintúgy veszélyt jelentett. A

folyóba hulló, megsemmisülő sókockák mennyiségét Tiszaújlakon jegyzőkönyvezték, tehát a hivatalnokok elfogadtak egy reális mennyiségű veszteséget. Az ellenőrzött szállítmányt továbbító tutajokat itt már tízesével, tizenkettesével összekötötték és így úsztatták le őket a folyón. Egyúttal itt véget ért a máramarosi tutajosok útja, eladták járműveiket, és azokat már új, környékbeli (tiszabecsiek, olcsvaapátiak, csekeiek stb.) kormányosok vették át.

Az eddig leírtakból az a kép rajzolódik ki, hogy a gondos szervezés révén feltöltött raktárakból bárki hozzájuthatott a szükségleteihez. A vásárokon kereskedők más portékájuk mellett só is kínáltak. A vásárok sűrű hálózata mindenki számára lehetővé tette azt, hogy helyben hozzájusson a fehér aranyhoz. Emellett a szekereken árut szállító sókereskedők nyaranta végigjárták a településeket és tőlük szintén meg lehetett vásárolni a szükséges mennyiséget. A későbbiekben a templomtéren szokásossá vált ennek a terméknek az árusítása, majd letelepülve az árusok szatócsként stabil ellátást biztosítottak a településeken. Ezen kívül a lakosoknak, kereskedőknek volt módja vásárolni só a sóházaknál és kamaráknál egyaránt.

Azonban a helyzet ennél bonyolultabb volt. Az állami adó a só árát irreálisan magasra emelte, ráadásul minél messzebb jutunk a bányahelyektől annál drágább volt a termék. Ilyen mértékű nyereség persze mindenkor csábította az embereket arra, hogy az állam megkerülésével jelentős summát keressenek. Akik a bányáig felmerészkedtek, azok termelési áron, tehát olcsón tudtak hozzájutni a szükséges mennyiséghez. A kitermelés helyén a leszerződött mennyiséghez képest a fuvarozók is igyekeztek feketén sóhoz jutni, így tőlük szintén lehetett vásárolni. A sócsempészet gyors vagyonosodással kecsegtetett, de megvoltak ennek a veszélyei, hiszen a sóhivatal alkalmazottai kegyetlen szigorral csaptak le a gyanús személyekre. A hivatalnokok gyanakodva tekintettek sokszor még a tisztességes kereskedőkre is. Tanulságos ilyen szempontból a XVII. század végének egy jellemző történeti epizódja. A felszabadító háborúban eladósodó állandó pénzhiánnyal küzdő bécsi udvar 1690-ben újra elrendelte a só állami monopóliumát. Ráadásul ez összekapcsolódott egy szűk bérlői csoport (Esterházy Pál nádor, Oppenheimer Sámuel) társadalomellenes tevékenységével. Az önkényesen szabott árak, és nyomában a drágaság mellett nagyobb gond volt az, hogy felborították a belső kereskedelem addig kialakított rendszerét, sokak kenyerét elvéve ezzel. Ezek a károk a máramarosi térség mellett a szomszédos szabolcsi és szatmári területeket egyaránt sújtották.

3.3. Nyírbátor és a mezővárosok szerepe a Felső- Tisza vidék kósó kereskedelmében (Vö: Draskóczy 2006. 251-265)

Földesurai révén Nyírbátor 1330-ban jutott korlátozott kiváltságokhoz. I. Károly arra kötelezte 1332. február 17-én azokat a Szatmárból és Szatmárnémetiből jövő kereskedőket, akik a domahidai és a kocsordi hídon közlekednek, hogy a sót és más cikkeket szállító szekerekkel menjenek be a Bátor faluban szerdán tartott piacra, portékáikat bocsássák áruba, s csak ezután folytassák útjukat. Az ugyanezen a napon, 1332. február 17-én kiadott másik okmányban az uralkodó megismételte előző rendelkezését, azzal, hogy azt a Szatmárban és Németiben lakó kereskedők mellett a kállói és debreceni kereskedők is kötelesek betartani. Végül 1332. március 8-án I. Károly a Szalacson és Nagyfalun keresztül közlekedőket is arra utasította, hogy a Kocsordon és Domahidán át utazó szatmáriakhoz és németiekhez hasonlóan térjenek be Bátor falu szerdai vásárára, s portékáikat ott árulják.⁴ Meglepő, hogy ilyen kis település árumegállító jogot szerezzen (egyszerre három kiadvány készüljön az ügyben), s így nem vitás, igen indokoltan fogalmazódtak meg a kételyek. Egyetlen földesúri helységként jutott ebben az időben Nyírbátor ehhez a kiváltsághoz.

A 14. század közepére már nagy, 9-10 utcából álló uradalmi központnak, Nyírbátornak a kereskedelmi jelentőségét az adta meg, hogy nagy utak találkozásánál feküdt. Közülük kettő az Ecsedi-lápot megkerülve (Kocsord, illetve Domahida felől) itt találkozott, és Szatmári kötötte össze Tokajjal (s azon keresztül Kassával), egy másik pedig Debrecennel teremtett kapcsolatot. Erdélyből és a Tisza felső folyásának a vidékéről országutak vezettek ide. Vagyis a településnek lehetősége volt arra, hogy az erdélyi kereskedelmet (legalább részben) ellenőrizze. Természetesen szerepe nem mérhető Váradéhoz. Az 1284. esztendei bertényi (révvám) és az 1312-ből származó telegdi vámtarifa a Váradról Erdélybe vezető országút fejlett áruforgalmáról tesz tanúbizonyságot. A helység távolabbi kapcsolatrendszerére utal az az okleveles híradás, amely szerint a Debrecent Váraddal összekötő úton kassai kereskedőket raboltak ki 1310-ben. Okmányaink szerint a Szatmárból illetve Németiből jövők számára a nyírbátori szerdai piac az első. Szatmárnémeti felől jövet az utazó valóban Bátorban akadt az első olyan helységre, ahol már 1332 előtt vásárt tartottak.

Szatmár megyének és a tágabb tájnak legjelentősebb települése ebben a korban Szatmár városa volt, ahol só- és pénzverő kamara működött. Innen vezetett országút az aranytermeléséről nevezetes Nagybányára (piacnapja egyébként hétfő). Szatmár 1264-ből származó kiváltságlevele szerint már régóta hétfői napon tartottak itt piacot. A Szamos átellenben fekvő partján, Németiben 1322-ből származó adatunk szerint keddre esett a vásár

⁴ Az utóbbi időben több kutató is kétségbe vonta eme három okmány hitelességét. Szakály Ferenc mindet a 15. század második felében készült hamisítványnak tekintette. Balogh István ezt a véleményt fogadta el. Kubinyi András ezzel szemben nem kételkedett abban, hogy a település valóban árumegállító joghoz jutott.

napja. A Szatmártól nyugatra, mintegy 80-85 kilométerre fekvő Semjén (Kállósemjén) 1271-ben jutott hozzá csütörtöki vásártartási jogához. Nyírbátorban királyi kiváltság alapján 1282-től tartottak vásárokat - szerdánként. Miközben egy 1325-ben kiadott okmány szerint a Semjéntől mindössze 14 kilométerre nyugatra fekvő Kállónak (Nagykálló) a piacnapja már régóta szombatra esett, addig 1327. évi híradásból arról értesülünk, hogy Pócson (Máriapócs Semjén és Nyírbátor között) ugyancsak lehetett vásárokat tartani.

A felsorolt 1332 előtti adatok Szatmárból kiinduló (már körvonalaiiban az Árpád-kor végén létező) vásárútnak a képét rajzolják elénk, ahol a kereskedő Szatmár után a vidéket járva szerdán Bátorban, csütörtökön Semjénben, majd Pócson, szombaton Kállón árusíthatta portékáját. Innen utazhatott tovább a Rakamazsal szembeni tokaji rév (vagy a szomszédos ladányi rév) irányába. Rakamaztól néhány kilométerre (Szabolcs mellett) található Tímár, amelynek a piacára első adatunk 1354-ből származik. Egy 1370-ben lezajlott ügy leírásából kiderül, hétfőn tartották a vásárt. Természetesen eme időpontok illeszthetők más helységek vásárnapjaihoz. Kisvárdán például szerdán verhették fel a kereskedők sátraikat. Az észak-tiszántúli tájnak már a 13. század végére fontos településévé fejlődött Debrecen, amelyről a kutatók egy része feltételezi, hogy az évszázad utolsó éveiben jutott hozzá vásártartási jogéihoz. A másik, ugyancsak 1332 február 17-én kiadott okmány igazolhatja, hogy a középkorban hetente tartottak piacot ebben a városban, ám a kutatás tudunkkal még nem tudta megállapítani, hogy a hét melyik napjához köthető. Gyanítható, hogy a hét elejére esett. Ha sejtésünk megállja a helyét, úgy Debrecenből Semjén, Nyírbátor vására elérhető volt, míg a Kisvárda felől jövő árusok a nagykállói piac után Debrecenben találtak ismét alkalmat portékáik eladására.

Nyírbátor Semjéntől 17 (azaz kb. 2 mérföld, 1 rast), Kállótól 31, Póctól (Bátori birtok) 12 kilométerre feküdt.⁵ Debrecen felé 50-55 kilométert kellett az utazónak megtennie. 50-55 kilométer (30-35 mérföld) tekintélyes távolság, amihez az árus embernek legalább másfél nap kellett. Nem biztos, hogy hétfőről szerdára Szatmárból Nyírbátorra ért a szekér. Ugyanis bármely irányba indult el a kereskedő, akár Kocsord, akár pedig Domahida felé került meg az Ecsedi lápot, 65-70 kilométeres út (nyolc mérföld) állt előtte. Ezzel szemben hétfőről csütörtökre már Semjénbe érkezhettek. Nem véletlen, hogy a fejlődés a Szatmár és Nyírbátor közötti útvonalon újabb piachelyeket hívott életre. Így lett Csengeren (Szatmártól és Németitől 18, illetve 20 kilométerre) szerdai napon, s a tőle 27 kilométerre eső

⁵ Régi magyar hossz mértékek: 1 magyar mérföld = 8353,6 m; 1 bécsi mérföld = 4000 bécsi öl = 7585,92 m; 1 bécsi öl = 6 bécsi láb = 1,89648 m; 1 bécsi láb = 12 bécsi hüvelyk = 0,31608 m; 1 bécsi hüvelyk = 2,634 cm; 1 bécsi rőf = 0,777 m

Mátészalkán (Kocsord közelében) csütörtökön piac. Nyírbátor és Szalka távolsága mindössze 20 kilométer. A másik útvonalon (Szatmár és Bátor között félúton) fekvő Nagykároly 1346-ban kapott - szombatra - vásártartási jogot. Eme adatok fényében igen csak indokolt lehetett, hogy a Bátoriak oklevelet eszközöltek ki a királytól azért, hogy a Szatmár felől jövő kereskedők először Bátorba térjenek be, s ne egyenest Semjénbe menjenek. Nyírbátor közlekedés földrajzi helyzete miatt ugyan megérte nekik, ám a Szatmártól való távolság korántsem tette egyszerűvé számukra az utat. Ha valaki ezzel szemben Bátorból tartott Szatmárnak, könnyedén meg tudott állni Szálkán is, Nagykárolyban is, és a szatmári, illetve németi vásáron ugyancsak részt tudott venni. Az 1332. évi nyírbátori vonatkozású kiadványok tükrözik a Szatmáriról kiinduló vásárosok útját. Mint írtuk, 1332. február 17-én a király a Zathmar-ban illetve Zathmar- nempcy-ben lakó vagy onnan jövő kereskedőket arra kötelezte, hogy a sóval vagy más árukkal megrakott szekereikkel – bármelyik utat is választják – először a szerdai bátort vásárra térjenek be, s ott árulják portékájukat. Az uralkodó 1332. március 8-án oly módon ismételte meg a rendeletét, hogy kiterjesztette azon kereskedőkre is, akik Szalacson vagy Nagyfalun laktak avagy eme két helységeken keresztül utaztak Bátor felé – sóval vagy más áruval teli szekereikkel.

Szalacs (Nyírbátortól mintegy 60 kilométerre) Szatmárhoz hasonlóan fontos sókamrai központ volt, ahová az erdélyi bányák kincsét szekéren a Meszesi kapun és Zilahon keresztül szállították. A településről több irányban lehetett tovább utazni (így Debrecen, Nyírbátor, Szatmár, Várad illetve Szoboszlón át Szolnok felé). Három Nagyfalu nevű helységet találunk a tágabb környéken. Szóba jöhet a 70 kilométerre fekvő mai Tiszanagyfalu, amely Tokajtól délre található, ama országút közelében, amely Nyírbátorról vezetett a tiszai révhez. Nyírbátortól keletre (kb. 65 km) Közép-Szolnok megyében, közel a szatmári határhoz, a Kraszna partján vizenyős vidéken ugyancsak találunk egy ilyen nevű helységet. A település a Meszesi kapu tájáról Zilahot érintve a Kraszna völgyében északra Nagykároly és Szatmár felé futó út közelében feküdt. Tőle délre Ákos, északra pedig Daróc található (mind a két falu utóbb oppidum lett). A település az 1340-es években mindössze egy utcából állt, s később Kisnagyfalu nevet kapta. Mivel sóról is szó van, kézen fekvőnek látszik, hogy erre a helységre gondoljunk, amelyen éppen keresztül mehettek az Erdélyből sót szállító szekerek, ám aligha tarthatjuk jelentős településnek. A környezetében több fontos hely akadt, amelyeket célszerűbb lett volna megnevezni. Ráadásul a só szállításának a fontosabb útvonalai nem errefelé vezettek.

Érdemes még a Kraszna megyében fekvő Nagyfalu helységét megvizsgálunk. A település (Bátortól kb. 120 km) a közút mellett feküdt. Innen Margittára vagy Szalacsra

lehetett menni. Margittáról a vándor Debrecenbe avagy (szalacsi kitérő nélkül) Nagymihályon át Nyírbátorba mehetett, vagy más útirányt választva többek között Semjénbe. Ez a Nagyfalu ugyancsak az erdélyi só szállítási útvonalába esett. A helység már az 1330-as években jelentős lehetett, a 15. században oppidummá fejlődött. Valószínűsíthető, hogy oklevelünk híradása erre a Nagyfalu nevű településre vonatkozott.

Az árumegállítási jog tehát egyrészt a szerdai piacnap forgalmát igyekezett növelni/megvédeni a felmerülő vetélytársakkal szemben (pl. Semjén, Kálló), hogy azok, akik a táj gazdasági központja, Szatmár felől jönnek, valóban kirakják portékáikat a helyi piactéren. Következésképpen a nyugatról illetve Debrecen irányából érkező kereskedők talán kevesebb fejtörést okoztak. Másrészt pedig a lakosok a Szatmárból kiinduló illetve a Meszesi kapun keresztül Erdély felől jövő kereskedelmet szerették volna lakóhelyük felé terelni. Azt az igényt fejezte ki, hogy a tágabb táj kereskedelmébe a Nyírbátoriak mind inkább bekapcsolódhassanak.

Ahogy az előzőekben is szerepelt, nehéz elképzelni azt, hogy a hétfői vagy épp a Németiben kedden tartott vásárról szerdára Nyírbátorra lehessen érni. Ezzel szemben azok kényelmesen fel tudták keresni a bátori vásárt, akik Szatmárban és Németiben laktak (nem kötődtek az itteni piacokhoz) vagy már előzőleg bevásároltak. Továbbá azokról lehetett szó, akik a szatmári, szalacsi sókamaránál sót vettek. Tudjuk azt is, hogy Dés lakóinak kiváltságuk volt arra, hogy az év bizonyos szakaszában saját számlájukra szállíthassanak sót, s árulhatják. A désiek gyakran fordultak meg a középkorban a Tiszántúl felső részén (ahol, úgy tűnik, kevés sókamara működött). A nyírbátori kiváltság alkalmasnak látszott arra, hogy zavarja a Szatmáron, Németiben vagy másutt élő azon vállalkozóknak az érdekeit, akik a táj áruellátásával foglalkoztak. Szatmár 1264. évi kiváltságleveléből értesülünk arról, hogy már ekkor jelentős kereskedés folyt ott posztóval, valamint a borral. A szatmáriak boruk után vámmentességet élveztek. Posztóval kereskedtek a XIV. század első felében Semjén és Nagykálló piacán is. Sónak, bornak, tiszta és sűrű posztónak, lónak állapítottak meg külön tarifát, miközben ezen kívül még a megterhelt mázsaszekér illetve az üres szállító alkalmatlanság után kellett fizetni. A korszak vámtarifái (pl. a nagymihályi vagy éppen a telegdi) alapján azt várnánk, hogy a nyírbátori oklevelek különböző áruajtákról (pl. bor, posztó, fűszer, hal stb.) ejtenek szót. Ezzel szemben csupán egyetlen árucikket – sót – neveztek meg, miközben a többiről csupán általánosságban szóltak. Ennek az ásványi kincsnek az említése az áruforgalomnak azt a szerkezetét tükrözi, amelyben errefelé a többi árut megelőzően a só számított a legszámottevőbb cikknek. A település lakói arra törekedtek, hogy ellátásuk biztosítása mellett ennek az árucikknek az elosztásában, továbbításában

nagyobb szerephez jussanak. Mivel okleveleink kifejezetten szekéren szállított cikkekről szóltak, élő állatra feltehetően elvben nem vonatkozott az előjog.

Sóra embernek és állatnak egyaránt szüksége van. A szakirodalom már régóta rámutatott arra, hogy a Felső Tisza vidékének a természeti viszonyai a földművelés mellett kiterjedt állattartásra is lehetőséget adtak. Sertésről, juhról, ökrőről, lóról olvashatunk az oklevelekben. Némelyik helységben különösen nagy méreteket ölthetett az állattartás. A Tisza beregi oldalára eső Badalóban például egy alkalommal (1359) 500 ökröt, 1200 juhot hajtottak el. A faluban sok sertést neveltek. A földesuraknak is voltak állataik. Domahidiak és egy másik nemesi família 80 ökör, 2 ló elhajlása miatt pereskedett egymással. A tehető nemesi családok nagy számban neveltek lovat. Olvasunk olyan panaszról, hogy a lovak lelegelték a vetést. 1354- ben Bátor piacán 11 mézárszék található. A mézárszékek magas száma jelentős húsfeldolgozásra mutat, ami önmagában magyarázza a só iránti helyi igényt. A só iránti igény magyarázza, hogy sóért a Tiszántúlról eljártak Erdélybe. Érdekes megvizsgálunk a Nyírbátor árumegállító jogával foglalkozó harmadik oklevelet, amely azonban csupán 1512. esztendei átiratban maradt ránk. Ezen a kiadványon az 1332. február 17-i dátum olvasható, vagyis ugyanazon a napon ugyanabban az ügyben két kiadvány keletkezett. I. Károly - hivatkozva arra, hogy a Szatmár és Szatmárnémeti felől érkezőket vagy ott lakókat sóval és más áruval megrakott szekereikkel mindenekelőtt a nyírbátori szerdai piac felkeresésére kötelezte - felszólítja a szatmári, németi, a kállói és a debreceni kereskedőket, hogy a kiváltságot tartsák tiszteletben, és piacaikon tegyék közhírré.

Kálló Nyírbátor közelében feküdt. Debrecenből úgy is el lehetett jutni Szatmárba, hogy az utazó Nyírbátort elkerülte. Bárki készítette az iratot, tudnia kellett, Debrecen és Nagykálló lakosainak a versenytől a bátoriaknak volt okuk tartani, továbbá nyilvánvaló lehetett előtte, hogy a környék szóba jöhető jelentősebb piacai Szatmárban, Németiben, Nagykállón és Debrecenben találhatók. Ami a só szállítását illeti, 1350 táján Kállóban 7550 darab - szemmel láthatóan szatmári eredetű – sókockát tartóztattak fel. A témával foglalkozók úgy látják, hogy Debrecen lakói számára épp a 14. században vált mind fontosabbá az állattenyésztés. Továbbá ebben az évszázadban fejlődött ki oly annyira a gyapjú szövőipar, hogy 1395-re a posztókészítő mesterek céhbe tömörültek. A debrecenieknek sóért nem kellett feltétlenül Szatmárba utazniuk. A város a Szalacsot Szolnokkal összekötő sóút közelében feküdt - Szalacstól kb. 60 kilométerre (míg Szatmártól 100-120 km választotta el a települést). Miután a városban a só kamarát megszervezték (1408-ból maradt fenn reá adatunk), a polgárság elvben nem igen szorult volna rá arra, hogy Szatmárba vagy Szalacsra utazzon a maga vagy állatai számára (avagy kereskedés céljából) ezért a termékért.

Okmányunk - mint írtuk - sajnos eredeti példányban nem maradt fenn, csupán az 1512. évi másolatból ismerjük, amely a kiadó szerint kancelláriai hamisítvány. Az ezzel az 1332. február 17-i oklevéllel szemben támasztott gyanút jogosnak tartjuk (szövegezése is okot ad erre), ám információi a középkor kutatója számára nem hagyhatók figyelmen kívül. Ha csupán a sóra gondolunk, arra következtethetnénk, hogy olyan időszakban fogalmazták meg, amikor Debrecenben a sókamara még nem működött. A tisztánlátást nehezíti, hogy a 15. század második feléből származó híradás szerint a város kereskedői rendszeresen vettek sót Erdélyben vagy másutt, s azt régi szokás szerint a tisztántúli a vásárokon árusíthatták. Megeshetett, hogy a debreceni királyi kamara nem rendelkezett elég sóval. Amennyiben az 1512. esztendei okmány (s benne az említett 1332-es oklevél) hamisítvány, úgy a hamisítás időszakának a viszonyaira vet fényt. Így megvilágítja előttünk azt, hogy milyen kereskedelmi érdekek voltak a nyírbátoriaknak az oklevél szövegezése idején. Hangsúlyoznunk kell azt is, hogy az egyébként gyanús oklevélben tükröződő kereskedelmi viszonyok a 14. század első felétől sem idegenek. Tegyük hozzá, hogy a középkor végén a számos kiváltsággal rendelkező Debrecennel szemben Nyírbátor kisebb jelentőségű helység volt.

A 14. századhoz képest a középkor végére a táj gazdasági élete megváltozott. A 14-15. századi fejlődés sűrű piachálózatot alakított ki, ahol több helység (köztük Bátor) az országos sokadalmak tartásának a jogát szerezte meg. Szatmárral szemben Debrecen súlya növekedett meg. A 15. században Szatmárban, Tokajban, Poroszlón, Debrecenben, Szalárdon, Szalacson, továbbá Bécen, Lucon és Abádon működött kamara illetve sóraktár. Vagyis az erdélyi bányák termékét a két igen fontos elosztó központ, Szatmár, illetve Szalacs mellett alkalmanként másutt is (bár Bátortól távolabb) be lehetett szerezni. Ez a fejlődés - ha csupán a sóra gondolunk - csökkentette Bátor árumegállító jogának a jelentőségét. A város árumegállító joga területileg és időben korlátozott volt, csupán a heti piactárhoz kötődött. Így csak erre a napra állíthatta meg a kereskedőket, s - véleményünk szerint - csak azokat, akik egy irányból, Szatmár, illetve Erdély felől érkeztek ide (ha a piac idejére ide tudtak érn). Célja elsősorban az volt, hogy a lakosok a lokális sókereskedelemből tudjanak minél nagyobb részt kihasítani maguknak. A kör, amelyben érdekeiket legalább érvényesíteni szerették volna, minimálisan Nyírbátor szűkén vett piackörzetével (16-20 kilométer sugarú körre gondolhatunk) azonosítható. Az árumegállítás elvben lehetőséget teremtett arra, hogy a település a vidék többi helysége fölé kerekedjen. Joguk alapján azonban Nyírbátor lakói aligha tudták a náluk erősebb városok (Debrecen, Szatmár, Németi) polgáraival szemben monopolizálni a kősó kereskedelmét. Azt mondhatjuk tehát, hogy privilégium nem csak azt az áruforgalmi helyzetet tükrözi, amelyben a só számít a legfontosabb cikknek, hanem arra

mutat, hogy a sóregálé bevezetése után sem szűnt meg helyi körülmények között a kősó kereskedelme.

Magyarországon - mint említettük - legkésőbb a 14. század elejétől a bányászat és a kereskedelem királyi monopólium volt. A termék elosztását a kiépülő kamarai hálózat biztosította. Amennyiben Nyírbátor esetét vizsgáljuk, elmondhatjuk, hogy a közelben nem voltak állami sóraktárak, hisz a legközelebbi kamarai helyek távol, a tágabb piackörzet határvidékén (vagy azon túl) helyezkedtek el. A helység számára az árumegállítás joga elvben azt a lehetőséget biztosította, hogy polgáraik szélesebb terület kősóellátását ragadhatják magukhoz. Vagyis az árumegállító jog a kamarai szervezettől idegen elosztási formát képviselt. Nyírbátor jogaira visszatérve, tükrözte azt a helyzetet, hogy a környéken nem szerveztek állami sókamarákat.

3.4. A kősó szállítása szekéren és tutajon

A szárazföldi utak középkori, kora újkori leírásai siralmas képet festenek a szállítás feltételeiről. Kapcsolódva a korábban leírtakhoz, hangsúlyozni kell, hogy aki erre a tevékenységre vállalkozott nem kevés kihívással, veszéllyel kellett, hogy szembenézzon. Utjaink karbantartásáról hagyományosan az államnak és a helyi hatóságoknak kellett gondoskodniuk. Magyarország török alóli felszabadulása után ezzel a kérdéssel, az 1723-ban alapított Helytartótanács foglalkozott. Ez a szervezet igyekezett, az egész országra kiterjedő egységes közlekedési rendszert létrehozni. Így például intézkedett arról, hogy az utak olyan szélesek legyenek, hogy azokon két jármű egymás mellett elférjen. Ehhez kapcsolódóan szabályozta a keréknyomokat, a pozsonyi szekér tengelyméretét tették kötelezővé. A Helytartótanács arról is rendelkezett, hogy az utakat alapvetően a helyi településeknek kell fenntartaniuk. Az állami szerv ezzel a szabályozással azt célozta, hogy a szárazföldi közlekedés hálózata képes legyen megfelelni a hármass elvárásnak, a katonaság gyors mozgathatósága mellett biztosítsák a postaszolgálat fenntartását, illetve a szállítmányok zökkenőmentes célba juttatását. A növekvő forgalom mindinkább elkerülhetlenné tette az utak folyamatos fejlesztését, Mária Terézia például a megyékbe mérnököket küldetett a kérdés szakszerű rendezésének felügyeletére. Fia II. József a szárazföldi közlekedés fejlesztésének előmozdítására építészeti hatóságok létrehozását rendelte el, és éppen a só árának emeléséből finanszírozta néhány új út építését. A közlekedési hálózat fontosabb részeit az állam építette, de a megyéknek kellett azokat karbantartaniuk. A hegyvidéki területeken voltak már kikövezett utak, de a síkvidéken közlekedőknek még szembe kellett nézni azzal, hogy rossz idő esetén a közlekedés lehetetlenné vált. A szabadságharc évében 2100 km épített

út volt az országban, amelynek területenkénti lebontása azt mutatja, hogy térségünk e tekintetben elmaradott helyzetben volt. A történelmi Szabolcs és Szatmár megyében egyáltalán nem, Bereg megyében pedig még a 90 kilométert sem érte el az épített út hossza.

A rossz utakon különösen fontos volt a jó minőségű, tartós járművek használata. Nagyrészt megfelelt ennek az elvárásnak egy tipikus magyar jármű a kocsi. Kultúrtörténeti érdekessége is van a kocsik magyarországi használatának, amely nevet a Komárom megyei Kocs községből eredeztetjük. Már a XVII. századtól szólnak írásos emlékek ennek a járműnek magyar eredetéről. A kocsi szóval legkorábban a XV században találkozunk a hazai forrásokban, hogy aztán más népek is átvegyék ezt a kifejezést (az angoloknál coach, franciáknál coche, a szlovákoknál koc, a horvátoknál kocis alakban használják, és még folytathatnánk a sort) (Kemecsi, 2015). A magyarok elsőbbségét mutatja ennek a járműnek a használatában az is, hogy hozzánk képest a más országok csak jókora késéssel, a XVI. századtól kezdik el használni. Ennek a járműnek az előnyeit a következőképpen lehet összefoglalni: *„A magyar kocsi a hintóval szemben igen könnyű, a XVI. századi viszonyokhoz képest igen gyors járású parasztszekér volt. Természetes rugalmasságát nem a rugóknak, vagy felfüggesztésnek, hanem csupán könnyű vázának, válogatott, többféle rugalmas keményfából készített kerekeinek és kocsiderekának tulajdoníthatjuk. Valószínű, hogy a vasalt szekérhez képest a magyar kocsi azért nem rázott annyira, mert a facsapok, faperselyek és fatengelyek bizonyos fokig csökkentették a rázkódást, amihez hozzájárult még az is, hogy a vasalatlan kerék, bár könnyen tört, de szintén rugalmas volt.”*(Cservényák, 1998, 10). Meg kell jegyezni, hogy a kocsi szó kezdetben együtt volt használatos a szekér kifejezéssel, és a gyors és könnyű járművet jelentette. Aztán az utóbbi megnevezés lassan elmaradt. Másrészt a két kifejezés különválása egyúttal jelenti a jármű típus elkülönítését. A ló vontatta, személy- és könnyű áru szállítására használatos nem nehéz és gyors kocsival szemben a szekér alatt olyan járművet értünk, amelyet járommal befogott szarvasmarhákat, nehéz terhek szállítására használnak.

A kocsik általánosan elterjedt és megbecsült közlekedési eszközök voltak különösen a XX. századot megelőzően. A XIX. század végén 223 üzem foglalkozott ennek a járműnek az előállításával, a legnagyobbak Budapesten (4), Pozsonyban (2), Vácott és Debrecenben működtek. Ezek a gyárak azonban elsődlegesen a gyors, kényelmes (rugós, korabeli megnevezés szerint féderes) kocsik készítésével foglalkoztak (Kemecsi, 2015). A szekereket vidéki mesterek készítették úgy, hogy több szakma együttműködésekként születtek meg ezek a járművek. A falusi mesterek szakértelme, ügyessége párosulva a korlátozott anyagi lehetőségekkel azt eredményezte, hogy vidéken kevés idegen munkaerőt vettek igénybe.

Valamire való parasztembernek értenie a szekér készítéséhez illetve javításához. Egy olcsvaapáti parasztember így vall erről: „*Itt Olcsván mindég híres szekereket csináltak. Ide minálunk Nyírkarászbül, Nyírderzsbül, meg az egész Nyírbül is eljártak, mikor meglátták az itteninek a csinátát (...) A szekérekészítés úgy ment, hogy csinálták felébe is. Nekünk is vót erdőnk három is hazahordtuk a tölgyfát, szilfát, kőrisfát. Kőrisfát, szilfát használtak jobban szekércsináláshoz (...) A szilfa azért volt a legjobb, mert ez a fa a legszíjasabb. Nem olyan parázs, törékeny. A lépcsőknek kőrisfa kellett, a keréktalpakat biztos, hogy szilfából csinálták. (...) Ha sz új szekeret vasaltatni akartuk, bementünk Naményba vagy Szalkára a vasasbóba, megvettük a vasanyagot, a kovácsnak csak a munkáját fizettük meg. (...) A rendes méretű szekér a faluban 7 sukkos vót, vót 8 sukkos is, de csinált valaki 9 sukkosat is. (...) Vót még olyan kis futószekér, de az csak vendégségre, vagy kirándulni a városba kellett. Annak a hátsó meg az első saroglyája görbe vót. Kast háncsolt, fejjér vesszőből csináltak hozzá*” (Farkas, 1982, 298-299).

Ugyanez a forrás vall a szekerek által szállított termékek sokféleségéről is: „*Itt a Tiszán a naményi partosra, így mondták, hozták a tótok lefelé a fenyőt. Zsindelyt is csináltak, itt a Tisza-hídon errül, azon a legelőn. Oda hozták a lábósok a nagy fenyőket. (...) Itt kipakolták a sok fát, mi pedig felvállaltuk elszállítani. Csűrökhöz, templomokhoz kellett a fa. Nyújtott szekerekkel vittük az anyagot. A nyújtott szekeret úgy állítottuk össze, hogy a nyújtó nyilját kiengedtük hosszúra és a hátulsó kereket olyanra állítottuk, ahogy a szállított fa hosszúsága kívánta.*” (Farkas, 1982, 298-299). Az idézet utolsó részének megértésében segít a felvidéki faszállító járművek bemutatása. Ezek két mobil részből, taligából álltak. Ennek megfelelően a tengelytáv a szállított fa hosszához volt igazítható.

A szekerek tájegységenként különböző típust alkottak. Kisebb eltérések voltak a kerekek és az alváz tekintetében, míg az igazi differenciálódás a kocsiszekrény kialakításában mutatkozott meg. A járműtípusokat több tényező befolyásolta, ezek közé tartoztak az áruszállítás helyi igényei, illetve az adott természeti környezet. Így a Duna-Tisza közének homokján könnyű kocsikat, homokfutókat használtak, míg a kötöttebb talajokon nehezebb járművekkel végezték a szállítást. A hegyvidéken a szekerek erősebbek voltak, mint síkvidéki társaik, és azokat fékkel látták el. Ugyanígy a hegységekben használatos járművek kerékabroncsai 50 mm-esek, míg a síkvidéki, laza talajokon ennél keskenyebb volt a méret. A különböző helyi igények, pontosabban a szállított termékek jellege még egy településen belül is különböző kocsitípusok egymásmellettségét eredményezte. Egyébként az Alföldön, Észak-Tiszántúlon, Partiumban, az erdélyi Mezőségben a járművek rövidebbek voltak, mint

máshol. Itt a hosszuk 130-160 cm volt, míg más térségekben találkozunk 250 cm-et meghaladó méretekkel (Kemecsi, 2015).

A fenti leírás alapján érthető az, hogy a szárazföldi utak rossz minősége, illetve a nagy teher miatt négy-hat ökör és erős szekér (vasalt, ráffal erősített kerékkel) volt szükséges a súlyos áruk fuvarozásához. A középkorban, a XIII. század közepétől a hazai áruszállításban a mázsásszekér volt használatos, amelyet legalább négy ló vontatta. Ez a nemzetközi kereskedelemben használatos jármű a nevét onnan kapta, hogy a harmincad helyeken azokat hatóságilag ellenőrizték, egyebek mellett megmérték a súlyát. Ezt a teherhordó járművet a Dunántúl és az északnyugati országrész jobb útjain használták a középkor végéig, míg a kocsi szekerek ki nem szorították a forgalomból.

Témánk szempontjából a nagy teherbírású, hegyvidéki közlekedésre használható, masszív járművek különösen fontosak. A robosztus, vastag faelemekből összeállított vasasszekerek vagy más néven terhesszekerek valószínűleg a mázsásszekerekből eredeztethetőek. Egyik típusuk a furmányoszekér volt, amelyek (erre utal talán, a Fugger családra visszavezethető elnevezés) a bányavidékeken ércszállításra volt használatos. Külön csoportot alkottak a vasasszekerek között a sóhordó szekerek. Ezt a nehéz járművet 2-4 ló vagy 4 ökör mozgatta. Nem csak a bányahelyeken, de a kiterjedt áruszállítás következtében az ország belsejében – így Tokaj, Szolnok, de még Szeged térségében is – szintúgy használták. A nagybányai szekereken ércet és sót egyaránt szállítottak, használói bér munkában dolgozó fuvarosok voltak. Eléjük lovat, ökröt, de akár bivalyt is befoghattak. A sót szállító szekerek másik fajtája a négylőcsős máramarosi változat volt. Nagy terheket, így sót egyaránt lehetett vele fuvarozni a hegyvidéken és a síkságon. Ezt a szekértípust, vasaltan vagy vasalatlanul a máramarosszigeti vásárokon lehetett megvásárolni, de ha kellett leúszatták azokat a Tiszán a megrendelőkhöz. Ugyanakkor ilyen járművet a szatmári, beregi területeken szintúgy készítettek. A kősószállítás esetén, hogy az eső ne tegye tönkre a rakományt, a máramarosi szekerek tetejére kávákra helyezett ponyvát raktak fel. A sót hordó szekerek általában 8-9 sukk (1 sukk 24-28 cm) hosszúak voltak, amelyek elé lovakat és ökröket egyaránt befoghattak. A síkvidéki területeken 220-250 kocsi sót (ezeknek darabja 11 kg volt) raktak fel ezekre a járművekre, tehát a teljes szállítmány össztömege megközelíthette a három tonnát. Emellett használtak kisebb kocsikat is, az általunk vizsgált területeken a legnépszerűbb típus a hétsukkos szekér volt (Cservenyák 1998). Térségünkben szintén több fajtáját készítették ezeknek a járműveknek.

A XIV. századtól a Tisza volt a máramarosi só fő útvonala. Ennek a folyónak a sokszínű, de veszélyes világát a XIX. században így mutatja be Jókai Mór: „*Lassú, kanyargó*

folyásában végtelen területeket tart állandó mocsár alatt, mivel partjai csaknem mindenütt alacsonyabbak, mintsem a magas vízállást rakoncáik közé zárhatnák. Mikor nagyon megárad, messze elönti az alföldi síkságot. Rombol; de termékenyít. Ami kárt egy évben tesz, másokban tízszeresen visszaadja. Valóságos százemlőjű Isis-isten. [...] Nagy-Szőlősnél még a jobb parton hegyek kísérik, azok között a Fekete-hegy, egyik meredek csúcsán Kankóvár romjaival, tövében a csinos várossal, kies völgyekkel és szőlőhegyekkel. A folyam főágán szálfákból összetákolt tutajok úsznak alá, melyek Máramarosból sőt szállítanak a kincstárnak háromszögű gúlákba rakva, vagy deszkát, zsindelet az alföldi városoknak, s almát, szilvát, diót a Tiszahátról. S ugyan jól kell ügyelni a tutajosnak, hogy a kompos malmoknak neki ne menjen, vagy az átjáró révnél a vontató kötél az apacsínját (kormánykészség) le ne kapja. De még nagyobb szüksége van a Tisza ágainak az ismeretére, hogy valahogy el ne tévelyedjék a szigetek között, vagy valahol bele ne bódorodjon a holt Tiszába, s különösen, hogy Kenyézlnél a csalóka áramlat el ne vigye abba a Tisza-ágba, mely aztán az anyafolyammal sohasem egyesül többet, hanem lemegy a Bodrogba. A Tiszán járó gőzössel nemegyszer megesik, hogy árvizes időben elveszti maga alól az igazi medret s kitéved a rétre. Úgy mondják ilyenkor, hogy „keresni kell a sok víz között a Tiszát” (Jókai 2008).

Azért, hogy megérthessük a vízi szállítás helyi jellemzőit, célszerű megvizsgálni a hajózás természeti feltételeit. Kezdjük azzal, hogy a Tisza hajózhatósága az év különböző szakaszaiban igen nagy különbséget mutatott. Ezt a helyzetet nagyban elmélyítette az, hogy a felső szakaszon a két forráság (Fekete-Tisza, Fehér-Tisza) erősen lekorlátozza a közlekedés és szállítás lehetőségeit. Az itteni ágak Husztig gyors folyásúak és sebesekek a téli időszakban, ám az őszi és téli időszakokban elkeskenyednek és lecsökken a vízhozamuk, emellett sekélyláválnak. Ez a jelleg aztán Huszt után megváltozik, a folyam némiképp ellustul, majd újabb változás a Szamos illetve Bodrog befolyásánál következik be. Innentől a Tisza vízmélysége, vízhozama megnő és partvonalai kiszélesednek.

A fenti leírásból következik az, hogy a folyó hajózhatósága nagy különbségeket mutat, a bemutatott területen. Míg fentebb csak kisebb vízi járműveket, alapvetően tutajokat bír el, lentebb már hajók hordozására is képessé válik. Az még inkább rontotta a helyzetet, hogy magas és közepes vízálláskor a Tisza ugyan hajózható volt, de alacsony vízállás esetén csak szakaszosan. Ezen a helyzeten is változtatni akart a Tisza szabályozás a XIX. század közepén. Vásárhelyi Pál tervei alapján elvégzett munkálatok eredményeképpen a hajózás feltételei javultak. Mindeddig sok problémát jelentett a vízi emberek számára a sok kanyarulat, most ebben jelentős változás történt. Tiszaújlyaktól a dunai beömlésig 112 kanyart vágtak át, amelynek következtében a folyó lerövidült 1419 kilométerről 966 km-re. Nőtt a Tisza meder

esése (ez Csap és Tokaj között kilométerenként 8,2 centimétert jelentett), ami különösen a síkvidéki területeken kedvező hatással volt a vízi járművek sebességére. Ezzel együtt csökkent a homokzátonyok kialakulásának a veszélye, a hajókat kevésbé fenyegette a megfeneklés réme. Az, hogy a meder mélysége bizonyos helyeken különösen alacsony továbbra is nagy problémát okozott. Míg a vízmélység közepes vízállás esetén tekintélyes és hajózásra elegendő, Vári (mezővári) és Vásárosnamény között 6,7 m, Vásárosnamény és Csap közötti szakaszon 2,4 m, míg Csap és Tokaj között 2,4 m, addig kis vízállás esetén a fenti értékek erősen lecsökkennek (1,6-2,4-2,4 m). Az igazi problémát azonban az jelenti, hogy bizonyos helyeken, így a gázlóknál fél méter alatt volt a vízmélység alacsony vízállás esetén. Ezek az értékek, és a fenti szakaszok jellege aztán indokoltá teszik azt, hogy miért volt annyira népszerű a tutajozás a Tiszán, illetve miért közlekednek kisebb merülésű hajók ezen a folyón, mint például a Dunán.

A tiszai hajózás fejlesztésének a fenti tényezők komoly korlátokat állítottak, de ebben szerepet játszottak más tényezők is. Már a lefelé hajózásban, - ez vonatkozik a kősószállításra – gondot jelentett a folyó nagyon változó sebessége (Tokajnál a kisvízi sebesség 0,63 m/s, az árvízi sebesség 1,4 m/s) és vízállása, de még inkább igaz volt ez a sodrással szembeni szállításban. A vontatás korában nehezen tudták legyőzni az áradó folyó sodrását, és még a gőzhajók elterjedésével is, a gyengébb teljesítményű gépek nehezen bírtak legyűrni az ellenáramlatot (Boros, 1994, 78-80).

Itt kell néhány szót ejteni a víz folyásával szembeni hajózásról. Ennek komoly szerepe a Dunán volt, a Tiszán azonban a Máramarosból érkező szállítmányok esetében a víz sodrásával megegyező irányban haladtak a vízi járművek. Árral szemben leginkább gabonát szállították térségünkben. Ily módon, szakszóval hegymenetben többféle módon lehetett szállítani. Evezős hajókkal, árral szemben, számottevő terhet nem lehetett célba juttatni. Ennél hatékonyabb megoldás volt a vontatott hajók alkalmazása. Ebben az esetben emberi erővel vagy állati igaerővel győzték le a folyó sodrását. Ennek hatósági szabályozására már a XVI. századból találunk adatokat. A későbbi rendelkezés szerint a helyi birtokosoknak és településeknek biztosítaniuk kellett a hajózás szabadságát, de gyakorlat volt az, hogy például a part menti fák meghagyásával akadályozták a hajóvontatást. Az 1773-ban megszervezett Hajózási Igazgatóság aztán igyekezett rendbe tenni a helyzetet, kiküldött emberei felmérték a folyók mentén, a hajózást akadályozó objektumokat (hajómalom, cölöp, part menti építmények stb.).

A vontatás segítésére vontató utakat alakíthattak ki, hogy ne kelljen akadályokkal nehezítve a vízben bukdácsolnia embernek, állatnak. A felfelé irányuló hajózás könnyítését

szolgálták az átvágások. Ugyanígy a folyamszabályozás, - mint láttuk - megteremtette annak lehetőségét, hogy a kanyargós vízi utat kiegyenesítsék. Hasonlóan segítséget jelentett a csatornák építése. Mindezek ellenére a napi vontatási sebesség alig haladta meg a napi 10 kilométert. Igazi megoldást az árral szembeni hajózásra az önjáró hajók megjelenése jelentette a XIX. században, amikor a gőzenergia felhasználásával oldották meg a kérdést (Halász, 1974, 35).

Ha a tiszai áruszállítást korszakokra osztjuk, akkor a következő szakaszokat tudjuk elkülöníteni. Az első szakasz a kezdetektől a XIX. század második feléig tartott. Ekkor elsődlegesen tutajokon, hajókon a sót és faanyagot szállítottak. A második szakasz a XIX. századtól 1920-ig tartott, amikor az addigi árucikkek mellett fontossá válik a folyamszabályozáshoz használt kőanyag illetve építőanyag célba juttatása, illetve a mezőgazdasági termények cseréje (itt főként gabonafélékről, gyümölcsökről kell beszélnünk). Itt már nagymértékben megnő a gőzzel hajtott hajók szerepe a vízi szállításban. Végezetül beszélni kell egy harmadik szakasról, Trianon után, amikor az Osztrák-Magyar Monarchia gazdasági egységének megszűntével, nagyon visszaesik a forgalom az általunk tárgyalt területek között (Boros, 1994, 67).

Mint azt az előzőekben láttuk, a tengelyen való szállítás speciális feltételeket igényelt, és ez az állítás fokozottan vonatkozik a vízi forgalomra. Így, míg a fogatos kősószállításra az állam mindenkit kötelezhetett, a folyamira nem. Ezért is alakulhatott ki egy olyan szakembergárda, akik kenyérkereső hivatásként üzték a hajózás mesterségét. Az összefoglaló néven celléreknek nevezett hajósok sokféle módon szolgálhattak: dereglyéken, hajókon, tutajokon egyaránt alkothatták a személyzetet. Az szintén gyakorlat volt, hogy ők építették a vízi járműveket. A már az Árpád-korban céhekbe szerveződő cellérek között különösen megbecsült hivatás volt a kormányosoké. Az ő talpraesettségükön emberi és anyagi javak pusztulása múlhatott.

Miután, különösen a só szállítása veszélyes tevékenysége tekintélyes haszonnal párosult, így nem volt hiány befektetőkben. A vállalkozók sorában, városi polgárok is voltak, ők fogadták fel a sószállító hajósokat. A tisztas hasznot nyújtó bevételek persze sokféle költséggel jártak együtt, így nemcsak a szárazföldi utakat kellett karbantartani, biztosítani, hanem ugyanígy a folyamikat. A szezon indításakor a hajósgazdáknak át kellett vizsgálniuk a hajózandó mederszakaszt, hogy azokon ne legyenek útban lévő fa, szikla, hordalék akadályok. Miután a Tiszára különösen jellemző a meder átalakulása, figyelni kellett a homokpadokra. Indulás előtt ezeket a mozdítható akadályokat természetesen el kellett távolítani a vízből. Ott

ahol hajómalmok voltak azok mederből kiálló cölöpjei szintén veszélyt jelenthettek a hajók számára.

A vízi szállításban a legegyszerűbb, legolcsóbb eszköz a tutaj (láp, lábó, szál, talp) volt. Az ország különböző területein más és más kifejezést használtak megnevezésére. A Felső-Tisza vidékén ezen vízi eszközt inkább szál névvel illették, míg a középső és alsó területeken a láp kifejezés volt használatos. Egyébként a láp megnevezés, mely finnugor eredetű többértelmű. A Tiszán például három jelentést is kapcsolnak hozzá, a vízi jármű mellett az ingoványt és a holtágakon úszó nád és gyékénycsomókat is jelenti. A tutaj szóhasználat inkább az újabb időkre jellemző forma. Elképzelhető, hogy ezt a kifejezést a szláv népektől vettük át, ahol az alapszó az úszni, lebegni jelentéstartalommal bír. Ugyanakkor a tutajozáshoz kapcsolatban kialakult egy magyar terminológia, amely idegen hatásokat tekintve főként latin és német nyelvi elemeket alkalmaz (Barna, 1988, 73- 80).

Mindenesetre térségünkben a tutaj általánosan használt eszköz volt, ami kis merülésénél fogva különösen hasznos volt a Tisza felső, sekélyebb szakaszán. Alkalmazása kétszeresen előnyös volt, egyrészt a hegyvidékről így le lehetett úsztatni a síkvidékre a hegyvidéki erdők faanyagát, emellett a fentebb említett egyéb termékek szállítására szintén alkalmas volt. Általa a különböző termelési adottságokkal és árucikkekkel bíró vidékek egyirányú termékátadása megvalósulhatott. A tutajozás a 18- 19. században vált népszerűvé, de különösen utóbbi század közepén örvendett nagy népszerűségnek. E tevékenység számára az első komoly kihívást a vasút, illetve a közúthálózat fejlesztése jelentette, amely az áruszállítás új lehetőségeit teremtette meg. Ugyanakkor meg kell jegyezni, - mint azt a későbbiekben látni fogjuk – hogy még ekkor is nagyon versenyképes volt ez a szállítási forma, amely a folyó sodrási energiáját használta fel. A tengelyen történő szállítás ugyanis komoly állati vagy gépi energiát igényelt és így költségei nagyobbak voltak. A korabeli közéletben és a sajtóban kemény viták folytak arról, hogy szabad-e, a jól működő hagyományos rendszert felszámolni, sok ember megélhetését veszélyeztetve ezzel. A tutajozás jelentősége aztán az első világháború után lecsökkent, miután az új politikai határok következtében az árucseré forgalom megcsappant a Tiszán. Újabb, rövid idejű fellendülése a negyvenes évek első felében következett be, miután Kárpátalja Magyarországhoz visszakerült. A második világháború után a tutajozás véglegesen lehanyaglott, a vízi szállítás helyi jelentőségű ágazattá vált.

A tutajon történő szállításnak, vitathatatlan előnyei (csak gondoljunk arra, hogy ezeket nem kellett emberi vagy állati erővel a kiindulási helyre visszavontatni) mellett hátránya az

volt, hogy ezeknek az eszközöknek irányítása nagy szakértelmet, fizikai erőt, ügyességet és bátorságot kívánt, Mindemellett sérülékenysége miatt a vízre érzékeny szállítmány könnyen elveszhetett. Alapvető problémát jelentett az, hogy lassú jármű volt, különösen a lenti szakaszokon a víz három kilométeres sebességével kalkulálva hosszú ideig tartott az út. Amellett, hogy kényes, sérülékeny árucikk (így például állatok) célba juttatására a tutaj alkalmatlan volt, ugyanígy a romlandó termékek számára sem volt megfelelő jármű. A szeszélyes és nagyon veszélyes Tisza bizony nagy veszélyt jelentett ezekre a sérülékeny vízi járművekre. A Vasárnapi Újság 1867-es közlése szerint Tiszaújlaknál a magas vízállás és az erős szelek következtében több tutaj is elsüllyedt. Az így elveszett só tömege hatalmas mennyiség, 5 ezer mázsa volt (Boros, 1994, 515).

A kora újkori leírás szerint egy-egy tutaj elkészítése átlagban 16 fenyő faanyagát igényelte (persze a fatörzsek vastagsága befolyásolta a felhasznált mennyiséget). Az elterjedt gyakorlat szerint az előző tavasszal kitermelt és lehántolt fákat a tél folyamán a fuvarosok szánokkal levitték a folyókhoz. Az úgynevezett tutajkötő helyeken a törzseket egyenlő hosszúságúra vágták, és azokat trapéz alakban összekötötték. Ez a forma úgy jött létre, hogy a fák vékonyabb részei egymáshoz rögzítve kisebb szélességet adtak ki, mint a vastagabbak. A tutajok keskenyebb fele alkotta a jármű elejét. Ez a trapézforma azért volt kedvező, mert a leereszkedés során azt jól lehetett kormányozni. Az elkészült járműveket a vízre engedés után, mindkét végükön felszerelték a jármokkal, amelyek a kormány illetve az evezők elhelyezésére szolgáltak. A tutaj irányításához egyébként evezőt, vagy kormánylapátot, korabeli megnevezése szerint lentát vagy lintát használtak. A Kárpát-medencében elterjedt méret szerint ezeknek a vízi alkalmaságoknak a hossza 10 méter, szélessége 4-5 méter volt. Ugyanakkor a tutajok nagysága igen különböző lehetett attól függően, hogy hol került felhasználásra. Alapvetően a folyó szélessége határozta meg a méreteket. Ezeknél a vízi járműveknél a kiindulópont a fertálytutaj (talp) volt, ezek 4-10, de legfeljebb 12 fának törzséből készültek. Abban az esetben, ha az alkotmány szélessége a négy métert közelítette (12 láb) nagytutajról beszélünk. A talp méretét mintegy alapegységnek tekintették, és különböző számban kapcsolhatták azokat össze (az egész tutaj például négy talp egységét jelentette). A tiszaujlaki gyakorlat szerint 5-8 sor fertálytutajt kötöttek egymás után. A kamara a Nagybocksón 16 szálból készült tutajok minimális teherbírását 3,4 tonnában állapította meg. Ezeket aztán a fentieknek megfelelően Tiszaújlaknál összekötötték, amelyeken összesen legalább 60 tonna árut helyeztek el (Boros 1994). Megfelelő vízmélység esetén tehát a tutajokon, a szekereken lévő áru mennyiségénél jóval többet, lehetett szállítani. Itt kell megjegyezni, hogy a vízi szállítás céljára kivágott tömbök mérete jelentős mértékben eltért a

szárazfölditől, ezek egyenkénti tömege 2,7 és 5 kg között volt. Ugyanakkor a tisztánlátás végett meg kell jegyezni, hogy a méretek bányánként változtak. A középkorból csak a tordai és vízaknai szabványt ismerjük, a fenti számok azokra vonatkoznak (a tordai sókocka súlya volt a 2,7 kg, míg 5 kg-os a vízaknai volt) (Draskóczy, 2014). Térségünkben szintén ismerünk a tutajnak egyfajta változatát. A Rétközben lábónak nevezett vízi alkalmasosság Kiss Lajos leírása szerint fenyőgerendákból állt, amelyekre deszkákat rögzítettek és a mezőgazdaságban volt használatos.

Közbevetőleg el kell mondani, hogy állami szabályozást természetesen a tutajozás sem kerülhette el. A hatóságok az emberélet és az anyagi javak védelmében igyekeztek átlátható, kiszámítható viszonyokat teremteni a közlekedésben. Az 1867-ben létrejövő Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium ugyanebben az évben arról rendelkezik, hogy a hajózásban nagy veszélyeket hordozó, - és mint a korabeli leírásokból kiderül a szabad vízi közlekedést gyakorta szabotáló – hajómalmok működésének jogszerűségét meg kell vizsgálni. Egyúttal arról szintén rendelkeznek, hogy a hajóforgalmat lebonyolító folyókon ezeket az objektumokat ki kell világítani. Néhány hónappal később a minisztérium a szabályozást szintúgy kiterjeszti a tutajokra. A Tokaj feletti hajózás biztonsága érdekében, a rendelkezés szerint ködben és sötétedés után áruszállító tutajok nem közlekedhetnek. Egyúttal szabályozzák a tutajok méretét, azok maximum 4 táblából álló, maximum 2 fenyőszál hosszú méretet érhetnek el. Azt is előírják, hogy ezeket a közlekedési eszközökön négy hajóst kell alkalmazni (Frisnyák 2001).

A 19. századi emberek a következőképpen látták a tutajokat, azok működésének mindennapi gyakorlatát és a tutajosok életét. *„A visszaemlékezések szerint az alföldi területekre leúsztatott tutajokban lévő fenyőszálakat gúzsokkal kötötték össze. A fenyőszálak végét kifűrták, ezekbe faszögeket vertek, a hajlékony, fiatal cserjékből készített gúzzsal kötötték össze. Ily módon úsztatás közben egyetlen szál fenyő sem szakadt le a tutajról. A század első évtizedeiben mind a Tiszán, mind pedig a Körösökön emlegettek vasszögekkel, ácskapcsokkal összeerősített tutajokat is, ám ezeket a megrendelők nem szerették, mert a vas hamar belerozdásodott, beleért a fába, s onnan csak a fenyőszál károsításával volt kiszedhető.”*(Barna, 1988, 204). Az egyes állomáshelyeken megállva egyik végén vasalt, hegyes bottal (büszkével, büszkefával, bickerúddal, bickével, biszkével) fékezte le a járművet a személyzet. Ilyenkor aztán a helyi lakosok különösen alaposan szemügyre véve a járműveket, a következőket láthatták. Mivel az út igen hosszú volt, Záhonytól Szegedig, kis víz esetén két hétig is eltarthatott, (optimális esetben sem volt kevesebb 8 napnál) így a tutajosok lakhatását meg kellett oldani. Ezért a szálfákon deszkából összeállított féltetős vagy

nyeregvetős építményt készítettek, annak oldalán gyékényponyva borítást alkalmaztak. Mivel tüzet is raktak ezért meg kellett oldani a gyúlékony faanyag védelmét. A kunyhóhoz közel állították fel a tűzhelyet, és annak körzetében 10-15 centiméter vastag földtapasszal akadályozták meg a faanyag lángra kapását. A főzés sárból tapasztott sárkatlanban, vagy pedig jellemzően fára akasztott bográcsban történt. Különösen kedveltek voltak a munkácsi vasgyár öntöttvas, háromlábú serpenyői, amelyeket a XVIII. század végétől használtak a tutajokon nagy számban. Emellett a bográcsok és az öntöttvas lábasok voltak a legnépszerűbbek. Az elkészített ételek, a nemzetiségtől függően különbözőek voltak, a románoknál a puliszka a magyaroknál a krumplistarhonya különösen kedvelt volt. Persze a folyó által szolgáltatott halak is alapját képezték a tutajosok étkezésének. A halászat során szerzett zsákmányt a tartósítás céljából, a tisztítás után lesózták, felfüstölték így az megbízható élelmiszertartalékot jelentett (Barna, 1988, 205).

Az évszázadok során a tutajozás gyakorlata alig változott, még 1940-ben is hasonló módon láttatja a Máramarosról tudósító újságíró – újabb elemekkel gazdagítva a fentebb felvázolt képet – a tutajozás világát. Mint a későbbiekben látni fogjuk, ekkor már a só szállítása a vasút kezébe került, és a vízi szállítás hagyományos eszköze már csak a fa úsztatására szolgált. A leírás szerint a tutajokat 70-80 köbméter fenyőrönk egymáshoz rögzítésével készítik úgy, hogy a törzseket elől-hátul háncskötéssel fűzik össze, emellett a vízfolyás felőli rövid oldal megerősítésként szálfakötést kap. Elöl kap helyet a nyolc. de akár tíz métert is elérő kormányrúd a széles kormánylapáttal. A jármű közepén az ennivaló mellett lombos fenyőfa kerül elhelyezésre. Egy-egy tutaj összeállításán 2-3 fő dolgozik, akiknek igencsak sietniük kell, mivel a hétfőn elkezdett munkát másnap estére be kell fejezniük. A sietség oka az, hogy szerdán a zsilipeket megnyitják. Innen adjuk át a szót az újságírónak: *„A lombos fenyő a tutaj fékje, amit akkor használnak, ha a mellékvizekről jövő tutajok miatt torlódás áll elő. Szerdán és szombaton megnyitják a vízfogó zsilipjeit és az összegyűlt nyolcvan-kilencvenezer köbméter vízzel úgy duzzasztják fel a rohanó hegyi patakat, hogy a tutaj fenn ne akadhasson valamelyik alattomos víz alatti szikladarabon. Hetenként kétszer Tiszabogdánytól felfelé minden hegyi patak tutajokat röptet alá a Fehér-Tiszába. De így van ez a Fekete- Tisza völgyében is. Itt kora hajnalban, ott pedig a reggeli órákban valóságos menetrendszerinti beosztással indulnak el a tutajok, amiknek Rahónál, Kislonkánál és Nagybocskónál szabályos kikötőket rendeztek be, hogy az itteni feldolgozásra szánt famennyiséget összegyűjthessék. A tutajosokat Nagybocskónál váltják. Aki innen elindul Királyházaig, Tokajig, sőt Szolnokig és Szegedig kíséri azután a tutajt. Lenn az Alföldön, ahol a Tisza oly méltóságteljesen hordozza hátán a drága terhét, talán eszébe sem jut senkinek,*

hogy mennyire életveszélyes a mestersége a máramarosi tutajosnak.(...) Még a legügyesebb tutajossal is megtörténik, hogy nem tudja kikerülni a hídlábat vagy a tajtékozó vízben rejtőzködő sziklát. Ilyenkor azután vége a tutajnak, a hatalmas szálfák elszakadnak egymástól, eltorlaszolják a medret. A fáradság kárba vész s örülhet, hogy ép bőrrel kimenekül a rohanó áradatból.” (Esti Újság, 1940 augusztus 7.).

Kicsit romantikusabban, érzelmekkel telítve így látta az író, néprajzkutató Tömörkény István a tutajozás elmúló félben lévő világát: „Egészen régi még a tutajosélet, a tutajt ugyan gyermekkoromban itt még látnak neveztek. Egy gúny szó ma is lepénynek mondja, talán azért, mert olyan lapos, mint a tepsi, a miben a lepényt sütik. A tutajon ma sincs más vas, csak az oláh bicskája, fejszéje, meg olykor meg van vasalva a háncskötőrúd hegye is. Így ereszkedik le a fákkal a hegyek közül a rumuny évszázadokon át a nélkül, hogy a kormánylapátján vagy a lapátjármon akár csak egy fejszehasításnyit is módosított volna. Krumpliját a fára földből rakott tűzhelyén csak úgy főzi, csattos nagy tüszője már az öregapját is szolgálta, tót tutajeresztő társától sem tanulta meg, hogy a lának az oldalára is lehetne evezőt rakni, hátha gyorsabban haladna — talán. Jó nekik úgy lassan haladni is, a hogy a víz sodra viszi a tutajt, a sebesebb haladás csak abban mutatkozik, hogy mostanában már nem a folyóparton fölfelé ballagva mennek haza, hanem olykor vasúton. A tutaj, a mely az ő lábuk alól kifogyott, itt marad a parton. Néha százával hever, míg a gyárak fűrészgépei föl nem emésztik. Addig az oláh kezéből őrizet alá magyar kézre kerül: ez a facsősz hivatala.” (Tömörkény, 1906, 194).

Ha közelebről megnézzük a források által már alaposabban megismerhető 18- 19. századi viszonyokat, akkor a leírások azt mutatják, hogy ily módon, a vízi úton szállított árucikkek kínálata széles volt. A Tisza lentebbi részei tovább bővítették a kínálatot, és így ők is részesülhettek a vízi szállítás nyújtotta előnyökből. A só és a faárúk sokfélesége (léc, deszka, zsindely, vagy akár egész szekerek is leúsztatásra kerültek) mellett aszalt gyümölcs, lekvár, pálinka került fel a vízi járművekre (Takács, 2010). Mindenesetre a két legfontosabb árucikk a só és az építőipar alapanyagául szolgáló bárdolatlan fa volt. Utóbbi, a máramarosi erdőket kimerítő hatalmas tömegben (a XIX. században 200 ezer szálfát meghaladó mennyiség) került leúsztatásra a Tiszán. Az államnak ebből szintén jelentős haszna származott, amelyet az is mutat, hogy a királyi sóhivatalok melletti szálhivatalok szervezték meg a faanyag kezelését (Barna, 1988, 210). A fában szegény alföldi részek települése maguk is feljárhattak a hegyvidéki területekre favásárlás céljából. A fa szállítása szempontjából a legfontosabb központ a Felső-Tisza vidékén Tiszaújlak volt. Ahogyan nőtt a forgalom úgy nőtt a kikötőhelyek (portusok) száma, így vállal ilyen szerepet Vásárosnamény, Kisvarsány,

Tiszabercel. Hatalmas területet láttak el ezen a módon épületfával, amely túlterjedt az Alföld határain. Még az építészetben is tetten érhető a Tisza menti falvakban, a bőséges faanyag széleskörű használata. Az itt általános szelemenés tetőszerkezet 8-10 méteres, vagy azt meghaladó nagyságú mestergerendái csak a hegyvidékek fenyőszállítmányai által válhattak elérhetővé. A fenyőtörzsek mellett egyéb, feldolgozott faáru is érkezett a hegyvidéki tájakról, így nagyon fontos és általános árucikk volt a szerszámnyél. Ugyanakkor, ha alaposan szemügyre vesszük a szállított termékeket, akkor az apróbb termékek sokféleségével találkozunk. Máramarosból illetve a Tisza felső részéből a helyi háziipar termékei nagy számban érkeznek a lentebbi részekre. Így vesszőseprűt, vedret, köpülőt, dézsát, fűszertartó edényeket, szerszámokat és még ki tudja mennyi hasonló terméket úsztattak le a folyón. A kínálatból nem hiányoznak az ipari tevékenység nyersanyagai sem az égetett szén, és ásványi szén mellett gubacs tartozik ebbe a csoportba.

Bár már volt róla szó, de bővebben kell szólni a gyümölcsökről. Tarpa, Kisar, Nagyar lakói például arról vallanak, hogy gyümölcsöt úsztatnak le az Alföldre (Takács – Udvari 1993). Bár ezek jelentős részben valóban a Felső-Tiszahátról, Szatmárból és Beregből származnak, de tekintélyes mennyiség érkezik Máramarosból is. Túlnyomórészt az alma és körte, dió illetve a szilva kerül ily módon leúsztatásra: *„Egyes források megőrizték a tutajokon szállított gyümölcsfajták neveit is. Tiszahátiaktól származónak mondják pl. Szarvas környékén az ún. kormos, pogácsa és masánszki vagy masántzki almát. A folyó menti nép különösen egy apróbb almafajtát említ még napjainkban is, amelyet a tutajosok hoztak. A fenyőtutaj tetején nagy rakásba halmozva hozták a piros, nem nagy szemű, jóízű almát, mondják a nagyrévi visszaemlékezések. Ennek neve tiszai alma, tiszaháti alma, ill. fűzfaalma volt. Azt mondják, hogy a fűzfaalma Rahó környékéről jött. A tiszaháti alma név pedig a beregi Tiszahátra utal. A fűzfaalma név az ártéri gyümölcsstermesztés emlékét őrizte meg, hiszen egykor bizonyos almafajtákat fűzfákra oltottak. Más népi értelmezés szerint ez az elnevezés onnan származik, hogy a szóban forgó alma olyan keserű és savanyú volt, mintha fűzfán termelt volna. Szegedről és Szentestről ismerjük még ennek az almafajtának lápos alma megnevezését is, amely viszont egyértelműen a származására utal. A vezsenyiek visszaemlékezése szerint a tutajosok a tiszaháti almát babért, sóért, kenyérért cserélték, de adták pénzért is.”*(Barna, 1988. 202).

A termékek eladása sokféle módon történhet, a vásárok, helyi üzletek mellett kialakult gyakorlata volt annak, hogy a tutajosok kikötve eladták termékeiket. Ez történhetett kézpénzért, de az árucseré is megszokott üzleti forma volt. Nyilvánvalóan a Tisza felső folyásáról érkező tutajosok szívesen cserélték el termékeiket az otthon szűkében lévő

gabonára. A sóval hasonló volt a helyzet, azokat a tutajosoktól meg lehetett vásárolni vagy terménnyel lehetett azért fizetni. Bár a só forgalmazásában a raktáraknak volt meghatározó szerepük, de még a lentebb lévő települések is tutajosoktól vásároltak. Az így szerzett sót aztán – gyakorta szintén onnan beszerzett – mozsárban otthon megtörték.

A forrásokban arra is találunk adatokat, hogy milyen volt a tutajosok nemzetiségi összetétele. Arra már láttunk példákat, hogy a Felső-Tisza vidéki magyar lakosság részt vett a tutajok leúsztatásában. Ugyanakkor a Máramarosi térségből a magyarok mellett ruszinok, románok és németek egyaránt alkothatták a tutajok személyzetét. Általános gyakorlat volt, hogy az idegen ajkú lakosság az ország belsejében átadta a tutajokat a helyieknek, így Szolnok alatt már a magyar népelem volt meghatározó. A hazai lakosság hajlamos volt arra, hogy az északról jövöket tótoknak, tehát szlovákoknak, míg a keletről jövöket oláhoknak, tehát románoknak tekintse. Az idegen népesség, főleg a románok gyakorta a csúfolódó helyi gyermekek céltáblája volt. Egyébként elkülönülésüket erősítette az, hogy szokatlan ruhákat viseltek (szürkankó, szürnadrág, nagy kalap, bocskor) szokatlan ételeket (a románok puliszkát) fogyasztottak. A munka jellegénél fogva a tutajosok gyakorta több nyelven beszéltek, így bírták a magyart is.

Végezetül meg kell jegyezni a tutajozással kapcsolatban azt, hogy ezt a vízi járművet alkalmanként személyszállításra használták. Így például a vallási üldözés elől – a hagyomány szerint – a tiszaháti népesség tutajokon ereszkedett le Nagyrévre. Szintén a térségünkben származó adat az, hogy a Máramarosból származó papjukat a vámosatyaiak szintén ilyen járművön költöztették le szolgálati helyére (Barna, 1988, 156).

A tutajokhoz képest nagyobb biztonságot jelentett az áru számára a hajó. A kamara ezért, ahol ennek meg volt a feltétele, inkább ezeket az eszközöket részesítette előnyben a fehér arany szétterítéséhez. A XVI. századból származó forrás szerint a só szállítására szánt hajók a dereglyék és kompok mintájára fenyőből kerültek megépítésre. A hasonlatosság elsősorban abban mutatkozhatott meg, hogy mindegyikük típus lapos, emellett alacsony merülésű volt. Ezeknek a tipikus só szállító hajóknak az anyaga faszegekkel került összekapcsolásra, mivel a vas használata azzal a veszéllyel fenyegetett volna, hogy azokat a rakomány szétmarhatja. Rövid időszakra, úgy tűnik egy útra építették őket, és a célállomáson szétszedték őket, és anyagukat helyben értékesítették. Ezek a hajók tájegységként, tehát Máramarosban, Tordán, Désen különböző kialakításúak voltak.

Nemkülönben meglehetősen nagy különbségek mutatkoznak a méretek tekintetében. A Désen készített hajók különösen tekintélyes nagyságúak voltak, hosszuk 40 méter, szélességük 10 méter volt, és közel 100 tonna árut tudtak eljuttatni a célállomásig. A tordai

vízi alkalmatosságok teherbírása fele volt a désinek. A Máramarosszigeten ácsolt, Máramaroson használt hajók voltak a legkisebbek, ezek 40 tonna sót tudtak egy menetben elszállítani. Nem nehéz belátni, hogy ekkora tömegek és értékek mozgatása komoly felelősséget és körültekintést igényelt.

Sajnos bomló anyaguknál fogva az évszázadokkal korábban készült vízi alkalmatosságok mára alig maradtak fenn (nem beszélve arról, hogy a sót szállító tutajok faanyaga a célállomásra megérkezve felhasználásra került építőanyagként). Leginkább azok úgy őrződtek meg, ha a vízben elsüllyedve az oxigéntől elzárt közegben konzerválódtak. Így maradt fenn az 1990-ben, a leapadt folyóban, Tiszabecsnél megtalált csónak, amely egyes feltételezések szerint a kősó szállítására készült. Ezt a véleményt erősítheti az, hogy a szatmárnémeti múzeumban hasonló formájú, sót szállító csónaknak tartott járművet őriznek. A tiszabecsi leletet a nyíregyházi Sóstó Múzeumfaluba szállították és ott kiállították. Rendeltetését illetően különböző vélemények fogalmazódtak meg. Mindenesetre a csónakot illetően a tények a következők: *„a 12,35 m hosszú, elől él formában kiképzett (felső élén 35 cm széles), a középső részén 100, végén 90 cm széles és legnagyobb magasságában 125 cm-es, belül üreges, fatörzsből kivájt „csónaktest” egyetlen fából, mégpedig tölgyfából készült. Kivágáskori életkorát (talán túlozva) 650 évre becsülték. A hosszú víz alatti léte idején semmilyen károsodás nem érte az iszapba ágyazódott fát, azonban a partra vontatáskor az egyik oldalsó része letört, de azt is biztonságba helyeztük és a restaurálás során visszaerősítjük eredeti helyére.”*(Páll, 1993, 79).

3.5. A kősó és a vasút szerepe a modernizálódó Magyarországon

A 19. századi modernizáció nem hagyta érintetlenül a közlekedést sem. Ráadásul a számok azt mutatják, hogy a teherszállítás hatalmas mértékben növekedett, a hagyományos termékek mellett az ipari nyersanyagok és építőanyagok szállítása különösen fellendült. A közlekedés tekintetében a legfontosabb modernizációs eszköz a vasút, amelynek legnagyobb hozadéka az volt, hogy fejlesztően hatott a gazdaságra és a településekre. A vasútvonalak megépítésének emellett számtalan előnye volt, amelynek bizonyításával úton útfélen találkozunk a korabeli közéletben. Az ország minden települése azon igyekezett, hogy meggyőző érvekkel bizonyítsa a kormányzat előtt azt, hogy területükön indokolt a közlekedés ilyen irányú fejlesztése. Sokszor nehezen megoldható volt a lokális érdekek és a nemzeti érdekek egyszerre történő érvényesítése.

Maga az állam sem volt következetes e területen. Az osztrák kormányzat a birodalom egységesítésében döntő szerepet szánt a vasútnak. Ezért a magyar szabadságharc leverése után költséges modernizációs programot dolgozott ki, terveikben egy Bécs központú hálózat

kiépítése szerepelt. Ezzel szemben a magyarországi liberális körök – élükön Széchenyi Istvánnal - egy Pest-Buda centrumú hálózatban gondolkodtak.

Mindenesetre az egyéb terhekkel is terhelt központi költségvetés összeomlott, és az államcsőd bejelentése azt jelentette, hogy az állam önerejéből nem képes a birodalmi vasúthálózat kiépítésére. Az 1854-es, kényszer szülte bécsi szemléletváltás, azt eredményezte, hogy szabad verseny érvényesül a vasútépítés területén (Majdán, 2014, 32). Az ennek révén létrejövő magántársaságokban a külföldi tőkének meghatározó szerepe volt. Azért, hogy vonzóvá tegye a kormányzat az ilyen jellegű beruházásokat a kamatbiztosítás révén garanciát adott a befektetett tőke hasznának megtérülésére. A különböző vasúttársaságok felosztották az országot, és egy-egy tájegység hálózatának kiépítésére törekedtek.

Az 1867-es kiegyezés csak lassan változtatott ezen a helyzeten. Mindenesetre az új kormányzat ragaszkodott ahhoz, hogy a magyarországi közlekedésügy a honi kormányzat kezébe kerüljön. Mindezzel együtt az eddig jellemző, különböző koncepciókat ütköztető viták nem szűntek meg. Ebben az időben két nagy, átfogó, vasúti fejlesztési terv került kidolgozásra, az egyik Mikó Imre (1867) a másik Tisza Lajos (1873) nevéhez fűződik. Ugyanakkor nagyon fontos azt megjegyezni, hogy a közlekedéspolitikában írásos kormányprogramok nem kerülnek megfogalmazásra, egyes konkrét ügyekben döntenek a költségvetési viták során. Rontja a helyzetet, hogy a lobbizás, nyomásgyakorlás, korrupció gyanúja akadályozza a racionális döntések meghozatalát. Magának a közlekedésügynek az irányítása rendszere gyakorta változik, a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztériumot 22 év alatt nyolc alkalommal szervezik át (Frisnyák, 2001, 43). Mindezt azért fontos kihangsúlyozni, mert a következő oldalakon leírt, egymásnak feszülő vonalépítési tervek közlekedéspolitikai háttere így válik érthetővé.

Mindenesetre folyamatosan bővül a vasúti hálózat, a gazdasági, adminisztrációs központokat összekötő fővonalak kiépítése mellett a nyolcvanas években felfut a helyi érdekű vasutak fejlesztése. Ezek révén bekapcsolódhatnak az ország kötöttpályás vérkeringésébe a kistérségek. Az ezekhez fűződő, remélt gazdasági fejlesztő hatás azonban – kivéve a bányavidékeket - jórészt elmarad. A magántőke szerepe visszaszorulóban van, a MÁV megerősödésével. és az állami szerepvállalás növekedésével együtt a kormányzat visszavásárolja a magánvasutakat.

Így hát folyamatosan épültek ki az újabb és újabb vonalak és tervek között ott szerepelt a máramarosi szárnyvonal kiépítése is. Természetesen ennek a pályának a legfontosabb feladata a hatalmas sóval megrakott szállítmányoknak a bányákból a felhasználási területekre való eljuttatását célozta. A számok önmagukért beszélnek 1865-ben a

magyarországi sótelepek becsült készlete 1343 millió mázsa volt, és ebből 1287 millió mázsával a három máramarosi bányahely részesült (Rónaszék, Sugatag, Szlatina). Az éves termelés ezeken a lelőhelyeken 1,2 millió mázsa sót tett ki. Mindeztáig a szekerezés mellett a Tisza adta ennek a hatalmas mennyiségnek a természetes szállítási útvonalát. A kitermelt ásványkincs 90 százalékát leúszatták a folyón, ami 205 ezer fenyő szálfát, emellett 40 ezer három öles deszkát igényelt (Barkóczi, 1985, 98).

Ugyanakkor a máramarosi vasútvonal megépítése sok időbe telt, és ezt a kérdéskört komoly viták övezték. Az alapokat Széchenyi István rakta le, aki a korszakban a legtöbbet tette a közlekedésügy területén. Az elkövetkező évek során kiépülő vasúti hálózat lényegében az ő elképzeléseit valósította meg oly módon, hogy ország gazdasági központjait, Budapest centrikusan kapcsolta össze.

3.6. Viták a kősó szállításának új formáiról

Széchenyi a „*Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*” címet viselő írásában (1848), egyebek mellett foglalkozott a vasút kérdésével. Elképzelése szerint a négy fővonal mellett mellékvonalak megépítésére kerülne sor a jövőben, hiszen az ország gazdaságának fejlesztésében központi szerepet szánt a vasúti szállításnak. A művelt arisztokrata leírása szerint ezek egyike lenne a „[...] *Ezen vonal Szatmárig azért volna folytatandó, mert összekötné egyszersmind az Alföldet a tiszai felvidékkel s Erdély- ország egy részével, honnan Szatmár, Ugocsa, Máramaros megyék s Erdély számos vidéke bőségesen adhatna égényt az Alföldnek.*”(Széchenyi, 1848, 57- 58). A tervezet szerint tehát az Alföld, Felső-Tisza vidéke összeköttetésbe kerülne a nagy nyersanyagtermelő vidékekkel, tehát Erdéllyel és a máramarosi bányákkal.

A 19. század közepén aztán úgy tűnt, hogy a gazdasági szempontokat szem előtt tartva a kormányzat felkarolja a máramarosi vasút ügyét. Ekkor még az állam a magánvasúti rendszer keretei között kívánta megvalósítani a beruházásokat, köztük a szóban forgó pálya kiépítését is. A máramarosi vasútvonal első tervei, Moser Frigyes révén, aztán 1854-re el is készültek. Az általa megfogalmazott elképzelés szerint Máramarostól Tiszaújlakig (esetleg Váriig) lóvasút épült volna, elsődlegesen a só szállítására. Ugyanakkor felmerült annak lehetősége, hogy Vásárosnaményt legyen végpont. A koncepció előmunkálataira, műszaki feltérképezésére Joseph Golz főmérnök kapott megbízást. A vizsgált szakasz terepviszonyait a szakember Namény és Sziget között kedvezőnek találta, és a bőven rendelkezésre álló faanyag tudatában itt mindenképpen gőzüzemű vasút kiépítését tartotta indokoltnak. Ezzel szemben megítélése szerint a Sugatagig és Rónaszékig vezető két szárnyvonal meredek

emelkedése nehézséget jelenthet a munkálatokban. Bár ide lóvontatást tervezett, de az emelkedők miatt a gőzvontatás is szóba jött. Az ily módon megtervezett vasúti pálya hossza összességében több mint 21 mérföldet tett volna ki, amelyből 16,5 mérföld lett volna a Namény és Sziget közötti rész. A vasút ténylegesen a Namény melletti Gergelyitől indult volna, hogy aztán Tarpán, Várin, Tiszaújlakon, Nagyszöllösön, Huszton, Técsőn – itt áthaladva a Tiszán – Hosszúmezőn át érkezzen meg Szigetre.

A Golz által készített tervezetet végül a kormányzat elfogadta, és 1856-ban arról rendelkezett, hogy azt állami pénzből építsék meg. A kormányzat egyúttal elfogadta a főmérnök ár kalkulációját, amely szerint a beruházás összköltsége 5,78 millió forintot tesz ki (Barkóczy, 1985). A hírről a korabeli sajtó is hírt adott, a Gazdasági Lapok így kommentálta az eseményeket: *„Nagyok és sokfélék azon hasznok, melyek ezen vasút által Magyarországra és Galiciára háramlanak. Csak egyfelől a sószállítást tekintve is, mely eddig a Tiszán szálakon történt, és így igen gyakran hol a fagy, hol az áradat, hol az apály miatt is akadályozva volt, most ellenben nagyban és folytonosan eszközölhető. Továbbá a termékenyebb és távolabb megyék gabonája fel, valamint Máramaros- és szomszéd hegyes megyék épületfája leszállítható: a tengődő vasgyárak pedig, melyeknek – e mai vaskorszakban – roppant feladatuk van, csak ez által jöhetnek lélegzethez, és tehetnek rövid idő alatt óriási lépéseket”*(Gazdasági Lapok, 1856, 14. sz.).

Az észak-keleti vonal e szerint a tervezet szerint Naménytől tartott volna Máramarosszigetig. Ez a terv abból indult ki, hogy Namény alatt a Tisza már biztonsággal hajózható, tehát a vízi úton való áruszállítás veszély nélkül megoldható. Voltak ugyan kisebb viták a vonalvezetésről, főként a biztonság tekintetében, (a Tisza árvizeitől félve) de ezeket az ellentéteket rendezték. Ennek eredményeképpen kisebb mértékben módosították a nyomvonalat. Találkozva a kormányzati szándékkal, a Tiszavidéki Vasút engedélyt kért az említett vonal megépítésére, oly módon, hogy az Nyíregyházától épült volna ki Máramarosig. A kormányzat 1859-ben megadta jóváhagyását a munkálatokhoz, azzal a kikötéssel, hogy annak legkésőbb 1862-re el kell készülnie.

Ezzel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy témánk szempontjából két vasúti társaság működése volt meghatározó az északkeleti területen, az egyik a Tiszavidéki Vasút, a másik a Magyar Északkeleti Vasút Részvénytársaság volt. Előbbi 1856 és 1880 között részvénytársaságként működött, mígnem államosították. A bécsi székhelyű cég nem számított népszerűnek hazánkban, aminek gazdasági (magas fuvardíjak) és érzelmi okai (német szolgálati nyelv) egyaránt voltak. Folyamatosan pénzügyi gondokkal küzdött a cég, amely állami többször is segítségben részesült. Az 1864-es kimutatás szerint a cég legnagyobb

szállított tétele a vegyi anyagok és só összefoglaló néven meghatározott árucsoport volt (Bíró, 1977). Ez a társaság volt tehát az, amelyik az ötvenes évek végén és a hatvanas évek elején lehetőséget kapott arra, hogy megvalósítsa a fentebb említett tervezetet. Nem szabad elfelejtenünk azonban azt, hogy ezek a cégek magántársaságok voltak, akiknek a részvényesek előtt meggyőzően kellett bizonyítani az aktuális beruházás nyereségességét. A Tiszavidéki Vasút 1858. évi áprilisi közgyűlésén Andrássy György előterjesztette azt a feltételrendszert (gyakorlatilag kedvezményeket), amely alapján a társaság megépítheti a Nyíregyházától Máramarosig terjedő vonal összes szakaszát. A kősó szállításának kérdését vizsgálva, különösen érdekesek a társaság számára ígért egyes kormányzati kedvezmények. A kamatbiztosítás mellett, a koncesszió időszakára az állam, a Tiszavidéki Vasút számára évi egymillió mázsa só szállítását garantálja, kilométerenként és mázsánként egy krajcáros áron. Ugyanakkor a társaság jogot nyer arra, hogy 800 ezer mázsa sót kis tételben értékesíthessen. A tárgyalások során a Tiszavidéki Vasút részvényesei újabb kedvezményeket kértek, amelyek között szerepelt az, hogy állami kölcsönben részesüljön a vasúttársaság, illetve az általuk javasolt fuvardíjak kerüljenek megállapításra a só elszállításban. Továbbá azt is kérte a Tiszavidéki Vasút, hogy Tiszaújlakon, Gergelyen, Tokajban, Poroszlón, Szolnokon, Debrecenben, Miskolcon raktárakat működtethessen.

Az északkeleti vasút nyomvonala a magyar közéletben azonban továbbra sem jutott nyugvópontra. Debrecen és Szatmár mindent megtett azért, hogy rajtuk haladjon keresztül a Máramarosba tervezett vasút. Mint később látni fogjuk ez az elvi küzdelem a későbbiekben, mintegy bűvópatakként jelen volt a magyar vasútfejlesztés történetében. Ugyanakkor az engedély birtokában a Tiszavidéki Vasút megépíthette volna a Nyíregyháza és Máramaros közötti vonalat. Az engedély ellenére azonban a szárnyvonal nem készült el (Ujhely, 1910). A társaság kihátrált a megbízásból és figyelmét Erdély felé fordította, mert 1864-ben itt kapott megbízást. Egyúttal felmentést kapott a nyíregyházi-szigeti vonal kiépítésének kötelezettsége alól (Barkóczy, 1985).

Mindinkább megerősödött azonban az a lobbicsoport, amely Máramarost Debrecennel kívánta összekapcsolni. A Szatmári Vasút Társaság alelnöke, a szatmári születésű (aki nem mellesleg a reformkor ismert politikusa volt és a közlekedésügyben Széchenyi munkatársa) Kovács Lajos kérte a Debrecenről Máramarosszigetig tartó vasút megépítésének engedélyeztetését. Beadványában felhívta arra a figyelmet, hogy nemzetközi összehasonlításban a magyarországi kősófogyasztás alacsony. Eszerint míg az európai országok átlagos, egy főre eső felhasználása 18 font (1 font 0,56 kg), addig ez nálunk mindössze 12 font. Úgy látja, hogy a fogyasztás növekedni fog és ezzel a nagyjából 1 millió

mázas máramarosi só kitermelés is jelentős emelkedés előtt áll. Továbbá Kovács Lajos úgy látja, hogy a kormányzat a kitermelt fából is nagy többletbevételhez jut, ha azt az ország belsejében magasabb áron értékesíti. Tehát a felépítendő vasút nyereséges lesz: „*1. A tervezett vasút elsősorban a kereskedelemnek három fő pontját, melyeknek jelentőségét nem lehet rangsorolni, vagyis Debrecen, Szatmári és Szigetet köti össze. Debrecen az Alföld felső részének középpontja, ahol e vidék termékei összegyűlnek, Szatmár hasonlóképpen egy termékekben gazdag vidék forgalmi központja, Sziget e vidékek kereskedelmét közvetíti Galíciával és Bukovinával. 2. E vasútvonal Magyarország egyik leginkább lakott részén vezet keresztül. Városok nagy számát mutatja itt a térkép. Debrecenen kívül a vasút mellett közvetlenül: Vámospércs, Nagykároly, Szatmár, Huszt, Técső, Visk, Sziget, közvetve a bányavárosok: Nagybánya, Felsőbánya, Szinyérváralja, Erdőd, Tasnád, Mátészalka, Gyarmat, Nagyszöllős, Tiszaújlak, Beregszász és igen tekintélyes számú helység sorakozik. E vasútvonal keresztül vezet Szabolcs és Bihar megye egy részén, egész Szatmáron, Beregen és Máramaroson, a beregi járás jelentős részén és az erdélyi Partium egyik részén. 3. E vasútvonal Debrecen által összeköti az Alföld termékeinek gyűjtőhelyét a nyersanyagokban, természeti kincsekben igen gazdag hegyvidék központjával, és a már ma is jelentős forgalom további fejlődését idézi elő. Ma az Alföld a hegyvidék lakosainak az élelmiszereket, a gabona, bor, szalonna, zsír, olaj mindenféle fajtáját szállítja. A hegyvidék olyan természeti kincseket szállít az Alföldnek, melyek ott majdnem teljesen hiányoznak. E téren a főszerepet a só és a szén játssza.*” (Barkóczi, 1985, 238). Amint a leírásból látható a Kovács által javasolt nyomvonal elsősorban az Alföld érdekeit szolgálja, de hatása kisebb mértékben az általunk vizsgált területen is érvényesül. Az elkövetkező időszakban úgy tűnt, hogy Kovács Lajos és a mögötte álló érdekcsoport erőfeszítései sikerre vezetnek.

Eközben sorra születnek azok a tervezetek, amelyek célja az vasúton kapcsolja össze Máramarost az ország belső területeivel. A bécsi Kereskedelemügyi Minisztérium 1864-es tervezetét kimondottan a szándék vezérli, hogy az új közlekedési forma által a fontos nyersanyagok bekapcsolódhassanak a nemzetgazdaságba. A fentiek értelmében tehát nem véletlen az, hogy a tervezetben Máramaros kiemelt hangsúlyt kap. Az elképzelés szerint a Debrecenből induló vonal eljutna a fontos nyersanyagbázishoz, majd a határhoz: „*E vasútvonal, amely Debrecennél a Tiszavidéki Vasúthoz kapcsolódik, Máramaroson át Szigeten keresztül Bukovinába vezet, Ausztria számára nagy fontossággal bír. A hatalmas máramarosi sótelepeken és igen termékeny vidéken halad át [...] Ez a vasútvonal részét fogja képezni annak a Monarchiát a birodalom központján, Bécsen át nyugat-keleti irányban átszelő vasútvonalnak, amely Bukovinának és Dél-Oroszországnak kapcsolatát Béccsel és*

Ausztria nyugati részeivel a legrövidebb úton biztosítja, és főként a Besszarábiától, Kelet-Galiciából és Bukovinából származó gabona és vágómarha szállítását szolgálja.”(Barkóczi, 1985, 224-225). E tervezett vonal hossza 59 mérföld lenne (1 mérföld 7586 méter), a kivitelezés összege pedig 41 millió forintra volt kalkulálva. Ugyanakkor más elképzelések is megfogalmazódnak a Máramarost elérendő vasút kapcsán. Az előző tervezethez képest egy évvel később az Országos Magyar Gazdasági Egyesület is kidolgoz egy koncepciót a következő vonalakkal:

„ a) Nyíregyházáról Munkácson át Vereckéig s Galiciában Stry Zydaczow felé...

b) Ezen vonalból Kis-Várda táján kiágaztatva, a Tisza völgyén Máramaros Szigetre. - E vonal kiépítése országos s fontos közgazdasági szempontokból már régen sürgetve volt, minthogy Máramarosnak nagyszerű sóbányáihoz, s általán terménygazdag völgyeihez vezet. Folytatása

c) Szigetről Kirlibabán át Suczawáig, a Moldvában és Dél-Oroszországban készülő vaspályák előhaladásához képest, nem különben nagy figyelmet érdemel. Egyelőre a „lemborg-czernowitzi”-vel csatlakoznék, s Bukovinába elég jelentékeny forgalmat közvetítene...

d) a debrecen-szatmári vonal.”(Barkóczi, 1985, 226-227).

Az 1864-es bécsi illetve OMGE elképzelése annyiban egyeznek meg, hogy Máramarost több irányból is el kívánják érni vasutakkal. Ugyanakkor témánk szempontjából alapvető különbség az, hogy a nyugati végpont az első esetben Debrecen, addig a második esetben Nyíregyháza lenne. Mint láttuk a két koncepció támogatóinak vetélkedése már az ötvenes évek végére visszanyúlik. A későbbi elképzelések gyakorlatilag ezt a két koncepciót viszik tovább, tehát a Debrecen-Máramaros illetve a Nyíregyháza Máramaros vonal merül fel azokban lehetséges alternatívaként.

A Tiszavidéki Vasút ötvenes évek végi kudarca ugyanakkor nem állította le a máramarosi vasútvonal ügyét. A különböző érdekcsoportok aktivizálták támogatóikat. A vasút által érintett települések természetesen élenjártak ebben, hiszen számukra nagy gazdasági előnyökkel járt volna az, ha a szárnyvonal rajtuk halad keresztül. Az elkövetkező eseményekből úgy tűnt, hogy a Debrecenből kiépülő hálózat képviselői számíthatnak sikerre. Az 1864. évben gróf Forgách Antal és köre beadott egy kérvényt, amelyben a fenti vonal megépítésére kért engedélyt. A folyamodók meg is kapták az előmunkálatokhoz az engedélyt, majd benyújtva az ehhez kapcsolódó terveket kérték a végleges engedély megadását (Újhely,

1910). A Forgách vezette csoport indoklása szerint, az általuk javasolt vonal azért jobb, mint a konkurens nyíregyházi, mert a Tisza Gergelyig csak kevesebb, mint fél évig hajózható. Ráadásul Debrecen közlekedési kapcsolatai (Kassa irányában) kedvezőbbek, mint a nyírségi városé. Sorra futottak be az országgyűléshez azok a kérvények a különböző településektől, amelyben kérték a Debrecen- Szatmárnémeti- Máramarossziget közötti vasút megépítését.

Az 1867-ben, a Kiegyezéssel megalakuló új magyar kormány folytatta az ügy tárgyalását. Boros Pál, Ujfalussy Lajos és Tisza Kálmán országgyűlési képviselők felléptek az ügy érdekében. Végül az országgyűlés 1868-ban a Magyar Északkeleti Vasútnak adta meg a kivitelezés jogát. A hosszan elnyúló vita végre nyugvópontra jutott, a Debrecen- Szatmárnémeti- Máramarossziget vonalon a vasút közlekedés, a szakasz teljes hosszán, 1872 végén indulhatott meg.

A politika mellett a sajtó is derekasan kivette a részét a vasutat övező vitákból. Többségében voltak a támogatók, akik érdekeiknek megfelelően foglaltak állást abban, hogy Máramarost milyen módon kell elérni vasúton. A két legelterjedtebb variáns közül egyértelműen a debrecenit támogatták többen, de természetesen a rövidebb pályahosszú nyíregyházit is számosan előnyben részesítették. Az állítás igazolására lássunk három példát.

Már hivatalból is igen aktívnak mutatkozott a kérdésben Máramaros alispánja Szöllősi Balázs, aki természetszerűleg elsősorban szűkebb hazájának érdekeit tartotta szem előtt. Aktív publicisztikai tevékenysége mellett könyv alakban megjelentette Máramaros megye viszonyainak leírását. Itt, a szűk terjedelemhez mérten alaposan foglalkozik a kősó kereskedelmével, amely a térség legfontosabb bevételi forrása volt. Statisztikai adatokkal igazolja azt, hogy a kérdés súlyánál fogva, mintegy a térség húzóágazataként működik. Leírásában azt igyekszik megláttatni, hogy a kereskedelemben igen zavaros viszonyok vannak, és annak hasznából nem a helyi lakosság gyarapodik. A szállításban részt vevőket kihasználják, azok szemét kiszúrják a természetbeni fizetéssel, pénzt alig látnak. A kisemmizettek pedig szorult helyzetükben lopással próbálnak boldogulni. Ezért írja, még a fenti gondolatmenetet megelőzően Szöllősi: *„A sófuvarozás e megyének rákfeneje, haszon nélküli, s csak a bűnök szaporítására vezet. – A lopást, csalást honosítja meg e megyében. Ezt – mint eddig kezelték – a földmivelés uzsorájának kell neveznem, s ezt találom fő okának, hogy a munkaszeretet nem ver gyökeret a nép szívében, s a földmivelés nem halad.”* (Szöllősi, 1856, 9). Szöllősi tehát a kősó szállításának korabeli állapotát úgy ábrázolja, hogy az nem csak anyagi kérdés, de az erkölcsi züllés előidézője. Ezért mondja végső következtetésként a szerző: *„A fentebbi előadás meggyőző tehát mindenkit arról, miképp a megyének a sószállítás kevés hasznot ad – a vállalkozók a szállításnál sok kárt szenvednek – a só levitel nem minden*

évben biztos – s itt a bajon egyéb a vasútnál nem segíthet, s ennek létrejötte – a földmivelést – jólétet – erkölcsiséget előmozdítja.” (Szöllösi, 1859, 12).

Szöllösi több újságban is megjelenteti nézeteit a vasút, szerinte helyesnek tartott nyomvonalát illetően. Bár, hangsúlyozni kell, hogy ebbeli szándékában szülőföldje azon érdeke vezet, hogy az mindenáron bekapcsolódjon a vasút országos vérkeringésébe. Így, bár többször megnyilvánul a Debrecen Szatmárnémeti vonalvezetés érdekében, de a nyíregyházi vásárosnaményi megoldást is elfogadhatónak tartja. Érvelése szerint előbbi koncepció azért előnyös, mert az által gazdaságilag fejlettebb, nagyobb népességű területek kapcsolódhatnak össze, nagyobb forgalmat biztosítva a vasútnak. Másrészt a szerző úgy látja, hogy Nyíregyháza, Kálló, Namény kötődései más irányúak, mivel azok terményeinek felvevője mostanáig Munkács és Ungvár térsége volt. Ezzel szemben pedig Szatmár térsége hagyományosan Máramarost látta el gabonával, és azon túl kereskedett Galíciával. Ugyanakkor – bizonyítván azt, hogy az alispán számára elsődlegesen a vasút fontos és nem annak mikéntje – más máramarosi birtokosokkal együtt, 1864-ben előmunkálati engedélyt kér a Nyíregyháza-Máramarossziget közötti vasút megépítésére. Ezt a kérést azzal utasítja el a kormányzat, hogy már egy ilyen hozzájárulást Debrecen és Máramarossziget közötti nyomvonalra már kiadtak Forgách Antal és Kovács Lajos számára (Barkóczi 1985). Szöllösi az ország érdekeire próbál hivatkozni. – ezzel inspirálva a kormányzatot a máramarosi vasút megépítésére – amikor azt mondja, hogy a központi vasút, amely Pozsonytól szeli át az országot, Máramarosig való kiépítésével válik teljessé. Arra sem egyedül hivatkozik, hogy ezáltal, az eddig elszigetelt Galícia, Bukovina, Moldva, Besszarábia, valamint a dél-orosz területek elérhetővé válnak, ami komoly gazdasági előnyökkel járhat ránk nézve.

A Szöllösi állásponttal rokon megnyilvánulást találjuk a Pesti Napló 1864-ben megjelent egyik számában. A lap hasábjain, a következő névtelenül megjelent véleménynek adott helyet: *„A hazai viszonyok, a termelés és a forgalmi érdekek némi ismerete, s egy tekintet az illető vidék térképére, okvetlenül mindenkit meggyőzend, mennyivel fontosabb közlekedési igények szolgálatára van hivatva a jelentékeny üzleti piacokat összekötő Debrecen- Szatmár- Szigeti vaspálya, a csekély népességet érintő Nyíregyháza- Sziget vonalnál. [...] A Nyíregyházánál kiinduló tervezet hazánk egyik, nyers terményekben gazdag, de forgalmi eszközökben szerfölött szegény vidékét, a termékeny Szatmár megyét fosztaná meg tán örökre a modern társadalom egyik fő vívmányának, a vasútnak jótéteményeitől”* (Pesti Napló, 1865, december 28). Tehát ebben az állásfoglalásban a vasút fejlesztő hatásának fontosságát hangsúlyozza a szerző, amely a szatmári térséget bekapcsolná a modern gazdaság

vérkeringésébe. Itt is kihangsúlyozásra kerül az az álláspont, mely szerint a debreceni vonal által sokkal nagyobb népesség részesül a vasút előnyeiből.

A Bereg megyei kötődésű Janka Károly ezzel szemben a Pesti Napló hasábjain a nyíregyházi tervezetet támogatta. A szerző így indokolta meg álláspontját: *„Nyíregyháza—naményi vonal Gergelynél a Tiszán átmenve, s a Tiszával párvonalban a Tisza-szabályozási társulat által árvíz ellen már teljesen biztosított területen haladva, a Tisza szabályozási töltések által s azok fedezete alatt folyvást biztosítva lesz az árvizek rombolásától, míg ellenben Debrecentől Szatmár felé Veréczébe vezetve, a vízszabályozás által nem korlátozható Szamos, Kraszna, Túr (...) sebes folyók áradásának és azok rombolásainak lesz folyvást kitéve. Nem is említve még a létesülőben levő tiszá—körösi csatornát; hidat és legalább négyet kell építeni, sőt a tiszával ötöt, míg a nyíregyház—naményi vonalon Gergelynél a Tiszán egy, és Várinál a Borzsán szintén egy, tehát összesen csak két híd kívántatik, a hídépítés pedig a vasutaknál, mint mindenütt, szinte a legköltségesebb.”* (Barkóczi, 1985, 250). Janka állásfoglalásában elsődlegesen a vasútépítés költségeire, gazdaságosságára koncentrált. Ugyanakkor elveti azt a felvetést is, amely szerint a nyíregyházi nyomvonalat úgy kellene módosítani, hogy az Namény helyett Szatmárhoz tartson.

Ugyanakkor a szárnyvonalakkal kapcsolatban elutasító álláspontok is helyet kaptak, egy ilyen – a sószállítás gyakorlatáról sok információt tartalmazó - vélemény kerül bemutatásra a következőekben. Ezzel kapcsolatban meg kell jegyezni azt, hogy voltak olyan vélemények, amelyek szerint a vasút Tisza menti kiépítése tönkretenné a folyami hajózás virágzó rendszerét.

A Pesti Naplóban, 1866 augusztusában megjelent cikkben a szerző, Farkas Ferenc így foglalta össze a közvélemény nézeteit a máramarosi vasút megépítésével kapcsolatban: *„(...) a) legyen vasút Máramarosba, mert ezen a só minden időben szállítható lesz az ország belrészeibe, b) legyen vasút Máramarosba, mert csak ez által lehet a sószállítás olcsóbb. és az olcsóbb szállítás által a só is, c) legyen vasút Máramarosba, s azután legyen a só szabad kereskedési cikk, mert ez által lesz elérhető verseny az árulásban, és a verseny által a só olcsósága, d) legyen vasút Máramarosba, mert az ottani erdők nem sokáig fogják győzni fenyő-szálakkal a sószállítást a Tiszán. e) legyen vasút Máramarosba, mert a tiszai szállításnál a só felnedvesedik, és sok az apadás f) legyen vasút Máramarosba, mert a Tiszán sok szerencsétlenség történik a sóval, sok só elvész.”* (Farkas, 1866, 1). Az újságírói gondolatmenet kiválóan alkalmas arra, hogy a múlt és jelen kősószállítással és a kősóforgalmazással kapcsolatos nézeteit összefoglaljuk.

A cikk további részében a szerző végigveszi az egyes pontokat, és sorra igyekszik megcáfolni azokat. Így az első ponttal kapcsolatban kifejti azon nézetét, hogy az egy hónapos vízi úsztatás – ennyi a menetidő Máramarosból Szolnokra – lényegtelen késedelem. Szerinte a legfontosabb az, hogy ne legyen a só drága, és abból ne álljon elő hiány. Az újságíró láthatóan kitér a felvetett probléma konkrét megválaszolása elől. Mint azt már korábban láthattuk az időjárási viszonyok, és itt nem csak a télre kell gondolnunk valóban akadályozták a közlekedést. A vízállás változásai komolyan hátráltatták a szállítást. Ugyanakkor azt szintén el kell mondani, hogy a sóraktárak hatalmas készletezési kapacitásai tudták kezelni a hektikus szállítás anomáliáit. Végző soron a szerző kijelenti: „[...] állítom, hogy a százados népgyakorlat igényli az államtól e tekintetben az eddigi szokás fenntartását, azaz, hogy őszkor a télre szükséges sókészlet helyén legyen” (Farkas, 1866, 2).

A második pontot illetően még egyértelmű a szerző álláspontja. Határozottan cáfolja azt, hogy a vasúti szállítás olcsóbb lenne. Álláspontja igazolására több példát is felhoz, így az aktuális vasúti tarifákkal, illetve egy csongrádi hajós vízi szállításban érvényes árkalkulációjával indokolja álláspontját. Végző soron az újságíró úgy véli, hogy a vasúton való kősószállítás költsége ötszöröse a Tiszán történő forgalmazásnak (Farkas, 1866, 3).

Más források is azt mutatják, hogy kétség sincs afelől, hogy a kötöttpályás szállítás jóval drágább, mint a hagyományos forma. A Tiszán ugyanis a tutajok különösen gazdaságosan voltak szállításra használhatóak. Egyrészt azokat a végállomásról nem kellett visszavinni a kiindulási helyre, mert a faanyagot a nyersanyagszegény alföldi részeken felhasználták. Másrészt, míg a Dunán a forgalmat alapvetően árral szemben kellett lebonyolítani, addig a Tiszán a só esetében a víz áramlási energiáját kihasználva nem volt szükség emberi vagy állati, illetve gépi erőre.

A szerző úgy látja, hogy a só szabad kereskedelme nem indokolt, mivel az nem jelentene garanciát az árcsökkenésre. Márpedig ez egy igen fontos probléma, ugyanis folyton folyvást találkozunk olyan véleményekkel, amelyek ezt a problémát feszegetik. Mindenesetre a mindennapok gyakorlata azt mutatja, hogy a szegény lakosság számára a szükséges sómennyiség megvásárlása komoly terhet jelent. Az, hogy az árak irreálisan magasak jól mutatja a következő, A Honban megjelent, Várady Gábor tollából származó cikk szövegrészlete. Az újságíró arról tudósít, hogy „*a kősónak Máramarosbani termelési ára alig tesz ki mázsánként 34—35 krajcárt, míg Erdélyországban 37, Gácsországban 51, s Bukovinában 68 krajcárra megy, és mégis, midőn Gácsország 6 frt 62 krajcárért, Bukovina 5 frt 48 krajcárért kapja mázsáját a sónak, akkor a Magyarországbani sóárak a különböző vidékeken 7 frt 48 krctól... 9 frt 76 krajcárig terjednek.*” (Barkóczi, 1985, 223).

Az utolsó, általa felsorolt három pontot ugyancsak igyekszik megcáfolni Farkas Ferenc a Pesti Napló hasábjain. A korszakban növekvő aggodalommal beszélnek arról, hogy a Máramaros környéki erdők nem sokáig bírják az intenzív fakitermelést. Az aggodalmakat a szerző ekként igyekszik eloszlatni: „(...) most már, az előbbi időkben kevesebb gonddal kezelt máramarosi erdők rendes turnuszokra felosztva lévén, évenként 200-210 ezer fenyő-szálat képesek adni sószállítás alá, - minden fenyő-szára pedig 5-6 mázsa sóteher lévén számítható, évenként 1,200,000, mond: egy millió kétszázezer mázsa sónak a leszállítása a Tiszán örök időkre biztosítva van.”(Farkas, 1866, 1).

Az újságíró az utolsó problémájára reflektálva úgy látja, hogy szintén felesleges az aggodalom. Eszerint az apadás és elgőzölgés problémáját a hozzá nem értő emberek fogalmazzák meg, a szakmabeliek másként látják ezt „(...) mert akik éveken átsót kezeltünk nagyon jól tudjuk, miként van és kell elhelyezve lenni a sónak a szálfákon, hogy a víz színe felett még kereszt gerendákon és deszkákon fekszik az, egészen száraz állapotba helyezve., körülbelül egy lábnyi magasan, eső ellen deszkákkal, gyékényekkel biztosítva. És én mondhatom, hogy kivéven rendkívüli elemi vagy gondatlansági eseteket, milyeneknek talán némely a vasúton is ki lehet téve a só, oly száraz állapotban szokott az rendszerint a raktárakba megérkezni, mint sokan nem képzelik, - mikor a sót felről tiszta száraz levegő éri, akkor az által, hogy vízen szállítatik, nem szokott átnedvesedni” (Farkas, 1866, 1-2).

Farkas Ferenc a Pesti Napló következő számában megjelent cikkében igyekszik megcáfolni azt az állítást is, amely szerint sok a szerencsétlenség és ennek következtében jelentős mennyiségű só veszendőbe menne. Meglátása szerint, ha ezek mégis megtörténnek, akkor az elsődlegesen az emberi mulasztásokra vezethető vissza. Az előforduló balesetek főként a folyó kanyarulatainál történnek meg illetve a hidak lábainál, hídpilléreknél. Kellő odafigyeléssel és hozzáértéssel tehát ezek az esetek jórészt elkerülhetőek. A cikk további részében szintén érdekes információkat szerezhetünk a kősó szállításának mindennapi gyakorlatáról. Amikor a tervezett vasúti szállítás kritikáját fogalmazza meg, kiemeli a vasúti kirakóhelytől a raktárig terjedő szekeres szállítás, szerinte nagy tételt jelentő veszteségét. Úgy látja, hogy ily módon viszonylag nagy távolságot kell áthidalni, amelyben a gondatlan fuvarozás fedetlen, rázós szekereken komoly károkat okoz nem beszélve az átrakások és időveszteségek költségeiről. Ezzel szembeállítja a szerző a vízi szállítás gyakorlatát: „A vízen szállításnál ez az eset soha elő nem kerül, mert a sóraktáraknak célszerű kezelés mellett közvetlenül a vízparton kell lenni, mint voltak sok századok óta és vannak jelenleg is. [...] a vízi-szállításnál a hajó, dereglye vagy szálfák oda állnak a raktár mellé, amennyire csak lehet közel a vízen, a vízről a sót gyalog emberek hordják kézen vagy háton be a raktárba, és ebből

mákszemnyi sem pórlódik el útközben, s ha eső jön munka közben, a dereglyén vagy szálakon lévő só gondosan letakartatik.” (Farkas, 1866, 1).

Végezetül a szerző a cikk végén felteszi azt a kérdést, hogy mi lesz azokkal, akik mindeközben a kősó szállításának hagyományos formáiból éltek. Ugyanígy aggodalmát fejezi ki azzal kapcsolatban, hogy az államnak jelentős hasznot hozó faáru szállítása – ami eddig gyakorlatilag költségek nélkül került leúsztatásra a Tiszán – hogyan lesz megoldva.

Bár számtalan támogatója van a máramarosi vasút építésének, de Farkas Ferenc véleményével nincs egyedül. Hunfalvy János – a földrajztudomány elismert képviselője - a közlekedésügyről kifejtve nézeteit csatlakozott a hírlapíró nézeteihez:

„Legújabb időben kivált a Nyíregyháza- Munkács- Vereczke s a máramarosi, vagyis Kisvárda-Namény- Sziget (...) vonalok mellett szólaltak fel többen. A máramarosi vasútról már régebben is volt szó, s kivált a sószállítás érdekében vitatták szükségességét. Erre nézve Farkas Ferencz úr a Politikai Hetilap 1866-dik évfolyama 25 és 26. számaiban közlé igen talpra esett észrevételeit. Bebizonyítja, hogy a tervezett máramarosi vasúton a sószállítás sokkal többbe kerülne, mint a Tiszán. Bebizonyítja, hogy a tervezett máramarosi vasúton a sószállítás sokkal többbe kerülne, mint a Tiszán. (...) A leendő máramarosi vaspályán Máramaros és Szolnok között a viteldíj mázsánként 90—100 krt tenne, vagyis ötször többet, mint a Tiszán most, hol 18 krt tesz. Mert, ha a vasút hossza Máramarostól Szolnokig 36 mfl, a mennyi most a kocsit, akkor rajta a só mázsánként és mflenként 1/2 krért kellene szállítani, hogy oly olcsó legyen a szállítás mint a Tiszán. De ha a szállítási díj csak egy krajczár is, már 216,000 fttal többbe fogna kerülni a Máramarostól évenként vizén szállítható 1.200,000 mázsa sónak szállítása a vasúton.” (Hunfalvy, 1867, 47-48). Hunfalvy a továbbiakban végigveszi a hírlapíró korábban bemutatott érveit és egyetért azokkal. Végül így összegzi véleményét a kérdéssel kapcsolatban: *„Ezek bizonyára oly gyakorlati nézetek és kérdések melyek nagyon is megérdemlik a figyelmet! S hasonló gyakorlati nézeteket nem csak a máramarosi, hanem más vasúttervezetek ellen is felhozhatnánk. Annyi bizonyos, hogy a máramarosi vasúttal fel kell hagyni, ha csak azért tervezzük, hogy rajta a só szállíttassék. Ennek szállítására maga a természet készítette az utakat, a Tiszát a máramarosi, a Marost az erdélyi só szállítására. Valóságos esztelenség volna a természet ezen intézkedését elmellőzni.”* (Hunfalvy, 1867, 49).

A gondolatmenetet továbbfűzve a szerző elutasítja a természeti adottságok előnyeit háttérbe szorító vasútfejlesztést. Ezért az északkeleti térségben azt javasolja, hogy használjuk ki az ottani természeti előnyöket. Így, miután a Tisza Csapig hajózható, illetve hajózhatóvá tehető Hunfalvy a folyam nyújtotta olcsó szállítási lehetőség további kihasználása mellett

emel szót. Tehát a Tisza völgyében értelmetlen a vasútépítés, ehelyett a pályát Nyíregyháza és Csap és Munkács között kell megépíteni. Hasonló elvek alapján nem támogatja a Bodrog folyása mentén tervezett pályaépítést sem. A szerző Máramarossziget elérését, Szatmárnémeti irányából javasolja új vasúti pálya építése révén. Ily módon a Nyíregyháza Máramarossziget vonal helyett közvetlenül a konkurens tervezet mellett foglal állást, megfogalmazása szerint „(...) nagy tekintetet érdemel a Debreczen felől Szatmár-Németiig javasolt vasút, mint mely a Szamos és felső Tisza környékeit juttatná közelebb az ország szívéhez” (Hunfalvy, 1867, 49).

3.7. A vasúthálózat kiépülése

A kárpátaljai vasútvonal teljes hálózata 1872 és 1919 között alakult ki. Mint láttuk a két fő rivalizáló terv született arra, hogy nyugat felől elérhetővé váljon vasúton e terület. A Nyíregyházáról illetve a Debrecenből kiinduló vonalak közül utóbbi valósult meg oly módon, hogy Szatmárnémetin keresztül érte el Máramarosszigetet. Ugyanakkor Nyíregyházáról kiépült egy másik pálya is, amely Csapnál lépte át a mai országhatárt. Ha a szűken vett Kárpátalját nézzük, akkor az ottani hálózat gerincét egy alapvonal és három haránt irányú pálya alkotta. Az első a Felvidékről Kassa érintésével kiépített Csap- Bányó- Beregszász- Királyháza vasút volt. A három vonal folyók völgyében került megépítésre. Északon az Ung völgyben a Csap- Ungvár- Uzsoki 98 km hosszán vezet, és teljes kiépítésére 1905-ben került sor. Lentebb a 69 km hosszú a Latorca völgyben, Bányó- Munkács- Beskidi között halad és 1887-ben került átadásra. Ez alatt a Tisza völgyben a Királyháza-Nagyszőlős-Huszt- Máramarossziget-Kőrösmező vonal 157 km távolságot ível át, és 1885-ben épült ki. Mindhárom vasút, - amelyek bekapcsolták a forgalomba legnagyobb településeket, így Ungvárt, Munkácsot, Husztot, Nagyszőlöst – az északkelet országhatárokhoz vezettek. Emellett a három pálya között kisebb vasútvonalak kerültek kialakításra (Gyulai, 1939, 5). Ezen kívül fontos szerepet játszanak a térségben a kis nyomtávú erdei pályák.

A vasútépítések következtében nagyot változik a világ, az árucikkek most már nem közúton illetve a Tiszán érik el a Magyar Királyság távolabbi területeit. Az olcsó folyami útvonal forgalma lecsökken, még leginkább a tutajos faúsztatás meglétéről szólnak a korabeli tudósítások. A kősózállításának lebonyolítója egyre inkább a vasút lesz, amely szállítási forma azonban nem mindenben váltja be a hozzá fűzött reményeket.

Kezdjük azzal, hogy azok az emberek, akik a kősózállításból és egyéb árucikkek fuvarozásából éltek, most munkájukat veszíthetik. Ezt a helyzetet vázolja fel az Ellenőr 1881. év végi száma, a közlemények rovatban arról tudósítva, hogy Máramaroson mozgalom indult

a vasútépítés ellen. Okként a következőket írja: „*A máramarosi köznép az elmúlt két évtizedben sok jövedelemtől lett megfosztva, és pedig létesülvén a szigeti vasút, a vízen való sószállítás megszűnt, ezen körülmény következtében több százezer forinttal csökkent a nép jövedelme. A fenyveserdők nagyrésze lassankint letaroltatván, kipsztittatván, az erdei munkások idehaza kenyérkereset nélkül maradtak, vagy kénytelenítették a szomszédos Erdély, Bukovina és Galicziába basonmunkákra kimenni, honnan semmi, vagy vajmi csekély kereseti összeggel kerültek haza.*” (Ellenőr 1881. december 16.). A mozgalom nem általában a vasútépítés ellen lép fel, hanem a keskeny nyomtávú bányavonalak ellen tiltakoznak. Már az előző évben megnyílt a Aknaszlatinát Máramarosszigettel összekötő pályaszakasz. Most, írja, a tudósító végképpen elkészeríti a fuvarozásból élő lakosságot, hogy a tervek szerint újabb vasúti összeköttetés jön létre, immár Máramarossziget és Sugatag, Rónaszék bányái között. Az érintettek, akik eddig a sóbányákból Máramarorszáig hordták a sót, egyéb kereset híján, végső elkészeredésükben a hatóságokhoz fordulnak, hogy orvosolják problémáikat.

A fentebb idézet tudósításra válaszcikk is születik, mégpedig az ügyben érintett és megszólított bányatanácsnok tollából. Ebben a szerző egyértelműen a vasútépítés további folytatása mellett foglal állást. Érvei között szerepel az, hogy a fuvarozásban kevesen érintettek, és ebből a tevékenységből egyébként sem lehet megélni. Vitatkozik azzal az állítással szintúgy, hogy ne lenne elegendő föld Máramarosban, amelyből a munkájukat vesztő fuvarosok eltarthatnák családjukat. A bányatanácsnok védelmébe veszi az újabb és újabb fejlesztéseket generáló vasutat, amely szerinte olcsóbb és jóval hatékonyabb, mint a fuvarozás. Utóbbi lassúsága mellett gondot jelent, hogy ennél a szállítási formánál a só apadása nagyobb. A kincstár, a cikkíró szerint már csak azért is rosszabbul jár a hagyományos szállítási móddal „[...] mert a sófuvarozás mellett a só csempészete feltartóztatlanul s oly nagyban űzetik, mint talán sehol a világon; - a mi a vasúti szállításnál semmi esetre sem fog előfordulni.” (Ellenőr 1881. december 31.). De Adda Sándor válaszcikkében tehát igyekszik megcáfolni a máramarosi tiltakozás jogosságát, mint láttuk cáfolja azt, hogy a térségben számosan foglalkoznának fuvarozással.

Álláspontját igazolni látszik a korabeli Magyarország közlekedési állapotainak a vizsgálata. A XIX. század végén Magyarország fogatolt járműállományát négy alkalommal is felmérték. Az 1887-es adatfelvétel szerint hazánkban ekkor 641 ezer lófogatós- és 365 ezer ökörfogatos jármű volt. Ha az általunk vizsgált területek, így Ung, Ugocsa, Bereg, Máramaros, Szabolcs, Szatmár adatait megnézzük, akkor a következő eredményekre jutunk. Az 1000 főre jutó fogatolt járművek tekintetében ezek a területek nem tartoznak az élmezőnybe. Ott azok a határszéli térségek vannak, ahol a külkereskedelem forgalma jelentős

fuvarigénnyel lép fel (pl. Brassó, Szeben, Vas megye egyes járásaiban 160-at meghaladja ez az érték). Térségünkben Bereg megye tiszaháti területe mutat kiemelkedő számot (itt 89 jármű jut 1000 lakosra). Ezzel szemben Beregben és Szatmárban van egy-egy olyan járás, Máramarosban pedig négy (ezek visói, szigeti, tiszavölgyi, és az ökörmezői), ahol mindössze 20 és 30 között van a fenti érték. Természetesen a fogatszámmal összefüggésben van, a járművek elé fogott lovak száma. E tekintetben tanulságos adat, hogy a lovak hány százalékát fogják a szekerek elé, míg Szatmár megyében ez az arány az 50 százalékot sem éri el, addig Máramarosban, Beregben ez az arány 80 százalék feletti. Előbbi területen tehát a munkafolyamatok specializálódtak, a mezőgazdasági munkát és a vontatást végző loállomány elkülöníthető. Ezzel szemben utóbbi területeken az állatok többféle munkafolyamatot látnak el. Az ökröfogatok tekintetében a tiszaháti járás áll az élen (45 ökrösszekér esik 1000 lakosra), míg Máramaros, Izavölgy kivételével nem mutat kiemelkedő értéket (30 ökrösszekér) (Frisnyák, 2002, 54).

A számokat összevetve valószínűnek látszik az, hogy a szállítási kapacitás nagysága szoros összefüggésben van az adott terület árutermelésével, illetve piacainak távolságával. Persze a fenti számokból, önmagukban nem lehet messzemenő következtetéseket levonni. Mindenesetre az tény, hogy Máramaros térségében ekkorra már kiépül a vasút rendszere, amely a legfontosabb tömegterméket, a sót képes elszállítani az ország minden részébe. Ugyanakkor éppen a keskeny nyomtávú bányavonalak – amelyek a fuvarok nagy részét biztosították – ebben a felmérés évtizedében kerültek átadásra. Valószínűleg látszik az, hogy ilyen rövid idő alatt nem történhetett nagymértékű változás az állatállomány számában és a fogatolt járműállomány mennyiségében. Megnyugtatóan ezt a problémát az tudná megoldani, ha a vasutak előtti időszakból az 1887-eshez hasonló pontosságú felméréssel rendelkezünk

Ugyanakkor vasúti sószállítással szemben nem csak helyi jelentőségű kritikák fogalmazódtak meg. Mint láttuk, a tiszai szállítást a múltban sok kritika érte azért, mert annak forgalma nem volt egyenletes, az a téli hónapokban és az alacsony vízállású időszakokban megállt. Ugyanakkor a vasút szintúgy szenved ettől a problémától, többször olvashatunk arról, hogy vagonok hiánya miatt nem tudnak sót szállítani. A Szeged és Vidéke 1907-ben arról tudósít, hogy a várost komoly sóhiány fenyegeti, a készletek nem tartanak tovább két hétnél. A probléma gyökeréről így tudósít az újságíró: *„Hogy milyen nagy máris a vagonhiány, arra nézve jellemző, hogy Máramarosszigeten a vasúti kocsik hiánya miatt a bányákból való sószállítás teljesen megakadt, s ennek következtében a sójövédéki vezérügynökség szigetekamarai nagy sómalma kénytelen volt üzemét beszüntetni és a munkások nagy részét is elbocsátani. A többi bányahelyeken működő sómalmok már napokkal*

ezelőtt fölfüggesztették üzemüket, mivel a vasúti kocsik hiánya miatt az összetorlódott sómennyiségeket elszállítani nem lehet. Ily körülmények között az ország összes részeiben sóhiány várható s valószínű, hogy az összes sóbányákban is a munkálatokat beszüntetik. Ez idő szerint a sóbányáknál több millió értékű só hever elszállítatlanul, valamint a legtöbb vidéki városban só inség és ezzel kapcsolatban só uzsora jelentkezik.”(Szeged és vidéke, 1907. október 20.).

3.8. Kitekintés

A fenti problémák ellenére a vasút képes volt ellátni a rá háruló feladatokat. Amint, azt fentebb láttuk a vasút behálózta a máramarosi térséget, és a személyszállításban és az áruforgalomban alapvetően megbízhatóan működött. Ezt a helyzetet drasztikusan változtatta meg a történelmi Magyarország szétszabdalása. Mint annyi helyen az országban, Kárpátalján a trianoni béke hasonlóan politikai érdekek mentén szakította szét az évtizedek alatt megépített hálózatot. Az északkeleti térség ráadásul két ország, Csehszlovákia és Románia kezébe került. Az Osztrák-Magyar Monarchia keretei között évszázadok alatt kialakított gazdasági munkamegosztás megszűnt. Az utódállamok bezárkóztak, ellenségesen tekintettek egymásra (gondoljunk csak a magyarellenes kisantantura), ráadásul hasonló, mezőgazdasági jellegű termékszerkezettel rendelkeztek, ami tovább szűkítette a külkereskedelmi kapcsolatok lehetőségét. A vasút esetében – sem – vették észre a gazdaság és a helyi lakosság érdekeit. Ebben a helyzetben a Tisza forrásvidékéről érkező áruszállítás elapadt. Az ebből adódó sok következmény egyikeként, Máramaros lakosságának a megélhetése megnehezült.

Aztán a harmincas évek végén újabb fordulat következett be. A megerősödő hitleri Németország területi revíziójának az ígérete Magyarországot szintén elérte. Ebben az időszakban, a felbátorodó hazai sajtó egy része, a valós problémák mellett a kormányzati propaganda céljait szolgálta. Egyre többet olvashatunk arról, hogy az elcsatolt területek kéri, hogy kerüljenek vissza az egykori anyaországhoz. Példaként említsük az Esti Újság 1938 év végi számában megjelent cikket, amelyben már a cím is árulkodó (Magyarországhoz való csatolásukat követelik a máramarosi bányavidék lakói). Az újságíró arról tudósít, hogy a régi világban már Isten háta mögöttinek nevezett Máramaros helyzete Trianon után tovább romlott. A terület román kézbe került és az az abszurd helyzet állt elő, hogy észak és dél felől egyaránt idegen államokon keresztül lehetett megközelíteni azt. Az élelmiszerben és iparcikkben behozatalra szoruló Máramaros most teherautókon kénytelen lebonyolítani az áruforgalmat, amely nagyon megdrágítja az életet. Az árak, a tudósítás szerint három-négyszeresre emelkedtek. A vasutak szétszabdalása következtében a só forgalmazása

megakadt. Így a rónaszéki és szlatinai bánya beszüntette működését, amely következtében az ott dolgozók megélhetése veszélybe került. A nyomor által rónaszéken 1400 munkás és családja, míg Aknaszlatinán közel kétezer munkás és családja kénytelen szembenézni a nyomor rémével (Esti Újság, 1938 december 21.).

A második világháború előtt több lépésben Magyarországnak adták az ország északkeleti, keleti területeit. A vasút fejlesztésére a Horthy kormányzat nagy figyelmet fordított, 1939. után jelentős vasúti fejlesztésekre került sor. Ezt bizonyítja, hogy 1943-ig a közlekedés e területére 22 millió pengőt fordítottak. Ebből az összegből újra üzembe helyeztek bezárt pályákat, fejlesztették a vasút kiszolgáló infrastruktúráját, fejlesztették a járműparkot, illetve új vonal kiépítésére szintén sor került. Az utóbbi területen a legfontosabb beruházás a Taracköz és az Aknaszlatina közötti pályaépítés volt. Utóbbi, mint fontos sóbánya vidék újra bekapcsolódhatott az országos vasúthálózatba. A beruházás alig több mint fél év alatt készült el. Ezt a gyorsaságot különösen akkor értékelhetjük, ha hozzátesszük, hogy a legalább 13 km-es pálya hegyvidéken futott, sok helyütt legalább 10 ezrelékes emelkedőkkel. Emellett a vonalon hat híd épült. Ennek a pályának a szükségességét az indokolta, hogy a Huszt-Körösmező vasúti fővonal nem volt használható, miután az Taracköznél átlépte a Tiszát és annak bal partján már román területen haladt. Ugyanígy az aknaszlatinai kisvasút hasonló helyzetben volt, így a só a bányákból nem juthatott el a magyar vasúti hálózatba. Máramarossziget szintén a szomszédos országhoz tartozott és a pálya csak ezután Terebesfejrpatáknál tért vissza Kárpátaljára.

Az új beruházással tehát egy új sóvasúti vonal jött létre, így biztosítva hazánk számára a fontos ásványkincs elszállítását. Bár ezt a vonalat a Tisza jobb partján tervezett nyomvonalon folytatni akarták, de erre nem került sor. Ennek az volt az oka, hogy a második bécsi döntés következtében Magyarországhoz került Máramarossziget és ezzel együtt a Huszt-Körösmező vonal Tisza bal parti része. A Debrecen-Szatmárnémeti-Királyháza vonalhoz kapcsolódva Kárpátalja ugyanúgy elérhetővé vált, mint a Máramaros és ehhez kapcsolódó régi sóvasút. Tovább javított a közlekedés helyzetén, hogy a magyar kormányzat 1941 végén új Tisza hidat adott át, amely Máramarossziget és Aknaszlatina között ívelte át a folyót (Miszlai, 2010, 76-77). Mindezek a folyamatok aztán 1945 után újra, immár véglegesen megszakadtak. A szigorúan őrzött határok mind az áruk, mind a személyek mozgását szigorú kontrol alatt tartották.

4. VÁRAK A SÓ-ÚT MENTÉN

A Felső Tisza-vidék középkori és kora újkori erődítményeinek szentelt történeti munkákban több mint húsz olyan várat tartanak nyilván, melyek Ukrajna Kárpátalja megyéjének területén találhatóak. A történelmi események rekonstrukciójába való bevonásuk bizonyos nehézségekbe ütközik, kezdve a „vár” fogalmának meghatározásával, amelynek kategóriájába általában a földvárakat, kastélyokat és erődített őrtornyok is besorolják. Ennek eredményében a szakirodalomba számos, bizonytalan jellegű lelőhely is bekerült. Itt elsősorban a beregszentmiklósi, dolhai, eszenyi és gerényi kastélyok, a máig pontosan nem lokalizált Beregvár, Gutivár és Sásvár, valamint a kőfalakkal nem rendelkező (Déda-Tóvár, Borsova és Visk) erődítményekre gondolunk. Miután ezeket a „bizonytalan” erődítményeket töröljük a listából, a valós várak közé Baranka (Királyhegy), Nagyszőlős (Kankó), Kovászó, Királyháza (Nyaláb), Munkács (Palánk), Nevicke, Szilce (Bodoló), Szerednye, Ungvár és Huszt várakat sorolhatjuk. Feltérképezésük azt mutatja, hogy gyakorlatilag zsinórban, a Kárpátok előhegyeinek vonalán helyezkednek el, a vidék fő folyói mentén. Többségük építési idejét, általában elfogadható indoklás nélkül, az ismeretterjesztő, sőt, gyakran szakirodalomban is a 9-10. századra keltezik, s úgy vélik, kezdetben mint földvárak működtek, majd a 10–11. századtól, miután kőfalakkal vették őket körül, várakká transzformálódtak (Пош, Пош, 1971; 2007; Пош, 2001). A kulcsfontosságú lelőhelyek ilyen keltezése jelentős mértékben eltér a a Kárpát-medence észak-keleti részén általánosan elfogadott kelteztől, ahol a várépítészet korai szakaszát a 13. század végével – 14. század elejével hozzák kapcsolatba (Prohnenko, Mojzsosz, Zsilenko, 2013, 203-250 old.).

Az adott helyzetben a keltezés kérdéseinek megoldásához, többek között a kárpátaljai várak építési idejének meghatározásához az írott források kritikai elemzésére van szükség a régészeti adatok széleskörű bevonásával együtt. Ennek elérése érdekében 2007-ben alakult az Ungvári Nemzeti Egyetem középkori régészetre szakosodó kutatócsoportja. Tevékenysége azon várak kutatására irányult elsősorban, melyekről eddig nem rendelkezünk konkrét régészeti anyaggal, vagyis Nagyszőlős, Királyháza, Baranka, Szerednye, Szilce, Kovászó és Huszt várakat. A kutatás első szakaszában a strztigráfia rendszerezése és ennek alapján a műemlékek valódi kronológiájának meghatározása volt. Már a kutatás első idényében elvégzett ásatások bizonyították a várak kezdeti vizsgálatának ezen módszerének megvalósíthatóságát és hatásosságát.

A régészeti anyag és írott források adatainak összefüggése lehetővé tette reálisan értékelni Kárpátalja kulcsfontosságú „építészeti látványosságainak” történetét, megfosztva azt számos mítikus elemtől. Különös figyelmet fordítottunk azokra az erődítményekre, amelyek közvetlenül kapcsolódnak a Borzsa és Tisza folyók völgyében fekvő fő kereskedelmi útvonalak ellenőrzéséhez.

4.1. A Borzsa völgyének várai

Északkelet-Magyarország beilleszkedése a megyerendszerbe viszonylag lassú folyamat volt. Így, többek között Bereg vármegye is csak a tatárjárás után alakult ki véglegesen (1241), viszont a telepítések eredményében létrehozott Máramarossal és Ugocsával szemben jóval korábbi maggal rendelkezett. A kutatók úgy vélik, hogy a hajdani Borsova vármegye területén alakult ki, mely a Magyar Királyság első közigazgatási egységei között szerepelt. Ugyanakkor Borsova vármegye területe jóval nagyobb lehetett, mint Beregé, mélyen beékelődött a mai Szabolcs-Szatmár területébe.

Történetének korai szakaszán Bereg, akárcsak a Magyar Királyság többi, észak-keleti megyéje, úgy nevezet “*Forestae Regnum*” volt, vagyis a királyok magán-vadászterülete (*praedium*) (Botka, 1871, 393 old). Az 1232-ben II András király és egyház között létrejött úgy nevet beregi egyezményt is még “*in Silva Bereg*”, vagyis a beregi erdőben kötöttet, vármegyét először csak 1248-ban említenek. A lakosság nagyobb részét ebben az időben szlávok képezhették, akiket a határvédelemmel bíztak meg. Erre utal, többek között, a beregi ispán hivatalos címe akit a 13-14. század fordulóján mint “*Officialis dux ruthenorum*” említenek az okiratok (Lehoczky, 1996, 55-56 old). 1264-től jelenik meg a forrásokban a megye új központja – Beregvár, melynek pontos helyét máig nem sikerült lokalizálni. A 13. század végétől a királyi vármegye fokozatosan nemesi megyévé transzformálódott, közigazgatási központja Munkács vára lett.

Baranka vára

A Borzsa folyó – a vidék egyik fő vízi artériája. Ennek köszönhető különleges stratégiai jelentőséggel bír, hiszen völgyében rendkívül fontos kereskedelmi út működött, mely helyenként a megyéket összekötő útvonalakat is érintette. Ennek megfelelően kereszteződésükön kulcsfontosságú vámhelyek és erődítmények jöttek létre a fő áru kategóriák mozgásának ellenőrzése céljából.

Az egyik legjellegzetesebb kárpátaljai épületegyüttes, melyet korai leletanyag jellemez, Baranka vára az Ilosvai járásban. Az Ungvári Nemzeti Egyetem régészei 2008 tavaszán végeztek itt ásatást. A lelőhely egy meredek, sziklás hegy csúcsán található, melyet a helyiek Király-hegynek neveznek. A hegy védi a láncolattól oldalra eső völgy bejáratát, a Baranka folyó partjainak letelepülésre alkalmas földjeit. A folyó három oldalról övezi a hegy lábát, a negyedik oldalon út vezet a völgybe.

A vár a magaslat tojásdad alakú teraszán épült, tájolása jelentéktelen eltéréssel nyugat-kelet irányú. A terasz méretei (35 x 14 m) határozzák meg a váregyüttes méreteit is. Ebből a tényből kiindulva, elhelyezkedésének sajátosságaival együtt a kitűnő kilátást biztosító, ugyanakkor nehezen megközelíthető magaslaton, arra következtetünk, hogy itt egy őrhely jellegű erőd működhetett.

Az erődítményről a források először a 13. század második felében tesznek említést. V. László király 1273 május 23-án kelt oklevelében visszafogadja kegyeibe és adományokban részesíti a Csák nemzetségbeli Péter mestert Baranka várának visszafoglalásáért. Az oklevél egy tíz évvel korábbi eseménnyel hozható kapcsolatba, amikor a vár alatt zajlott a IV Béla és V István ifjabb király közötti szembenállásnak egyik epizódja (Fügedi, 1977, 104 old.).

Baranka várának következő okleveles említése 1290-ből való. III András király a vár védelmét adta parancsba híveinek, Ubulfí Mihály fiainak, érkezéséig (Codex..., 1829, 458). A kutatók úgy vélik, hogy a megbízás 1290 őszenek eseményeivel kapcsolatos, mikor Lengyelországból a Magyar királyság területére egy trónkövetelő tört be, aki IV László király elhunyt öccsének, András hercegnek adta ki magát.

Egy újabb, 1321-es oklevélben már csak a vár romjait említik. Hogy mi is vezethetett a vár romlásához, máig kérdés marad. Egyes kutatók szerint a várat az 1291 törvény rablóvárakról szóló 24 § hatálya alá került (Györffy, 1987, 530 old.), mások úgy vélik, hogy a III András és Habsburg Albert közötti 1291-es békeszerződés értelmében rombolták le (Kristó, 1986, 152 old.). Nem kizárt az sem, hogy Baranka várát a századforduló polgárháborúinak egyik epizódja során rombolhatták le.

A váregyüttest két, kőből emelt építmény alkotja, melyek mára már csak helyenként, alig kivehetően emelkednek a felszín fölé. Az első – egy kör alaprajzú torony (külső átmérője – 7,8 m., a falak vastagsága – 1,0 m.), a terasz keleti felében épült. A torony védte azt a nehéz, de egyetlen járható utat, mely a várhoz vezetett. A torony falának déli része közvetlenül egy, 3,0 méter magas sziklával érintkezik, melynek alapjában egy mesterségesen létrehozott barlang található, mely valószínűleg élelem tárolására szolgált.

A második épület téglalap alaprajzú, a terasz nyugati részén található. Méretei – 13,6 x 7,6 m., falainak vastagsága – 1,0 m. Közvetlenül az északi fal alapzatánál kezdődött egy meredek lejtő (körülbelül 45°), a déli fal és hasonló meredek lejtő között, a bejárat előtt kisebb, viszonylag vízszintes teret alakítottak ki. A nyugati fal függőleges sziklával érintkezik. A helyi lakosság szavaiból ítélve és a lelőhely vizuális megtekintése alapján területének nagyobb részét jelentősen károsították az itt kutató illegális fémkeresők. Tevékenységük eredményében a talaj sokhelyütt át volt forgatva, helyenként a szikla altalaj is előbukkant. Az adott helyzetből kifolyólag a viszonylag jó állapotban fennmaradt sávokban nyitottunk két kutatóárkot (Прохненко, Гомоляк, Мойжес, 2008, с. 139-148; Prohnenko, Zsilenko, 2016, 77-79 old.).

A kulturréteg jellegéből ítélve a keleti épület őrtorony, a téglalap alakú nyugati épület pedig a vár lakóhelyisége lehetett. A leletanyag elemzése lehetővé tette a várhegy betelepítése szakaszainak meghatározását. A kezdeti réteg a réz és bronzkorban itt megjelenő népséggel hozható kapcsolatba, amikor a várhegyet veszély esetén menedékhelyként használhatták. Az erődítményrendszert, melyet gyors ütemben hoztak létre helyben elérhető anyagokból, a 13. század második felében építették ki. A leletekből ítélve a vár területe viszonylag rövid ideig volt lakott (a 15. század elejéig). A leggyakrabban előforduló kisleletek között a kések és fenőkövek szerepelnek. Ezen kívül előkerült egy, színesfémek olvasztására szolgáló tégely, egy sarkantyú töredéke és néhány vasszeg. A vár lakói vadászattal és halászattal is foglalkoztak, amit az összegyűjtött csont-leletanyag bizonyít. Az állatcsontok elemzése alapján arra következtethetünk, hogy a vár lakói vadkanra, őzre, szarvasra és farkasra vadásztak, de az előkerült szarvasmarha és sertéscsontokból ítélve a térségben fejlett volt az állattartás is.

A 15. századi kerámia aránya már jóval kisebb. Ebben az időszakban a vár romjai menedékhelyként szolgálhattak. A fő kutatás eredmények még egyszer megerősítették a vár szakirodalomban elfogadott keltezését (13. század második fele).

Szilce (Beregkisfalud)

A következő építmény, melyet a szakirodalomban a várak kategóriájába sorolnak Szilce (Beregkisfalud) és Ilosva települések között található. Az írott források nem tesznek róla említést. Valószínűleg a helyi nemesség, az Ilosvay család képviselői építették. Az erődítmény falainak romjait a 19. században szétbontották, a köveket Ilosva új templomának építéséhez használták fel (Lehoczky, 1996, 529-532 old.).

Az épületek alapozásának maradványai Beregkisfalud (Ilosvai járás) település északi peremén, a Bodoló-hegyen találhatóak. A hegy lábánál északon és észak-keleten a terület

mocsaras, dél-keleten, mintegy 200 méternyire az Irsavka patak folyik, mely a közelben torkollik a Borzsába. A magaslat keleti és észak-nyugati lejtői meredek, a dél-nyugati lankás. A vár alaprajzát kő alapozásának maradványai alapján határoztuk meg. Az épület négyzet alakú mérete 32,0 x 32,0 m. Északról és délről a falak mentén húzódó várárok és földsánc is védte.

A lelőhelyet először 1981-ben a Sztepan Penyak vezette régészexpedíció kutatta. Az összegyűjtött kerámia leletanyag alapján a kutatók az erődítmény történetének három periódusát különítették el (i.e. 3-2. század, 10-11. század és 13-14. század). 1991-ben a Bodoló-hegyen Olekszandr Dzembasz folytatta a munkát. Az ásatás során Hallstatt kori és középkori (10-11. század) kerámiát sikerült feltárni.

A Bodoló-hegy kutatása során feltárt, csekély leletanyag a kutatás folytatására ösztönözte a régészeket. A meglévő leletanyag kiegészítése céljából egy ásatási szelvényt és két próbaárkot nyitottunk a kő alapozás által behatárolt területen (Прохненко, Гомоляк, Зомбор, 2010, c. 346-348). Az ásatás során előkerült kerámia alapján a vár építési idejét a 13. század második felére tehetjük és megállapíthatjuk, hogy az épület használatára utaló nyomokat nem sikerült megfigyelni.

Kovászó

A Borzsa völgyének még egy vára a Beregszászi járási Kovászó település határában található. egy sziklás magaslat tetején épült. Meredek északi és észak-keleti lejtői a folyóhoz vezetnek, a déli és dél-nyugati lejtők lankásak.

Az erődítményrendszer egy része 20. századi gazdasági tevékenység eredményében megsemmisült. A mai napra a várfalak alapzata és a falak egy része maradt fenn. Vastagságuk eléri a 2,0 métert.

A vár derékszögű háromszög alaprajzú, a déli sarokban egy kerek toronnyal. Központi részének területe – 450 négyzetméter. A torony belső átmérője – 9,0 méter. A torony közvetlen közelében a nyugati fal mentén 4,0 méter mély várárkot ástak.

Kovászó települést a források először 1390 május 8-án említik, amikor Zsigmond király Várral együtt Mária királynő udvari lovagjának, Nagymihályi György fiának, János mesternek adományozta (ZsO, I, 1487). A 15. század elején a falut a Jakcsy család birtokolta, majd a Báthoriak Szaniszlófy ága szerezte meg. A század végén Kovászó egy részét a Matuznayak megvásárolták, más részét mint hozományt kapták meg (Lehoczky, 1996, 548-549 old.).

1540-ben Matuznay Pál és György a várat Kávássy Kristóf huszti várkapitánynak adta el. A birtokot csak 1546-ben sikerült visszaszerezniük. Az 1550-es évek végén – 60-as évek elején, az I Ferdinánd és II János Zsigmond közötti háborús helyzet kiéleződése idején számtalan példa akadt a várkatonák rablására, amit gyakran maguk a vár tulajdonosai is ösztönöztek.

A helyzet annyira kiéleződött, hogy az 1563 pozsonyi országgyűlésen hozott határozat értelmében az ország főkapitányát kötelezték kivizsgálni a Kovászói vár további fenntartásának célszerűségét. Ha a vár fenntartását az ország védelme szempontjából szükségesnek tartja, akkor köteles biztosítani, hogy a katonák a rablásokkal felhagyjanak. Ellenkező esetben a várat romboltassa le. Mivel a határozat idejére a terület János Zsigmond fennhatósága alatt állt, a döntés papíron maradt. A Schwendi Lázár vezette királyi hadaknak csak egy év elteltével, 1564-ben sikerült elfoglalni a térséget és megszállni a környező várakat, köztük Kovászót is. Ezek után a várat a források többé nem említik (Budai, 1814, 177 old.).

Az írott források adatai alapján az erődítmény a 15. század végén keletkezett, de a szakirodalomban, minden indoklás nélkül gyakran találkozhatunk korábbi, 14. századi keltezésével. A vár időrendjének meghatározása céljából a 2009 ásatási idényben az Ungvári Nemzeti Egyetem régészei kutatták a vár területét (Прохненко, Гомоляк, Зомбор, 2010, c. 346-348).

Kovászó várának rétegtana és az itt feltárt leletanyag alapján a terület benépesítésének két szakaszáról beszélhetünk. Az első telepések az i. e. II évezredben jelentek meg, a vár pedig a 15. század végén épült.

4.2. A Felső- Tisza vidék várai

4.2.1. Ugocsa vármegye erődítményei

Ugocsa történetírója, Komáromi András úgy véli, hogy a vármegye a 12. században keletkezett II Géza (1141–1162) vagy esetleg III Béla (1172–1196) uralkodása idején. A terület legnagyobb birtokokat kézben tartó földesura ebben az időben a király volt, a lakosság kialakulásában nagyban közrejátszott a flamand, később szász telepések – *hospesek* megjelenése (Komáromy, 1894, 492-493 old.; Komáromy, 1896, 13-15 old.). Kezdetben a vármegye területén királyi vár még nem állhatott, hiszen a térség az úgy nevezet “*Forestae Regnum*” része volt, ahol csak jelentéktelen gazdasági tevékenységről beszélhetünk itt. A magyar középkorkutatók többsége egyetért abban, hogy Ugocsa földje a királyok

magántulajdonát képezte (Botka Tivadar, Pesty Frigyes, Karácsonyi János, Pauler Gyula). Szabó István Ugocsának szentelt megyemonográfiájában a vármegye megjelenését már a 12. század utolsó évtizedeire teszi úgy nevezet „erdőispánság” formájában, vagyis szerinte itt egy királyi uradalom jött létre újonnan telepített falvakkal, melyek lakosságának zömét erdőőrök, vadászok, halászok képezték (Szabó, 1994).

Nem tartjuk kizártnak, hogy Ugocsa és Máramaros vármegyék fennállásuk kezdeti szakaszán egy közigazgatási egységet képezhettek, melynek központja Nagyszőlős volt, közös ispán igazgatásával és csak a 13-14. század fordulóján váltak el egymástól.

Nagyszőlős

A 13 század második felében a német betelepítés központja térségünkben Nagyszőlős város lett (1946-tól Vinogradovo). A település 1262-ben önkormányzati jogot kapott, mely a későbbiekben egy egész sor ugocsai hospesfalu privilégiumainak szolgált alapjául (Királyháza, Feketeardó, Szászfalu, Veréce), majd a máramarosi koronavárosok is hozzá hasonló előjogokat kaptak.

“A kis terjedelmű de a természet minden adományával bőven ellátott, a Tisza szőke árjától kettéhasított Ugocsa megyénk fővárosa Nagyszőlős, mely arról nevezetes, hogy szép fekvése, jó búzája s még jobb bora van. Főbirtokosa a régi Perényi család, melynek ősei hajdan a város keleti oldalán emelkedő Fekete nevű hegy tövéből kicsucсорodó sziklás dombon épített Kankó nevű várban székeltek, míg utódai a nagyobb kényelmet nyújtó, földszínen épített kastélyba szállottak le...” – írta Nagyszőlős városáról a 19. század közepén Lehoczky Tivadar, neves kárpátaljai történész (Lehoczky, 1862, old. 271).

Az egykor híres múlttal rendelkező Kankó várát nem csak ő, de már a korábbi nemzedékek képviselői is romokban láthatták. Az épületegyüttes a város délkeleti peremén található, a Fekete-hegy lábánál, melynek átellenes oldalát a Tisza mossa. Az erődítmény téglalap alaprajzú (mérete 44,5 x 35 m), kiálló, kerek sarokbástyákkal, falainak kerülete mentén lakóhelyiségek sora húzódott. A falakon belül tágas, téglalap alakú udvar volt. A vár épületein kívül az együtteshez egy kápolna és templom is tartozott melléképülettel. A templom és várpalota között helyezkedett el a kút. A váregyüttest külső körítőfal vette körül, mely a mai napra csak egyes, jelentéktelen részlegeken követhető nyomon.

A szakirodalom a vár történetét egymást zsinórban követő fontos események soraként mutatja be a 9. századtól a 16. századig (létrejötté, átépítései, átadása kézből kézbe, ostromai, rongálódása, hanyatlása). Ugyanakkor a felsorolt tények többségét nem támasztják alá írott

források, egyes mozzanatok pedig egyenesen ellentétben állnak velük. A forrásanyag kritikai elemzése alapján vár történetének fő eseményei a következők:

Nagyszőlős első írásos említése 1262-ből való. Egy 1280-as keltezésű adománylevél arról tudósít, hogy IV László a mezővárost Miklós ispánnak, Péter fiának adta (ÁUO, XII, 291; A Perényi..., 2008, 11). 1307-ben Károly Róbert a Tamásfi nemzetségből származó Beke Borsa tárnokmesternek adományozta Nagyszőlőst (AO, I, 124). Valószínű, hogy az adománylevéllel várépítési engedély is járt, hiszen 1308-ban a források már Szőlős várnagyát említik (AO, I, 138). Miután a Borsa fivérek Csák Máté szövetségeseiként léptek fel a király ellen, a várat Jánki Tamás beregi ispán vezette királyi hadak foglalták el (A Perényi..., 2008, 24-25). Az ostrom során az erődítményt lerombolták. A város 1399-ig a királynő tulajdonában volt, de a várat ez időben a források nem említik (Fügedi, 1977, 201 old.).

A 14-15. század fordulóján Zsigmond király Nagyszőlőst Perényi Péter székely ispánnak, zempléni főispánnak adományozta hűségéért (A Perényi..., 2008, 206-207). Az adománylevéllel együtt Perényi várépítési engedélyt is kapott, de nem élt vele (ZsO I, 6111). Néhány év elteltével sikerült megszereznie a nyalábvári uradalmat is Királyháza várával, így még egy erődre nem volt szüksége. A várépítésre kijelölt területen 1505 körül ferences kolostort építtetett, melynek a Perényiek évtizedeken át patrónusai voltak (Riskó, 2007, 29 old.). A kolostoregyüttes majd egy fél évszázadig állt fenn. A helyzet gyökeresen 1556-ban változott meg, mikor a református hagyományokban nevelkedett Perényi Ferenc elkergette a barátokat, leromboltatta a kolostort, (Rupp, 1872, 393 old.), mely többé nem épült újjá.

A vár építési idejének és járósintjeinek vizsgálata céljából a 2007-es ásatási idényben az Ungvári Egyetem régészei a lelőhely különböző részeiben öt próbaárkot nyitotta, területük összesen 29 négyzetméter (Прохненко, Гомоляк, 2007, с. 83-94; Prohnenko, Zsilenko, 2018, 120-123 old.). Közülük három (területük 2,0 x 3,0 m) a várfalakon belül, egy (2,0 x 2,5 m) – a kápolna területén és még egy (2,0 x 2,5 m) – a templom területén helyezkedett el. Az ásatások során előkerült leletanyagra épült a nagyszőlősi vár történeti időrendjének meghatározása. A területet először az i.e. 14-12. században népesítették be a Sztanovo (Felsőszöcs) kultúra képviselői. A lelőhely elhelyezkedése alapján azt természetes erődítményként értékelhetjük, melyet a környező hegyek védtek. Bronzkori erődítményrendszer maradványait nem sikerült feltárnunk, mivel a korai rétegek a középkori építkezés során megsemmisültek. A középkori védelmi rendszer kiépítése a 14. század folyamán ment végbe, de itt érdemes megjegyeznünk, hogy a kutatott területen a középkori-kora újkori réteg leletanyaga viszonylag szegényes.

Királyháza

Az Ugocsa megyei Nyaláb vára, mely a Nagyszőlősi járási Királyháza település északnyugati peremén fekszik, a régészeti kutatás szempontjából a mai napra legnagyobb mértékben feltártak közé sorolható. A vulkanikus eredetű várhegy magassága 52 méter. Valódi geológiai csodaként tekinthetünk rá, hiszen a legközelebbi magaslatok is jelentős távolságban vannak tőle. A magaslatról kitűnően áttekinthető a Tisza völgye, mely a hegy lábától mintegy 300 méternyire folyik.

A vár központi része trapéz alakú, területe 52,0 x 47,0 méter, a hegycsúcs északnyugati teraszát foglalja el. A várpalotától 30 m. távolságban húzódott a második védelmi vonal, egy téglalap alakú épülettel. A terület dél-keleti peremén, a vár fő épületétől kissé távolabb egy ék alakú bástya található, méretei 10,15 x 9,65 m.

A vár történetére a helyi szakirodalomban jelentős figyelmet fordítottak, bár az itt közölt adatokat nem mindig támasztják alá írott források. Különösen igaz ez Nyalábvár történetének korai szakaszát tekintve, mely csak néha, ritkán szerepel a középkori dokumentumokban (Komáromy, 2001, 16-42 old.). Amit biztosan tudunk, Királyháza környéke V István (1270–1272) ifjabb király (*iunior rex Hungariae*) kedvelt vadászterülete volt, ahol bölényre, medvére, vadkanra vadászott. Valószínűleg éppen az ő parancsára építették 1262-ben a Felszász település (Királyháza korábbi neve) közelében található magaslaton azt a vadászházat – *Domus regalis*, mely a várat megelőzte. A vadászházzal IV Orbán pápa 1264-ben kelt levele tesz említést, melyben arra szólítja fel V István ifjabb királyt, hogy adja vissza a házat édesanyjának (Laszkarisz Mária nikaiai hercegnő), mivel az korábban a királyné tulajdonát képezte.

A várat a források először 1315-ben említik (Hazai 1897, 193). A 14. század elején Károly Róbert Nyalábot Beke Borsa tárnokmesternek adta (Karácsonyi, 1900, 211 old.). Miután az utóbbi Csák Máté pártjára állt, a várat Tamás beregi ispán foglalta vissza és építette újjá romjaiból (A Perényi..., 2008, 24-25).

Az újjáépített vár fokozatosan az uradalom központjává alakult át. 1378-ban Lajos királytól Ugocsa ispáni címevel együtt Nyalábvárat pro honore Drág moldvai vajda és fivérei kapták meg. Irányításuk alatt az uradalom jelentősen bővült, sőt, a műveltség lokális központjává vált, amit az 1401-ben Nyalábvárban átírt, szláv nyelvű Evangélium bizonyít legjobban (Микитась, Чучка, 1968, с. 62-64).

1405-ben, királynak tanúsított hűségéért és Nápolyi László trónkövetelő elleni hadjáratban való részvételért Zsigmond Perényi Péternek adományozta a nyalábvári uradalmat. Az adományozás több mint egy évszázados pereskedéshez vezetett a Drágfiak és

Perényiek között. A 15. század elejétől a 17. század utolsó harmadáig a vár, rövidebb megszakításokkal, mikor a 15 század második felében a Bátoriak kezére került, a Perényiek bárói ágának birtokában maradt. A Perényiek nem csak a várfalak megerősítéséről és a várpalota díszes berendezéséről gondoskodtak, de jótékonyágukról is híresek voltak. Frangepán Katalin, a mohácsi csatában 1526-ban elesett Perényi Gábor özvegye támogatásával 1533-ban Krakóban Hieronymus Vietor nyomdájában adták ki a Komjáthy Benedek munkáját, Szent Pál leveleinek magyar fordítását a fordító megjegyzéseivel (Az zenth Paal leueley magyar nyeluen), melyet egyben az első magyar nyelvű kiadványként tartanak számon (Székely, 1957, 19 old.).

Szilágyi Áron úgy véli, hogy megfordult Királyházán a 16. század egyik ismert költője, Ilosvay Selyme Péter is, aki itt írhatta Toldi Miklósról szóló elbeszélő költeményét, „Az híres neves Tholdi Miklósnak jeles cselekedeteiről és bajnokságáról való história” címmel, melyet Perényi István ugocsai ispánnak szentelt (Ilosvai Selymes, 1575). A költeményt a későbbiekben Arany János is vette apul a Toldi-trilógia megírásához (1846). Vendége volt Nyalábvárnak a reneszánsz magyar költészet kiemelkedő képviselője, Balassy Bálint is.

A vár történetének befejező szakasza a Wesselényi Ferenc felkelésével hozható kapcsolatba a 17 század 60-as éveiben, melyben néhány ugocsai nemesi család is részt vett. I Lipót király (1655–1687), miután elveszítette az Észak-Kelet Magyarország nemessége iránti bizalmát, Királyháza várába királyi hadakat vezényelt ki Brandenburi Meyer Konrád vezetésével és megparancsolta a vár leromboltatását. A Perényiek mindent megtettek a vár megmentése érdekében, a királyhoz intézett levéllel Hartányi János alispánt delegálták, de vállalkozása nem járt sikerrel. 1671 végén –1672 elején Nyaláb várának falait felrobbantották, melyek soha többé nem épültek újjá.

Eseményekben gazdag története ellenére a várban és környékén a közelmúltig csak jelentéktelen, epizodikus jellegű régészeti kutatások folytak. Többek között, a 19 század folyamán Királyháza várából két alkalommal (1859 és 1881) kerültek leletek a Magyar Nemzeti Múzeum gyűjteményébe (Budapest). Elsősorban ékszerekről van szó, többek között egy aranyozott réz gyűrű, egy virágos ág formájában kialakított boglár, melyet drágakövekkel díszítettek, valamint egy réz kettős (lotaringiai) kereszt. A leletek között még három koporsószeg is szerepelt, csillag formájú fejekkel, melyek felületét ezüsttel vonták be. A tárgyak, valószínűleg a kápolna kriptájából származhatnak, ahol a vár gazdag urait temették el.

Egy évszázaddal később, a 20. század 80-as éveiben, a várpalota területén kisebb feltárást Ukrajna Természettudományi Múzeumának (Kijev) munkatársai végeztek. Ekkor késő középkori leletanyag került napvilágra, többek között Corvin Mátyás pénzének töredéke.

Az 1990-es évek elején a vár területén az Ukrajnai Tudományos Restaurációs Intézet (“Укрзахідпроектреставрація”) munkatársai nyitottak több mint húsz próbaárkot (Пам. арх. XIV ст., 1993). Munkájukat viszont csak közvetve nevezhetjük régészeti kutatásnak. Fő céljuk nem a vár járósintjeinek, időrendjének és kulturrétegének kutatása volt, kizárólag a várpalota belső épületeinek feltérképezésére törekedtek, a kutatóárkok mélysége mindössze 0,5 métert ért el (a kulturréteg az adott területen 4,0–5,0 méter).

2007-től a királyházi Nyaláb vár kutatásával az Ungvári Nemzeti Egyetem régészei foglalkoznak. A 2007. és 2011–2019. ásatási idényekben a váregyüttes különböző részlegein öt kutatóárkot és öt ásatási szelvényt nyitottunk, területük összesen több mint 200 négyzetméter (Прохненко, Жиленко, Мойжес, 2016, c. 123-154; Prohnenko, Zsilenko, 2015, 68-71 old.; Prokhnenko, Zhylenko, Moizhes, 2016, p. 273-299). A kulturréteg különböző részlegeken 1,5 - 5,7 méter között mozog. A munka során három lakóhelyiséget sikerült feltárnunk, mindegyikben egy vagy több cserépkálya maradványaival, s jelentős tárgyi leletanyag is előkerült: kerámia edénytöredékek ezrei, többek között import példányok is, kályhacsempék, bőr, csont, üveg és fém tárgyak (használati tárgyak, kézműves szerszámok, viselet elemei, ékszerek, medál, zseton, textil zárjegy, pénzek, fegyverek). A rétegtani helyzet elemzése alapján Nyaláb vára a 13. század végétől a 17. század közepéig volt lakott, ami nem mond ellent az írott forrásokban található információnak. Kétségtelen, hogy a kulcsfontosságú erőd történeti eseményeinek pontosítását további régészeti kutatások hozhatják meg.

4.2.2. Máramaros várai

Máramaros a Magyar Királyság egyik legkésőbb kialakult vármegyéje, melynek korai történetét a források alig világítják meg (6. ábra). A tájegység első írásos említése 1199-ből való és Imre király rosszul sikerült vadászatával kapcsolatos, mikor az uralkodó lebukott lováról és majdnem életét veszítette (Hazai II. 1–2.; Reg. Arp. I. 185. sz.).

A következő ismert dokumentum, melyben Máramarosról is szó esik, majd egy évszázaddal később keletkezett, 1271. december 31-én keltezhető. Az oklevélben István király felszászi (ma Királyháza, Nagyszőlősi járás, Kárpátalja) hospeseinek adományozott kiváltságai között a tiszai halászat joga is szerepel egészen a máramarosi erdőig – silve

Maramorosii, vagyis itt még mindig nem beszélhetünk megszervezett adminisztratív területről, csak egy tájegység megnevezéséről (A Perényi..., 2008, 5). Egy másik, 1299-ből származó oklevélben még mindig „terram Maramorus” – azaz máramarosi föld és nem vármegye szerepel (CDH VI/2. 194.). A 13-14. század fordulóján a kistáj még az ugocsai ispánok hatáskörébe tartozott, Máramaros comesei csak a 14. század második felétől jelennek meg az oklevelekben (bár itt érdemes megjegyezni, hogy kezdetben a tisztviselők egyben Ugocsa, Bereg, Zemplén vármegyék ispánjai, kamaraispánok és/vagy Huszt várnagyai is voltak).

Máramaros tömeges benépesítése, valószínűleg a 13. század végén történt Ugocsa irányából. Ezt legjobban a kiváltságlevelek bizonyíthatják, melyeket a vármegye mezővárosai kaptak a betelepülő hospesek kérelmére az általuk már korábban is jól ismert városi privilégiumok példájára.

A középkori oklevelekben először Visk jelenik meg 1281-ben, Técső és Sziget 1308-tól, Huszt 1324-től szerepel. A máramarosi koronavárosok közös említése először 1326-ban történik Boleszlav esztergomi érsek levelében.

A vármegye lakosságának etnikai összetétele nem volt egynemű. A városokban kezdetben a német és magyar lakosság volt meghatározó. Érdekes, hogy különleges kiváltságaik ellenére a szász telepések a 15-16 század folyamán fokozatosan asszimilálódtak és beleolvadtak a mezővárosok magyar lakosságának tömbjébe (jelenlétük legtovább Visken követhető nyomon), de a német családnevek máig őrzik emléküket. A szláv népesség és oláhok elsősorban a környező falvakban telepedtek meg, amit elsősorban gazdálkodásuk jellege határozott meg (Gulyás, 2014, 47 old.).

Kiváltságleveleiknek köszönhetően a máramarosi koronavárosok gyors fejlődésnek indultak, melynek egyik meghatározó tényezője a középkor folyamán a királyi tulajdonjog volt (egy rövid időszakon kívül, mikor a 14. század végén –15. század elején a mezővárosok a Bélteki család tulajdonában voltak). Mikor az erdélyi sóbányák után Máramarosban is megkezdődött a kitermelés, a térség gyorsan bekapcsolódott a királyság gazdasági életébe. Az intenzív sóbányászat a 13-14. század fordulóján vehette kezdetét, hiszen korábban a gyéren lakott vármegye területén nem volt elegendő munkaerő, mely a hospesek tömeges betelepülésével jelent csak meg.

Visk

Máramaros területének közigazgatásilag a mai Ukrajna Kárpátalja megyéjéhez tartozó részén a középkori írott források két várról szólnak. Az első Visk település határában feküdt

és a várak közé való besorolása csak feltételes lehet. Felépítése, erődítésének jellege és szerepe alapján inkább erődített megfigyelő pontról, őrhelyről beszélhetünk egy nehezen megközelíthető, meredek hegy tetején.

A Várhegyen található erődítmény az aránylag kis méretű, de fekvése alapján maximálisan extrém helyzetű várak közé sorolható. A meredek hegy tetején egy viszonylag vízszintes tér létezett (területe körülbelül 30 négyzetméter), melyről kitűnő kilátás nyílt a Tisza völgyére. Kő falakat a magaslaton nem emeltek, azt a két földsáncszerű, különböző hosszú természetes képződményt alkalmazták, mely az erődítményt a legjobban megközelíthető oldalról védte, persze ha ilyenek nevezhetjük azt. A tér közvetlen közelében fekvő sziklákba egy mélyedést vágtak, mely, párhuzamai alapján élelmiszer tárolására szolgálhatott. A magaslaton az Ungvári Nemzeti Egyetem régészei folytattak felderítést, melyek alapján konstatálhatjuk, hogy a Várhegyen kőből épült erődítményrendszer nem létezett. Csak feltételezhetjük, hogy faszerkezetű építményről volt szó, amit az agyagos tapasztás előkerült töredékei bizonyítanak. Az erőd kis mérete és nehéz megközelíthetősége alapján inkább megfigyelő helyről, mintsem klasszikus értelemben vett várról beszélhetünk.

1274-ben az akkor még Ugocsa megyéhez tartozó Visk mezővárost és vámhelyét V István király a Hontpázmány nemzetségből származó Mikónak és Chepannak adományozta. Az adománylevelet 1281-ben Kun László is megerősítette. A fivérek valószínűleg a 13. század utolsó évtizedeiben építettek itt várat. Első írásos említése 1299-ből származik, amikor volt tulajdonosai visszakapták a várat és tulajdonjogukat III. Endre királytól. Egy év elteltével, 1300-ban III Endre újra elveszi az erődítményt, néhány ugocsai faluval (Ardó, Rakasz, Nyírtelek) kárpótolva a volt tulajdonosokat (Mihályi, 1900, 2). A települést a várral együtt ekkor csatolják Máramaros megyéhez. Ennek ellenére az erőd nem volt hosszú életű, a 14. század első felében a források már nem említik többé. Valószínű, hogy éppen ekkor kezdődött egy új erődítmény építése, mely átvette a máramarosi sószállító útvonal védelmét és vált a királyi vármegye központjává – ekkor épül Huszt vára.

A viski vár jól nyomon követhető a középkori forrásokban, elhelyezkedése pontosan lokalizálható. Történeti periódusainak pontosításához viszont egyértelműen további régészeti kutatásokra van szükség.

Huszt

A Tisza völgyét ellenőrzése alatt tartó viski vár rövid élettartalmának legvalószínűbb oka egy másik erődítmény megjelenése lehetett a térségben ebben a korban – ekkor kezdett épülni Huszti vára. A vár átvette a Máramarosból vezető sószállító útvonal ellenőrzését, mely

jelentős jövedelmet biztosított a királyi kincstárnak, s fokozatosan a huszti királyi uradalom központjává vált. Huszt városa, valószínűleg, a tatárjárás után jöhetett létre, a Magyar Királyság területén folytatott újjáépítés, betelepítés során.

Károly Róbert 1329 évi kiváltságlevelében Husztnak és még három településnek kiváltságjogot adományozott (később, 1352-ben Máramarossziget is csatlakozott hozzájuk). Abból ítélve, hogy a mezőváros a szőlősi privilégiumhoz hasonló jogokat kapott, s Nagyszőlősön II Géza, vagy III Béla uralkodása idején szász hospesek telepedtek meg, Huszton ugyancsak német telepések lakhattak ekkortájt.

A vár első okleveles említése 1353-ból való (Fügedi, 1977, 144 old.). Az oklevélben szereplő Macska Domokos várnagy egyben Nyaláb várnagya is volt (Királyháza vára). 1365-ben Zsigmond király a máramarosi földek nagy részét Balk és Drád oláh vajdának adományozta, de a várat csak rövid ideig birtokolhatták. Az erődöt Perényi Imre kancellár (a Perényiek tőketerebesi ágának képviselője) kapta meg Zsigmondtól, s ez a családok közötti, több évtizedes viszály egyik okául szolgált.

A 15. század végén Huszt vára a sóbányákkal együtt visszazállt a koronára, majd a királyné személyes birtoka lett (Mátyás király és Beatrix házassága után az uradalom bevételeivel a királyné rendelkezett).

1498-ban a várat újra a Perényiek kapták (most már a család nyalábvári ága) Perényi Gábor személyében. Dózsa György 1514-es parasztlázadása idején a környék nemessége Huszt várában talált menedékre, melyet a felkelőknek nem sikerült bevenni. A parasztháború után a vár újra királyi tulajdonba került. A mohácsi csata után a huszti erőd gyakran cserélt gazdát. Kezdetben a vár reális gazdája Nádasdy Tamás pártfogoltja, a hatalmaskodásairól hírhedt Kávássy Kristóf várkapitány volt, aki három megye lakosságát tartotta rettegésben. I Ferdinánd hadainak csak 1546 sikerült elfoglalni a várat. 1556-ban Izabella királyné csapatai ostromolták az erődöt, de annak védői csak akkor tették le a fegyvert, mikor a vár élelem- és víztartalékai elfogytak.

A speyeri békeszerződés értelmében Huszt az Erdélyi Fejedelemség kötelékébe került, annak egyik fő támaszpontjává vált. Végrendeletében János Zsigmond az erődöt Csáky Mihályra, Bekes Gáspárra és Hagymássy Kristófra hagyta, aki 1557 és 1564 között Huszt várnagya volt. Bekes fellépése után az újonnan választott erdélyi fejedelem, Báthori István ellen kénytelen volt átadni a várat az utóbbinak. A továbbiakban a huszti uradalom Erdély fejedelmeinek birtokát képezte. Bethlen Gábor öccsének, Bethlen István máramarosi ispánnak adta a várat. Bethlen lányának Rédey Ferencsel kötött házassága után a vár a Rédeyek tulajdonába került, s ezt a korszakot méltán tartják Huszt aranykorának.

Rédey Ferenc fia, László 1667-ben halt meg, Máramaros főispánjának címét a huszti uradalommal együtt Teleki Mihály kapta.

A Wesselényi-lázadása idején, 1670-ben I. Rákóczi Ferenc hadai találtak itt menedéket, a 17-18. század fordulóján pedig a kurucmozgalom egyik központjává vált. 1703-ban, a szabadságharc kitörését követően Rákóczi hívei bejutottak a várba, a német helyőrséget lepénzelték. 1706-ban az erdélyi rendek itt kötöttek szövetséget a magyarországiakkal, itt ismerték el a magyarok is Rákóczit Erdély fejedelmének. A szatmári béke megkötése után az 1715. évi XCII. törvény értelmében Máramarost a királyi Magyarországhoz csatolták.

1766 július 3-án a várat villámcsapás érte, a tűzben leégett az épületek többségének tetőszerkezete. A tűz elérte a puskaporraktárt is, mely felrobbant s romba döntve az épületek nagy részét és károsítva a védőfalakat is. A vár újjáépítésének kísérletei mind eredménytelenek maradtak. 1773-ban Mária Terézia fiát, Józsefet küldte helyszíni szemlére. A huszti erőd megtekintése után született a döntés a garnizon kivonásáról, a várat elhagyták.

1798-ban egy soros vihar károsította a vár utolsó, épen maradt tornyát. Ezután a helyi lakosság engedélyt kapott az épületek lebontására, a követ a helyi római katolikus templom és városi önkormányzati épületek építésére használták fel.

Az írott források adatai alapján a huszti vár első épületei a 14. században épülhettek, aktív rekonstrukcióról beszélhetünk a 15. és 16. század folyamán, a lakóépületek nagy részének használatával a 18. század végén hagytak fel.

A vár védelmi rendszerének elhelyezkedését a hegy tetején található, hosszanti, észak-dél irányban húzódó terasz határozta meg. Az erődítményrendszer felső és alsó várra oszlott, az alsó vár udvara ugyancsak két részből állt. A vár történetének befejező szakaszában védelmi rendszerébe hat bástya és négy torony illeszkedett.

Tekintettel az erőd keletkezésének különféle változataira, különös jelentőséget tulajdoníthatunk azoknak a régészeti anyagoknak, amelyek a legpontosabban tükrözik az erődítmény kronológiai realitását.

Huszt várát bátran sorolhatjuk Kárpátalja kulcsfontosságú késő középkori – kora újkori építészeti emlékei körébe. Ettől függetlenül, különböző okok miatt területén eddig nem folytattak szisztematikus régészeti kutatást. Bár az utóbbi évtizedekben helyi kutatók végeztek itt feltárásokat, inkább amatőr ásatásokról beszélhetünk, melyeket nem dokumentáltak megfelelő módon, eredményeiket nem közölték a szakirodalomban. Az efféle tevékenység az épületegyüttes járószintjeinek megsemmisítését és helyenként az erődítményrendszer egyes elemeinek rombolását vonta maga után. 2019-ben az Ungvári Nemzeti Egyetem régészei kezdték meg a vár területének kutatását. Az első évad fő feladatául a felső vár és várudvar

egyreszlegeinek kutatását tűztük ki az épületegyüttes járószintjeinek és időrendjének tisztázása céljából (Прохненко, Жиленко, 2019, c. 174-180; Prohnenko, Zsilenko, 2019, 38-41 old.).

Az ásatás során szerzett adatok alapján már előzetes következtetéseket vonhatunk le a vár építési periódusairól az adott részlegen. Az építkezés a várhegy legmagasabb pontján, valószínűleg, Corvin Mátyás uralkodásának idején kezdődött. A megmunkált szikla alapon tágas pincehelyiséget alakítottak ki, ahol a bolthajtásos mennyezet magassága központi részében elérte a 3,0 métert. Az épület tömege a középen elhelyezett pillérek sorára nehezedett, melytől jobbra és balra tufa kőből faragott boltívek maradványait figyelhettük meg. A pincehelyiség felett kőből épült lakóépület szobái kaptak helyet. Nagyon valószínű, hogy az 1766-os tűzvész során a tetőszerkezet erősen rongálódott, az esővíz egészen a lakószobákig hatolt. A nedvesség felgyülemzése idővel a pince mennyezetének károsodását, esetleg beomlását is maga után vonta. Ezek után a pince helyiségeit építési törmelékkel töltötték fel, a lakóhelyiség falait részlegesen átrakták. Ennek eredményében a helység méretei jóval kisebbek lettek. A felső vár lakószobáit utoljára 1939-ben használhatták, mikor a várhegyen, valószínűleg, magyar honvédalakulat állomásozott.

A fent leírtak alapján megállapíthatjuk, hogy a 14. században épült, akkor még viszonylag kis méretű huszti vár a 15-17. századok folyamán végbemenő, nagy léptékű újjáépítések során jelentős méretű, bonyolult szerkezetű épületegyüttesé transzformálódott, melyben a védelmi rendszeren belül lakóépületek és gazdasági épületek sokaságát alakították ki. A vár a 18. század végéig volt lakott.

A só-út mentén, a Tisza és Borzsa folyók völgyében épült erődítmények példaértékűek lehetnek a Magyar Királyság észak-keleti részében elhelyezkedő várak építészetének kutatása szempontjából. A rendkívül fontos kereskedelmi útvonalakat felügyelve bonyolult fejlődési folyamatokon mentek keresztül, melynek eredményében a 13-14. századi, meredek hegyek tetején elhelyezkedő őrhelyekből a 15-16. század folyamán hatalmas, jól kiépített védelmi rendszerrel bíró erődökké transzformálódtak, sőt néhányan közülük nem veszítették el jelentőségüket a következő századokban sem és egészen a 17-18. századig ellátták feladatukat.

Rövidítések jegyzéke

- Anjou = Anjou-kori oklevéltár. Szeged, 1990–2007.
- ÁÚO = Árpád-kori új okmánytár. Codex Diplomaticus
- Arpadianus Continuatus. Szerk. Wenzel Gusztáv. I–XII. Pest–Bp., 1860–1873.
- Codex = Codex Diplomaticus Hungariae Ecclesiasticus ac Civilis I–XI. Stud.
Et op. Georgii Fejér. Budaë, 1829–1844
- DL = Magyar Nemzeti Levéltár, Magyar Országos Levéltár, Diplomatikai
Levéltár
- Hazai = Hazai okmánytár. Codex Diplomaticus Patriae. I–VIII. Kiadja Nagy
Imre–Paur Iván–Ráth Károly–Véghely Dezső. Győr, Bp., 1865–1891.
- OSZK = Országos Széchényi Könyvtár
- ZSO = Zsigmond-kori oklevéltár I–XII. (1387–1425). Bp., 1951–2013
-

Felhasznált irodalom

История городов и сел Украинской ССР: В 26 т. Закарпатская область / АН УССР. Ин-т истории; Гл. редкол.: П. Т. Тронько (пред.) и др. К.: Гл. ред. Укр. сов. энцикл. АН УССР, 1982. Каврук Валерий. Олово и соль в Карпатском бассейне в бронзовом веке (часть первая) In: Revista Arheologică. Serie nouă, vol. VII, nr. 1-2, Chişinău, 2011, p. 5-46.

Каврук Валерий. Олово и соль в Карпатском бассейне в бронзовом веке (часть II) In: Revista Arheologică. Serie nouă, vol. VIII, nr. 1-2, Chişinău, 2012, p. 16-37.

Казакевич Г.М. Кельти: традиційна культура та соціальні інститути. Київ: Фітосоціоцентр, 2006.

Кобаль Йосип. Квасово. Село у тіні Лонту. Ужгород, 2019.

Котигорошко В.Г. Классификация керамики дакийского городища Малая Копаня In: Carpatica-Karpatika. Давня історія Карпато-Дунайського ареалу та суміжних регіонів. Ужгород, 2004, с.172-192.

Котигорошко В. Верхнє Потисся в давнину. 1 000 000 років тому – X сторіччя н.е. Ужгород: Карпати, 2008.

Лангі Йозеф. Хуст, реформатська церква. In: Середньовічні церкви від Тиси до Карпат, Ніредьгаза, 2013, с. 108-129.

Микитась В., Чучка П. Дві Закарпатські оригінальні пам'ятки XV ст. In: Мовознавство. К., 1968, с. 62-64.

Мойжес В.В. Класифікація кераміки Верхнього Потисся епохи латену. In: Науковий вісник Ужгородського університету. Серія історія. Ужгород: «Говерла», 2010б Вип.24, с. 90-105.

Мойжес Володимир. Культурно-хронологические горизонты городища Белая Церковь (ур. Деалул Монэстырий). In: Карпатика. Ужгород: Вид-во УжНУ «Говерла», 2013, Вип. 42, с. 80-93.

Мойжес Володимир. Нові дані про менетну колекцію Малокопанського комплексу. In: Relații româno-ucrainiene, istorie și contemporaneitate. Румунсько-українські відносини: історія і сучасність : матеріали наук. конф., Tâșnad, 26–28 octombrie 2017. Satu Mare-București, 2018, с. 39–46.

Никулицэ И.Т. Северные фракийцы в VI – I вв. до н.э. Кишинев: Штиинца, 1987.

Пам'ятка архітектури XIV ст. Руїни замку в смт. Королево Виноградівського р-ну Закарпатської обл. Топогеодезичні пошукові роботи і археологічні науково-дослідні роботи. Львів, 1993. Т. II. Кн. 5. Вип. I, шифр 93-41.

Поп Д.И., Поп И.И. В горах и долинах Закарпатья. Москва, 1991.

Поп Д.И., Поп И.И. Путешествие по архитектурным памятникам Подкарпатской Руси. Ужгород, 2007.

Поп И. Энциклопедия Подкарпатской Руси. Ужгород, 2001.

Прохненко И.А. Городища Верхнего Потисья In: Carpatica-Carpatika. Старожитності Верхнього Потисся та суміжних регіонів, Ужгород: Патент, 1998, Вип. 5, с. 55-69.

Прохненко И.А. Карта распространения городищ XII-VIII вв. до н.э. Верхнего Потисья. In: Relații româno-ucrainiene, istorie și contemporaneitate. Румунсько-українські відносини: історія і сучасність : матеріали наук. конф., Сату Маре, 26–29 листоп. 1998 р. Satu Mare : Editura Muzeului Sătmărean, 1999, с. 77-82.

Прохненко И.А., Гомоляк О.М., Зомбор І.Т. Дослідження замків Закарпаття у 2009 р. In: Археологічні дослідження в Україні 2009. Київ – Луцьк, 2010, с. 346-348.

Прохненко И.А., Гомоляк Е.М., Мойжес В.В. Результаты исследования Броньковского замка. In: Carpatica-Carpatika. Ужгород: Говерла, 2008, Вип. 37, с. 139-148.

Прохненко И.А., Жиленко М.А. Питання датування Хустського замку In: Науковий вісник Ужгородського університету. Серія: історія. Ужгород, 2019, Вип. 2(41), с. 174-180.

Прохненко И.А., Жиленко М.А., Мойжес В.В. Королівський замок Нялаб. In: Вісник Інституту археології. Львів, 2016, Вип. 11, с. 123-154.

Солотвинському солеруднику 200 років (1778-1978). Ужгород, 1978.

Туряниця Юрій. Солотвинський солерудник: від Римської імперії до занепаду наших часів. In: РІО, 2017 № 24 від 17 червня 2017.

A Máramarosszigeti vaspálya. Pesti Napló, 1865 december 28-29.

Bakács István János. A sómonopólium Magyarországon III. Károly korában. In: Századok, 67, 1933, old. 611-653.

Balogh István. Velencei diplomaták Magyarországról (1500-1526). Szeged, 1929.

Barkóczy Jolán. A máramarosi vasút tervei. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve, 7, (1983-1984), 1985, old. 225-258.

Barna Gábor. A tutajozás kulturális jelentősége a Közép-Tisza és a Hármas-Körös mentén. In: Ethnográfia, 1988, old. 189-212.

Bélay Vilmos. Máramaros megye társadalma és nemzetiségei. A megye betelepülésétől a XVIII. század elejéig. Budapest 1943.

Bérczi Szaniszló. Magyarországi szent királylányok emlékezete. Budapest, 2007.

Bircher Erzsébet: Gazdagság vagy szegénység? In: SCHELLER Balázs: Olvasókönyv a magyarországi reneszánsz bányászathoz. Sopron, 2009, old. 6-47.

Biro József: A hajózás szerepe Magyarország közlekedésében a 18. század utolsó harmadában. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve, 3, 1977, old. 171-212.

Boros László. Adatok a felső-tiszai áruszállítás történetéhez. In: A Herman Ottó Múzeum Évkönyve, 32. Kunt Ernő emlékére, 1994, old. 512-528.

Borzákné Nacsa Mária, Szegfű László. Egy Délkelet- Európát bemutató földrajzi munka a XIV. század elejéről. In: Acta Academiae Paedagogicae Szegediensis 1987–1988. 1988, old. 14-27.

Botka Tivadar. A vármegyék első alakulásáról és őskori szervezetéről In: Századok, 1871, old. 388-398.

Budai Ézsaiás. Magyar Ország története: A Mohatsi Veszedelemtől fogva Buda visszavételéig. Debrecen, 1814.

C. Tóth Norbert. Szász vajda utódainak felemelkedése és bukása. A család vázlatos története 1365–1424 között. In: A Szilágyság és a Wesselényi család (14–17. század). Szerk. Hegyi Géza–W. Kovács András. Kolozsvár, 2012, old. 135-166.

C. Tóth Norbert. A Magyar Királyság 1522. évi költségvetése. In: Pénz, posztó piac. Gazdaságtörténeti tanulmányok a középkorról. Szerk. Weisz Boglárka. Budapest, MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont, 2016, old. 83-148.

Csánki Dezső. Máramaros megye és az oláhság a 15. században. In: Századok 23, 1889, pótfüzet, old. 27-46.

Csánki Dezső. Magyarország történelmi földrajza a Hunyadiak korában I–III, V, Budapest, old. 1890–1913.

Csatáry György. A máramarosi öt koronaváros levéltára. Beregszász, 2011.

Cservenyák László. Fogatos járművek, szekerek, kocsik, hintók Magyarországon a XIX- XX. században. Debrecen, 1988.

De Adda Sándor. A máramarosi bányavasút. In: Ellenőr, 1881. december. 31.

Dernschwam Hans. Erdély – Besztercebánya – Törökországi levelek. Budapest, Európa Kiadó, 1984.

Draskóczy István. Nyírbátor és Sopron. Az árumegállító jog és a só a 14-15. századi Magyarországon. Szabolcs-Szatmár-Beregi Szemle, 2006, 41, old. 251-265.

Draskóczy István. Só a középkori Magyarországon. In: Gazdaság és gazdálkodás a középkori Magyarországon. Szerk. Kubinyi A., Laszlovszky J., Szabó P. Budapest, 2008, old. 147-162.

Draskóczy István. A királyi jövedelmek a 16. század elején Magyarországon. In: Historia critica. Budapest, ELTE, 2014, old. 75-92.

Draskóczy István. Sóbányászat és -kereskedelem Magyarországon a középkorban In: Valóság, 2014, 4 szám, old. 56-67.

Draskóczy István. „Az földből kivágni ötet igen bajos” című írását közöljük. <https://tti.btk.mta.hu/lendulet/kozepkori-gazdasagtortenet/havi-szines/2614-az-foldbol-kivagni-otet-igen-bajos.html>, 2017.

Draskóczy István. A magyarországi kősó bányászata és kereskedelme (1440-1530-as évek. Budapest, MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet, 2018.

Dr. Halász Tibor. A közforgalmú távolsági áruszállítás fejlődése Magyarországon. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve 2,1972-1973, 1974, old. 155-201.

Ember Győző. Az újkori magyar közigazgatás története Mohácstól a török kiűzéséig. Magyar Országos Levéltár kiadványai, III. Hatóság- és hivataltörténet 1. Budapest, 1946.

Farkas Ferenc. Sószállítás a Máramarosba tervezett vasúton. In: Pesti Napló, 1866. 17. évf. 197.szám, augusztus, old. 29-31.

Farkas József. Egy olcsvai ember a szekéréről. In: Élet és Tudomány, 1982, III, 05, old. 298-299.

Fényes Elek. Magyarország leírása. Beemel, Budapest, 1847.

Frisnyák Zsuzsa. Északkelet-Magyarország kocsi- és szekérállománya, 1887. In: Frisnyák Sándor (szerk.), A Nyírség és a Felső-Tisza-vidék történeti földrajza. Nyíregyháza, 2002, old. 239-246.

Frisnyák Zsuzsa. A magyarországi közlekedés krónikája 1750-2000. In: História, MTA Történettudományi Intézete Budapest, 2001.

F. Romhányi Beatrix. A beregi egyezmény és a magyarországi sókereskedelem az Árpád-korban. In: Magyar Gazdaságtörténeti Évkönyv 2016. Válság- kereskedelem. Szerk. Kövér György, Pogány Ágnes, Weisz Boglárka. Budapest, MTA BTK, old. 265-302.

Fügedi Erik. Vár és társadalom a 13-14. századi Magyarországon. Budapest, 1977.

Glück László. A máramarosi só kereskedelmének útvonalai a 16. század közepén. In: Történelmi Szemle 50. (2008). old. 11-37.

Glück László. Máramarossziget mezőváros helyrajza és társadalma. 1600 táján. In: *Diszciplinák határain innen és túl*. Szerk. Balogh Margit. Budapest, 2007. old. 427-445.

Glück László. A máramarosi sókamara igazgatása és gazdálkodása a Szepesi Kamara fennhatósága idején (1600–1604, 1614–1615). In: *Revista Arhivei Maramureşene* 2, 2009, old. 31-81.

Glück László. Egy sókamarai hivatalnok a 16. század közepén: Szigeti Szabó György deák. Tiszteletkőr. *Történeti tanulmányok Draskóczy István egyetemi tanár 60. születésnapjára*. Szerk. Mikó Gábor–Péterfi Bence–Vadas András. Budapest, 2012, old. 459-469.

Glück László. Az öt máramarosi város társadalma a 16–18. században. PhD-értekezés. Pécs, 2013.

Gulyás László Szabolcs. *Városfejlődés a középkori Máramarosban*. Kolozsvár, 2014.

Györffy György. *Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza*. I–IV., Budapest, 1963–1998.

Gyulai Géza: Kárpátalja vasútjai. In: *Magyar Vasút és Közlekedés* 1939, VII, 20, old. 5-8.

Hahn György. A kőszó szerepe Magyarország gazdaságtörténetében (Kőszóbányászat az államalapításig). In: *Földrajzi értesítő*, XLII évfolyam, 1993, old. 15-22.

Harding Anthony. Salt exploitation in the later prehistory of the Carpathian Basin. In: *Documenta Praehistorica XLII*. Ljubljana, 2015, s. 211-217.

Harding A., Kavruk V. *Explorations in Salt Archaeology in the Carpathian Zone*. Budapest, Archaeolingua Alapítvány, 2013.

Hogyan élnek Kárpátalján a faúszató ruszinok. *Esti Újság* 1940 augusztus. 7.

Hóman Bálint. *A Magyar Királyság pénzügyei és gazdaságpolitikája Károly Róbert korában*. Budapest, Budavári Tudományos Társaság, 1921.

Hunfalvy János. *Hazánk közlekedési eszközeiről. Értekezések a Történeti Tudományok köréből* 1. kötet (1867-1870).

Ilosvai Selymes Péter. *Az híres neves Tholdi Miklósnak jeles cselekedetiről és bajnokságáról való história*, Debrecen, 1574.

Iványi Béla. Két középkori sóbánya- statutum. In: *Századok* 45, 1911, old. 10-30; 98-113; 187-195.

Janka Károly. Nyíregyházi-Vásárosnamény-Szigeti vasút. *Pesti Napló*, 1864. október 5.

Jókai Mór. *Útleírások*. Budapest, Ad Librum, 2008.

Juhász Antal. A tiszai hajózás és a szegedi super-mesterség. In: A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve, 1960-1962 (Szeged, 1962), old. 127-156.

Karácsonyi János. A magyar nemzetségek a XIV század közepéig. I köt. Budapest, 1900.

Kemecsi Lajos. A magyar paraszti járműkultúra. Budapest, MTA BTK Néprajztudományi Intézete, 2015.

Kerekes Imre. A Szabolcs-Szatmár megyei közutak története. Nyíregyháza, 1982.

Kirner A. Bertalan: A békési vásár. In: A Gyulai Erkel Ferenc Múzeum Kiadványai 55-57. kötet. Gyula, Erkel Ferenc Múzeum, 1964.

Komáromy András. Egy hamis pénzverő a XVI. században. In: Századok 27 (1893), 647–667, old. 748-759.

Komáromy András: Nyalábvár és uradalma. In: Századok 28 (1894), old. 492-519.

Komáromy András. Ugocsa vármegye keletkezése. – Budapest, 1896.

Kotigoroshko V. Mala Kopanya. Satu Mare: Editura Muzeului Sătmărean, 2009.

Kovássy Zoltán. A máramarosi sóbányászat emlékei. Bányászat, 1986. 119 évfolyam, 9 szám, old. 626-631.

Kristó Gyula. Az Árpád-kor háborúi. – Budapest, 1986.

Kubinyi András. Königliches Salzmonopol und die Stadte des Königreichs Ungarn im Mittelalter. In: Stadt und Salz. Hrsg. Wilhelm Rausch. Linz/Donau, 1988, s. 213-232.

Kubinyi András. Szalkai László esztergomi érsek politikai szereplése. In: Aetas, 1994/1. szám, old. 102-119.

László Géza. Sexty András geometra élete és munkássága. In: Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei levéltári évkönyv 5-6. Nyíregyháza, 1985.

Lazin Gheorghe – Marina Vasile. Cercetări arheologice privind epoca traco-dacică în Ucraina Transcarpatică. In: Relații româno-ucrainiene, istorie și contemporaneitate. Румунсько-українські відносини: історія і сучасність : матеріали наук. конф., Satu Mare, 26–29 листоп. 1998 р. Satu Mare: Editura Muzeului Sătmărean, 1999. p. 149-156.

Lehoczky Tivadar. A nagyszőlősi Kankó vár. In: Vasárnapi újság, 1862/23., old. 271

Lehoczky Tivadar. Bereg vármegye. – Budapest-Bergszász, 1996.

Lóki József. A Nyírség és a Felső-Tisza-vidék gazdasági életének földrajzi alapjai. In: Frisnyák Sándor (szerk.), A Nyírség és a Felső-Tisza-vidék történeti földrajza. Nyíregyháza, 2002, old. 23-40.

Majdán János. A közlekedés története Magyarországon 1700-2000. Pro Pannonia Kiadó, Pécs, 2014.

Magda Pál. Magyarországnak és a határőrző katonaság vidékeinek legújabb statisztikai és geográfiai leírása. Pest, Trattner János, 1819.

Magyarországhoz való csatolásukat követelik a máramarosi bányavidék lakói. Esti Újság 1938, december, 21.

Mályusz Elemér. Az erdélyi magyar társadalom a középkorban. Budapest, Magyar Tudományos Akadémia Történettudományi Intézet, 1988.

Mihályi János. Máramarosi diplomák a XIV és XV. századból. Máramaros-Sziget, 1900.

Miszlay Zsolt. A magyar vasút megcsönkítése Trianon és a revízió tükrében. In: Trianoni Szemle, 2010/2, old. 71-81.

Mozgalom a vasútépítés ellen. Ellenőr 1881, december, 16.

Németh Péter (szerk). Tarpa. Budapest, Száz Magyar Falu Könyvesház Kht., 2002.

Nyárády Mihály. Salétromfőzés Szabolcs megyében a XVI-XIX. században. In: A nyíregyházi Jósza András Múzeum évkönyvei 1. Nyíregyháza, 1960.

Orbán Balázs. Torda város és környéke. I-II. Budapest. [Reprint], 1986.

Orbán Balázs. A székelyföld leírása történelmi, természetrajzi és népisei szempontból. Sepsiszentgyörgy, Európa Idő Kiadó. [Reprint], 1991.

Ottó Freising püspöke. I. Frigyes császár tettei. Budapest, Athenaeum Kiadó, 1913.

Páll István. A tiszabecsi „csónaklelet”. In: A Nyíregyházi Jósza András Múzeum évkönyve, 33-35, 1990-1992, Nyíregyháza, 1993, old. 79-81.

Pap József. Adalékok Máramaros történetéhez. Máramarossziget, 1909.

Papp-Váry Árpád, Hrenkó Pál. Magyarország régi térképeken. Budapest, Gondolat Kiadó- Officina Nova, 1990.

Paulinyi Oszkár. A sóregálé kialakulása Magyarországon. In: Századok, 57-58, 1924, old. 627-647.

Póka Ágnes. Egy humanista a kormányzatban. Vázlat Werner György (1490?-1556) gazdaságsszervező tevékenységének feltárásáról. Fons. 18, 2011, old. 323-341.

Pop Horea. Ceramica Latène D cu grafit din județ Sălaj. In: Acta Musei Porolissensis, XVIII, 1994, p.37-45.

Pristyák Erika. A Felső-Tisza-vidék leírása Magda Pál és Fényes Elek munkáiban. In: Frisnyák Sándor (szerk.): A Nyírség és a Felső-Tisza-vidék történeti földrajza. Nyíregyháza, 2002, old. 127-132.

Prohnenko I., Mojzsasz V., Zsilenko M. Kárpátalja középkori és kora újkori várainak kutatása. In: A nyíregyházi Jósza András Múzeum Évkönyve. Nyíregyháza, 2013, LV, old. 203-250.

Prokhnenko I., Zhylenko M., Moizhes V. Korolevo castle of Nyaláb. In: Archaeologia Historica, 2016, 41/ 1, p. 273-299.

Prohnenko I., Zsilenko M. A királyháza Nyaláb vár. In: Várak kastélyok templomok. Évkönyv 2015. Kökény, 2015, old. 68-71.

Prohnenko I., Zsilenko M. Baranka vára. In: Várak kastélyok templomok. Évkönyv 2016, Kökény, 2016, old. 77-79.

Prohnenko I., Zsilenko M. A nagyszőlősi Kankó vár és ferences kolostor. In: Várak kastélyok templomok. Évkönyv 2018, Kökény, 2018, old. 120-123.

Prohnenko I., Zsilenko M. A huszti vár régészeti kutatása. In: Várak kastélyok templomok. Évkönyv 2019, Kökény, 2019, old. 38-41.

P. Szathmáry Károly. A Tisza bölcsője. Vasárnapi Újság. Tizedik évfolyam, 38 szám, 1863, old. 334-335.

R. Várkonyi Ágnes. Sónk és kenyérünk. A Rákóczi-kor sóbányászatáról és sókereskedelméről. In: Tiszteletkör. Történeti tanulmányok Draskóczy István egyetemi tanár 60. születésnapjára. Szerk. Mikó Gábor, Péterfi Bence, Vadas András. Budapest, ELTE Eötvös Kiadó.

Réthy Károly. Aknaszlatina, az európai sóbányászat egyik fellegvára. In: Bányásztörténeti közlemények, 2010, 1, old. 42-48.

Réthy Károly. A rónaszéki sóbányászat. In: Bányásztörténeti közlemények, 2010, 1, old. 49-56.

Réthy Károly. Az aknasugatagi sóbányászat. In: Bányásztörténeti közlemények, 2010, 1, old. 57-61.

Riskó Mariann. Ferencesek Nagyszőlősen. Budapest, 2007.

Rupp Jakob. Magyarország helyrajzi története fő tekintettel az egyházi intézetekre. II kötet. Pest, 1872.

Rustoiu Aurel. Observații privind ceramica Latène cu grafit în pastă din România. In: Thraco-Dacia, Tomul XIV, 1-2, București, 1993, p.131-142.

Rustoiu Aurel. The Salt of Maramureș and the Dacian Settlements alongside of Upper Tisa. In: Mousaios 10, Buzau, 2005, p. 353-367.

Rustoiu Aurel. Dacii din Maramureș. Așezări fortificate și relații intercomunitare la sfârșitul epocii fierului. In.: Contribuții la preistoria și istoria antică a spațiului carpato-

danubiano-pontic. In honorem professoris Ion Niculiță natalia sua octogesima celebrantis. Chișinău, 2019, p. 377-392.

Selmezi Kovács Attila. Elfeledett magyar mesterségek és népelet. Budapest, Cser Kiadó, 2009.

Seregny Bogdan. Huszt vára – a századok mélyéből. In: Történeti földrajzi közlemények, 6, Évfolyam, 3-4. Szám, 2018, old. 96-114.

Simonchicz Innocentius. Monumentum politicum Marmatiae seculi decimi sexti. Vacii, 1806.

Sóhiány Szegeden. Szeged és vidéke 1907. október 20.

Szabó István. Ugocsa megye. Budapest, 1937.

Szabó Zoltán. Máramaros a népek találkozóhelye. In: Korunk 15 (1940), old. 222-227.

Széchenyi István. Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről. Pozsony, 1848.

Székely Tibor A magyar bibliafordítások történetéből 1500-1955. Budapest, 1957.

Szoleczky Emese. Huszt várának helye és szerepe Magyarország védelmi rendszerében. In: Hausner Gábor (szerk.): Az értelem bátorsága. Tanulmányok Perjés Géza emlékére. Budapest, Argumentum Kiadó, 2005, old. 699-729.

Szoleczky Emese. A Huszti vár története. PhD-értekezés. Budapest, 2005.

Szoleczky Emese. Az igazi huszti kaland. In: Tanulmányok Sahin-Tóth Péter emlékére. Budapest, 2008, old. 281-291.

Szóllósi Balázs. Máramaros megye viszonyainak az ismertetése. Pest, 1856.

Takács Péter. Adalékok a lakosság sóval való ellátásához Szatmár vármegyében a 18. század utolsó harmadában. In: Szabolcs-Szatmár-Bereg Szemle, 2010, 45, old. 298-314.

Takács Péter – Udvari István. Adalékok a Felső-Tisza vidék sógazdálkodásához a 18. század végéről. In: Hodinka Antal Emlékkönyv. Tanulmányok Hodinka Antal tiszteletére. Szerk.: Udvari István. Nyíregyháza, BGYTF, 1993, old. 303-324.

Takáts Sándor. A máramarosi sóbányák jövedelme 1551/2 és 1600/1- ben. In: Magyar Gazdaságtörténeti Szemle 5, 1899, old. 192-195.

Takáts Sándor. A magyar sóvágók régi műszói. In: Magyar Nyelv 2, 1906, old. 107-114.

Takáts Sándor. Ló, kocsi, hőkös. In: Művelődéstörténeti tanulmányok a XVI-XVII. századból. Sajtó alá rendezte Benda Kálmán. Budapest, Gondolat Kiadó, 1961, old. 221-225. [thereaderwiki.com/de/Hallstatt_\(Archäologie\)](http://thereaderwiki.com/de/Hallstatt_(Archäologie)).

Tóth László. Magyarország közútjainak története. KHVM, Győr-Budapest, 1995.

Tömörkény István. Szegedi vízenjárók. In: Néprajzi Értesítő 1906/3-4, old. 193-201.

Trócsányi Zsolt. Habsburg- politika és Habsburg- kormányzat Erdélyben. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1988.

Újhely Géza. A vasútügy története. Budapest, 1910.

Vasiliev Valentin – Rustoiu Aurel – Balaguri Eduard A. – Cosma Călin. Solotvino – “Cetate” (Ucraina Transcarpatică). Așezările din epoca bronzului, a doua vârstă a fierului și din evul mediu timpuriu. Cluj-Napoca, Napoca Star, 2002.

Vasiliev V. Considerații asupra sistemului de fortificație al așezării traco-dacice de la Biserica Albă (Belaija Tzerkovi), Ucraina Transcarpatică. In: Annales Universitatis Apulensis. Series Historica, 2003, 7, p. 113-123.

Vasiliev V. Locuirea din prima epocă a fierului de pe “Dealul Mănăstirii”, localitatea Biserica Albă (Belaija Tzerkovi), Ucraina Transcarpatica. In: Dacia Felix: studia Michaeli Bărbulescu oblate. Cluj-Napoca, 2007, p. 33-41.

Výsady miest i mestečiek na Slovensku. I. 1238-1350. Ed. Lubomir Juck. Bratislava, 1984.

Weisz Boglárka. Vámok és vámszedés az Árpád-kori Magyarországon (Történeti áttekintés, adattár). PHD-értekezés. Szeged, 2006.

Weisz Boglárka. A királyketteje és az ispán harmada. Vámok és vámszedés Magyarországon a középkor első felében. Budapest, 2013.

Weisz Boglárka (szerk.). Pénz, posztó, piac. Gazdaságtörténeti tanulmányok a magyar középkorról. Budapest, MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézet, 2016.

Wenzel Gusztáv. Kritikai fejtegetések Máramaros megye történetéhez. In: Magyar Akadémiai Értesítő 17. Pest, 1857, old. 313-400.

Wenzel Gusztáv. Magyarország bányászatának kritikai története. Budapest, Magyar tudományos Akadémia, 1880.

Zubánics László. Víz tükrére történelmet írni... Helytörténeti írások. – Ungvár-Budapest: Intermix Kiadó 2007.

Zubánics László. Világok végein. Északkelet-Magyarország a XVI–XVIII. században: politika, gazdaság, kultúra. Ungvár, 2015.

Képfeliratok:

- 1 kép. kép. A bronzkori sókitermelés emlékei a Kárpát-medencében: 1 – Baile Figa; 2 – Valea Florilor; 3 – Caila; 4 – Ocna Dejului; 5 – Săsarm; 6 – Királyvölgy (Gánya); 7 – Aknaszlatian (V. Kavruk dolgozata nyomán).
2. kép. Rónaszék. Karperec és balta.
3. kép. Királyvölgy. Fa tárgyak a sóbányából (A. Harding és V. Kavruk dolgozata nyomán).
4. kép. Hallstatt. A késő bronzkori sókitermelés folyamata.
5. kép. Hallstatt. Bronz csákány a történelem előtti sóbányából.
6. kép. Máramaros hallstatt- és középkori földvárainak elhelyezkedése.
7. kép. Az alsóveresmarti (Mala Kopanya) földvár.
8. kép. Grafitos situla.
9. kép. Máramaros vármegye térképe.
10. kép. Máramaros vármegye címere.
11. kép. Szent Kinga.
12. kép. Harang alakú tárna (Draskóczy István dolgozata nyomán)
13. kép. A só felszínre hozását biztosító gépezet középkori sóbánykban (Draskóczy István dolgozata nyomán).
14. kép. 16 századi kereskedelmi útvonalak és vámhelyek térképe.
15. kép. Aragóniai Beatrix.
16. kép. A huszti vár és református templom Soós Elemér rajzán.
17. kép. Huszt, református templom.
18. kép. Nagyszőlős, római katolikus templom.
19. kép. Nagyszőlős, római katolikus templom.
20. kép. A Perényiek címere (kőfaragvány Királyháza várából).
21. kép. Nádasdy Tamás.
22. kép. A máramarosi öt koronaváros pecsétje.
23. kép. Baranka. Várhegy (Király-hegy).
24. kép. A barankai vár és kutatott terület alaprajza.
25. kép. Szilce. Várhegy (Bodoló).
26. kép. A szilcei vár és kutatott terület alaprajza.
27. kép. Kovászó vára (délről).
28. kép. A kovászói vár és kutatott terület alaprajza.
29. kép. Nagyszőlős, Kankó vár.

30. kép. Nagyszőlős, Kankó vár.
31. kép. Kankó vár alaprajza (a ferences kolostor fennállása korából).
32. kép. A nagyszőlősi Kankó vár és kutatott terület alaprajza.
33. kép. Királyháza, Nyaláb vár, felülnézetből.
34. kép. Királyháza, Nyaláb vár. A híd pillérei.
35. kép. Királyháza, Nyaláb vár. Az ék alakú őrtorony.
36. kép. A királyházai Evangélium.
37. kép. A viski Várhegy.
38. kép. A viski erődítmény.
39. kép. Huszt várának alaprajza, 18 század.
40. kép. Huszt várának alaprajza, 18 század.
41. kép. Huszt vára madártávlatból.
42. kép. Tiszaújlak és Tiszabecs a katonai felmérés térképén.
43. kép. A tiszaujlaki sóház épülete.
44. kép. Rusz Tamás: Esze Tamás. Vasárnapi Újság, 1868/27. szám.
45. kép. Esze Tamás emléktáblája az egykori sóház falán.
46. kép. II. András ábrázolása a Thuróczy-krónikából.
47. kép. II. András ezüst pénze
48. kép. Anton Fugger (1493- 1560).
49. kép. A sószállítás irányai Észak-kelet Magyarországon a 18. században/Milecz Imre térképe 1773-ból. (részlet).
50. kép. Csónakok és tutaj a Tiszán a 17. században.
51. kép. Fertály tutaj. Vasárnapi Újság, 1896. január 6.
52. kép. Szatmár 1686, rézkarc (Jacob Peeters)
53. kép. Sós-tó a Nyírvidékben.
54. kép. Rákóczy- Dessewffy kastély, eredetileg a sókamara épülete Tokajban
55. kép. A só- és vámház épülete Nagytárkányban.
56. kép. Sexty András: Szabolcs vármegye térképe (1802).
57. kép. A só szállítása a kora újkorban.
58. kép. Sót szállító hajók a középkorban.
59. kép. Sókereskedők kirakodása.
60. kép. Összekapcsolt tutajok Prága városa alatt.
61. kép. Szatmár vármegye térképe a vasúti hálózatával (1920)
62. kép. Bereg vármegye a vasúti hálózatával (1920)