

ІСТОРИЧНИЙ «СОЛЯНИЙ ШЛЯХ»

**(Дослідження в рамках угорсько-українського проекту «Соляний шлях»
(HUSKROUA/1702/3.1/0091))**

Виконавці:

Драбанц М. Роберт

Жиленко Марія

Мойжес Володимир

Прохненко Ігор

ЗМІСТ

ВСТУП

РОЗДІЛ 1. ІСТОРІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ДЖЕРЕЛА

- 1.1. Теоретичні рамки історичного дослідження соледобування.
- 1.2. Дослідження Марамороського соляного регіону: бібліографічний огляд.
- 1.3. Джерела історії видобутку кам'яної солі в Угощині
- 1.4. Географічні умови Верхньотисянського краю
- 1.5. Роль солі в історичній Угорщині

РОЗДІЛ 2. ІСТОРІЯ МАРАМОРОСЬКОГО СОЛЯНОГО РЕГІОНУ

- 2.1. Давні часи.
- 2.2. Середньовічна колонізація Марамороша. Госпіти. Привілеї.
- 2.3. Управління видобуванням та торгівлею кам'яною сіллю в середньовічній Угорщині
- 2.4. Нові напрямки в угорському гірничому господарстві: за часів Ягеллонів
- 2.5. Соляні шахти. Соляні комори (палати).
- 2.6. Соляні комори в Угорщині нової епохи
- 2.7. Митні пости. Митні збори.

РОЗДІЛ 3. ТРАНСПОРТУВАННЯ СОЛІ.

- 3.1. Належність використання марамороської солі.
- 3.2. Інфраструктура транспортування солі
- 3.3. Роль Нірбатора та інших селищ у торгівлі кам'яною сіллю у Верхньотисянському краї
- 3.4. Доставка кам'яної солі на возах та плотах
- 3.5. Роль кам'яної солі та залізниці у період модернізації Угорщини
- 3.6. Дискусії про нові форми транспортування кам'яної солі
- 3.7. Прокладання мережі залізної дороги
- 3.8. Огляд

РОЗДІЛ 4. ОБОРОННІ СПОРУДИ НА СОЛЯНОМУ ШЛЯХУ (або ЗАМКИ НА ЗАХИСТІ МАРАМОРОСЬКОГО СОЛЯНОГО РЕГІОНУ)

- 4.1. Замки долини Боржави.....
- 4.2. Замки верхів'я Тиси.....
 - 4.2.1. Захисні споруди Угочанщини....
 - 4.2.2. Укріплення Марамороша.....

СПИСОК СКОРОЧЕНЬ

ЛІТЕРАТУРА

СПИСОК ІЛЮСТРАЦІЙ

ІЛЮСТРАЦІЇ

ВСТУП

Сіль – один з найважливіших і цінних мінералів Карпатського басейну, який на протязі багатьох століть видобували як в Марамороші і Трансільванії, так і на сході гірських масивів.

З давніх часів неодмінний елементом повсякденного харчування використовувався у приготуванні їжі (40 % від загальної кількості споживання), консервації продуктів, в першу чергу м'яса (35 %), задоволення потреб домашньої худоби (25 %). Дослідники вважають, що у середньому для дорослої людини необхідно біля 6 г солі на добу, для дрібної рогатої тварини 5-15 г, а для великої – 25-30 г. Однак, в залежності від способу життя, віку, раціону, кліматичних умов і фізичного навантаження ці величини можуть коливатися (Каврук, 2011).

Солевидобування виникло одночасно з людським суспільством, однак попит на мінерал суттєво виріс з розвитком тваринництва. Скотарі помітили, що сіль впливає на ріст тварин, міцність кісток, якість м'яса й молока, робит шкіру тварин міцнішою та більш пристосованою до природніх умов, впливає на репродуктивну функцію худоби (Hahn, 1993, 15 old.).

Самим простим способом отримання цього мінералу стало використання води солоних джерел. У наближених до них районах її розвозили торгівці у невеликих діжках від будинку до будинку. Зокрема у Марамороші для приготування їжі таку солону воду застосовували аж до 19 ст. В області Шаріш, де поклади солі містять значну кількість домішок, сіль видобували у формі розчину і виварювали в глиняних горщиках. В інших регіонах Угорського королівства з більш чистими покладами мінералу варіння солі в домашніх умовах масового розповсюдження так і не набуло.

Продуктивнішою і тому вигіднішою стала розробка поверхневих виходів солі. З вичерпуванням запасів прийшлося запроваджувати і більш затратні глибинні шахтові технології, які з середньовіччя і до початку 20 ст. залишалися незмінними.

Серед населення найбільшою популярністю завжди користувалась кам'яна сіль. Про її видобування, транспортування та розподілення зазвичай, дбала держава. Селяни до початку 20 ст. надавали перевагу великим шматкам мінералу, які можна було придбати у сільських магазинах та на базарах, ярмарках. Волохи, що торгували сіллю на ринках, часто обмінювали її на зерно, сало, смалець (Kirner, 1964, 107 old.). Кам'яну сіль складали на горищах, а безпосередньо перед використанням дрібнили у ступах або за допомогою ручних млинів.

Західноєвропейська громадська думка в епоху середньовіччя чітко і одноголосно вважала, що Угорщина – велика, потужна і надзвичайно багата країна. *«Територія Угорщини велика, а її сила незмірна»* – узагальнив це твердження одним реченням на початку XIV століття літописець. Згадка про неймовірне багатство цього краю була постійною необхідністю позитивного образу країни. Під час неодноразового проходження військ хрестових походів через територію Угорщини багато хто могли відчувати, що країна в достаток має всілякої їжі, і цей досвід спровокував захоплюючі описи навіть від тих авторів, які явно ворогували з угорцями. В очах єпископа Отто Фрайзінського краса квітучого Карпатського басейну, родючість її земель здавалася раєм Божим. *«Ця провінція, яку здавна вже називають Паннонією, оскільки її з усіх боків оточують ліси та гори, всередині рівнина, доки око бачить, яку переплітають казкові людському оку ріки та річки, гаї, в яких метушаться різні види диких звірів, і, як відомо, вона настільки насолоджується вродженою красою свого розташування, наскільки багата родючою землею, тож майже можемо повірити, що це і є сам рай Божий [...]»* (Ottó, 1913, 107). Про достаток також детально повідомляється авторами наступних віків, даючи довгий перелік корінних порід лісових звірів, риби, мінералів або якраз фруктів. Елек Фенеш у 1847 році, описуючи стан країни, виділив безліч мінеральних ресурсів і підкреслив: *«[...] територія надмірно багата на корисні копалини, а затрати на видобуток пускають в обіг величезну кількість грошей [...]»* (Fényes, 1847, 161). Надзвичайно важлива протягом століть кам'яна сіль в Карпатському басейні знаходиться на трьох територіях, у великих родовищах, що видобувались впродовж минулих тисячоліть: у соляних шахтах Трансільванії, соляних шахтах Марамороша та північних соляних шахтах біля Пряшева. В нашому довіднику ми ознайомимо читачів з роллю кам'яної солі в Карпатському басейні та з її історією. Ця територія відповідала північно-східні комітати історичної Угорщини, які на сьогодні розташовані на території чотирьох країн. Більша частина комітату Мараморош знаходиться на території сучасної Румунії, але найважливіші шахти та історичні шахтарські міста можемо знайти на території України.

РОЗДІЛ 1. ІСТОРІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ ТА ДЖЕРЕЛА

1.1. Теоретичні рамки історичного дослідження кам'яної солі

Видобуток солі – це одна із галузей гірничої промисловості Угорського королівства. Гірництво вимагало серйозних професійних знань та організації, а також значних капіталовкладень. Видобування та доставка солі до споживачів вимагало серйозної адміністрації. Через виняткове економічне її значення вже в угорській історичній літературі XIX століття можемо помітити твори на цю тему. Серед дослідників цього періоду Балаж Орбан у своїх творах неодноразово висвітлював історію видобутку солі в Трансільванії (Orbán, 1986). Видатний представник угорської етнографії після свого повернення до Трансільванії зрозумів, що об'їхавши півсвіту, він нічого не знає якраз про свою батьківщину, про свій народ. Він розпочав величезну роботу: одягнув руб'я і між 1862 та 1868 рр. обійшов пішки, на возі, на коні всю територію Секейщини, побувавши у більш як п'ятисот селах. Він описав усе те, що бачив, чув, переживав, і що зміг знайти у старих писаннях. Ось так народився за шість років основний твір Балажа Орбана – «Опис Секейщини, з історичного, археологічного, природознавчого та етнологічного аспекту», який був виданий у шести широкомасштабних томах протягом шести років. Його величезна і точна колекція матеріалів, описи старих будівель, скульптур, писемних спогадів, ювелірних та текстильних робіт, звичаїв, географічних та особистих імен, спогадів є неодмінним і часто єдиним джерелом етнографії та історичної науки. До цього можна додати твір подальших десяти років його роботи, що був опублікований у 1889-му році під назвою «Місто Турда та його околиці». Описуючи соляний регіон Секейщини та представляючи солекопальні в Турді, автор дає пластичну картину методів гірничої промисловості у XIX столітті.

Довідник Густава Венцела з історії гірничої промисловості в Угорщині все ще є однією з найважливіших наукових досліджень, оскільки автор не лише перелічив середньовічні соляні копальні, але й опублікував ряд грамот. Автор був активним учасником на рубежі XIX-XX століть процесу дослідження угорської економічної історії (Wenzel, 1880).

В історичній літературі кінця століття Шандор Такач присвятив кілька коротких творів минулому видобутку солі в Угорщині. Автор опублікував у журналах такі джерела, які пропали протягом останніх століть, але були важливими для дослідників з точки зору видобутку та торгівлі кам'яною сіллю (Takács, 1899; 1906; 1961). У своїх видатних роботах з економічної історії першої половини XX століття Бела Івані багато

займався адміністрацією середньовічного видобутку солі та комерційними характеристиками продукту. На основі його творів ми отримуємо пластичну картину функціонування соляної монополії пізнього середньовіччя (Iványi, 1911). Роботи Івані стали великою підмогою для історіографії періоду між двома світовими війнами, оскільки Балінт Гоман приділяв особливу увагу угорським мінеральним ресурсам у своїй роботі про економічну політику епохи Карла I Роберта (Hóman, 1921). Що стосується соляних регалій, використовуючи досвід зарубіжної літератури, були видатними результати Оскара Пауліні, який ретельно аналізував джерела XIII століття, тому його опубліковані результати й по сьогодні вважаються вихідною точкою для наукових досліджень (Paulinyi, 1924, 627-647). Впливовий історик у ході роботи виявив, що однією із найважливіших груп доходів королівської влади протягом усього середньовіччя були регалії. Особливо це було в тих галузях, завдяки яким королівська влада змогла покласти свою руку на деякі артерії економічного життя країни. Соляна регалія угорських королів була однією із останніх, практична реалізація якої означала для наших королів виключне право на видобуток і продаж солі. Це могло бути пов'язано з тим, що території з найзначнішим вмістом кам'яної солі належали до королівських володінь, а королівське видобуток зосереджувався в руках організацій, що перебували під його управлінням. На відміну від найбільших соледобувних районів країни, елементи поза королівським господарством були представлені лише районами другорядного значення, здебільшого лише земельними ділянками, отриманими в якості дарування з королівської частини. З залученням марамороських шахт та завдяки остаточному обладнанню тутешніх солекопалень, на початку XIV століття ця частка змістилася ще більше на користь королівського господарства. Інший фактор – обмеження торгівлі королівською сіллю або згодом її утримання виключно як прерогатива короля. Право на це мав правитель, як поміщик, який обробляв територію, що містила сіль. Однак, за наявності подвійних повноважень – поміщицьких та правительських – у той час він міг контролювати це в такій мірі, в якій жоден інший землевласник. Цей контроль міг бути доцільним лише в тому випадку, якщо він охоплював і сіль, що походила не із королівських рудників. Однак цей контроль можна було застосувати лише тому, що його здійснювали офіційні представники королівської влади. Контроль зазвичай поєднувався із зобов'язанням наявності підтвердження. А звідси потрібен був вже тільки один крок до того, щоб королівська влада, сфера повноважень якої на правах поміщика первинно поширювалася тільки на сіль королівських солекопалень, вважала сіль загалом королівською власністю. Але

найважливішим елементом усього цього розвитку є традиційна політика королівської влади, яка розпізнала економічну, а також фінансову значимість солі. З одного боку вона підтримувала матеріальні умови для розвитку соляних районів, а з другого – її послідовність неминуче тягла за собою розширення домінантного становища королівської соляної монополії на регалії.

Зв'язки між видобутком і торгівлею кам'яною сіллю після тривалої перерви стали центром наукового інтересу у публікації Андраша Кубіні 1988 року (Kubinyi, 1988). У дослідженні автор розглядав питання формування соляної монополії, організації пов'язаного з сіллю господарського управління, а також склав перелік соляних комор. Він уточнив істотні зв'язки між соляними коморами та розвитком міст, які були дуже корисними для дослідників епохи. Соціально-історичний підхід не є випадковим, адже саме в цей час була опублікована книга Елемера Маюса про угорське суспільство в Трансільванії, в якій він висвітлював і ситуацію солекопів (Mályusz, 1988, 81-84).

Останнім часом також писалися наукові дослідження про видобуток солі та торгівлю нею в епоху Арпадів, що займалися відносинами ще до періоду «Віднайдення вітчизни» (Габор Веконь), а також господарством церков та монастирських орденів. (Богларка Вейс, Беатрікс Ф. Ромгані) Найважливіша робота економічно-історичного значення за останні три десятиліття пов'язана з іменем Іштвана Драшкоці щодо питання видобутку кам'яної солі та торгівлі нею. Відповідно до твердження відомого історика, починаючи з середньовіччя, видобуток солі був одним із найважливіших джерел прибутку для угорських королів. Формування соляних регалій можна датувати першою третіною XIV століття. Дві найбільші зони видобутку солі були в Трансільванії та Марамуреші на чолі з жупанами соляних комор. Переглядаючи середньовічні доходи від солі та історію управління у XV-XVI століттях, відомий історик-економіст з'ясував економічну роль держави за часи пізнього середньовіччя (Draskóczy, 2018). В самих нових історичних роботах, окрім традиційних трансільванських аспектів, все більшого значення набували економічні та соціальні наслідки видобутку та торгівлі марамороською кам'яною сіллю, які ще більше розширювали рамки інтерпретації цієї теми. (Ласло Глюк, Ласло Сабольч Ґуяш) Автори в своїх творах шукають відповіді на те, яке місце займали п'ять марамороських так званих «коронних міст» - Хуст, Вишково, Тячів, Довге Поле, Сигіт - у міській мережі Угорського королівства, а також розкрили і те, яким факторам можна приписувати формування та збереження їх особливого становища. На їхню думку, у розвитку міст регіону стали важливими три

фактори: рух госпітів, правові гарантії королівського володіння та економічні наслідки видобутку солі (Glück, 2013, Gulyás, 2014). Окрім історичної літератури, у 2005 році геолог Карой Реті написав ще одне коротке дослідження з широким контуром про розвиток видобутку солі в Марамуреші, а нещодавно разом із Яношем Тотом вони склали монографічну історію видобутку солі та торгівлі кам'яною сіллю в Угорщині, в якій також було наведено багато середньовічних даних.

1.2. Дослідження Марамороського соляного регіону:

бібліографічний огляд

Історія комітатів Мараморош, Угоча, Унг та Берег тісно переплетена між собою, економічний, політичний, культурний розвиток цих земель був дуже подібним. За схожим сценарієм відбувались колонізація, оформлення адміністративних одиниць, урбанізаційні процеси. На зламі 13-14 ст. в регіоні на перший план виходить комітат Мараморош зі своїми багатими соляними родовищами та мережею вільних королівських містечок, які забезпечували сталий розвиток регіону протягом доволі тривалого періоду.

Відповідно, і дослідження історії регіону є доволі різноплановим, домінанте становище займає розгляд таких питань, як час заселення цих земель, етнічний склад та сфера діяльності поселенців, серед яких ключовим стало солевидобування, час та умови виникнення городищ та замків – адміністративних та економічних осередків королівської влади.

Значно полегшила роботу істориків доступність середньовічних джерел, лівова частина яких вже опублікована, або доступна у цифровому форматі на домашніх сторінках архівних установ суміжних країн. І хоча цілісного дослідження з економічної історії краю у середньовіччі-ранньомодерний час досі не існує, продовж 18–21 ст. з'явилося чимало праць, які в тій чи іншій ступені торкаються даної проблематики, відповідно, доречно буде розпочати вивчення соляного шляху з короткого бібліографічного огляду.

Перша праця, присвячена історії Марамороша – «*Historia Comitatus Maramarosiensis*» Матяша Бела, мабуть найбільш видатного вченого Угорщини 18 ст. Нажаль, опис комітату, написаний 1724 р. не увійшов до публікації «*Notitia Hungariae novae historico-geographica*» та досі залишається у формі рукопису (екземпляр із виправленнями автора зберігається у бібліотеці естергомського кафедрального собору (Esztergomi Főszékesegyház Könyvtára)). Для написання своїх робіт автор використовував

багато рукописних джерел як світського так і церковного характеру, намагався отримати оригінали, або хоча б копії міських привілеїв, тощо.

Серед дослідників історії марамороського краю на початку 18 ст. були представники місцевої інтелігенції: священики, вчителі, чиновники магістратів та соляної палати. На зламі 18–19 з'являються праці Інокентія Шімончіча, монаха, викладача Сігетської гімназії піарів. «Noctium Marmaticarum vigiliae» (Máramarosi északák virrasztásai, Нічні бдіння у Марамороші) – це збірка статей про історію краю. Нажаль, крім невеликої частини, яка присвячена історії Сігета, праця друком не вийшла (Simonchich, 1806). Рукопис своєї історії Маромороша у 1803 р. автор передав до Національної бібліотеки Угорщини, відтак у подальшому її використовували такі дослідники, як Іштван Сіладі, Густав Венцел, Ференц Толді та ін. На відміну від Матяша Бела, Шімончіч у своїх збірках часто цитує, а іноді й переписує середньовічні документи, частина яких на сьогодні вже втрачена. Видобуванню солі автор присвячує цілий розділ «De Salinsis Marmatiae» (Simonchich, De Salinsis Marmatiae, OSZK, Quart. Lat. 273, р. 120/) . Вважає, що марамороські шахти діяли ще до татарського нашестя, тобто до середини 13 ст., а регіон почав розвиватись саме завдяки видобуванню мінералу. Надзвичайно цікавою є хронологічна таблиця, подана в рукописі, в якій перераховані володарі соляних шахт від найдавніших часів до 1703 р., тобто від аварських ханів до князів Ракоці.

Зі сторінок щоденника можемо дізнатись також про події страйку сігетських шахтарів 1551 р., вдале завершення якого доводить так званий тячівський лист запрошення, латиномовний текст якого також увійшов до рукопису разом із зображенням спільної гербової печатки п'яти марамороських коронних міст.

Крім католицьких монахів досить помітний вплив на розвиток культури та історії краю протестантської інтелігенції, які в цей час мешкали переважно у містах. Серед них слід згадати Петра Гарі, угорського реформатського письменника, педагога, наприкінці 18 – на початку 19. ст. викладача, згодом директора Сігетської реформатської школи. Його праця, присвячена історії Хустського замку, нажалі, також залишилась тільки у форматі рукопису, а з точки зору окремих дослідників робота має «локальний характер та невелике значення». До угорських реформатських авторів належить і Янош Товт, мешканець Хуста, марамороський адвокат і землевласник, який у 1850-х роках, натхнений руїнами, що височіють над містом, також написав власну історію краю. Нажаль, і його робота досі не видана, але рукопис користувався чималою

популярністю, а Я. Товта в тогочасних науково-популярних публікаціях згадують, як «літописця історії комітату» (P. Szathmári, 1863, old. 334)

Першим фаховим істориком, якого зацікавила історія Марамороша став Густав Венцел, одна з найбільш визначних постатей тогочасної угорської історичної науки, упорядник багатотомного видання «Árpádkori Új Okmánytár». Г. Венцел опрацював чимало джерел з історії комітату, та опублікував їх з власними коментарями (Wenzel, 1857). Крім документів, які зберігалися в будапештських архівних установах, автор долучив матеріали лелеського конвенту, до юрисдикції якого належав регіон, детально розглядає і статті міського привілею 1329 р.

Сплеск зацікавленості історією рідного краю серед місцевих дослідників спостерігається після революції 1848-49 рр. та в епоху австро-угорського компромісу (Kiegyezés). Серед визначних постатей епохи слід згадати Іштвана Сіладі, директора Сігетського реформатського ліцею, який започаткував збір архівних документів, що містилися у приватних та відомчих архівах краю, заклавши, тим самим, основу для створення єдиного архіву комітату. Сіладі повинен був стати автором розділу монографії про ранню історію Марамороша, але нажаль, вдалося написати тільки коротке дослідження про 12–13 ст. (Szilágyi, 1889) та опублікувати окремі документи.

Дослідник історії Угочанщини, Андраш Комаромі датує виникнення комітату на XII ст. і також зазначає, що королівських замків в цей період, як і протягом наступного століття, тут ще не існувало, адже регіон був слабо заселений. Оскільки володарі земель перебували тут виключно на полюваннях, потреби у зведенні укріплень не було, з'являються вони тільки за останніх Арпадовичів. Крім власне історії укріплень Угочі та Марамороша автор висвітлює різні сторони політичного, економічного, культурного життя регіону, приділяє чимало уваги місцевим шляхетним родам та відносинам між ними (Komáromy, 1893; 1894; 1896). При цьому йому вдалося оминати типову помилку, характерну для історіографії XIX ст. – однобоке висвітлення історії замків, виключно з точки зору військово-політичного аспекту.

Серед представників місцевої румунської інтелігенції епохи варті уваги в першу чергу Іоанн Мігалі та його збірка документів «Máramarosi diplomák a XIV. és XV. századból». До неї увійшли грамоти з сімейних архівів місцевих аристократичних родин, документи комітатського архіву та лелеського конвенту, але продублював він і окремі, вже опубліковані джерела 14-15 ст. Збірка повинна була стати першим кроком до написання монографії про комітат.

До представників тогочасної румунської історіографії належить і греко-католицький священик Йосиф Поп. Він став автором історії Маромороша угорською мовою «Adalékok Máramaros történetéhez» (Pap, 1909), одною з важливих складових якої була власне історія Хустського замку. Хронологічні рамки роботи охоплюють період від середньовіччя до 1776 р. і дають справді цілісну картину історії краю, якій, хоч і без оформленого наукового апарату, притаманні певні риси науковості. Автор критично ставиться до загальноприйнятої на той час думки про зведення Хустської фортеці в епоху Ласло Святого близько 1090 р. (Андраш Ваї, Габор Вараді) та датує її за першою письмовою згадкою 1353 роком. (Pap 1909, 22-24 old). Вважає, що з розвитком Хустського замку Вишково і Нялаб поступово втрачають своє стратегічне значення, перший занепадає, а другий перетворюється у центр домінії. Хустське укріплення ж стало на захист коронних міст, соляних шахт, торгівельних шляхів та судноплавства по річці Тиса. Розглядав автор і питання права власності соляних шахт після Могачської катастрофи, в умовах розпаду Угорського королівства, політики, спрямованої на централізацію управління шахтами Фердинанда, діяльність хустського каштеляна Кріштофа Каваші (Pap 1909, 63-71 old.).

Після Першої світової війни раніше єдина Верхня Угорщина була розділена між кількома державами (Чехословаччина, Румунія, Угорщина), відповідно і джерела з історії краю опинилися в арівних установих різних країн. Тим не менше, дослідження продовжились і у міжвоєнний період. Одна з найбільш повних праць цього часу монографія Іштвана Сабо, присвячена історії комітату, суміжного з марамороським соляним регіоном – Угочі (Szabó I., 1937). У першій частині дослідник займається питанням природного середовища, факторів та процесу колонізації комітату, подає співвідношення та характеристику національностей (угорці, слов'яни, румуни) що мешкають на цих землях. Друга частина присвячена населеним пунктам на території комітату.

У 1940 р. вийшла невеличка стаття Золтана Сабо (Szabó Z., 1940) про колонізацію Мараморощини, в якій автор розглядає етапи, співвіношення і території розселення предстаників різних етнічних груп. Говорить про участь різних національностей у повстанні Дожі, революції 1848-49 рр та наводить статистичні дані про економічну діяльність населення станом на 1939 р.

На основі багатої джерельної бази, використовуючи популярні на той час методи етнічної та соціальної історії досліджував історію та шляхи колонізації комітату Мароморош угорський дослідник першої половини 20 ст. Вілмош Белаї. Автор

розглядає історію Марамороша з ранніх часів, тобто з періоду колонізації, торкається питання солевидобування, появи різних етнічних груп у регіоні. Виникнення Хустського замку датує 1351 роком і зазначає, що Хуст став центром королівського комітату, в який поступово трансформується дворянський комітат, сформований тут раніше (Vélay, 1943, 26 old.). Розглядає і юрисдикцію хустського каштеляна, відзначає тісний зв'язок соляної комори та домінії і вважає, що посади керівника соляної комори та жупана Марамороського комітату, зазвичай, обіймала одна і та ж людина. Дослідження Белаї виходить за рамки середньовіччя, автор доводить його до 18 ст.

У своєму багатотомнику з історичної географії середньовічного Угорського королівства Дьордь Дьорфі систематизував наявні дані про населені пункти, що відомі з епохи Арпадовичів та подав їх по комітатам за алфавітним порядком. Перший том видання опублікований у 1963 р., всього вийшло чотири (II-III. том 1987., IV. том 1998.), що містять інформацію про 34 комітати. З точки зору нашого дослідження цікавими є перший та четвертий томи, до яких увійшла інформація про комітати Берег та Мараморош відповідно (Györffy, 1963; 1998).

Епохальною у вивченні історії та теорії замкового будівництва Угорщини стала робота Еріка Фюгеді «Замок та суспільство в Угорському королівстві 13–14 ст.» (Fügedi 1977). Це по суті детальна база даних середньовічних фортець на території історичної Угорщини, до якої серед інших увійшли більшість укріплень північно-східного регіону. У вступних розділах автор підводить підсумки результатів своїх наукових пошуків, зупиняючись на таких питаннях як етапи будівництва, правове регулювання, право власності, організація управління, тощо. Ерік Фюгеді вважає, що замок у Хусті перейняв роль оборонної фортеці від Вишкова, і був збудований після повстання палатина Копоса, тобто після 1318 р. Підкреслює стратегічне значення укріплення, яке збудоване поруч з місцем впадання р. Ріки до р. Тиси (Fügedi, 1977, 144 old.).

Не оминули увагою дослідники другої половини 20 ст. і проблему видобування солі. У 1980-х рр. у фахових виданнях з гірничої справи виходять публікації Золтана Коваші про виникнення солевидобування у середньовічному Марамороші, про соціальне становище та організації солекопів (Kovássy 1986). Серед джерел, використаних автором ключове місце займають рукописи Інокентія Шімончіча.

У сфері дослідження економічної та соціальної історії Марамороша початку 21 ст. варто згадати в першу чергу Ласло Глюка, який присвятив цілий ряд публікацій розвитку видобування та торгівлі сіллю (Glück 2008; 2009; 2012). Його дисертаційне

дослідження також стосується Марамороша, а саме розвитку суспільних відносин коронних міст у ранньомодерну епоху. Автор серед іншого розглядає питання статусу солекопів, умов праці та проживання робітників, задіяних у виробництві, рівень заробітної плати, тощо. Базовим джерелом дослідження є урбарії Хустської домінії 1600-х рр. (Glück, 2013).

Подібну тематику обрав і ніредьгазький історик Ласло Саболч Гуляш. У своїй нещодавно опублікованій монографії, присвяченій розвитку міст Маромороша у середньовіччі, він аналізує привілеї, надані коронним містам та самоврядування, проблеми колонізації регіону, економічного розвитку (переважно через призму видобування солі) юрисдикції магістратів та правовий статус містечок (Gulyás, 2014). Не оминає увагою і хустський замок, який слідом за іншими дослідниками датує першою половиною 14 ст., посиляючись на грамоту 1353 р. і підкреслює, що той перейняв роль Вишкова у захисті соляних копалень та тогрівельних шляхів, а також відзначає, що замок поступово стає центром великої королівської домінії, яка виникла на території Мароморошу (Gulyás, 2014, 21-22 old.).

Продовжуючи економічну тематику варто згадати роботи Богларки Вайс, присвячені питанням торгівлі, шляхів сполучення та в першу чергу розвитку митної справи епохи Арпадовичів (Weisz 2006; 2013). Крім теоретичних питань, огляду видів, організації збору мита, прав на безмитну торгівлю та проведення ярмарок дослідниця публікує базу даних митних постів 12-13 ст. на території Угорського королівства.

Надзвичайно цікаве дослідження марамороських соляних шахт угорського геолога Кароля Рейті. У на сторінках видання «Bányászattörténeti közlemények» за 2010 р. у трьох статтях автор подає історію, геологічні особливості соляних шахт у Солотвині (Україна), Коштілі та Окна-Шугатагу (Румунія), хімічний склад та властивості видобутого тут мінералу (Réthy, 2010).

Емеше Солецкі у своїх працях розглядає проблеми ролі Хустського замку в оборонній системі Угорського королівства, питання іконографії замку, дає детальний огляд окремих подій або етапів історії фортеці (Szoleczky 2002; 2005; 2008). Власне історії Хустського замку присвячена і дисертація Е. Солецкі, захист якої відбувся 2005 року. Особливу увагу в ній приділено економічним (розвиток видобування солі, торгівля, логістика), військовим (гарнізон, озброєння, військові дії, підкреслюючи при цьому пасивний характер оборони) аспектам, етапам будівництва фортеці. Окремим розділом розглядає авторка історію хустської домінії та її ролі у матеріальному забезпеченні укріплення, побут мешканців замку, та навіть дає огляд художньої

літератури присвяченої замку. У додатках крім документів берегівської філії ДАЗО можемо переглянути лист італійського архітектора Чезаре Порта із зображенням замку, коротку історію замку авторства Петра Гарі, уривки із спогадів, щоденників, тощо.

Серед сучасних закарпатських угорськомовних дослідників Маромороша варто згадати викладача Бергівського інституту ім. Ференца Ракоці II Дьордя Чотарі, який зосереджується на публікації архівних документів з історії краю. Автор нещодавно видав довідник архівних документів п'яти маромороських коронних міст, що знаходяться у берегівській філії ДАЗО (Csatáry, 2011).

Проблеми виникнення та ранньої історії замків регіону досліджує Ласло Зубанич у своїх краєзнавчих збірках. (Zubánics, 2007; 2015). Нажаль, краєзнавчі дослідження Л. Зубанича носять виключно науково-популярний характер, без належно оформленого наукового апарату. Берегівський дослідник Густав Секель також неодноразово публікував статті з проблематики колонізації краю, виникнення адміністративних одиниць та укріплень (Székely 2010; 2013).

Україномовна література з історії марамороського соляного регіону, нажаль, не така багата, переважна більшість видань науково-популярного характеру. Серед довідникових видань варто згадати в першу чергу багатотомник «История городов и сел Украинской ССР». Видання містить інформацію, серед іншого про найбільші центри солевидобування в регіоні, початок, методи промислового солевидобування, шляхи транспортування, становище населення, задіяного у виробництві, щоправда, ввсвітлене у традиціях радянської історіографії з особливим акцентом на класову нерівність та соціальну боротьбу (История городов...1982).

Солотвинському солеруднику присвячена ціла низка науково-популярних публікацій, газетних статей та буклетів, які серед іншого містять певну інформацію з історії солевидобування та торгівлі, хоча основний акцент в них зроблений на сучасних проблемах (Солотвинському...1978; Турянця 2017).

Розглядаючи історію укріплень на соляному шляху також варто згадати кілька нових публікацій. Останнім часом, з переглядом археологами основних періодів фортифікаційної активності на території Північно-Східної Угорщини почали з'являтися праці вітчизняних архітекторів з підтвердженням джерелами датуванням, як наприклад стаття київського дослідника Богдана Шерегія, присвячена основним етапам історії Хустського замку (Seregij, 2018).

Однім з найбільш повних та різнопланових можемо вважати монографічне дослідження археолога Йосипа Кобаля. Крім історії власне Квасівського замку, поданої

з використанням величезного пласту архівних джерел та матеріалів археологічних розкопок, автор розглядає і питання локалізації в околицях села іншого, відомого з середньовічних грамот укріплення – Берегвара (Кобаль, 2019).

1.3. Джерела історії видобутку кам'яної солі в Угорщині

Найважливішим джерелом середньовічних історичних досліджень є грамоти, що залишилися з часів тодішньої епохи. Особливо з XVI століття зростає число придатних для використання грамот, за допомогою яких ми можемо отримати чітку картину окремих привілеїв міста та організаційної структури установ, що регулюють виробництво солі та торгівлю нею. Однак у незначних вітчизняних джерелах переоцінено роль доповідей іноземних мандрівників, послів, географічних праць та наукових обробок. На перше місце потрібно поставити твір під назвою «*Descriptio Europae Orientalis*». За словами автора, "[...] земля країни надзвичайно багата зерном, вином, м'ясом, золотом та сріблом [...]. Місцями має дуже високі гори; в трансільванських районах величезні соляні гори, з яких видобувають сіль як камінь, яку відправляють у всі куточки країни і навіть у навколишні країни." Хоча ця робота вже доступна у двох друкованих версіях, вона ще не зайняла гідного місця серед наших найважливіших джерел. Поки що було опубліковано лише кілька досліджень або оцінок, що аналізують певні дані цього документа. І все ж опис є вірним зображенням політичних ідей, що з'явилися на одному з найбільш хвилюючих етапів історії Угорщини, в період зміни престолу між династіями Арпадів та Анжу, водночас у багатьох випадках є скарбницею незамінних даних про тогочасний стан та історію Балкан та Центрально-Східної Європи. Час написання може бути обмежений з відносно високою точністю, його можна датувати лютим або березнем місяцем 1308 року. Автором твору є, мабуть, той самий Андреас Унгарікус (Andréas Hungaricus), який раніше записував історію про тріумфальну боротьбу короля Неаполя та Сицилії – Карла I Анжуйського (Borzákné, 1988, 13-27).

Значна кількість італійськомовних звітів XV-XVI століття також підтверджує значну економічну роль італійців в угорському господарському управлінні того періоду. Поряд з цим, мабуть, одним з найцінніших джерел є писання венеціанських послів в Угорщині, які пильно доповідали про стан країни. Дипломати періодично звітували про свої дії в листах. Повернувшись додому, вони повинні були скласти ретельну доповідь і представити її перед Сіньорією. В цих доповідях вони повинні були відзвітуватись не тільки про свою діяльність, а й про країну, де вони служили.

Особливу цінність має *Діарій (щоденник)* Маріно Сануто, який він записував з 1498 року. Сануто, який обіймав керівні посади в республіці, мав доступ до цінних, на той час засекречених документів, текст або зміст яких він скопіював у свій щоденник (Draskóczy, 2014, 75-92).

Серед дослідників відомо, що у збірнику документів Австрійського державного архіву (Hofkammerarchiv) залишився німецькомовний рукопис з 1528 року, що містить звіт про сучасний стан деяких гірничих міст Верхньої Угорщини (переважно південно-списького комітату). Його автор – Ханс Дерншвам (або на угорській мові Янош Дерншвам, оскільки, незважаючи на іноземне походження, більшу частину свого життя він провів в Угорщині), обіймав керівну посаду в компанії «Турзо-Фуггер» в Угорщині. Документ, цікавий з багатьох аспектів, вперше був опублікований словацьким істориком Йозефом Влаховичем у 1964 р. у творі під назвою «*Словацька мідь у XVI-XVII століттях.*» Варто сказати кілька слів про особу автора, і дати пояснення знаку питання в заголовку. Ханс Дерншвам народився 23 березня 1494 року в Брюксі (нині Мост, Чехія). Він був нащадком багатой патриціанської родини. З 1507 р. навчався у Віденському а з 1509 р. у Лейпцизькому університеті. У 1510 році здобув ступінь бакалавра. На початку 1510 років поїхав до Італії, де потрапив до кола Томаша Бакоца, з яким у 1514 році приїхав до Угорщини. У Буді він потрапив до двору Владислава II і став секретарем Джироламо Бальбі, повірника короля італійського походження. У 1517 році він став службовцем Елека Турзо і переїхав до Банської Бистриці. Турзо призначив його головою монетного двору в Бая-Маре, а в 1520 році відвіз його до Буди. У 1525 році він став скарбником гірничої компанії «Фуггер-Турзо», саме в той час, коли внаслідок політичної агітації тих, хто стояв на боці Яноша I Саполяй, спустошили будайське агентство і склади Фуггерів, наклали секвестр на шахти та інші об'єкти, а також скасували їх ліцензії на видобуток міді. Дерншвам сприяв відновленню інтересів Фуггерів та взяв участь у переговорах про укладення з Людовиком II договору довгострокової оренди. Результатом переговорів стало те, що у 1526 році Фуггери знову отримали право експлуатації компанії у Банській Бистриці на подальші 15 років. Як повірник Антона Фуггера, у 1528-29 рр. він став керівником трансільванських соляних комор, а в 1529-49 рр. у Банській Бистриці – керівником компанії "Фуггер". У 1553 році з делегацією на чолі з Анталом Веранчічем він вирушив до Стамбула і резиденції султана в Малій Азії, Амасьї, звідки повернувся у 1555 році. Він накопичив значну бібліотеку, яку його спадкоємець продав віденському двору, й таким чином вона збереглася донині. Проводив розкопки на трансільванських солерудниках. Він

переписував римські написи, ця колекція також перейшла до майбутнього покоління. Помер у 1568 році у Часті. Дерншвам написав свій твір «Звіт про видобуток солі у Трансільванії» у 1528 році, який широкомасштабно описує видобуток кам'яної солі того періоду. На підставі тексту чітко видно процес видобутку, торгівля, мережа транспортування та соціально-економічний вплив кам'яної солі (Dernschwam, 1984, 77-105).

Другий відомий автор праць про гірничу промисловість, Георгіус Агрікола, також описував видобуток кам'яної солі. Його робота «Про гірничу справу і металургію» (*De re metallica*) явно виділяється серед творів пізнього середньовіччя. Щоб оцінити технічно-історичну значимість твору, необхідно знати, що його структура подібна до підручника. На відміну від описання повного, комплексного виробничого процесу він віддає перевагу описанню подробиць процесу роботи, і все це у простій формі, у вигляді елементарного ознайомлення. Однак він надає точні та детальні описи цих технологічних деталей. Інструменти, транспортні засоби, привідні механізми, підйомники, дрезини, насоси, дробарки та змішувачі, повітродувки, крани, а також печі, домни, лотки та деталі вищенаведених обладнань з'являються у тексті з дивовижною детальністю, ретельним уточненням їх розмірів та ілюстраціями. Можемо відчувати прагнення Агріколи до зрозумілості та наочності. У XVI столітті процеси видобування, та особливо металургійні та хімічні процеси, пов'язані з дорогоцінними металами, скрізь мали сувору конфіденційність. Це не так і дивно, оскільки значні економічні інтереси були поставлені під загрозу з появою тематичних матеріалів про технологічні процеси (Agricola, 1986).

Ознайомлення з джерелами XVI століття завершуємо текстом Дьєрдя Вернера, який народився в Сілезії. Автор навчався в Краківському та Віттенберзькому університетах, в Угорщині проживав з 1519 року. Був секретарем Людовика II, а потім працював делегатом Угорської комори в Верхній Угорщині. У 1540-х роках він наглядав за видобутком марамороської кам'яної солі, відповідно він міг писати про територію як добре проінформована особа. У своїй праці «*De admirandis Hungariae aquis hypotematation*», яка була опублікована у 1551 році, він детально писав про соляні джерела навколо Пряшева, про особливості гірничої промисловості Мараморощини, а також порівнював угорські та польські корисні копалини. Описи Вернера свідчать про ґрунтовні знання, вони висвітлюють його як фахівця в даній галузі (Póka, 2011, 323-341).

Поряд з текстовими джерелами добрим орієнтиром для виявлення видобутку кам'яної солі є карти Угорської комори XVIII століття. Суворі умови за часів

турецького завоювання не дозволяли проводити регулярні астрономічні спостереження та геодезичні вимірювання, які були б необхідними для корекції карт Угорщини. За таких умов граф Луїджі Марсілі вирішив розпочати вимірювання для картографування Дунаю та прилеглих територій. На підставі цих вимірювань зародилися перші геодезичні базові точки, вздовж яких були визначені уточнені лінії долини Дунаю. Карта була видана за кошти Угорської комори під час національно-визвольної війни угорського народу на чолі з Ференцем II Ракоці. Мапа, виготовлена також за замовленням Комори – це детальна карта (комори) з 1768 року, яка зображає Виллок (угор. Tiszaújlak). У цей час урядом Габсбургів у селі було побудовано відділення соляного управління. Вигляд вантажного порту на річці Тиса та переданої коморі території чітко висвітлює підрозділи найважливішої адміністративної організації в регіоні. Карту складав Янош Йозеф Гросшмідт, присяжний геодезист району марамороських соляних шахт (Papp-Váry, 1990, 88; 114).

1.4. Географічні умови Верхньотисянського краю

Насамперед ознайомимось з умовами історичної та природничої географії, які характеризували північно-східний регіон Угорщини. Почнемо з того, що сучасна область Сабольч-Сатмар-Берег була створена під час обласного розподілу 1950 року як область Сабольч-Сатмар. Її територія з часом сильно змінилася, особливо драматичними були зміни меж після Першої світової війни.

В епоху Арпадів цю територію поділяли три комітати – Боршова, Сатмар та Сабольч. Під час татарської навали первинна структура адміністрації розпалася, зі східних частин від ріки Тиса був створений Березький комітат, а заодно, завдяки території колишнього Боршовського комітату, зросла і територія Сабольчського. Сабольч був великою адміністративною одиницею, найбільшою в країні на схід від Тиси. Він включав деякі населених пунктів краю Бодрогкьоз (*територія між ріками Бодрог та Тиса*) та Тактакьоз (*територія між річкою Такта та рікою Тиса*), на заході починалася від Тисачеге, а на півдні доходила до межі населених пунктів Карцаг, Надудвар, Пюшпекладань та Дебрецену. Північна та західна межі Сатмарської області можна чітко визначити, оскільки вони збігаються з межами Боршови та Сабольчу. Визначення східних меж вже є більш проблематичним, оскільки комітатська організація лише в XIV столітті доходить до територіальних одиниць Угочанського та Марамороського краю. Створені таким чином межі залишаються практично аж до епохи дуалізму. Через реорганізацію адміністрації у 1876 році в межах областей

відбулися значні зміни, а особливо відносно Сабольчського комітату. Комітат Гайду був створений в першу чергу із поселень гайдуків та за рахунок адміністративного переставлення інших сабольчських поселень (Kerekes, 1982).

Реконструкція самої території, виходячи із сучасних географічних умов, було нелегким завданням. Пов'язані з цим джерела з часів середньовіччя та початку нової епохи є неповними та випадковими, надійних карт високої роздільної здатності до початку XVIII століття у нас немає. Видатним твором із зображенням тогочасних умов є мальована від руки карта Імре Тарної Мілеца з 1773 року. Ця проста карта ілюструє мережу води, окремими позначками показує соляні управління та межу територій їх діяльності. На карті червоними лініями показані навіть маршрути транспортування солі. Економічні карти поширилися в Угорському королівстві після вигнання турків. З метою визначення нових меж та для з'ясування суперечок, що виникали в ході юридичного процесу, поміщики часто обмірювали свої землі, а також картографували свої території. Особливо з середини XVIII століття, після поживлення державних заселень, зайнятість та підготовка землемірників в Угорщині прискорились. Більше того, за часів Марії-Терезії (1740-1780 рр.), між 1766 та 1774 роками, за указом королеви, почали перевіряти поміщицькі урбарії. Під керівництвом королівських комісарів в кожному населеному пункті створювались нові державні урбарії, до яких прикріплювались деякі кріпацькі маєтки та переписи, які містили перелік тягарів перед поміщиком. На картах панщини чітко зображували гідрографію місцевості, мережу шляхів, зовнішні споруди та об'єкти, що допомагали в орієнтуванні (Papp-Váry, 1990). Карти першого військового топографічного вимірювання також надають корисну інформацію про колишню дорожню мережу цього краю. Військове вимірювання імперії Габсбургів було проведено у 1764 році за наказом Марії Терезії. Згідно з наказом, «[...] досвід нещодавно закінченої війни переконливо продемонстрував важливість знання [...] сільської місцевості». Топографічне вимірювання території історичної Угорщини розпочалося у 1766 році з виготовлення карти Марамороського комітату, що був під загрозою татарської навали. Після цього було проведено вимірювання комітатів Верхньої Угорщини, а також Трансільванії. Ці роботи тривали аж до 1787 року, коли були відкриті внутрішні округи Австрії та Угорщини. З появою засвідчених карт комітатів, креслень гідрографії та водного регулювання з початку XIX століття ми вже маємо чітку картину про транспортні системи Карпатського басейну.

Про вигляд області Сабольч-Сатмар-Берег у XVIII столітті ми можемо сформулювати уявлення на підставі творчості Андаша Сексті (Vö. László, 1985, 237-264).

Його твори збереглися у формі рукописних та друкованих карт, креслень. *«Його робота в області водної картографії, мабуть найбільша на Альфельді, до появи робіт значних угорських водних інженерів - Йозефа Беседеша, Пала Вашархелі.»* Його карти є красномовними джерелами презентації тогочасних природних умов. Вони відображають ще недоторкану давню гідрографію. Чимало назв *«на сьогодні вже не існуючих річкових вод: як напр. Кьортвей (Körtvély), Кек-Калло (Kék-Kálló)»* залишилися для нащадків. *«Він є одним із найзначніших інженерів та найактивніших картографів другої половини XVIII століття.»* Однак у фаховій літературі немає багато біографічних даних про нього. Дворянин Андраш Сексті народився в 1759 році. Його батько: дворянин Янош Сексті, мати: Каталін. Хоча ми не маємо даних про точне місце його народження, але в біографії одного із його нащадків згадується, що родина походить з Гемерського комітату. За тогочасними джерелами у Гемері у декількох населених пунктах проживали сім'ї за прізвиськом Сексті. Іван Надь вважає первісним гніздом родини поселення Славошовце. Ймовірно дитячі роки він провів та початкові класи закінчив у своєму рідному комітаті. За інформацією, наданою загальним зборам Сабольчського комітату вищу освіту він отримав у Будаїському університеті, де склав іспит з геодезії зі зразковим результатом. Оскільки метричні книги Будаїського університету збереглися у неповному обсязі, тому точний рік його навчання ми не можемо реконструювати. Припускається, що це могло бути близько 1780 року. Після закінчення університету, він проходить стажування під керівництвом *«занадто відомого Самуеля Крігера»*. Після смерті Крігера він був призначений геодезистом міст комітату Гайду. Звідси у травні 1783 року він подав заявку до Сабольчського комітату, куди його прийняли, і з того часу аж до своєї смерті він працював комітатським інженером.

В цей час в країні працювало близько сорока інженерів. Через підготовчі заходи щодо регулювання річок, картографування угорських вод та осушення внутрішніх вод та боліт, виникла потреба у використанні геодезистів. Тому Йосиф II під час впровадження своїх адміністративних реформ закріпив за комітатами по одному інженерові. Оскільки центром комітату на той час було Надькалло, припускається, що спочатку і він там жив разом зі своєю дружиною, дворянкою Марією Анною Маєрскі. Від шлюбу, який він уклав між 1783-1790 роками, він мав трьох синів. Однак ім'я Андраша Сексті ми можемо знайти у переписах населення Ніредьгази з 1797 року.

Вже із цих записів можна здогадуватися про те, що його будинок, можливо, був поблизу євангельської церкви. Заробітна плата Андраша Сексті у 1786 році була

встановлена в розмірі 400 R форинтів на рік. До цього ще нараховувались добові та поквартально 25 форинтів. У 1790 р. згідно з резолюцією комітетів та з постановою Намісничої ради № 6394 зарплати комітатських інженерів, включаючи і Сексті, були зменшені до 300 форинтів. Оскаржуючи це рішення він так писав про умови свого життя: *«Оскільки у мене немає власного господарства, більша частина моєї мізерної зарплати, не кажучи вже про інші потреби, ледве вистачала лише для того, щоб купити хліб, дрова, свічки та інші предмети домашнього вжитку.»* Намісничча рада відхиляє клопотання з таких підстав: *«Якщо підвищення було б дозволено, то й інші з інших комітетів отримали б нагоду просити підвищення своєї зарплати.»* Про подальше формування його заробітної плати даних не маємо.

За своє життя Андраш Сексті займався багатьма різними видами діяльності. Окрім картографування, це полягало у проектуванні громадських будівель Ніредьгази, яка стала на шлях розвитку, у геодезичних вимірюваннях відповідно до потреб комітату та населення, а також в активній участі у громадському житті міста. Сексті, як картограф, своїми діями створив найбільш вічне. Із його творів виділяються проекти та роботи щодо регулювання ріки Тиса. Оскільки регулювання Тиси, на відміну від Дунаю, було виключно угорським завданням, з часом воно значно відстало від останнього. Найперші карти регіону Тиси були зроблені Міковинем та його учнями до 1750 року. Однак вони ще не служили гідрографічним цілям. *«У другій половині XVIII століття у деяких комітатах вже ведуться роботи з регулювання, іноді без допомоги інженерів.»* 27 травня 1783 року Намісничча рада видала циркуляр, доручивши інженерам комітату розробити докладні карти, необхідні для регулювання Тиси. 5 січня 1784 року Намісничча рада повторює вищезазначене розпорядження в своєму указі № 394, адресованому комітатам, вказуючи на те, що за відсутності цих карт та в разі невиконання нівелювання річки робота з регулювання буде неефективною і план роботи не може бути складений. Виходячи з тогочасних природних умов, комітат Сабольч належав до тих, більша територія яких була покрита болотами, озерами та річками. На картинах часів Йосифа II на лівому березі ріки Тиса, на території Сабольчського комітату можна бачити кілька менших та одну величезну заболочену місцевість (що тягнеться до Гортобаді). В районі поселень Бюд та Сентмігай розпочиналася масштабна заплава, водний та болотний світ якої поширився через Гортобадь аж до регіону Надь-Шаррет. У результаті сказаного він отримав чимало прекрасних і великих завдань, які він виконував на високому рівні.

Карти, що залишилися для нас, можемо групувати за наступним:

1. Записи, що виникали під час картографування ріки Тиса. Деякі з них, у тому числі і складений у 1796 році, де зображено поселення Феншлітке ("Mappa exhibens Situatio-nem Territorii Possessionis Fényes-Litke proportionaliter subdivisi"), не розкривають проекти регулювання річки. Його цінність полягає в тому, що на ньому помічені такі гідрографічні назви, болота, менші озера, які були на території ще до періоду регулювання. Інші з них містять проекти регулювання русла річки Тиса. Перший, складений у 1784 році, містить ділянку річки між поселеннями Циганд та Домбрад з проектами прорізання річкового вигину. Детальна карта Тиси на 17 сторінках була розроблена в кінці XVIII століття, на ній зображена територія Березького комітату від його східної межі аж до комітату Боршод. На них уже показані проекти дамб протишаводкового захисту.

2. Окрему групу формують карти, що займаються відведенням внутрішніх вод та драговини. Такою є напр. карта із 1822 року під назвою "Mappa qua remonstratur de Zabolcs accuratus situs et ductus Canalis". На ній можна помітити два вартих уваги канали. Це канали, що вели від Вашарошнамену через Гайдунанаш до Токаю, та від Нанашу в іншому напрямку до річки Гортобадь. Ця його карта показує граничні з областю райони, річки Самош, Бодрог, а також сусідні ділянки річки Тиса разом з напрямом потоку води. Він також підготував проект осушення порушених на той час боліт біля населених пунктів Уйфегерто та Гестеред. Відповідно до проекту він має намір вирішити деривацію викопуванням русла, на що він планує 5841 ручну поденну працю.

3. До іншої категорії карт можемо віднести ті, які показують поселення або частини яких-небудь їх меж. Наприклад, карта Сексті з 1806 р., що зберігається в архіві Каролі, на якій зображені маєтки церков міста Ніредьгаза («Mappa qua remonstratur situs Tuguriorum Parochialium, in Terreno Nyiregy-háziensi»)

4. Окрему групу становлять креслення, які він власноруч скопіював на основі оригіналу, або де він фігурує як інженер-контролер. Серед інших він є інженером-контролером чотирьох робіт Ференца Рьоміша та мапи із 18 сегментів території маєтку Тисасентмартоні.

5. До роботи «Угорський Атлас» від авторів Ѓьорьог-Керекеш Сексті нарисував відрізок комітату Сабольч та округу Гайду, його ім'я фігурує у списку серед прізвищ 35 комітатських інженерів Установи Ѓьорьог. На підставі їхніх креслень були виготовлені карти менших розмірів. В атласі про комітат Сабольч та округ Гайду, що з'явився всього у чотирьох виданнях у Пешті та Відні, було виготовлено два види карт та мідну

гравюру. Гравюру з 1793 року виготовив Беркен (Янош Самуель Беркенъ), а гравюру з 1802 року та його додаткові примірники – віденський гравірувальник Гіронімуc Бенедікті (Benedicti Hieronimus). Це було виготовлено тому, що Гьорьог хотів використати новіші гідрографічні дані інженера Сексті. Він був той, хто вперше, у 1792 році, виконав благоустрій міста Ніредьгаза. Він відновив сучасний провулок Інцеді. Саме тоді були відкриті вулиці Бела, Доб, Рока та Кідьо. Вулиці зв'язував між собою вузькими проходами, маленькими вуличками, які називали пасажами. Це такі як: провулок Гімназія, вулиці Чіллог, Рока, відрізок вулиці Шаркантю між вулицями Адама Ваї та Осьолльо. Відрізки вулиць Ерньо Кішш та Вечей між вулицями Сарваш та Ер. Провулки від вулиці Дебрецені через вулицю Віраг та Чіпке аж до вулиці Сарваш. В основному вони використовувались для руху пішоходів, але допомагали керувати і дорожнім рухом.

Окрему частину його роботи складають документи, пов'язані з проектуванням громадських будівель. У 1791 році він виконав оцінку робіт новозбудованої ратуші в м. Ніредьгаза. І якраз документ, що залишився про це, підтверджує припущення Дюли Корокнай відносно того, що аптека «Кішкорона» у м. Ніредьгаза, рідний дім Дюли Бенцур, ніколи не був ратушею, таким чином, виміряна інженером Сексті будівля могла бути тою, яку пізніше Ференц Мітгух, офіцер графства Каролі, поміняв на свій будинок, а пізніше перебудував в поміщицький маєток. За дорученням парафії ним був виготовлений проект зведеної у 1807 році професорської школи. Із запроєктованої будівлі з двома поверхами, двома входами, двома флігелями, професорськими квартирами був побудований тільки один поверх, і то не повністю. Кошти на будівництво склалися із пропонуванних громадянами пожертв. У списку серед жертводавців було й ім'я Андраша Сексті на суму 100 R. форинтів. Він проектував і зведену у поселенні Уйфегерто квартиру для лікаря-хірурга. Від кожного проекту залишилися креслення і кошторис витрат. Поряд з вищенаведеним він проводив ще ряд геодезичних робіт за дорученням комітату та міста Ніредьгаза. У 1823 році місто прийняло рішення про оцінку житлових земель, що належать жителям, оскільки їх кількість не відповідала площі, встановленій та виділеній на момент заселення. Пов'язані з цим інженерні завдання були доручені також Андрашу Сексті.

Наміри щодо осушення територій в XVIII столітті, а також розширення каналів та роботи осушення в першій половині XIX століття були безуспішними, оскільки водовідведення намагались здійснити шляхом гравітації. В часи Сексті не було відповідних економічних та соціальних умов для ліквідації древньої озерної, болотистої

місцевості. Роботи з прокладання так званих комітатських каналів були розпочаті у 1806 році, але це були тільки перші кроки. Роботи з протиаводкового захисту та регулювання річок XIX століття не мали результатів через їхню ізольованість аж до 1846 року, до реалізації проектів Пала Вашаргелі. Однак у здійсненні цього проекту великою допомогою були якраз і записи, проекти про річку Тиса Андраша Сексті та його сучасників. Ці карти Сексті дедалі досконаліше зображували багату гідрографічну мережу Ніршезького краю. Коли у 1803 році Наміснича рада шукала для королівського радника, Ференца Гьоц, досвідченого в гідробудівництві геодезиста для відкриття каналу на річці Самош, то вибір випав на особу Андраша Сексті. Це підтверджує, що він вже у свій час користувався повагою у своїй професії. Його карти й досі є конче потрібним джерелом історичної географії. Його особистість та діяльність є частиною історії комітату та міста Ниредьгаза. Після сорока чотирьох років роботи в комітаті Сабольч він помер у грудні 1827 року у віці 68 років. Згідно з метричним записом ниредьгазької Євангельської церкви він був похований 5 грудня в Ниредьгазі.

У XX столітті внаслідок Тріанонського договору відбулися кардинальні зміни, що особливо стосувались зазначеного регіону. За новими рамками його територія, як прикордонного комітату, зазнала значного усічення. Поки комітат Сабольч зазнав незначного відокремлення територій, то Сатмар втратив майже три чверті, а Берег – більше семи восьмих частин колишньої своєї території. Стабільність адміністрації зробила необхідним реорганізацію обласної системи відповідно до нової ситуації. На це було спрямовано – наголошено з тимчасовим характером – юридичне врегулювання 1923 року. Завдяки цьому комітати Сабольч та Унг були об'єднані, а Сатмар, Угоча та Берег діяли як окремі адміністративні одиниці. Потім процес територіального воз'єднання з 1938 року на короткий час знову переписав схвалене у 1923 році упорядкування. Упорядкування 1950 року обрало абсолютно новий напрям в історії державного управління Угорщини, після того як дотеперішню систему комітатського управління перетворило на систему обласних рад. Разом з цим замість дотеперішніх 25 адміністративних одиниць було створено 19. Область Сабольч-Сатмар була утворена об'єднанням колишніх Сатмар-Березького та Сабольчського комітатів, так, що із останнього вісім населених пунктів було приєднано до області Боршод-Абауй-Земплен, а сім – до області Гайду-Бігар. Створена тоді область Сабольч-Сатмар свою сучасну назву Сабольч-Сатмар-Берег набула у 1989 році.

Після цього давайте розглянемо природно-географічні особливості цього краю. Ніршезький та Верхньотисянський регіони є частиною великого наносу, який був

створений водами річок Північно-Східних та Східних Карпат. Його територія на схід та південний схід виходить за межі території сучасної Угорщини. Формування в основному рівнинного Ніршезького та Верхньотисянського краю в первісні часи було визначено осіданням внаслідок вулканічної активності, який опісля затопило море. З часом це море ставало все більш мілким, а разом з цим його вода прісною, а в кінці кінців озеро повністю висохло, а води, що стікали з півночі та північного сходу, заповнили цю територію. Внаслідок подальшого просідання швидкі водотоки приносили з собою на рівнину ще більш грубозернистих осадків. Цей процес поповнення пізніше продовжувався дрібнозернистим наносом, що послужив основою для характерного для даної місцевості летючого піску. Річки регіону час за часом змінювали свій напрям течії, що було зумовлено пересуванням земляних мас та осіданням. Внаслідок переміщення русла Тиси Ніршезький край збіднів у воді, а його поверхню формували вітри, що несли з собою пісок.

Незважаючи на рівнинний характер Верхньотисянського та Ніршезького країв, деякі їх райони мають мінливу форму. Територія останнього визначається натхненною роботою води та вітру. Колишні долини річок у багатьох місцях поповнилися, але в декількох місцях, в закритих летючим піском заглибинах, утворилися озера. Поряд з цим летючий пісок створював різноманітні форми поверхні. Характерні піщані дюни ландшафту можна побачити на північ від лінії Кішварда-Вашарошнамень в їх найкрасивішому вигляді, де їх висота сягає аж 20 метрів. Роль водотоків по території є особливо визначальною, їх мінливе русло по різному батувало поверхню. Внаслідок цієї мінливості утворилися стариці та мертві русла. Крім того, образ ландшафту визначається ще живими руслами, хребтами річок та піщаними островами.

У загальному зображенні Березької низовини визначальним було тимчасове змінення русла Тиси, тому існування мертвих русел та стариць є заслугою найбільшої річки регіону. Типовими утвореннями регіону є колишні вулканічні конуси, такі як гора Тіпет, також відома як Касонський пагорб (179 м.) і пагорб Тарпа (164 м.), які чітко виділяються із навколишнього рівнинного середовища.

Поверхня рівнинного Сатмарського краю з незначними перепадами висот в основному формувалася річкою Самош, яка створила невеличкі виступи за допомогою відкладених наносів. Так само поділяють поверхню рівнинного краю і занедбані русла річок, одні із яких повністю наповнюються, або протягом цілого року є водосховищем. На Сатмарській рівнині, на західній частині від річки Самош, що простягається аж до

Ніршезького краю, знаходиться драговина Ечеді, яка наприкінці XIX століття була поповнена і відведена під рілля.

І нарешті ми повинні нагадати про Реткьоз, поверхню якої визначали поверхневі водотоки. Окрім цього характерним явищем ландшафту є створені летючим піском бугри. Загальна картина місцевості визначалася величезними болотами, які були ліквідовані під час протиаводкового захисту, а територія була залучена до сільськогосподарського обробітку.

Якщо переглянемо клімат досліджуваної нами території, то отримаємо наступний результат. Клімат як Ніршезького, так і Верхньотисянського краю сильно відрізняється від регіону Внутрішнього Альфельду. У перших двох регіонах помічається менша літня спека, а також менша кількість сонячних годин. Тут же середня температура січня, порівняно з різними територіями Альфельду, є найнижчою, й весна приходить пізніше. Однак, в межах досліджуваного краю, між деякими регіонами помітні різкі розходження. Простіше кажучи, рухаючись на північ – наближаючись до Північно-Східних Карпат – температура, як і кількість сонячних годин, знижується. Кількість суворих зимових днів у Ніршезькому краї менша, ніж вздовж території Верхньої Тиси. У той же час вищезгадана територія значно сухіша (її внутрішні частини в межах території сучасної країни відносяться до найбільш убогих на опади районів), ніж ті, що простягаються більш на північ. Ситуація погіршується і тим, що Ніршег знаходиться вище, як усі навколишні території, тому водотоки течуть не сюди, а звідси. Більше того, як ми вже бачили це зі зміною напрямку річок Тиси та Самошу, до цієї території не надійшли води, що текли із Карпат. Підводячи підсумки, із вищенаведеного можемо визначити, що Ніршег, на відміну від Верхньотисянського краю, є бідним природними водами краєм.

Властивості ґрунту на досліджуваних територіях мають наступну характеристику. Летючий пісок особливо характерний для південної частини Ніршезького краю, він також зустрічається і на півночі, але тут на покритих лісом територіях утворилися бурі лісові ґрунти (так звані буроземи). На рівнинних ділянках між піщаними хребтами, на мулистому піску утворився дуже багатий на поживні речовини луговий піщаний ґрунт, але тут ми також можемо знайти дернові та солончакові ґрунти. У Верхньотисянському краї річки, виходячи зі своїх берегів, відігравали визначну роль. Насичений поживними речовинами та мінералами нанос був різноманітним, його склад відрізнявся у випадку кожного водотоку. Майже половину Березької рівнини складають родючі лугові ґрунти. У випадку Сатмарської рівнини

окрім лугового тут наявні і болотні ґрунти. З сільськогосподарського аспекту вони мають змінне значення, глинясті, суглинні та малогумусні шари, що покривають великі території, менш родючі. На території Реткьоз в основному простеляються торф'яно-болотні та лугові ґрунти, склад та родючість яких мінливі (Lóki, 2002, 25-27).

Природно-географічні фактори звичайно визначають й економіку даної території. Слід додати, що протягом тривалого часу характеризується територія була покрита обширними лісами. Наприкінці XVIII століття, поки запас деревини на Альфельдській території становив близько 5%, до того на Сатмарській рівнині це складало більш як 60%, а на Березькій рівнині цей показник був не набагато меншим, і навіть у Ніршеському краї він досягав 30%. А якщо до цього додати і те, що регіон є бідним на запаси корисних копалин, то зрозуміло, що тут переважно панувало рибальство, полювання та сільське господарство. Урбанізація була низькою, найбільші поселення середньовіччя та перших століть нової ери не перевищують рівня розвитку селищ. Для ілюстрації вищеописаного давайте розглянемо, як Пал Магда бачить північно-східні райони на початку XIX століття.¹ Відповідно до опису Березького комітату: *«Хоча на рівнинах росте багато різного збіжжя, але цього недостатньо. Між горами багато вівса, більше кукурудзи, багато коноплі, багато фруктів, а місцями вино, а саме Мужайське вино. І гори і край вкриті просторими лісами [...] Багато свиней відгодовують, велику рогату худобу теж пасуть, багато диких звірів. Багато річок, а саме Тиса, багата рибою»*. Під час характеристики Сатмарського комітату автор підкреслює *«води річки: Тиса, по якій мешканці комітату, які живуть поблизу, перевозять деревину, дерев'яний посуд та фрукти. Самош – це божья кара у цьому краї, колись на ній транспортували сіль, але після цього через зведені греблі судноплавство було неможливим. Родючість землі різна. [...] Оскільки більша частина Нірського району – це пісок, і розташована вона на підвищеному місці, тому не піддається загрози водних стихій, придатна для вирощування, особливо жита [...] У лісових районах розводять велику кількість свиней і великої рогатої худоби, а на рівнині в основному овець [...] Відома, понад усе, смачна самошська Стерлядь [...], бджіл розводять зайво по нижній течії річки Самош. [...]*

¹Пал Магда (1770-1841 рр.) походить із громадської родини міста Рожнява. Навчався у рідному місті, Кешмарку та Братиславі, а потім в Єнському університеті. На багатьох місцях він побував як домашній учитель чи вчитель: Його місцями роботи були такі населені пункти як Спішська Нова Весь, Штітнік, Левоча, Банська Бистриця, Цешин, Шопрон, Сремські Карловці, Шарошпатак, Сарваш. Коли він працював над своїм великим твором (який дає опис про усю Угорщину - без Трансільванії - та Хорватію), він скористався тим, як і сам про це пише, що, він жив у семи комітатах, а з іншими був знайомий завдяки своїм подорожам по них.

На фрукти в основному багатий увесь комітат. Насиченої цукровим соком сливи є вдосталь. З неї виготовляють відому сливову палинку (сливовицю). Її також звикли сушити, що має великий попит. Черешні утворюють вже цілі ліси. Каштанів багато і мають хороший урожай. У районах між Тисою та Самошем росте найбільше дерев, нижче у Ніршезькому краю конопля скрізь. Урожай тютюну ви можете сміливо планувати на 10,000 центнерів на рік». В описі про Сабольчський комітат він також пластично зображує особливості ландшафту: «Повітря, через численну кількість боліт, здоровим бути не може. Питна вода теж не дуже хороша. Край славиться вирощуванням різноманітного збіжжя. Стільки жита, мабуть, не вирощують ніде в країні, як тут. [...] Й кавун тут росте в достаток, з продажу звісного кавуна сабольчські люди мають не погані гроші. І тютюну вирощується багато, серед яких кращий і відомий – ракамаський. Велика рогата худоба – на південних частинах. Риби в Тисі безліч, навіть свиней нею відгодовують. [...] У всій країні ніде немає стільки селітри, як у Сабольчі. Багато відварюють її у Надькалло та Ніредьгазі. Корисних копалин, там де немає гір, і бути не може» (Magda, 1819, 438-453). Опис Пала Магди показує майже виключну перевагу сільського господарства на досліджуваній території. У своїй роботі він вказує й на те, що тут низький рівень промислової активності, а сировини практично немає. Цей дефіцит стосувався і солі, що відіграла ключову роль у громадському харчуванні.

Тут варто зазначити, що на території сучасної області Сабольч-Сатмар-Берег було поширеним споживання не кам'яної солі. Натомість звичайним було вживання калієвої селітри (*сіль азотної кислоти*). Селітра – стара угорська хімічна назва. Назва походить від латинської хімічної назви «*sal nitrum*». А назва «*sal nitrum*» походить від латинської хімічної назви нітрум. Перше слово словосполучення «*sal nitrum*» безсумнівно має значення «сіль», а ось відносно значення другого компоненту «*nitrum*» вже є невпевненість. Наприклад, редактори поширених латинсько-угорських словників не мали одної думки про нього. Тут я посилаюсь на редакторів тільки двох дуже відомих словників. Їх кількість дуже легко можна було би збільшити. Ференц Папої Паріз у своєму словнику, виданому у 1767 році, на обидва слова «*nitrum*» та «*sal nitrum*» дає визначення – селітра. Авжеж Генрік Фінай у своєму словнику з 1884 року вже приписував їм значення природної соди. Автори різних історико-лінгвістичних словників – Габор Сарваш, Жігмонд Шімоні та Дюла Золнаї (і тут згадую тільки декількох) – відносно слів «*nitrum*» та «*sal nitrum*» погоджуються з твердженням Ференца Папої Паріз. Я вважаю, що ми не помиляємось, якщо помітна різниця між

твердженнями Генріка Фінай та Ференца Папої Паріза пояснюється, між іншим, зниженням інтересу до припиненого тим часом виробництва селітри. Однак, оскільки ці нітрати вважаються сіллю азотної кислоти (HNO_3), їх також називають калієвою селітрою. Такими солями є: нітрат калію або калієва селітра (KNO_3), нітрат натрію або чилійська селітра (NaNO_3), нітрат кальцію або вапнякова селітра чи норвезька селітра ($\text{Ca}(\text{NO}_3)_2$). Ці солі також можуть утворюватися природним чином у ґрунті.

Вищенаведені солі є найбільш поширеними в ґрунтах колишнього Сабољчського комітату. Серед них у минулому найбільш ходовою була калієва селітра. Вона була основною сировиною для виробництва пороху. Якраз тому намагалися її створити і штучно. Багато хто виробляв її і в Сабољчі. Як найвідомішу після цього називали її селітрою. Маючи це на увазі, у назві свого дослідження я замість калієвої селітри використовував назву селітра. Хімічна формула селітри (калієвої селітри) – KNO_3 . Отож вона утворилася завдяки хімічному сполученню калію, азоту та кисню. Вона містить один атом калію, один атом азоту та три атоми кисню. Разом вони утворюють молекулу селітри. Сполучення названих атомів може відбуватися природним чи штучним шляхом. У першому випадку праця людини обмежується операціями збору та очищення утвореної селітри. В останньому випадку і хімічну сполуку створює людина.

Перші й останні дані про виварювання сабољчської селітри – з 1620 року, та з 1881 року. Документальні дані 1620 року показують, що виварювання селітри в комітаті у згаданий період вже було добре розвинутою народною галуззю. Таким чином, з найбільшою ймовірністю можна визначити, що на території Сабољчського комітату вже у XVI ст. займалися виварюванням селітри.

Розглянувши обставини, ми можемо приймати за факт, що освоєння виварювання селітри в комітаті датується приблизно 1574 роком, коли замок Надькалло отримав посилене значення у захисті і став прикордонною фортецею. Одним із важливих доказів цього є те, що центр приготування сабољчської селітри був у Надькалло, тим більше у самому замку Надькалло. Звідси давали поради для варильників селітри. Саме тут був пункт здачі більш-менш готової селітри.

Згідно з листом князя Ференца Ракоці до Шандора Каролі, ніршезький народ (народ Ніршезького краю) був вирішальним фактором виготовлення селітри у 1703 році. Відповідно до цього можемо робити висновок, що за часів куруців ніршезька земля вважалася найважливішим угорським краєм з виробництва селітри.

В комітаті, на територіях за межами Ніршега, селітру почали видобувати на одне-два століття пізніше. Не тому, нібито мешканці (кріпаки) з часом переконались в тому, що метод ніршезького виробництва може бути застосований і в інших районах комітату. На цих місцях варильники селітри вже експериментували іншим методом виробництва: тут вони вже намагалися видобувати селітру не із ґрунту садів та пасовищ, а із земель житлових будинків (Vö. Nyárády, 1960, 17-214).

1.5. Роль солі в історичній Угорщині

Сіль відіграє надзвичайну роль у житті людей. Між іншим, на це звертає увагу і народна творчість своїм своєрідним способом. Таким чином в народній казці про сіль старий король запитав своїх дочок, наскільки вони його люблять. Батько став нестримним від гніву, коли найменша відповіла йому, що любить вона його так, як люди сіль. А в розв'язці сюжету жорстокий батько, який прогнав свою дитину, повинен був усвідомити, що без цієї спеції їжа неїстівна.

Повчання історії про підтвердження важливості солі не потребує особливих пояснень навіть і для сучасної людини. Однак ця аксіома мала особливу істину в житті людини минулого. Вдумайтесь в те, що в той час цей мінеральний продукт використовували не лише як приправу до їжі, але й для її консервації. Особливо де тваринництво було розвинутим, там потреба на рік була значною. Дані кінця середньовіччя та початку нової епохи показують, що споживання солі на душу населення в Західній Європі становило 10-12 кг. Подібні дані можемо отримати при вивченні вітчизняного використання. Таким чином, наприкінці XVIII століття щорічна потреба в солі в комітаті Сатмар - з врахуванням числа утримуваних тварин - становила трохи більше 10 кг. У той час як людина споживала 3,5-4 кг солі за рік, велика рогата худоба споживала 6-8 кг, а кінь - 5-6 кг. Цим самим слід також зазначити, що попит на сіль з боку населення сатмарського краю був нижчим за середній. Потребу тварин тут можна було задовольнити завдяки солончаковим пасовищам та солоній воді, що при необхідності також могло бути вирішенням і для людей. Якщо дані розгорнути на територію всієї країни, то можемо помітити, що наприкінці середньовіччя щорічні потреби тримільйонної Угорщини могли становити близько 30 тисяч тонн. Ця величезна кількість мінерального продукту - окрім незначного видобутку у Соліварі поблизу Прешова, який отримували із свердловин методом виварювання - забезпечувалася видобутком двох територій, Трансільванії та Марамороша. Із них Трансільванія була найважливішим центром видобутку солі, видобування в шахтах Марамороша розпочалося тільки в пізніших століттях середньовіччя. Потім ситуація потрохи змінилася, остання із територій добилася для себе пріоритету. У другій половині XIX століття Мараморош давав половину вітчизняного видобутку, а потім на початок XX століття виробництво трансільванських територій знову піднялося. Уряд, завдяки підтриманню створеної наприкінці XIV століття соляної монополії, прагнув отримати значні вигоди від транспортування та розповсюдження білого золота. Кінцевий результат вартий був зусиль після того, як держава, володіючи своєю

монополією, працювала з величезною нормою прибутку (яка означала кількаразову вартість витрат). Вона фактично сама визначала ціну, довільно відриваючись від реальних витрат. В період ослаблення центральної влади зросла роль приватних осіб, які отримували значні прибутки від продажу солі. У всякому разі постачання населення сіллю вимагало великої організаційної роботи, в якій держава відіграла значну роль.

З іншого боку, Жигмонд Моріц ілюструє вплив кам'яної солі на життя людей у своєму романі *«Моє життя»*. Кріпак, котрий починає бути торгашем, майже завжди пропадає в очах жителів села. Мислить він ще в дусі села. Кріпак, як торгош ще не займається іншим, тільки тим, що є цінним для селянського життя. Купує та продає тварин, пізніше переходить на збіжжя, з торгоша худобою та кіньми стає пшеничним агентом для одної з гільдій по закупці. Фрукти, капуста, цибуля, перець і всі погодостійкі збіжжя, як і корм – є придатним заняттям для нього. Але для селянського торгоша існувало коло товару, яким він не займався, як наприклад кроляча, бичача шкіра, кістки та лахміття, а також спеціальні магазинні товари, одяг та цитрусові фрукти, спеції, залізо. Ось ці товари не входили до торгового асортименту кріпацького торгоша. Моєму батькові, який скупив цілу череду, і на гадку не йшло, щоб придбати декілька центнерів цукру, щоб потім продати. Сіль, так. Сіль, як відомо, продавалася в основному для тварин; у сусідньому селищі Тисауйлак була соляна комора, де купували кубики солі, які можна зберігати і при невибагливих умовах, а пізніше продати. Мій батько також купував сіль, цілим плотом, і пам'ятаю, що одного разу то що він купив, був товаром з-під прилавку, а вночі хтось доніс на нього уйлакським фінансистам, але поки ті прийшли, він вже про це знав, і сіль до того часу пропала. Лише вода в одному або двох колодязях протягом довгого часу не була придатна для пиття.

РОЗДІЛ 2. ІСТОРІЯ МАРАМОРОСЬКОГО СОЛЯНОГО РЕГІОНУ

2.1. Давні часи

Висвітлення питання видобування солі на території Мараморошу у давнину в українській історіографії залишається «білою плямою», нам не відомі спеціалізовані наукові праці. Тільки в узагальнюючих роботах з давньої історії регіону присутні коротенькі згадки про те, що тут розроблялись поклади солі. Однак ця проблематика вже досить добре розглянута дослідниками інших країн, опублікована ціла низка праць. Зокрема, згадаємо статті англійського дослідника Ентоні Хардінга, наприклад: «Salt exploitation in the later prehistory of the Carpathian Basin» (2015) чи румунських: Аурела Рустою «The Salt of Maramureş and the Dacian Settlements alongside of Upper Tisa» (2005) та Валерія Каврука «Олово и соль в Карпатском бассейне в бронзовом веке» (2011; 2012). Окремо, серед існуючих праць, виділяється книга «Explorations in Salt Archaeology in the Carpathian Zone» (Budapest, 2013). Її авторами виступають Ентоні Хардінг та Валерій Каврук з внесками інших дослідників. У цій книзі представлено дослідження археології солі в Центральній та Східній Європі на основі польових робіт, проведених між 2003 та 2012 роками. Автори провели детальний огляд пам'яток у кількох країнах, ними описана давня технологія добування солі та подається серія результатів радіовуглецевих аналізів.

Існують і праці, що в тій чи іншій мірі торкаються цієї проблематики, хоча вони присвячені іншому питанню. Наприклад, дакійським городищам Марамороша: «Dacii din Maramureş. Așezări fortificate și relații intercomunitare la sfârșitul epocii fierului» (Rustoiu Aurel, 2019) або кераміці доби латену: «Observații privind ceramica Latène cu grafit în pastă din România» (Rustoiu Aurel, 1993); «Ceramica Latène D cu grafit din județ Sălaj» (Pop Norea, 1994)

Відтак, наявні матеріали дають нам можливість зробити певні узагальнення, а вони безперечно вказують, що у басейні верхньої течії р. Тиси видобування солі розпочалось ще в давнину. Одним з перших таких місць було Солотвинське родовище, що входить до переліку найбільших в Карпатському ареалі. Впевнено можна казати про існування цілої низки давніх копалень у східній частині Закарпаття поблизу сіл Добрянське, Новоселиця, Теремля, Солотвино та ін. Зазначають, що раннім і самим простим способом добування солі було викопування ям, глибина яких сягала декілька десятків метрів (Котигорошко, 2008, 199-200; История..., 1982, с.468). В окремих з них наприкінці 19 ст. виявлені знахідки доби пізньої бронзи. Так, наприклад, в Коштілі

(Румунія) це були браслет та сокира-кельт (Kovássy, 1986). Також у штольнях траплялися і римські монети періоду Імперії (Котигорошко, 2008, 200). Наявність таких артефактів безпосередньо в місцях розробок покладів солі дає можливість говорити про її видобування щонайменше з пізньої бронзової доби і активне продовження промислу в подальші часи.

На території Мараморошу відомі і давні соляні шахти, пов'язаних з підземним добуванням. Так, зокрема, між селами Новоселиця та Солоне (з 2015 р. об'єднане з с.Ганичі) Тячівського району, у 1817 р., під час дренажних робіт у процесі розробки соляного родовища, на глибині 13 м, була виявлена штучна печера, що мала довжину 9,5 м та ширину 3,8 м., а у південній її частині містилась ще одна, діаметром 13 м і висотою 4,7 м. Тут було зібрано ряд предметів, переважно виготовлених з дерева, які у давнину використовувались для добування солі (драбина, корито, молот, лопатки та ін.). Нещодавно проведений радіовуглецевий аналіз виявлених тут артефактів вказав на період пізньої бронзи (Каврук, 2011, 18-19; Каврук, 2012, 19; Harding–Kavruk, 2013).

Окрім цього, неподалік від цих давніх копалень, у 1846-47 рр. були виявлені закинуті вертикальні шахти квадратної форми, стіни яких були укріплені дерев'яними колодами (Каврук, 2011, 19).

Відповідь на питання – чи дійсно початок промислового отримання солі міг сягати таких давніх часів, містить археологічна пам'ятка поблизу поселення Гальштат (Австрія), відкрита у 1846 р. Виявлений тут величезний могильник з багатим поховальним інвентарем дав ім'я цілій епосі в Європі. Дані свідчать, що місцеві мешканці підтримували жваві торгівельні контакти з досить віддаленими територіями і це сприяло їх економічному процвітання. А головне, окрім могильника, в усьому світі відомі тутешні соляні шахти (Казакевич, 2006, 39-40; [thereaderwiki.com/de/Hallstatt_\(Archäologie\)](http://thereaderwiki.com/de/Hallstatt_(Archäologie))). Вони функціонували з 14 ст. до н.е., а подальший видобуток «білого золота» розтягнувся на століття.

Науковці змогли відтворити первинний вигляд цих виробничих об'єктів і весь цикл промислового процесу. Давні солекопи робили вертикальну шахту, поки не досягали потужного пласту солі. Тоді вони починали розширювати штольню в боки і таким чином утворювалася складна система підземних лабіринтів з приміщень і тунелів, що їх з'єднували. Видобані бронзовими кирками шматочки солі у невеликих шерстяних мішечках за допомогою мотузки витягали по вертикальній шахті на поверхню. Антропологічний аналіз поховань показав, що сіль виносили переважно

жінки, але іноді до цієї важкої праці залучались і діти (thereaderwiki.com/de/Hallstatt_(Archäologie)).

Про початок видобування марамороської солі та торгівлю нею в бронзову добу та ранньозалізний час свідчить і поява укріплених поселень – городищ, що зводились на стратегічно важливих місцях поблизу розробки і вздовж головного транспортного шляху регіону по р. Тисі. Особливо виділяємо фортифікації в Білій Церкві, Середньому Водяному та Сигітул-Мармацеї як найбільш наближені до місця промислу. Цей перелік з подальшими дослідженнями науковців буде суттєво збільшуватися, оскільки гірські райони краю все ще залишаються «білою плямою» на археологічній карті регіону (Прохненко, 1999, с.77; Мойжес, 2013, с.80).

Подібні процеси контролю стратегічних родовищ яскраво простежуються і на зламі ер, коли землі північно-східної частини Карпатського ареалу увійшли до складу великого і потужного державного утворення – Дакійського царства. Початкове проникнення даків до Верхньотиського регіону відбулося ще в середині 2 ст. до н.е. (Солотвино, Біла Церква) (Vasiliev, Rustoiu, Valahuri..., 2002, р.76; Котигорошко, 2008, с.168). Однак, тільки з середини наступного сторіччя на цих землях сформувалася сітка поселень, а на важливих комунікаційних шляхах були зведені городища. Серед них виділяється Мала Копаня, яку ототожнюють з відомою за античними джерелами Сетідавою (Котигорошко, 2008, с.168; Kotigorosko, 2009, с.25).

Загалом на сьогодні відомо чотири городища дакійського часу, які можна окреслити в межах Мараморощини і на прилеглий до неї території: Біла Церква, Мала Копаня, Ончешті-Четецява, Солотвино-Четатя. Всі вони знаходились на північних кордонах дакійського державного утворення.

Розташування та характер оборонних споруд вказує на те, що їх зведення відбувалось за добре продуманим планом (Котигорошко, 2008, с.177; Прохненко, 1998, с.60). Місцезнаходження дакійських городищ так само визначається найбільшою водною артерією регіону – р. Тисою, яка була зручним шляхом і пов'язувала землі південно-східного Закарпаття з іншими областями Карпато-Дунайського басейну. Дакійські фортифікації займали верхівки гір з добрим оглядом місцевості, в пунктах, що дозволяли тримати під контролем значну територію і основні комунікаційні шляхи (Котигорошко, 2008, с.173).

Зазначені городища різняться між собою розмірами та функціональним призначенням і відповідно виділяються у дві групи (Прохненко, 1998, с.58; Котигорошко, 2008, с.173). До першої зараховані невеликі укріплені пункти, що

знаходилися у безпосередній близькості до соляних розробок. Ймовірно вони здійснювали їх охорону і контролювали видобуток продукції. До таких фортифікацій відносяться: Солотвино-Четатя, Біла Церква (Україна) та Ончешті-Четецява (Румунія).

Городище Солотвино-Четатя розташоване на західній околиці селища, на високому мисі правого берега р. Тиса. З північного боку прямокутна площадка заселення розміром 60 x 65 м обмежена урвищем, з південного і західного – балкою Тиси, зі сходу – ровом і валом. Зведення та функціонування даного укріпленого пункту відбулося в роки найвищого піднесення дакійської культури і держави – друга половина 2 ст. до н.е. – 1 ст. н.е. (Никулицэ, 1987, с.211-213; Vasiliev, Rustoiu, Valahuri..., 2002; Котигорошко, 2008, с.174; Прохненко, 1998, с.58). Безпосередня близькість Солотвино-Четаті до поверхневих виходів солі вказує на городище як на центр, мешканці якого здійснювали контроль за видобуванням та транспортуванням солі.

Городище Біла Церква знаходиться на підвищенні з північно-східного боку однойменного села. Відкрите воно в 1996 р. (Lazin–Marina, 1999; Прохненко, 1999; Мойжес, 2013, с.80). Площа пам'ятки – 1,8 га. У 2000-2002 роках були проведені широкомасштабні археологічні дослідження, в результаті яких встановлено, що система укріплень цього городища зведена в два етапи і представлена в північній частині пам'ятки ровом, валом і частоколом. З західного, південного і східного боку урочища, що обмежені крутим схилом, присутній був тільки палісад. Початково фортифікації зводились в добу раннього заліза (гальштат). Повторно територія городища заселялася з другої половини 2 ст. до н.е. і фортифікаційні споруди пам'ятки реконструювалися (Vasiliev, 2003; 2007; Мойжес, 2013, с.80-86).

Найменшим за розмірами є городище Ончешті-Четецява. Воно займає домінуючу висоту на лівобережжі річки Іза, неподалік від її впадання до Тиси (Румунія). Гора Четецява, на якій розташована пам'ятка, конічної форми, висотою 488 м від рівня моря. Вершина являє собою плоску ділянку, розміром 14 x 12 м, на якій знаходяться руїни середньовічної вежі. Вал проходить по схилам гори та обмежує територію 50 x 55 м (Прохненко, 1998, с.58; Котигорошко, 2008, с.174).

Самим великим та потужним фортифікаційним пунктом рубежу н.е. в регіоні було Малокопанське городище, яке розміщене біля с. Мала Копаня на двох верхівках закінчення Хустсько-Рокосовсько вулканічного хребта, що впирається у правий берег р. Тиса. Відкрите наприкінці 19 ст. Й. Мігаліком, а з 1977 р. тут проводить археологічні дослідження експедиція Ужгородського університету (Котигорошко, 2008; 174;

Kotigorosko, 2009, с.25; Прохненко, 1998, с.59). Площа городища – 5 га. Укріплене поселення було захищене валом на кам'яній основі з палісадом. Зводились фортифікаційні споруди у першій половині 1 ст. до н.е. На дослідженій площі виявлено 42 дакійських житла та 109 будівель, які за функціональним призначенням поділяються на господарсько-побутові об'єкти та майстерні (кузня, дві ювелірні, майстерня по виготовленню скляних виробів та ручних ротаційних млинів, монетний двір). На території городища перебувала значна кількість населення. Серед дакійських споруд виділяються декілька апсид, які були місцем відправлення культу, а на сусідніх горах виявлений могильник і сакральний центр (Котигорошко, 2008; Kotigorosko, 2009).

На пам'ятці знайдено велику кількість різноманітних артефактів. Представлені вони ліпними та кружальними посудинами, знаряддями праці, зброєю, деталями одягу та прикрасами, побутовими предметами та культовими речами. Зокрема присутні і предмети імпорту, а також зібрано чисельну нумізматичну колекцію, що нараховує майже дві сотні екземплярів (Мойжес, 2018). Її вивчення дає змогу визначити рівень економічного розвитку місцевих племен та географію торгівельних зв'язків. Це монети кельтського і дакійського карбування, які обслуговували потреби внутрішньої та міжплемінної торгівлі, а також римські республіканські й імперські номінали, використання яких було зумовлене торговими контактами з Римом. Окрему групу складають імітації римських республіканських денаріїв, поява яких була спричинена грошовим дефіцитом через зростання обсягів внутрішньої та зовнішньої торгівлі місцевого населення (Kotigorosko, 2009, с.40). Наявний матеріал Малокопанського городища дозволяє зарахувати його до «дав», тобто ремісничих, політичних та культових центрів доримської Дакії.

Цікаво, що на пам'ятках останніх століть до н.е. присутні уламки від графітових посудин. Їх виробництво було характерним для носіїв латенської культури, де вони зустрічається майже на кожному поселенні. На дакійських пам'ятках регіону трапляються значно рідше (Котигорошко, 2004, 181; Мойжес, 2010). Представлений цей тип кераміки приземкуватими горщиками банкоподібної форми – сітулами. Зазвичай їх корпус прикрашався вертикальними розчосами, а вінчик був товстий, масивний. Інших форм графітового посуду на поселеннях і могильниках рубезу н.е. регіону не виявлено (Мойжес, 2010, 95). У науковій літературі існують декілька припущення щодо його функціонального призначення. Найбільш достовірним є те, що він міг використовувався для зберігання сухих, твердих речовин, а саме – солі. Адже, графіт протидіє руйнації стінок посудин від солі, а також ці керамічні вироби присутні

в районах видобутку солі Центральної Європи і на давніх торгових шляхах (Rustoiu, 1993; Pop, 1994). Тільки в межах Закарпатської області нам відомо біля тридцяти пунктів виявлення такого посуду.

Щодо зазначених дакійських фортифікацій, то їх занепад пов'язується з останньою фазою дако-римських війн на початку 2 ст. н.е., що закінчились повним розгромом Дакійського царства, яке впродовж двох сторіч визначало політичний розвиток Карпато-Дунайських земель. Це призвело і до розриву економічних зв'язків. Подальша історія населення регіону пов'язана з його входженням до контактної зони з Римською імперією.

Слід відмітити, що територія більшості згаданих городищ повторно використовувалась і в добу середньовіччя, коли на рубежі 10–11 ст. тут реанімувалися попередні фортифікації. Новостворені городища також зводились на торгових шляхах регіону і давали можливість контролювати місцевість. Однак трансформація цих місцеположень в міста не відбулась. Функціонували вони до 13 ст., коли на зміну їм прийшли кам'яні оборонні споруди доби середньовіччя – замки, а регіон поступово увійшов до системи комітатів Угорського королівства.

2.2. Середньовічна колонізація Марамороша. Госпіти. Прівілеї

На території Трансильванії видобування солі безперервно проводилось ще з часів Римської Імперії. В епоху середньовіччя, до приходу угорців ці шахти перебували у сфері впливу Болгарського царства, а після завоювання батьківщини та утворення Угорського королівства перейшли під його протекторат. Городища – центри перших комітатів стояли на захисті не тільки території, але й соляних шахт, які тут діяли. У Марамороші середньовічне солевидобування розпочалось дещо пізніше, з 13 ст.

Територія, на якій виникли марамороські королівські містечка, хоч у середньовіччі і належала до Угорського королівства, була заселена тільки близько 1300 р. (Bélay 1943, 9-14 old.). Хвиля колонізації після татарського нашествия ці землі минула, відповідно, на ранніх етапах не було потреби і у створенні комітату.

Внаслідок соціально-економічних змін, що відбувалися на зламі 13–14 ст. на територію Марамороша починають масово переселятися слов'янські та румунські етнічні групи. В той самий час родючі землі вздовж Тиси займають угорці та саксонські госпіти і один за одним засновують тут містечка. Ймовірно, першими колоністами були переважно землероби та скотарі, а згодом, частково з їх середовища, а частково з новоприбулих формується прошарок, зайнятий у місцевій промисловості та торгівлі.

Внаслідок значного приросту населення в Угорському королівстві відповідно зросла і потреба в солі. Старі методи видобування поверхневих покладів вичерпали себе а новий, глибинний видобуток вимагав кваліфікованих фахівців, які прибули в наш регіон переважно з німецьких земель, а щоб стимулювати цей процес, королі надавали привілеї новоствореним поселенням колоністів.

Найбільшою перевагою переселенців була особиста свобода, в першу чергу у виборі місця проживання, земель, що обробляли, віросповідання (у перших хвилях колоністів переважали християни латинського обряду) (Glück, 2013, 72 old.). Якщо до 13 ст. видобуванням солі займались феодально залежні солекопи, то з другої половини століття починають переважати вільні переселенці (Draskóczy, 2014, 58 old.).

На початок 14 ст. питання розширення повноважень жупанів на ці території стає все більш актуальним. На першому етапі територія Марамороша була під спільним управлінням із сусіднім комітатом Угоча, а протягом 14 ст формується одразу так званий «дворянський комітат» – явище доволі рідкісне для середньовічної Угорщини (Gulyás, 2013, 20 old.).

У другій половині 13 ст. центром німецької колонізації регіону було містечко Севлюш (суч. Виноградово). Населений пункт у 1262 р. отримав право самоврядування, яке лягло в основу цілого ряду подібних привілеїв, виданих госпітам Угочанщини (Королево, Чорнотисово, Сасово, Веряци), а згодом і марамороським містам. Марамороські госпіти у документах вперше згадуються у 1300 р. у Вишкові.

Етнодемографічні процеси, що відбувалися на цих землях на початку 14 ст., тобто приріст чисельності населення за рахунок переселення різних етнічних груп, поява госпітів, що призвело до стрімкого економічного зростання та початку промислового видобутку солі, спонукали королівську владу стимулювати процес розвитку. Найкращим свідченням цього став привілей 26 квітня 1329 р., дарований угорським королем Карлом Робертом містечкам Хуст, Вишково, Тячів та Довге Поле. Згідно аргументації короля, привілеї надано за вірну службу та освоєння марамороських земель, що чергово підтверджує, масова колонізація регіону відбувалась не раніше другої половини 13 ст. За преамбулою, грамоту видано на зразок севлюського привілею, але в той самий час права, надані переселенцям не можна назвати повною мірою правом міського самоврядування, швидше розширеними привілеями певної категорії населення.

Серед базових було право вільного переселення до міст та можливість залишити їх за умови сплати усіх повинностей, право безмитної торгівлі, організації ярмарків,

виведення мешканців з-під юрисдикції жупана, право вільного вибору судді та священника. Щоправда, важливі судові рішення у таких справах, як вбивства, пограбування, крадіжки, підпали повинні були ухвалювати разом з королівським суддею (що власне і відрізняє міський привілей від привілею, наданого громаді госпітів). Майнові суперечки поселенці мали право вирішувати самостійно.

Згідно привілеїв, мешканці коронних міст не сплачували податки, але були зобов'язані виконувати роботу на користь домінії, щоправда не безкоштовно. Це полягало в першу чергу у догляді за замком, будівництві, ремонтних роботах. Згадується у господарських документах і праця різноманітних ремісників: гончарів, слюсарів, столярів, дубильників, тощо. Гончарі були задіяні у зведенні печей, теслі ремонтували дахи будівель замку. Другою важливою складовою робіт були перевезення: доставка до замку провіанту, вина, сіна, дров, за що госпіти отримували фіксовану плату сіллю (Glück 2013, 81-82 old.). Цікаво, що у порівнянні з іншими містами Угорського королівства у господарських документах фіксується значно більша кількість ковалів, переважна більшість яких була задіяна у виготовленні спеціалізованих, укріплених возів для перевезення солі. Їх виробництво, на відміну від простих дерев'яних селянських возів потребувало кваліфікованих майстрів (Glück, 2006, 435 old.).

Видобуток солі частково також належав до категорії обов'язкових робіт, хоча тут крім місцевого населення використовували працю і приїжджих, найманих працівників, які отримували заробітну плату грошима або сіллю. Задіяні на копальнях солекопи з королівських міст були звільнені від усіх феодальних повинностей та податків на користь держави (привілей 1498 р.). У свою чергу громади були зобов'язані забезпечити необхідну кількість робітників для видобування солі (Glück 2013, 92 old.). Працювали в шахтах не всі, а тільки кваліфіковані робітники, основним заробітком яких було саме соледобування. Про облік робітників свідчить зокрема хустський урбарій 1600 р., де зазначався їх поіменний список та місце проживання. Виняток становили тільки госпіти Вишкова, які були задіяні переважно на замкових роботах, тому від роботи у шахтах звільнялися (MOL E 249 fasc 36 nr. 26).

Незважаючи на доволі широке коло привілеїв, містечка й надалі залишалися у складі хустської домінії що у значній мірі гальмувало процес міського розвитку (Glück, 2007, 427 old.). З іншого боку, мармороські поселення тривалий час зберігали і користувалися привілеями самоврядування, фіксованими у ранніх грамотах, їх мешканці залишалися вільними з широким колом прав та можливостей, в першу чергу

завдяки солевидобуванню, лісовому господарству, розвинутому ремісництву та праву вільної торгівлі.

З середини 16 ст., коли торгівля сіллю, що до того перебувала переважно у королівській монополії, стала вільною, для мешканців королівських містечок відкрилися нові можливості. Значну частину солі, видобутої у марамороші, продавали приватним торговцям безпосередньо біля шахт, які знаходились на відстані всього кількох кілометрів від коронних міст. Тому не дивно, що на зламі 16-17 ст. основними покупцями солі в регіоні були мешканці Вишкова та Сігета, у містечках поступово формується прошарок населення, що спеціалізувався саме на торгівлі мінералом. Опосередкованим доказом інтенсивної торгівлі може бути і високе поголів'я волів, зафіксоване в урбарії 1600 р. (Glück, 2006, 435-436 old.)

2.3. Управління видобуванням та торгівлею кам'яною сіллю в середньовічній Угорщині

Організація управління економікою була неодмінним елементом у державній організації середньовічного Угорського королівства. У XI ст. угорські королі поряд з комітатами створили єдине господарське управління (дворянські садиби), мережа яких обплітала всю територію країни. Система базувалася на королівських земельних володіннях, величина яких значно перевищувала церковні та світські маєтки. У системі землеволодіння, встановленій при заснуванні держави, шахти стали королівською власністю. Хоча правителі династії Арпадів дарували соляні шахти церковним людям (а в порядку винятку і світським особам), найважливіші шахти залишалися під владою правителя. Завдяки створенню такої системи король міг контролювати не тільки видобувну промисловість, а й заодно і процес транспортування та торгівлю. Не випадково, що наприкінці XII століття 6-7% від королівських доходів надходило з видобувної промисловості та продажу її товару. Торговці мали змогу купувати продукт на місцях видобутку і транспортували його далі на внутрішні території країни. Але більша частина перевезень та торгівлі була зосереджена в руках королівської садибної організації та різних церковних установ. Це пояснюється тим, що найбільшими власниками в країні були правитель і церква, в маєтках яких мешкали великі групи слуг, які були зобов'язані виконувати різні перевезення. З іншого боку великі церковні маєтки потребували великої кількості солі. Продукт був важливим предметом зовнішньої торгівлі, який експортували на захід і навіть на Балканський півострів. Багато церковних установ отримали від правителя привілей, згідно з яким вони мали

право на вільне, безмитне перевезення певної кількості солі до місця своєї церкви, де могли її зберігати та продавати. Кількість даних про видобуток продукції і торгівлю нею помітно зросла у XIII столітті. Андраш II (1205-1235 рр.) вважав так, що він може збільшити свої доходи завдяки регаліям, й тому зробив спробу монополізувати торгівлю цим товаром. Він створив королівські склади солі, управління якими довірив обізнаним у фінансових справах підприємцям-ісмаїлітам та євреям, здаючи склади їм в оренду. На чолі окремих закладів стояли соляні офіцери, контроль над якими здійснювався головою адміністрації комітату. Королівська політика викликала опір церковних людей, оскільки вони боялися за свої торгові можливості та виручку від них. У 1233 році у березькому лісі правителя змусили до угоди. Конвенція відновила практику XII століття, згідно з якою церкви могли купувати сіль у шахтах, але церква мала подбати про її транспортування. Король пообіцяв, що відтепер не довірятиме доходи від продажу солі євреям та ісмаїлітам, і знову відрегулював всю систему торгівлі. Правитель дозволив церквам купувати сіль з королівських шахт за встановлену в угоді ціну і зберігати її у своїх резиденціях. Двічі в рік (спочатку з 27 серпня по 8 вересня, вдруге з 6 по 21 грудня) королівські соляні офіцери мали право купувати від них сіль за встановленою ціною. Якщо вони цього не зробили, церква могла продати цей товар за вільною ціною, забезпечивши цим для себе торговий прибуток. Конвенція визнала комерційну монополію короля, але надавала значні привілеї церкві (F. Romhányi, 2016).

Татарська навала 1241 року стала руйнівним ударом на всю країну, але державний бюджет тоді вже протягом десятиліть перебував у кризі. Після татарської навали Угорське королівство не могло повернутися до застарілої системи королівських дворів (доменіальне господарство), а вся система доходів королівства потребувала структурних реформ. З економіки та державного бюджету країни фокус перемістився на доходи від товарного та грошового обігу. Бела IV (1235-1270 рр.) і його нащадки вважали дуже важливими фінансові надходження від продажу солі, внаслідок чого докладали зусиль для збільшення її виробництва. Фінансовими органами королівства у провінціях стали комори, на чолі з жупанами комори. Вони здійснювали контроль над торгівлею сіллю, гірничі справи гірничопромислових районів відносились також до них.

У XIII столітті в Угорщині відбулися значні соціальні та економічні зміни. Завдяки виробництву товару та фінансовій економіці і заодно політиці угорських королів на територію Карпатського басейну переселилася значна кількість госпітів

(*hospes*). До Угорщини приїхала значна кількість шахтарів із Німеччини, завдяки чому процвітав видобуток солі та руди. Правителі надавали розширені привілеї містам, де поселялися шахтарі, таким чином у 1329-му році не одне заселене госпітами марамороське поселення отримало привілеї в рамках грамоти. При наданні привілеїв таким поселенням як Вишково, Хуст, Тячів та Довге Поле зразком послужили положення грамоти королівського міста Угочанського комітату Севлюш (сучасний Виноградів) від 1262 року. Ці поселення разом з Сигітом згодом здобули національну популярність як центри видобутку солі на Мараморощині. Їх привілеї за часів короля Карла Роберта послужили розвитку та заселенню *«безплідної марамороської гуцавини»*. Помітно, що ця грамота не згадує про видобуток солі та торгівлю нею, що, згідно з пізнішими джерелами, могло стати основним доходом та вирішальним фактором розвитку міст. Права чотирьох королівських міст у 1352 році отримав розміщений трохи на схід Сигіт, який виник на початку століття у самому центрі Мараморощини, де сходяться долини річок Тиси та Ізи. У 1329 році він ще не був занесений до числа привілейованих міст, хоча його населення, за всіма показниками, було ідентично їх населенню. З утворенням дворянського комітату зазвичай піджупани та справники збиралися якраз тут для проведення нарад, а комітатська влада датує свою грамоту у Сигіт-Мармароському у 1385 році. Мармароські шахти з'явилися на початку XIV століття, отже видобування імовірно почалося в попередньому столітті. Видобувна промисловість розвивалася поступово. В описі здійснення обходу кордонів володінь від 1355 року ми можемо прочитати про дорогу до соляних шахт (Окна-Шугатаг). Про марамароську соляну комору вперше нагадує грамота від 1397 року.

Видобування та продаж солі з початку XIV століття стали королівською монополією, від чого правитель отримував значні доходи. Король Сигізмунд проводить реформи організаційної структури соляних комор восени 1397 року, робота яких не мінчалася аж до кінця середньовіччя. Дату видання грамоти про реформування королівської монополії на сіль не можна вважати випадковою. Управління країною на період походу проти турків у 1396-му році Сигізмунд довірив намісничій раді. Після тяжкої поразки війська під Нікополем правитель протягом довгих місяців не повернувся додому. Після повернення король скликав парламент до міста Тімішоара, важливим завданням якого було забезпечення захисту проти турків. Під час реформ правитель регулювався умовами доби Анжу. Король Людовик Угорський (1342-1382 рр.) для управління джерелами королівських доходів (карбування грошей, гірництво, королівська тридцята частина, податки) створив окрему організаційну структуру на

чолі з жупанами комор національної компетенції, таким чином після цього скарбнику прийшлося займатися тільки справами міст. Перетворивши систему, успадковану з епохи Арпадів, він сформував трансільванські соляні шахти та державні соляні управління (усі вони називалися коморами) в єдину організаційну структуру, якою керував жупан трансільванської соляної комори. Король Сигізмунд не змінив умови видобутку та перевезення солі, але заборонив первосвященикам та баронам (тобто королівській раді) втручатися у справи соляних комор, бо цей вид доходів повинен був перебувати під безпосереднім контролем короля (Paulinyi, 1924). Сіль перевозили у середину країни сушею та водою. В епоху Арпадів розвивалася дорожня мережа, на якій здійснювали транспортування. Маршрут, по якому транспортували цей товар, багато де називали «*соляним шляхом*». Одна з важливих доріг вела від Трансільванії через ворота Месеша. Особливо багато кам'яної солі було перевезено по ріках Самош, Марош та Тиса. Деякі з місцевостей повздож річок почали процвітати завдяки солі (Сату-Маре). Королі могли сподіватися на значний прибуток від соляної монополії. Кожен третій форинт (100 тис.) Сигізmunда Люксембурзького (1387-1437) був отриманий якраз звідси. Під час правління Матвія Корвіна (1458-1490 рр.) король міг очікувати від солі 80-100 тис. золотих форинтів, що становило 12,7% від його середньорічного доходу, який оцінювався у 628 тис. золотих форинтів. За часів Ягеллонів (1490-1526 рр.) рентабельність соляної монополії знизилася, тому в 1520-х роках до казни потрапило близько 30 тис. золотих форинтів (12% від загального доходу на суму 250 тис. форинтів) (Draskóczy, 2018, 99-110).

За постановою соляними шахтами Мараморощини та Трансільванії, а також коморами в країні керував жупан соляної комори національної компетенції. Правитель відновив закриті протягом останніх років комори і навіть встановив нові. Король визначив, де можна купувати трансільванську, а де марамороську кам'яну сіль. Останню можна було продавати лише в межиріччі Тиси та Задьви, тобто в місцевості на північ від Тиси, а також на більшій частині Верхньої Угорщини. В інших місцевостях цей продукт доводилося закупляти із Трансільванії. Сигізмунд дозволив використовувати морську сіль на південь від Сави. Тут потрібно нагадати, що це правило чітко не дотримувалось. Споживач або можливо торговець міг придбати цей мінерал у шахтах, а в середній частині країни – у соляних коморах. Для вільного продажу потрібно було мати дозвіл або наданий правителем привілей. Король Сигізмунд визначив ціну товару в коморах. 100 штук кубиків солі можна було придбати на місцях видобутку за 1 золотий форинт.

З 1400 по 1426 рік посаду жупана соляної комори національної компетенції обіймав підприємець флорентійського походження, Озораі Піпо (Філіппо Сколарі). Завдяки йому були здійснені заходи 1397 року, і значно зросла кількість комор. В управлінні фінансовими справами по всій Європі із задоволенням наймали обізнаних в економічних справах італійців, які в установах бачили можливість розбагатіти. Вони часто брали в оренду джерела королівських доходів, так було і в нас, як у випадку монетних дворів і шахт дорогоцінних металів, так і у випадку солекопалень. У 1467 році король Матвій провів реформу казни і усе управління фінансовими справами довірив скарбнику. Відтоді видобуток солі і торгівля нею належали до цього управління. Матвій Корвін у 1476 році одружився з донькою неапольського короля, принцесою Беатрисою, і пообіцяв їй Мараморощину. Цей гірничопромисловий район і соляні комори Північної Угорщини, де продавалася марамороська сіль, королева прийняла у 1480 році. Відтоді Мараморощина та соляні комори, які відносилися до неї, вважалися мастками королеви.

За часів Ягеллонів (1490-1526 рр.) прибуток від солі різко впав. Цей факт пояснюється не лише корупцією та неохайним управлінням коморами. Звіт венеціанського посла від 1519 р. пояснив це зниження тим, що багато солі було продано на шахтах, а не в коморах всередині країни: *«кожен, хто бажав, міг вільно купувати сіль у соляних шахтах»*. Джерела також вказують на те, що значна кількість залишилася на складі. Цей факт свідчить не лише про неохайність, але й про те, що в касах шахтарських комор не було достатньо грошей на транспортування, а також на утримання шахт. У дипломатичному документі підкреслюється, що *«однак ці шахти незабаром заповняться водою, і цей дохід також пропаде»*. Стефан Вербовцій близько 1514 року розробив проект, який радикально зменшив би кількість комор. Врешті-решт правитель обрав рішення про скасування соляної монополії у 1521 році, торгівля стала вільною, а всередині країни скасували королівські соляні управління. Водночас з цим деякі важливі комори (як наприклад: Сегед, Сатмар, Токай) залишилися. Оскільки без організації водного транспорту, що розвинулася в середньовіччі, обійтися було неможливо. Отже, функціонування монополії все більше слабшало, приносячи правителю все менше і менше прибутку, зберігаючи при цьому високу ціну товару. Але структура, поряд з правильним веденням господарства, мала і економічну вигоду. Справа йшла не тільки про те, що вона приносила вагомий дохід правителю. Не можна призабути і про те, що організація комор здійснювала та організувала видобуток, транспортування та розподіл, що вимагало професійного знання, грошей, високого

рівня організованості. Не випадково, що припинення системи спричинило перебої в постачанні, а в середині XVI століття виникла ідея відновлення системи комор, але це не здійснилося ще тривалий час (Draskóczy, 2018, 116-132). Ласло Салкаї із Сату-Маре пройшов шляхом типової церковно-економічною кар'єри того періоду. Ця видатна церковна особа ймовірно народилася у 1470-х роках в Матесалці, в сім'ї кушніра. Він навчався в селищній школі в Шарошпатаку в останні роки правління Матвія Корвіна. Його шкільні конспекти, які залишилися в бібліотеці примасів, свідчать про те, що його вчитель Янош Кішвардої, який отримав свій ранг у краківському університеті, навчив його по суті всьому, що вивчали в Кракові на той час. Салкаї, який ніколи не навчався в університеті, здається, здобув високий рівень освіченості, схильність до класичної латині та гуманізму в Шарошпатаку. Про Ласло Салкаї, як писаря - як його потім називали майже півтора десятиліття - більше десяти років не має певних історичних даних. З нагоди призначення його єпископом церковного округу міста Вац Салкаї був названий священнослужителем єпархії Трансільванії, але лише більш як через десятиліття, в 1525 році був висвячений на священника, коли він вже був естергомським архієпископом. В останнє десятиліття XV століття молодий священнослужитель, мабуть, працював або в фінансовій адміністрації, або в канцелярії, принаймні, його професійний шлях вказує на це. Салкаї, який протягом усього часу зберіг сільський діалект Верхньотисянського краю, у відносно молодому віці обійняв серйозну посаду скарбника. Точно визначити не можемо, коли Ласло писар став управителем маєтку королівських дітей, принаймні є підтвердження того, що у період з 1508 по 1513 роки він працював на цій посаді. Це означає, що маєтки королеви Анни - які після її смерті вдовий Уласло II передав на утримання дітей - потрапили під адміністрацію Салкаї. Таким чином, обійстя в Обуді та Діюшдьорі також залежали від нього. 1511 р. в одній особі він став жупаном соляних комор Трансільванії та Мараморощини, тобто головою всієї організації соляних комор в Угорщині. Зазвичай двома коморами керували окремі посадові особи, а жупан трансільванської соляної комори заодно мав титул директора трансільванських королівських доходів. Якраз ця посада була, до речі, найпрестижнішою у фінансовій адміністрації після скарбника. Таким чином, Салкаї, включаючи маєтки королівських дітей, керував значною частиною урядових доходів. Від Мараморощини йому довелося відмовитися у липні 1511 року, але цим його посадова кар'єра не закінчилася. Він працював королівським скарбником і канцлером, а з 1524 р. був естергомським архієпископом. У поході проти турків, на чолі значного

полку, він супроводжував короля Людовика II. Помер 29 серпня 1526 року в битві при Могачі.

2.4. Нові напрямки в угорському гірничому господарстві: за часів Ягеллонів

(Vö. Bircher, 2009, 6- 47)

Хоча після смерті Матвія Корвіна законодавчі збори відразу нового короля не обирали, після від'їзду повітового дворянства рішення залишилось за найбільш впливовими аристократами, які визначили умови виборів: у дусі «*старих прав та привілеїв, недоторканості, свободи та звичаїв*». Із нововведень вони скасували надзвичайний податок і вимагали повернення незаконно зайнятого королівською парою власного майна. Серед їхніх вимог було те, щоб гроші, які були в обігу, не міняли, а якщо з'явиться іноземець, тоді король нехай оточує себе лише угорцями, посаду та доходи нехай дає тільки угорцям. Підсумовуючи: Тиранічні заходи Матвія потрібно припинити! Цим майже всі права були виведені з рук короля, повноваження парламента були майже скасовані, а натомість влада перейшла до рук вельмож. В умовах громадянської війни через проливання крові, зраду та інтригу переможцем виходить Уласло I. Після майже дворічної війни й укладення миру у 1491 році в Братиславі, у 1492 році у Буді був скликані законодавчі збори, де умови мирного договору були відхилені, але все ж таки відбулася деяка нормалізація влади. Хоча й не легко, але почалася своєрідна консолідація. Однак король із позицій Матвія Корвіна втратив майже все: фінансове та податкове управління вже не залежали від його слова. Не маючи власного майна, він зв'язав королівську скарбницю в перевесло: все, на що був попит, віддав в заставу: бенедикції корони, королівську тридцятку частину, шахти та більшість королівських міст. Хоча він намагався, подібно до Матвія Корвіна, ввести надзвичайний податок, але – навіть якщо його і стягували – він залишився у тих, хто утримували ці податки, оскільки скарбниця була заборгована і перед ними. Державні доходи, порівняно з правлінням Матвія Корвіна, зменшилися на 60-80%. Прибуток шахт за часів Матвія оцінювався у розмірі понад 100 тис. форинтів, тоді як у 1503 році – 29 000 форинтів, а у 1519 році – 14 000 форинтів.

Внутрішня динаміка централізації змінилася: центр – це вже не король, а ті, що стоять за ним, деякі з яких не є історичним аристократичним класом, а являють собою прагнучу піднятися нагору «нову аристократію», групу людей низького походження з вищою освітою, які були близькі до влади за часів Матвія і взяли до себе керівництво централізованого уряду. Однак дефляція все більше підкреслювала фундаментальне

протириччя угорської економіки: країна була неймовірно багата природними ресурсами, але в той же час держава була бідною: велике багатство стало скоріше недоліком, а не перевагою. Це явище було подібним до негативного впливу на економіку Іспанії достатку від скарбів, що надходили з колоній.

Країна компенсувала дефіцит зовнішньої торгівлі Угорщини угорськими дорогоцінними металами, насамперед карбованим угорським золотим форинтом, тим самим зазнаючи значних втрат. Однак багатство угорської землі на руду під час дослідженого нами періоду більше не могло служити багатству корони. Поверхневі шари були виснажені, руду доводилося добувати з більших глибин, що вимагало вирішення ряду невідомих раніше проблем: особливо потрібно було вжити ефективних заходів проти шахтових вод. Однак викачування води несло великі затрати. У XVI столітті на ринку можна було залишатися тільки з масштабними, оснащеними новим технічним обладнанням шахтами, а для цього був потрібен підприємець з крупним капіталом, якого в Угорщині не було. Торговець, як центральна фігура нового виду підприємця, з'явився в економічній історії Угорщини якраз в той час: разом з сім'єю Фуггерів.

Підозри та картаючі промови їхніх сучасників не дуже вплинули на Фуггерів у придбанні найцінніших угорських шахт. Сім'я мала значний прибуток від срібних копалень Тіролю та Зальцбургу: але вони мали вирішальне значення у європейській гірничій промисловості в цілому. У період з 1480 по 1550 роки кількість людей, що працювали у гірничій промисловості, збільшилася втричі. У розвитку цього не малу роль відігравали Фуггери: вони були вирішенням капітальних вимог гірничої промисловості та металургії. Їх активи давали можливість фінансувати розробки. Поруч зі сріблом найбільш ходовим металом була мідь: з винаходом вогнепальної зброї виник величезний попит на ринку міді. Мідні шахти стали більш цінними. Хоча Фуггери мали мідну шахту на найбільшому відомому тоді європейському родовищі в Тіролі, але там вони були не самі, мали чимало конкурентів. Ймовірно підвищений попит звернув їхню увагу на угорські мідні рудники, про які вони знали: видобування там призупинилось, більшість шахт були під водою. Однак Фуггерів повідомила їхня контактна особа з Вроцлаву, що є відомий шахтар, який добре знає ці шахти, Йоганн Турзо.

Про досвід Турзо у розробці шахт було відомо у середовищі тогочасних фахівців, про що свідчить і те, що він є одним із небагатьох своїх сучасників, яких Агрікола згадує у своїй відомій книзі про гірничу промисловість поіменно. Турзо,

уродженець Левочі, з науковою ретельністю займався розробкою шахт. Він розумів мистецтво витоплювання, побудови шахт, але найголовніше з нашої точки зору: він мав неабиякі знання з будівництва та експлуатації обладнання для викачування води. У 1475 році він отримав доручення від семи гірничих міст уздовж річки Грон для звільнення шахт від води. Відповідно до затвердженого королем Матвієм Корвіном договору за кожне працююче обладнання він отримував 1 форинт і одну шосту частину видобутої руди. Ще до появи Фуггерів Йоганн Турзо був значним орендарем та/або власником декількох угорських мідних копалень. Більшість яких, подібно до його пізнішого компаньйону, він отримав у заставу. Однак його найзначнішим «придбанням» були отримані в оренду строком на 22 роки від єпископа міста Печ, Яноша Ернуста, шахтарські маєтки, які той отримав назад від Яноша Корвіна. За рахунок кредитів, оренд та покупок він придбав кілька виведених з експлуатації шахт, але для дійсно значного прогресу потрібен був капітал: це забезпечували зацікавлені у видобутку угорської міді Фуггери.

Нам відомо, що перша зустріч банкіра та шахтаря відбулася у Братиславі, але коли саме, даних немає. Однак взаємний інтерес, очевидно, вже заклав основи майбутнього контракту. Що було потрібно Йоганнові Турзо, можемо підсумувати дуже коротко: інвестиційний капітал. Чому Фуггери уклали угоду якраз з Турзо, можемо також коротко підсумувати: він був ключовим фахівцем угорської гірничої промисловості на той час. Обійтись без нього було практично неможливо, і мабуть, не мало сенсу. Він мав чудові стосунки з угорською елітою, мав власні та орендовані шахти, а найголовнішим було те, що він був чудовим фахівцем, який міг відродити діяльність унеможливлених шахт. На шляху до омріяної монополії неможливо було уявити кращого, вигіднішого партнера.

На підставі укладеного в Братиславі у 1495 році договору на видимо збалансованих, взаємно вигідних умовах чітко видні як інтереси банкіра, так і шахтаря. Метою Турзо було залучення інвестиційного капіталу, через гроші Фуггерів, розпорядження угорською міддю. Фуггери уклали союз з Йоганном Турзо на незвично щедрих умовах. Фахівцеві шахт було запропоновано 50 % частки, хоча весь інвестиційний капітал походив з каси Фуггерів. До моменту повного налагодження бізнесу Фуггери виступали в ролі тихого компаньйона. Хоча Йоганн Турзо купував майнові участі, укладав довгострокову оренду на мідні шахти за гроші Фуггерів, тихий компаньйон виходив з тіні тільки тоді, коли вже надійно була закладена основа торгової операції. «Брендом» спільного підприємства залишався Турзо, на нього

покладалося керування компанією, однак тихий компаньйон зі своєї сторони, можливо, мав застереження щодо безпеки угорського бізнесу. Гірнича промисловість як така була дуже ризикованим бізнесом, а якщо до цього додати, що внутрішні відносини Угорщини після смерті короля Матвія Корвіна були дуже нестабільними, то зрозуміло, чому Фуггери відокремили спільне підприємство з Турзо з місцезнаходженням у Банській Бистриці від справ родинної компанії, назвавши його Спільним угорським бізнесом. Незабаром виявилось, що Фуггери уклали хорошу угоду з Турзо: видобуток шахт спочатку зріс вдвічі, а потім втричі. Турзо – також за кошти Фуггерів – навколо шахт, що входили до сфери інтересів Фуггерів, будував гамарні, витоплювачі, і не тільки в Банській Бистриці, а й у Тіролі та Каринтії також.

Перше угорське робітниче повстання відбулося серед шахтарів, у 1525 році. Воно було настільки великим, що завдало значного удару вже й так похитнутому «Спільному угорському бізнесу». Для поповнення порожньої угорської скарбниці був застосований перевірений інструмент «псування монет»: із денарію з місткістю 75 % міді видобули решту срібла: цим самим два нових денарія були рівноцінні одному старому. Основною причиною повстання, що вибухнуло у січні 1525 року, було те, що казна намагалася заплатити за працю шахтарів грошима, вартість яких зменшилася вдвічі. Однак шахтарі вимагали або подвійної зарплати, або виплати старими, ще «хорошими» грошима. Вони відмовилися отримати заробітну плату у «поганих» грошах, вони, зі зброєю у руках, відмовилися від праці. Страйкуючі вже погрожували підпалити домни, затопити шахти, коли розпочалися переговори. 20 травня 1525 року вони ніби домовилися, але пристрасті не заспокоювалися. Повстання поширилося на ряд шахт уздовж річки Грон, в якому взяло участь майже 4000 людей. Винесенням смертного вироку для керівників повстання палатин Стефан Вербовцій у квітні 1526 року нібито придушив бунт.

Однак у серпні 1526 року в Банській Бистриці знову спалахнуло повстання: гірники зі зброєю напали на керівників шахти та міста, багатьох із них вбили й підпалили місто. Наприкінці серпня повстання придушили, багатьох учасників катували і стратили на головній площі міста. Однак на ситуацію підприємства «Турзо-Фуггер» фатально вплинуло в першу чергу не повстання, а конфлікти влади у внутрішній політиці Угорщини.

У ці роки на престолі сидів Людовик II – слабкий, безвідповідальний із династії Ягеллонів. На законодавчих зборах у травні 1525 року, на полі біля річки Ракош-патак, трансільванський воєвода Янош Саполяї, лідер руху дрібних дворян, для захисту

інтересів нації вимагав від короля, який мав слабшу від нього позицію влади, щоб той вигнав з країни Фуггерів, які спричинили «псування монет», дефіцит товарів, і відігравали надзвичайно велику роль в економіці Угорщини. Те, що причиною всіх неприємностей була названа компанія іноземних Фуггерів, очевидно, було символічним.

Переносне значення цього мабуть і не було вимушеним: Саполяй виступав з промовою про небезпечний вплив іноземців, будь то Ягеллониб що сиділи на престолі, або Фуггери, які можуть впливати на стан скарбниці, і влада та економічний потенціал яких значно вищі на горизонті угорського дрібного дворянства.

Підбурений Саполяї натовп – оскільки на зміну короля можливості не було – пішов проти Фуггерів. Натовп рушив проти факторії Фуггерів, що знаходилася у Буді, а поки їх намісник Дершвам організував захист факторії, упакував тамтешні цінності і відправив їх до Банської Бистриці, тим часом попередній, застряглий у Буді, намісник підписав документ про срібну та золоту шахти у Кремниці, а потім від імені Якоба Фуггера відмовився і від шахт у Банській Бистриці. Хоча люди Саполяя тримали під наглядом будинок Турзо в Банській Бистриці, що був офіційним місцезнаходженням підприємства «Турзо-Фуггер», все ж таки увесь запас грошей та товару факторії вдалося вивезти до Кракова. Шахти потрапили під керівництво угорської казни. Фуггери, хоч і могли це зробити, не затопили шахти водою, сподіваючись на те, що у ближньому майбутньому вони знову будуть їм повернені.

Старший Якоб Фуггер зробив усе можливе в інтересах цього. Він організував комерційний бойкот проти Угорського королівства, щоб примусити відшкодувати заподіяну йому шкоду, повернути шахти. Він розпочав листування з європейськими правителями. У своєму листі до саксонського князя він описував угорську ситуацію таким чином, що тамтешній бізнес був збитковим і пояснював, що ввійшов він до експлуатації тамтешніх шахт із благодійних причин. Як далі писав, він безперервно фінансував угорського короля, і що початі проти нього діяння були проведені тому, що король все ще має перед ним заборгованість на суму 50 000 гульденів. У процесі «псування монет» він участі не брав, а про Спільний угорський бізнес він писав, що «тільки Господь Всевишній знає, хто вийшов з цього переможцем».

За плечима Фуггерів стояли тогочасні великі володарі світу. Для Людовика II не малим сюрпризом було те, що поряд з Карлом V ще й Римський папа Климент VII також закликав угорського короля повернути майно поважним, добродішним торговцям. Однак Якоб Фуггер вийшов і за рамки цього: на імперських зборах він,

разом зі своїми зобов'язаними, підготував схвалення такого закону, який заборонив би усім німцям покупку угорської руди. Угорський король потрапив у пастку. Керівництво, призначене для управління шахтами Фуггерів, не було придатним для експлуатування заводу зі складною технікою, а гірники, створюючи опір керівництву, саботували інструкції. Замість сподіваного прибутку їм погрожувало банкрутство.

Якоб Фуггер вже на дожив кінця довгих переговорів, його спадкоємець, Антон Фуггер, був тим, хто у квітні 1525 року підписав контракт із Людовиком II, який занурювався у все більш безнадійне фінансове становище: шахти Банської Бистриці були передані в довгострокову оренду на 15 років, вилучене майно було повернуте, і регулювали торгівлю міддю. З 1526 року керівництво компанією у Банській Бистриці потрапило виключно до рук Фуггерів. Король за це отримав обіцянку на суму 200 000 форинтів, із якої, для вербування війська проти загрозливих турків, авансом отримав 50 000 форинтів. Або грошей не вистачало, або турецьке військо було в перевазі: Людвиг II помер у битві під Могачем, цим самим стало реальною небезпекою, що турки окупуєть Угорщину.

У тіні небезпеки боротьба за королівський престол не стихала: минуло більше року, поки із претендентів на престол у листопаді 1527 року королем Угорщини був коронований Фердинанд I, який, як і його попередники, успадкував розорену скарбницю. Можливо було сімейною навичкою, що він звернувся за допомогою до домашнього банкіра Габсбургів. За отриману позику у розмірі 40 000 форинтів він визнав укладену у 1526 році угоду між Людовиком II та Фуггерами і як заставу передав їм навіть державну монополію трансільванських соляних шахт. У 1530 році Фуггери уклали договір відносно мідних шахт Верхньої Угорщини вже з Яношем I, але у 1533 році вони вже ліквідували свою будайську факторію. Це було першим кроком процесу «виходу», який прискорився після окупації Буди турками. Турецьке військо, що опинилося майже на відстані руки, стало все більш загрозливим для Фуггерів. В кінці кінців у 1545 році вони розірвали ще чинну угоду про довгострокову оренду. У 1546 році, після 52 років діяльності, імперія Фуггерів покинула угорську гірничу промисловість.

Вихід Фуггерів з угорського гірництва було сигналом. Хаотичні умови, постійна загроза ускладнили ситуацію безперебійної та особливо економічної гірничої промисловості навіть у такому відносно захищеному місті, як Банська Бистриця. Якщо самі міста і не були, але їх околиці були постійним полем бою, ускладнюючи, або унеможливаючи цим процес доставки. Епоха розквіту угорських рудників

закінчилася. Коли руда знову з'явилася на європейських ринках – у роки відновлення після турецького нашестя – в Європі усе вже помінялось. Угорські рудники втратили свою силу: надходження ресурсів із нового світу розжалували нашу гірничу промисловість, що мала континентальне значення, на рівень регіонального.

Асоціація «Турзо-Фуггер» раніше діяла, здавалося, з недосяжними доходами, використовуючи рамки першої у світі компанії міжнародного значення. Ця структура підприємства відрізнялася від феодального світу як у принципах, так і на практиці, вона діяла у XV-XVI століттях не за принципами ідей, а за принципами прибутку. Це, у свою чергу, на початку нової ери зародило обзаведення економіки наступних століть. За півтора століття до подій під Могачем угорська економіка була більш хаотичною і складною, ніж економіка централізованих королівств з більш вдалим політичним протистоянням, але деякі її області мали видатні показники виробітку. Безперечно, такою була наша гірничо-промисловість, яка здійснювала видобуток та продаж наших наявних природних ресурсів з видатними результатами, порівняно з усіма попередніми – і потрібно визнати, з усіма наступними – століттями.

Вирішальним фактором у цьому було те, що тогочасне наше гірництво мало неабияке значення в Європі. Основним напрямком економічної історії XV-XVI століть є розрив жорстких феодальних відносин та розвиток буржуазного характеру. Те, що ці характеристики вперше з'явилися в європейській – та угорській – гірничій промисловості, можна пояснити особливостями гірництва: напрям його розвитку визначався високим попитом на інвестиційний капітал, міжнародним характером ринків, потребою у спеціальному фаховому знанні, а також його кооперативним та масштабним характером. В історії угорської економіки ці століття давали небагато вражаючих результатів. З цього аспекту часи панування Матвія Корвіна були винятковими десятиліттями: економічну силу централізованої країни з жорсткими правилами вдалося зосередити протягом декількох десятиліть. Але після його смерті казна знову стала порожньою, для її поповнення, для нормалізації економіки країни стратегій не було. Однак вітчизняний видобуток руди, який вже мав міжнародне значення, зміг вийти за рамки хаотичних економічних умов. Першу надзвичайно велику епоху можна віднести до часів правління короля Карла I Роберта, а підприємство кооперації Турзо-Фуггерів було ніби кульмінацією цього процесу. Угорська просторічна мова згадує ім'я родини Фуггерів під ознакою скупий: однак негативний його зміст, якщо деінде, але дивлячись на історію вітчизняної гірничої промисловості декількох десятиліть, є несправедливим. За їх участю наше гірництво

розгорнулося як частина найбільшого європейського підприємства тих часів, вони запровадили нові технічні, технологічні форми та форми організації роботи. Те, що казна Угорщини не мала значних переваг від цього добре функціонуючого підприємства, є виною не Фуггерів, а володарів тих часів. Їх особиста боротьба за владу використовувала гроші Фуггерів, як приватних банкірів, і замість того, щоб використовувати доходи вітчизняного гірництва для поповнення скарбниці, вони дозволяли своєму банкіру використовувати їх на свою користь.

2.5. Соляні шахти. Соляні комори (палати)

Хоча дослідники знаходять сліди використання копалень з епохи бронзи, про промислове соледобування у Мараморші можемо говорити тільки з середньовіччя. У своєму рукописі «Noctium Marmaticarum Vigiliae» Інокентій Шімончич зазначає, що ще до татарського нашествия тут видобували сіль, а згідно легенді знайшли її кози, які надають перевагу травам, що ростуть на соляних ґрунтах. Слідом за польським істориком 15 ст. Яном Длугошом переповідає він і історію про святу Кінгу, покровительку солекопів (Kovássy, 1986, 627 old.).

Кінга (Кунегунда), старша донька угорського короля Бели IV та Марії Ласкарини, народилась 5 березня 1224 р. В 11 років Кінга стала нареченою молодшого на два роки краківсько-сандомирського князя Болеслава V Сором'язливого та переїхала до Польщі, щоб вивчити мову, а в 1239 р. вони одружилися.

Польща тоді переживала період феодальної роздробленості, Болеслав у 1243 р. став краківським князем. Він і його дружина вели суворе аскетичне життя, а їхні стосунки були позбавлені фізичності. Вони жили у так званому «*matrimonium virginale*», тобто за прикладом Діви Марії та святого Йосифа зберігали цноту у подружжі. Кінга пожертвувала увесь свій посаг на догляд за бідними та хворими.

Після смерті чоловіка у 1279 р. Кінга переселилася у заснований нею дещо раніше монастир кларисок у Старому Сончі, а у 1284 р. очолила його. Все своє майно передала церкві та роздала бідним. Заснувала кілька госпіталів, монастирів, викупала християн з монголо-татарського полону. Померла у стінах старосончського монастиря, серед сестер 24 липня 1292 р.

З іменем Кінги пов'язане відкриття першої і найбільшої в Польщі соляної шахти – Величка. За легендою, у 1249 р., коли вона відвідала відбудоване після татарської навали Угорське королівство, батько подарував їй соляну шахту у Мараморші. Кінга кинула золоте кільце в одну з шахт, як звичайний знак вступу у право володіння, і

попросила перевезти кілька блоків солі до Польщі. Повернулась до Кракова з шахтарями, які супроводжували її за наказом батька. Коли вони заклали копальню і незабаром натрапили на сіль, у першому добутому блоці вони знайшли кільце, кинуте в шахту в Марамороші.

У 1690 р. Кінгу беатифікував папа Олександр VIII, а через п'ять років рішенням Інокентія XII вона стала покровителькою Польщі. Канонізована у Старому Сончі 16 липня 1999 р. папою Іоанном Павлом II (Bérczi, 2007, 14 old).

Видобуток марамороської солі, яка залягала пластами і вважалась надзвичайно чистою, без домішок, джерела згадують вперше у середині 14 ст. Найбільші шахти знаходились біля Тячева, Хуста, сіл Ронасек (Коштіль) та Окна-Шугатаг (суч. Румунія). Штольнями користувались до повного вичерпання запасів солі, потім відкривали нові, відтак і центри соледобування постійно зміщувалися в межах регіону. На території села Окна-Шугатаг видобували сіль з 1325 р., у Ронасеку – з 15 ст., з часів правління Владислава. В Солотвині шахти діяли ще раніше, можливо навіть з 13 ст.

На перших етапах розробляли поверхневі поклади солі, згодом почався і глибинний видобуток. Щоб безпечно отримати мінерал, ходи укріплювали дерев'яними конструкціями, намагалися забезпечити ізоляцію як від поверхневих, так і ґрунтових вод за допомогою буйволівих шкір. Сіль вирубували за допомогою різних інструментів: кирки, долота, кувалди. Робоче місце освітлювали свічками, згодом гасовими лампами. Виробка відбувалась шарами, зверху донизу, враховуючи особливості структури мінералу. Глибина дзвінкоподібних шахт досягала 150 м, діаметр – кілька десятків метрів. По одному з ходів пересувались шахтарі, через інший за допомогою тягової сили підіймали готову продукцію (Draskóczy, 2017 old.).

У середньовіччі видобування та продаж солі були державною монополією. Розповсюдження товару по всій країні здійснювали соляні комори, які забезпечували державний контроль і над видобутком. У 1397 р. король Сигізмунд законодавчо врегулював питання, створив нові соляні комори, визначив території, які ті обслуговують. Закон не оминув і питання ввезення солі до країни. В той час, коли у південній частині королівства було дозволено торгувати морською сіллю, в інших регіонах існувала сувора заборона на імпорт, переважно з польських та руських земель. Відповідальність за дотримання закону лягала на жупанів соляної комори (Draskóczy, 2014, 58-59 old.; Gulyás, 2014, 63 old.).

Соляні шахти Марамороша забезпечували переважно територію між річками Тиса та Задьва. Вартість солі становила у середньому 1 форинт за 100 шматків біля

шахт, дорожчала залежно від дальності перевезення. Цікаво, що стандарту ваги шматків солі у середньовіччі не існувало, куби призначені для річкового перевезення (*sales navales*) важили близько 5-6 кг, а для сухопутного (*sales currules*) трохи більше, але не виключаємо різні стандарти у різних регіонах. У 19 ст. солекопи нарізали сіль вже кубами вагою 45-50 кг, та на кожному з них вирізали свій власний знак. Дроблення солі продукувало чимало відходів, таку «крихту» лопатами насипали у міхи і також продавали. Марамороську сіль навантажували на плавзасоби у Хусті, Сігеті та Тісабечі (Tringli, 2008, 791 old.). Куби солі не упаковували, подрібнену сіль вантажили у діжках.

Шляхи транспортування марамороської солі сформувалися впродовж середньовіччя. Вони утворили густу мережу доріг, яка охоплювала землі Північно-Східної Угорщини, поєднуючи між собою центри видобування солі та основні склади, які слугували базою для подальшого розповсюдження товару.

Один з важливих напрямків вів з Хуста через Ужгород до міст Фелвідіка: Кошиць, Спіша, Нітри, Пряшева (Glück, 2008).

Іншою ключовою транспортною артерією була річка Тиса. Перший відрізок цього напрямку проходив з Хуста через Севлюш до переправи на Боржаві біля села Вари. Інша гілка вела на південь комітату Берег, через наменьську та бачську (араньошську) переправи, з останньої сіль доставляли до Кішварди.

Марамороську сіль доправляли до Північно-Східної Угорщини. Важливим перевалочним пунктом був порт Поросло, де сіль з плотів перевантажували на вози, запряжені 4-5 парами волів та везли далі до Егера. Сіль з шахт Верхнього Потисся перевозили на плотах аж до державних складів у Солноку і Сегеді, де продавали і деревину, з якої склалися ці плоты (Borostyáni 1873; Draskóczy, 2014, 61 old.).

Відомості про діяльність марамороської соляної комори з'являються наприкінці 14 ст., вона, ймовірно, була сформована у зв'язку з реформою 1397 р. На початку 15 ст. комору приєднують до хустської домінії, що у більшості випадків приводить до об'єднання посад каштеляна замку та жупана соляної комори, а іноді і жупану Марамороського комітату. Жупани соляної комори, незалежно від того, були вони аристократами чи представниками рядового дворянства, брали активну участь у торгівлі сіллю (Gulyás, 2014, 64 old.).

Зрозуміло, що за таких обставин центром соляної комори стало місто Хуст, а філія установи знаходилась у селі Ронасек (Коштіль) у невеликій укріпленій споруді, яка нині відома як палац Апафі, але ймовірно, була збудована власне для потреб соляної комори. Коштільська філія в усіх організаційних та господарських питаннях

була підпорядкована Хусту (Pap, 1909, 45 old.). Каштеляни укріплення у письмових джерелах згадуються з 15 ст. Зазвичай, вони займали і пост віцежупана. Поступово ці особи втрачають звання каштеляна, зберігаючи при цьому посаду жупана соляної комори.

Після того, як з 1435 р. марамороські копальні разом з усією інфраструктурою складів та розповсюдження солі стають складовою хустської домінії, прибутки, що надходили від продажу солі, скеровують на утримання фортеці. Для марамороських містечок початок промислового видобування солі означав стрімкий розвиток освіти та культури. Починається масове будівництво шкіл, церков, виділяються кошти на їх утримання.

Наприклад, у 1474 р. король Матяш встановив щорічний обсяг пожертв для церкви св. Єлизавети у м. Хуст у розмірі 1200 кубів солі та додатково 400 кубів парафіяльним священикам на вбрання, а у 1476 р. королева Беатриса збільшила допомогу до 2000 кубів (Лангі, 2013, с. 109).

Церква, освячена на честь св. Єлизавети, збудована наприкінці 14 ст., коли, згідно списків папської десятини Хуст був третім найбільшим поселенням регіону. Споруда зведена в один будівельний період. Складається з поєднаної з нефом чотирьохрівневої дзвіниці та апсиди, що завершується п'ятьма гранями восьмигранною арочним склепінням. Сакристія була добудована пізніше, але судячи з віконних конструкцій також середньовічного походження.

У 15 ст., за правління короля Сигізмунда стіни церкви були розписані. Малярство після переходу громади у реформатство у 1524 р. забілили. Збережені фрагменти відкрили тільки 2012 р. На північній стіні, поряд з тріумфальною аркою виявлено фреску св. Олени. У центральному полі – зображення угорських королів-святих: Іштвана, Імре, Ласло у повний зріст. У західному полі постать жінки, що молиться, а на західній стіні нефу зображення Страждаючого Христа, що показує на свої рани.

Отримували свої вигоди від видобування та продажу солі й інші населені пункти. Особливо сприятливим було розташування поблизу родовищ для місцевих церков, які, на відміну від більш віддалених регіонів, регулярно отримували кошти на різні потреби. Відомий випадок, коли у квітні 1439 р. на скаргу хустського священика Шімона, тячівського священика Яноша та сігетського пароха Антала король Альберт наказав жупану марамороської соляної комори вирішити питання заборгованості перед церквою. З тексту документу випливає, що за меси, проведені для соляної комори,

чиновник повинен був сплачувати 12 динарів, та забезпечити тканиною для виготовлення вбрання та головного убору священників. Крім того скаржилися, що сіль, отриману за меси у солекопів, жупан купляв у них по ціні, нижче ринкової, тобто представники церков брали активну участь і в торгівлі (DL 13358; Bélay, 1943, 29 old.; Gulyás, 2014, 71 old.).

Габор Перені, будучи жупаном марамороської соляної комори, дбав і про церкви Угочанщини, з прибутків соляних шахт щиро виділяв кошти на потреби королівської римо-католицької церкви та каплиці, що діяла у замку Нялаб, римо-католицької церкви у Севлюші.

Севлюш, адміністративний центр одного з найменших комітатів Угорського королівства у 1262 р. отримав доволі широкі привілеї, серед яких був вільний вибір священника. Вперше у джерелах згадується отець Віда у 1277 р. Церкву освятили на честь Пресвятої Богородиці. Як свідчать списки папської десятини, церква підпорядковувалась безпосередньо естергомському єпископу. У 1399 р. король Сигізмунд дарував містечко Петру Перені, які стали патронами церкви. Починаючи з середньовіччя рід володів містечком безперервно, розбудовуючи навколо нього свою домінію. Сама ж церква й надалі залишалась у підпорядкуванні Естергома. Згадується у джерелах парафія і у 1450 р., коли представники роду Перені поділили між собою домінію. У 1525 р. значну частину Севлюша знищила велика пожежа, внаслідок якої Перені протягом восьми років були звільнені від частини податків щоб полегшити відновлення містечка. Достовірно не відомо, чи постраждала у пожежі церква, але в цьому ж році, як і в розпорядженні від 1545 р. настоятелі севлюської церкви, як і інші, в залежності від доходів були зобов'язані екіпірувати вояків для захисту країни. У 1540-х рр. Перені, які розповсюдили у містечку реформатство, полонили священника, та почали розпоряджатися церквою на власний розсуд.

Давню парафію остаточно відновили у 1863 р. У 1902 р. в церкві провели ремонтні роботи. З 1959 р. вона була закрита, прихожани для молитов збиралися у капличці, що на кладовищі. Свою діяльність парафія розпочала знов тільки у 1989 р.

Церква знаходиться на колишній головній площі містечка. Стіни зберегли свій середньовічний характер, як і різьблені елементи екстер'єру, суттєвої трансформації церква зазнала тільки всередині у 18 ст., коли у нефі та апсиді звели нове склепіння, що спиралися на прямокутні колони. Більшість різьблених елементів виконані з коричневої туфової породи, яку, ймовірно, видобували біля підніжжя Чорної гори. Стіни, на відміну від тогочасних церков регіону, збудовані не з ломаного, а з різьбленого

каменю. Неф церкви має форму видовженого прямокутника, зі сходу до нього приєднується апсида, що має завершення п'ятьма гранями восьмигранника та приблизно на двадцять см. вужча від нефу. До західної частини північної стіни апсиди прибудована сакристія, а перед західною стіною нефа височіє дзвіниця.

З 1516 р. частина доходів соляних шахт передали на утримання каплички королівського замку Нялаб та парафіяльної церкви селища, а також на потреби севлюського шпиталю св. Єлизавети (Papp, 1909, 54 old.).

Хустська домінія не перебувала постійно у підпорядкуванні скарбниці, її часто передавали в заставу або оренду. Певний час нею володіли нащадки молдавських воєвод, сім'я Белтекі. За короля Матяша Гуняді прибутками від марамороських соляних шахт користувалася королева Беатриса, а Владислав II на правах залого передав Хуст та ронасекські шахти Габору Перені, жупану соляної комори, представнику одного з найвпливовіших родів Угорського королівства періоду пізнього середньовіччя – ранньонового часу.

Перені походять з середовища дрібного дворянства невеличкого поселення німецьких госпітів Перень. Рід поділився на три гілки, які крім спільного прізвища, отриманого від найдавнішого володіння в області Абауй, мало що пов'язувало. Їх доля, майно, політичний вплив, розвивалися по-різному. Більшість земель роду знаходились у Північно-Східній Угорщині, отримані вони були різними шляхами.

Першою серед трьох, ще в епоху Анжу, піднялася гілка Ріно, але й дуже швидко втратили позиції. Свої володіння в комітатах Спіш та Шаріш у смутний період після смерті короля Альберта втратили, в подальшому як рядові дворяни проживали в Карасі, комітат Саболч. Гілка припинила своє існування у 1514 р., коли його останнього представника Іштвана Перені вбили повсталі селяни.

Найбільш впливова гілка роду завдячує своєму зростанню королю Сигізмунду. Володіли Требішовом, Стропко, Фюзером, Уйваром, Чорбакьо. У смутний період до 1483 р. втратили кілька замків та значну частину своїх володінь, але з приходом на трон Владислава II знов стали найбільш впливовими магнатами держави. Крім требішовської часто називають їх палатинською гілкою, оскільки один з їх представників, Імре Перені між 1504 та 1519 рр. був палатином. Останній представник чоловічої лінії гілки помер у 1657 р., їх володіння перейшли до корони.

Третя, нялабська гілка, з'явилась на історичній арені за період правління Сигізмунда. Їх володіння концентрувались в комітатах Абауй з центром в Надьіда та Угоча з центром у Нялабі (Королівський замок). Землі в області Абауй у 15 ст. на

певний час втратили, але на кінець правління короля Матяша все вдалося повернути (A Perényi család...2008, 7-9).

Серед представників Нялабської гілки були наджупани комітатів Угоча, Берег, Мараморош, учасники законодавчих зборів, депутати угорського парламенту і навіть міністр внутрішніх справ.

Згодом, після приходу до влади короля Людовіка II, у 1516 р. Перені половину прибутків повернув на користь короля, решту залишив за собою до погашення боргу у 10000 форинтів (Tringli, 2008, 791 old.). Домінією, разом із соляною коморою керували в цей час Перені спільно з представником короля. Після 1522 р. Людовик II дарує марамороську соляну комору своїй дружині.

На зламі 15-16 ст., за правління Ягеллонів криза такої системи досягла свого піку, у 1521 р. Людовик II був змушений визнати, що утримання державної структури вимагає більше коштів, ніж прибутки, що надходять від неї і розпустив соляні комори, що існували на місцях. З цього часу торгівля поступово стає вільною, розповсюдження цінного товару беруть на себе приватні торгівці, які отримують товар безпосередньо біля шахт.

Після битви під Могачем та окупації центральної частини Угорського королівства османами, хустською домінією фактично керував Томаш Надошді. Походив він з неможливого дворянства області Ваш, його батько був каштеляном замку Каніжа. Родові маєтки сім'ї знаходились в околицях містечка Шарвар. Навчався майбутній державний діяч у Буді, Відні, Граці. Завдяки родинним зв'язкам потрапив до Італії, де відвідував університети Падуї, Болоньї, Риму. На його світогляд суттєво вплинули ранньомодерні гуманістичні ідеї Італії 1520-х рр. та творчість Еразма Роттердамського, в першу чергу ідеї свободи мислення та віросповідання.

Кар'єра Надошді розпочалась у 1523 р. при дворі Людовика II. Після могачської поразки він став на бік Фердинанда I та був призначений каштеляном будайської фортеці. У 1529 р., коли війська Саполяї захопили Буду, він потрапив у полон, а згодом став прихильником короля Яноша, за що отримав чималі статки у Фогараші (суч. Фегераш, Румунія). Пізніше, в наслідок конфлікту з союзником Саполяї Альвізе Грітті, та після одруження з Оршоляю Каніжаї, більшість володінь якої знаходилися на території Габсбургів, Надошді знов перейшов до табору Фердинанда. При дворі Фердинанда Габсбурга, які пробачили зраду, почався стрімкий злет Томаша Надошді. У 1536 р. його призначили королівським радником та скарбничим, з 1537 року він став

хорватським баном. У 1553 р. отримав титул барона, а наступного року законодавчі збори обрали його палатином.

Після захоплення центральної частини Угорського королівства, де знаходились найбільші осередки культури, Томаш Надошді одним з перших зрозумів, що створення острівців культури у лицарських замках є чи не єдиним способом збереження нації. Використовуючи свої чималі статки, він збудував у Шарварі школу та друкарню, яка славиться такими виданнями, як «Grammatica Hungarolatina» (1539 р.) та «Новий Заповіт» (1541 р.). Частими гостями двору Надошді були відомі музики, поети, барди, серед них легендарний Шебештен Тіноді Лантош.

Каштеляном Хустського замку Томаш Надошді призначив Кріштофа Каваші, який зберігав вірність своєму патрону незалежно від його політичних вподобань. З 1534 р. Надошді повернувся на службу до Фердинанда, і хоча каштелян з цього часу формально діяв в інтересах Габсбургів, до замку та соляної коморипалати королівські чиновники фактичного доступу не мали. У 1545-46 рр. король був змушений направити регулярні війська на чолі з Андрашом Баторі проти Кріштофа Каваші, які зайняли всі контрольовані ним укріплення – Квасово, Халмі (суч. Халмеу, Румунія) та Хуст, після чого доміна нарешті перейшла в управління скарбниці (Glück, 2008, 11-12 old.).

Король Фердинанд I приклав величезні зусилля до впорядкування фінансово-економічних відносин у державі, його економічна політика була спрямована на зміцнення центрального управління в усіх галузях. Не становили виняток з цього і соледобування та торгівля сіллю. У 1548 р. відбулося відокремлення військового та економічного керівництва хустською домінією (раніше вже згадували, що зазвичай каштелян замку виконував функції керівника соляної комори). Та незважаючи на розведення посад, соляна комора і надалі залишалась важливою складовою домінії й основним джерелом забезпечення потреб замку. Укріплення, в свою чергу, гарантувало безпеку населення, яке мало змогу видобувати та продавати сіль, наповнюючи королівську скарбницю.

Керівники соляної комори, крім безпосередніх обов'язків, відповідали за збір податків у селах, що належали домінії, забезпечували участь мешканців п'яти коронних міст у видобуванні та транспортуванні солі, здійснювали судочинство. Серед їх обов'язків був і збір мита у Хусті, Сігеті та Вишкові. Жупани соляної комори за Фердинанда були чиновниками, призначеними королем, які при отриманні посади присягали на вірність монарху. Вони були зобов'язані виконувати всі вказівки зверху

та регулярно звітувати про виконання роботи. Платню отримували грошима з королівської казни.

При соляних коморах існував доволі розгалужений апарат з чиновників та слуг, не задіяних безпосередньо у виробничому процесі: писарі, рахівники солі (*numerator salium*), керівники складів (в тому числі і такі, що знаходилися в інших містах), старости шахт та обслуговуючий персонал: ковалі, повари, слюсарі, банщики, тощо. Працівники соляної комори могли отримувати платню як грошима, так і товарами (Ember, 1946, 494-498 old.), причому вже закон Владислава II 1498 р. чітко регламентував оплату кожного виду діяльності. Солекоп, за кожні 25 кубів солі отримував 5 динарів, крім того по 100 кубів солі щорічно на одяг. За відкриття нової шахти з багатими покладами солекопи могли вирубати собі 1000 кубів у якості винагороди. За будівництво сходів і перил отримували по одному форинту та близько п'ятнадцяти літрів вина у якості заохочення (Draskóczy, 2017).

Солекопи, зазвичай проживали на околицях містечок, поблизу соляних шахт, та незважаючи на це, переважну частину року вони проводили у спільних будинках, споруджених безпосередньо біля місця видобутку. На великі свята, традиційно збирались разом. Чотири рази на рік, на Різдво, Великдень, Трійцю та Всіх Святих для святкування від соляної комори отримували діжку вина, вола та сто хлібин. Тим не менше, згідно протоколу реформатської діацезії за 1620 р. вони «були надзвичайно бідними людьми» (Glück, 2007, 439 old.).

Судочинство над шахтарями здійснювали керівники соляної комори, оскільки ті були виведені з-під юрисдикції міських магістратів. В той самий час, згідно закону 1498 р. вони мали право обирати власних старост (*judex sectorum*). Старосту обирали на день Усіх Святих із середовища солекопів, терміном на один рік. Після виборів у якості заохочення робітники отримували 33 кубів солі, так званий «алдомаш (частування) за старосту», які могли вільно продати. До сфери діяльності старости, крім організації роботи, входило забезпечення належного технічного стану шахт та представлення інтересів підлеглих.

Незважаючи на доволі сприятливе законодавство, жупани та орендарі шахт досить часто утискали права солекопів. Найбільш яскравим проявом невдоволення був страйк сігетських солекопів 1551 р., коли ті в знак протесту разом з родинами залишили містечко та переїхали до Бая Маре. Після довгих умовлянь 24 вересня 1551 р. тогочасний жупан соляної комори Томаш Макаї та каштелян хустського замку Бенедек Салаї були змушені вкласти угоду з робітниками, в якій гарантували їм дотримання

всіх прав, передбачених законодавством та недоторканість усім страйкуючим. Угоду скріпили печаткою п'яти мармороських міст (Kovássy, 1986, 630-631 old.).

Отже шлях такого важливого мінералу, як сіль, від виробника до споживача мав свої традиції, коріння яких сягало ще сивої давнини. На завершення огляду історії видобування солі на північно-східній окраїні Карпато-Дунайського ареалу відзначимо, що початок цього процесу сягав доби бронзи, а з кожним піднесенням місцевої економіки виходила на нові якісні рівні, що особливо чітко простежується в добу середньовіччя та модерний час. «Нікими свідками» цього процесу є давні шахти, пункти контролю за видобутком і транспортуванням важливої сировини, історія яких наповнюється конкретикою фактів завдяки роботі археологів та істориків, які критично аналізують свідчення, увіковічені в письмових джерел.

2.6. Соляні комори в Угорщині нової епохи

Битва при Могачі (1526 р.) призвела до значних змін і в угорській соляній регалії. З розподілом країни на три частини (Угорське королівство, Трансільванське князівство, Османська Угорщина) управління економікою довелося поставити на нову основу. Організацією угорської комори король Фердинанд I (1526-1564 рр.) запровадив значні нововведення до державного бюджету. Однак ця реорганізована комора не мала доступу до найбільш значного джерела доходу – соляних шахт. Значні солекопальні країни потрапили під владу Габсбургів лише на короткий час. У будь-якому випадку варто уваги, що Фердинанд I зміг здійснити суттєві зміни навіть протягом того короткого часу, поки трансільванські соляні шахти були в його руках. Недавні дослідження показали, що найважливіші пункти розподілу діяли навіть і після битви при Могачі на території країни, яка знаходилася під керівництвом воєводи Яноша Саполяй, хоча заплутані умови цього віку вже значно перешкоджали їх діяльності. У ці комори іноді транспортували і продукти із шахт Мараморощини. У мирному договорі, укладеному у місті Орадя у 1538 році, офіційно були розмежовані два округи розподілу солі: трансільванську сіль можна було продавати лише на території короля Яноша, а марамороську – на території Фердинанда. Конвенція, укладена в Шпейсрі (1570 р.), гарантувала передачу Марамороського комітату Трансільванському князівству. У той час реорганізація адміністрації угорських соляних комор вже була неможливою і через відсутність соляних шахт, а постійні війни та турецька експансія заважали створенню організації, що охоплювала б усю територію країни. Таким чином, королівська установа не піклувалася про забезпечення потреб солі в країні. Шахти Трансільванії та

Марамороша належали до Трансільванського князівства аж до 1702 року, хоча адміністрація двох територій суттєво відрізнялася. Трансільванія протягом XVI століття стала учасником європейських економічних процесів, головним чином завдяки корисним копалинам, що служили промисловою сировиною. Особливо багаті соляні шахти Трансільванії вже у 1528 році викликали інтерес Фуггерів, але в 1661 році турки також захотіли зайняти цю територію. Трансільванські князі успішно захищали шахти і порти регіону від нападу османів. Протягом XVII століття видобуток солі втричі збільшився, що також сприяло розвитку галузей, які були пов'язані з гірничодобувною промисловістю. Марамороські соляні шахти у значній частині цього періоду перебували у приватній власності, таким чином економічна політика князівства в цій частині країни не мала таку провідну роль, як в інших.

У другій половині XVII століття Габсбурзька монархія суттєво змінилася. За часів Леопольда I (1657-1705 рр.) інститути державного управління зміцнилися і успішно розпочали боротьбу із занепалою Османською імперією. Здобуття коштів на постійні війни було непростим завданням. Протягом півстоліття, тобто між 1650 та 1703 роками, у країнах Угорського королівства державна влада Габсбургів поклала руки майже на всі економічні джерела. Вона зайняла або взяла під свій контроль території, що мали ключові економічні позиції: порти Адріатики та приморські маєтки, значну частину виноградників підгір'я (Хедьалья), шахти Верхньої Угорщини та Трансільванії, обійстя, що оточували шахти, та міста, розташовані поблизу найважливіших торгових шляхів. Витрати на воювання, на утримання двору та правління тягло за собою різке зростання державного боргу.

Вигнання турків, придбання Трансільванії та подача у відставку Михайлом II Апафі у 1702 році дали можливість, володіючи соляними шахтами, встановити єдину організаційну структуру для забезпечення монополії солі. Влада у 1694 році, придворна палата в період спроб встановлення абсолютизму розгорнула кредитну операцію, завдяки якій монополія на торгівлю сіллю в Угорщині була видана в оренду. Значно збільшені тягарі, збільшення податків, мита, а також обов'язкове утримання війська чутливо вплинули на всі соціальні групи країни, й цим майже підготували повстання під проводом Ференца II Ракоці. Ракоці підписав угоду з Томашем Есе, ватажком повстанської армії. Томаш Есе був кріпаком у селищі Гарпа, яке належало до ечедської домінії родини Ракоці, потім торгував сіллю і, внаслідок соляної монополії центрального уряду, став особою, оголошеною поза законом, забезпечив своїй родині надійне місце, а сам пішов у гори і став серед блукачів. Соціальний склад повстанців

був надзвичайно різноманітним. Це були колишні солдати, звільнені з прикордонних фортець, артилеристи, які втекли із імператорських полків, та старі лейтенанти полку Текелі. Серед кріпаків були такі, які втекли від збирачів податку, а також торговці, що торгували на заборонених шляхах. Колишні власники виноградників, корінні жителі угорських міст та дрібні дворяни. І були серед них і розшукувані особи, *«бідні парубки»*. Князь обґрунтував початок повстання у Брезанському маніфесті: *«за свободу своєї рідної батьківщини, своєї нації, проти іноземної нації, яка безглуздо виступає проти Бога та проти наших законів, дошкуляє, утискає, оподатковує, [...] і забирає нашу сіль та хліб.»* Вони розпочинають війну не проти короля країни, а проти тих, хто привласнює собі торгівлю, засоби існування та економічні цінності країни, проти системи, яка не діє відповідно до конституції Угорщини, на захист угорської державності. Спочатку повстанці намагалися організувати структуру комор торгівлі сіллю, оскільки князь настоював на соляній монополії. Його рішення, очевидно, було спровоковано убогістю та нестачею фінансових ресурсів, необхідних для військової організації повстання. У цьому критичному етапі повстання, здається, тільки сіль була придатною для отримання готівки від її продажу, або для використання її безпосередньо для оплати. В часи повстанської війни шахти потрапили до рук військ Ракоці, а цим постачання солі до західної частини країни мало великих труднощів. Наприклад, до Комарома у 1704 та 1705 роках не надходив жоден центнер солі, і тільки завдяки накопиченому запасу можна було продовжити продаж солі. А для соляних управлінь, які діяли в деяких місцях країни, тягарем була армія, оскільки їм довелося передавати військам велику кількість готівки та солі. Перевізники солі також скористалися бурхливими часами, і було, коли вони зникали разом з довіреною їм сіллю та заздалегідь виплаченою платою за провіз. Під час укладання Сатмарського миру (1711 р.) уся угорська гірнична справа була в жахливо занедбаному стані.

Чітко показує роль кам'яної солі в житті провінції Верхньотисянського краю кар'єра Томаша Есе, оскільки було мало таких населених пунктів у Карпатському басейні, чия слава, назва, привілей, адміністративний статус були б так переплетені із заслугами та діяльністю людини, як Тарпа була пов'язана з Томашем Есе. Коли 25 серпня 1708 р. князь з незабутньою пам'яттю Ференц II Ракоці зробив усіх мешканців Тарпи разом з їхніми нащадками *«схожими на порядки доблесних чоловіків, які живуть у віковичних та інших вільних поселеннях»*, він особливо підкреслив, що якраз вірність Томаша Есе є *«основою для надання цього привілею.»* Майбутній ватажок куруців Томаш Есе народився біля 1666 року. Заробляв він на хліб для себе та своєї родини на

торгівлі сіллю. Зі своїм напарником, Іштваном Пап, вони возили сіль до Дебрецена із солекопалень Сигіту-Мармарського та Коштіля, із соляного будинку в Тисауйлаку та порту села Янд. Мабуть до старості їздив би дорогами між Тисауйлаком та Дебреценом, якби в 1701 році уйлакські соляні офіцери не заціпились до нього. Його звинуватили в торгівлі викраденим товаром. Чи було звинувачення правдивим або хибним, по сьогодні невідомо. Соляні офіцери пішли до його дому, конфіскували його волів та всю худобу, відігнали їх до Тисауйлоку і пасли їх там зі своєю. Томаш Есе й надалі підтверджував свою невинність, просив повернути йому худобу, мовляв, що серед відігнаного скота є і худоба його напарника. Соляні офіцери залишалися непохитними. Він, разом зі збереженою худобою та своєю родиною переселився до околиці Дебрецена і зібрав своїх друзів і славних приятелів, щоб потім одного дня *«зі зброєю в руках відібрати від соляних офіцерів свою худобу»*, сховавшись на місяці у гущавинах лісу. Одної ночі восени 1702 р. разом зі своїми товаришами він напав на соляний будинок в Тисауйлоку. Там він убив одного зі слуг і пограбував касу. Соляні офіцери тікаючи рятувати своє життя. А Томаш Есе повернувся назад до гущавини лісу Верхньотисянського краю (Németh, 2002).

У травні 1703 р., коли конюх Міклоша Берчені за дорученням Ракоці проводив огляд лісів Сатмар-березького краю та комітату Бігар, із куруців, що приховувались в горах цього краю, до Брезан проводжав його Томаш Есе. Саме тоді знаменитий син села Тарпа вперше зустрівся з Ференцом II Ракоці. Тут він отримав прапори з надписом *«Cum Deo pro Patria et Libertate!»*. 17 травня Томаш Есе повернувся додому в якості полковника піхоти, пообіцявши, що прапори будуть розвіватися тільки тоді, коли про це повідомить Ференц Ракоці.

Однак Томаш Есе зі своїми селянами були більш нетерпеливими від того, щоб дочекатись повідомлення. Куруци на чолі зі своїм полковником вирвалися з гір та лісів, і свистом, барабанами та розгорнутими прапорами почали вербування, притягуючи до присяги села і селища. 20 травня вони вступили до селища Тарпа. Один із прапорів вони вивісили на воротах судді, куди прибили також і свою прокламацію. Іншими прапорами пройшлися довкола селища. Залунали дзвони. Скликали усіх мешканців селища, які під враженням слухали слова закликів Ференца Ракоці: проти імперії, яка безглуздо сваволить проти нашого закону, дошкуляє, оподатковує, знищує нашу дворянську свободу, зневажає наші правдиві, старі закони, забирає нашу худобу, не шанує нашу честь, *«забирає нашу сіль та хліб»* і володарює нашим життям та жорстоко ставиться до нас.

До смерті Томаш Есе був активним полководцем армії куруців. Не настільки успішний командир, наскільки відмінний стратегічний воєвода. Взяв участь в облозі Калло, Сатмара, Токаю (1703-1704 рр.), в обороні Кошице (1706 р.), воював у Верхній Угорщині та Трансільванії. До останнього він відчував повагу Ракоці, який ще 20 листопада 1703 р. звільнив його з-під кріпацтва, 18 квітня 1707 р. призначив його бригадиром, а 24 березня 1708 року надав йому та його сім'ї дворянський стан. У день П'ятидесятниці 1708 року після табірною богослужіння в Нітрі між реформатами і католиками армії Ракоці спалахнула сутичка. Томаш Есе, для якого була характерна висока ступінь самовідданості та почуття обов'язку, кинувся серед забіяк, щоб розняти їх, але це йому не вдалося. Тим часом за наказом інших полководців піднесли дві гармати, з яких вистрілили в збунтовану товпу. Серед загиблих був і Томаш Есе².

Таким чином, завдання щодо організації монополії угорської солі відповідно до умов XVIII століття чекали на Карла VI Габсбурга (1711-1740 рр.). Віденський двір, безумовно, керувався метою збільшення доходів. Економічна політика віденського двору була спрямована на максимальне задоволення потреб монархії з вітчизняного виробництва. В першу чергу з угорського ринку витісняють поставки кам'яної солі, що надходили із Польщі та Австрії. Торгівля морською сіллю дозволялася лише в південній частині країни, навіть австрійську сіль не допускали до Угорщини (Bakács, 1933, 611-653). По всій країні були створені соляні склади – бажано біля транспортних шляхів – завданням яких було забезпечення солі для всіх комітатів. Окрім соляних складів сіль можна було придбати і безпосередньо на соляних шахтах. Коли в 1702 р. мараморські шахти потрапили до рук віденської комори, для прийому шахт приїхав комітет, який залишив привілей мараморського населення недоторканим. Однак було підкреслено, що кожен може купувати сіль лише для власних потреб, перепродаж був забороненим. Контрабанда жорстоко каралася: сіль, вози для перевезення, коні конфіскували, а винуватець більше не мав права купувати сіль за зниженою ціною. Діяльність соляної монополії по всій території імперії можна було підтримувати тільки завдяки великому адмініструванню, шляхом єдиного центрального управління. Весь прибуток, пов'язаний з сіллю, входив до компетенції Придворної комори. Завдання установи були розподілені по окремим комітатам, одним із яких була організація, що займалася питаннями солі. Придворна палата мала безпосередній та постійний контакт з окремими угорськими соляними управліннями. Кожне управління повинно було

² Пам'ять «шаленого бригадира» зберігає статуя на площі його рідного села та виставка Краєзнавчого музею.

надсилати до Відня щотижневий звіт. Окрім цього загальну картину про стан солі в Угорщині доповнювали місячні, квартальні та річні звіти. Ці звітні доповіді повідомляли про видобуток, транспортування, отримання або продаж солі, вказуючи на те, скільки грошей надійшло, скільки було витрачено на плату за провіз і скільки шкоди виникло під час транспортування. Отже мета полягала в тому, щоб Відень чітко бачив, якими грошовими та соляними запасами розпоряджають соляні управління, і щоб мати сталі дані про величину споживання солі. Окремі соляні управління та склади не могли контактувати між собою, стандартну кількість солі можна було змінити тільки з дозволу віденського комітету.

Продаж кам'яної солі здійснювався на розвантажувальних пунктах у різних куточках країни. Ці розвантажувальні пункти по суті були соляними складами, в яких накопичували належні запаси. Завдання центрального управління полягало в тому, щоб піклуватися про забезпеченість розвантажувальних пунктів, спостерігати за їх комерційним планом і визначати, чи варто їх підтримувати. Право на визначення соляних складів вже в 1548 році було передано правителю. За часів Карла VI Габсбурга було створено цілий ряд соляних складів, в основному були розширені склади трансільванської та марамороської солі. Природний шлях марамороської солі вів по Тисі. Перевозили сіль і сушею, але це було значно дорожче, не кажучи вже і про те, що тодішні дорожні умови не дозволяли перевезення кам'яної солі протягом цілого року.

У *«старій»* Угорщині видобуток та торгівля кам'яною сіллю в основному не змінювалися аж до 1867 року, оскільки форми організації капіталістичного виробництва та революційна зміна транспорту стали вирішальними лише після Австро-угорського компромісу. Побудована в останній третині XIX століття залізнична мережа, регулювання річок та застосування механічної технології при видобутку кардинально змінили роль кам'яної солі в економіці Угорщини. XI стаття закону від 1868 року «Про доходи від продажу солі» встановила обов'язкову офіційну ціну на продукт та зберігала можливість отримання солі на певних територіях на пільгових умовах, але закупівлю та торгівлю сіллю всередині країни повністю зробила вільною. Через докорінне перетворення транспортної інфраструктури світ традиційних *«соляних шляхів»* до початку XX століття згас, а потім просто зник із соціальної пам'яті.

2.7. Митні пости. Митні збори

Одним з надзвичайно важливих привілеїв королівських госпітів було право безмитної торгівлі та перевезень по всій території королівства. Стосувалось це і митних постів, що перебували у приватному володінні, користуванні.

У середньовічному Угорському королівстві, до якого належав і наш регіон, існувало два типи мита: ввізне та внутрішнє. Ввізне мито сплачувалось при перетині кордону. Типи внутрішнього – це сплата за транспортування товарів та торгове мито.

Транспорте мито збирали як на торговельних шляхах, так і на водних артеріях країни. У портах, де була можливість пришвартуватись, сплачували митний збір власники кораблів, плотів, та власники деревини, яку сплавливали річками. Цікаво, що сіль належала до обох категорій. Незалежно від того, перевозили її суходолом чи сплавливали по річках, сплачувалось фіксоване мито.

Мости, поромні переправи теж були місцями оплати для возів, вершників та пішоходів, яка давала право перетнути річку. Саме за рахунок цих коштів з митних зборів утримувалися у належному стані мости, пороми, порти та шляхи (Weisz, 2006, 10 old.). Торгівці, які сплатили мито, отримували гарантії безпеки. В епоху Арпадовичів кошти збирали не з товару, а з торговця, людини, яка перевозила що-небудь. Цікаво, що до 1298 р. збір сплачували як навантажені, так і порожні підводи, вершники, переселенці, що везли власне майно, тощо.

В Угорському королівстві право збору мита належало королю, функцію контролю у комітатах здійснювали жупани. В той самий час було чимало випадків, коли це право дарували церкві, монастирям та навіть приватним особам. При цьому право збору оплати здійснювалось не обов'язково за територіальним принципом, а за привілеєм, наданим монархом. При ранніх Арпадовичах власником земель та митного посту могли бути різні особи. У такому випадку власник земель був зобов'язаний забезпечити безперешкодний збір оплати на переправах. Тільки з 13 ст. з'являється звичай дарувати землі разом з митними постами, які тут знаходилися (Weisz, 2006, 16 old.). Так, наприклад, представники роду Гонтпазмась отримали Вишково разом з митним постом, а Перені, володарі королівської домінії, мали право збирати мито на переправі поблизу Севлюша (A Regényi...2008, 267).

Іншим видом королівських привілеїв було право безмитної торгівлі, яке могло розповсюджуватись на певний вид товарів, певну територію, чи загалом на всі митні пости країни. Імунітетом, який розповсюджувався на всю територію королівства, з 13 ст. користувалися зазвичай госпіти, згодом це право розповсюдилось і на королівські міста, про що свідчить чимало середньовічних джерел (Výsady..., 1984, s. 44-45). За

правління Бейли IV право безмитної торгівлі стає невід'ємним пунктом будь-якого міського привілею. Це призвело до помітного поживлення торгівлі та економічного життя країни загалом.

Правда, право на безмитну торгівлю не завжди вдавалося реалізувати, відомо чимало прикладів зловживань та свавілля власників переправ. Так наприклад, 3 грудня 1498 р. госпіти Марамороша звернулися до короля зі скаргою на Іштвана та Габора Перені, які на митному посту біля с. Текова вимагали з них оплату, а в разі відмови погрожували. Король заборонив Перені збирати мито з мешканців королівських міст, натомість дозволив брати плату за переправу через р. Тису, а в якості компенсації виділив для Перені 2000 кубів солі щороку з марамороських шахт.

Законодавчо регулювалось у середньовіччі і право вільної торгівлі окремими категоріями товарів. Стосувалось воно переважно найбільш пріоритетних з них – вина та солі. Варто зазначити, що саме вони свого часу першими потрапили до окремої категорії товарів з фіксованим митом. Середня вартість митного збору при перевезенні солі становила 1 % від вартості вантажу.

РОЗДІЛ 3. ТРАНСПОРТУВАННЯ СОЛІ.

3.1. Розповсюдження марамороської солі

Доставка солі споживачам із двох великих районів солерудників було серйозним завданням, яке вимагало скоординованих дій з боку влади та угорського суспільства. Звичайно, для визначення сфери впливу окремих шахт на розподіл надзвичайно важливим було те, на якій відстані була від населених пунктів територія, якій слід було постачати сіль, та якими були умови транспортування. На державному рівні був намір відокремити один від одного округи постачання Трансільванії та Марамороша на урядовому рівні. Таким чином грамота Сигізмунда від 1397 р. передбачала, що білим золотом Мараморощини треба торгувати на північ від Тиси, а саме в межиріччі Тиси та Задьви. Однією із важливих цілей було те, щоб передбачити навантаження розташованих в різних населених пунктах соляних складів. Однак слід також зазначити, що такий розподіл сфер впливу на практиці не працював повноцінно. Беручи до уваги те, що великий приріст виробництва в Мараморощині, паралельно з регресом трансільванських шахт, повністю переписав описані раніше правила розподілу. Окрім того, сучасна область Сабольч-Сатмар-Берег була розташована на перетині місцевостей, постачальниками яких були два великих соляних центри, тому тут іноді важко було визначити походження цінного мінералу. Здається безсумнівним, що, незважаючи на врегулювання у 1397 р., марамороська сіль доходила і до таких затисянських територій (і навіть до північної частини Альфельду), які за розпорядженням входили до юрисдикції трансільванських шахт. Наприклад, ми маємо дані з 1519 р., що свідчать про те, що в Кішварді зберігали мінерали, отримані з попередньої території. Отож, можемо констатувати, що територія, на яку постачали шахти Мараморощини, у XV, а пізніше у XVI столітті розширилася. Більше того, з тимчасовим скасуванням державної соляної монополії на початку XVI століття посилена приватна торгівля також не дотримувалась офіційних правил, явно, перевагу мали родовища з близьким розміщенням та хорошими транспортними умовами. Насправді державна соляна монополія була відновлена тільки наприкінці XVII століття.

3.2. Інфраструктура транспортування солі

Як уже згадувалося, доставка необмеженої кількості товару до споживачів була можливою двома способами: сушею (возами) або водою. Звичайно, створення умов

залізничного транспорту значно полегшило ситуацію, але, практично, до кінця XIX століття можна було розглядати тільки вищенаведені традиційні види транспорту. Якщо подивитись на подорожні записи іноземних мандрівників, то із них виходить, що наша країна багата на корисні копалини, має родючі землі, але подорожування, через непрохідні дороги, має великі труднощі. Рух транспорту надзвичайно складним стає особливо взимку або після сильних опадів. Якщо взяти до уваги тодішню дорожню мережу, її якість та витрати на транспорт, то можна сказати, що там, де це було можливим, обирали водний шлях.

Реконструкція самої розгалуженої дорожньої мережі, виходячи із сучасних географічних умов, було нелегким завданням. Пов'язані з цим джерела з часів середньовіччя та початку нової епохи є неповними та випадковими, надійних карт високої роздільної здатності до початку XVIII століття у нас немає. Водночас ситуація спрощується тим, що транспортні умови протягом останніх століть майже не змінилися, розвиток дорожньої мережі та регулювання річок ще не відбувся. Подальшою допомогою може бути і той документ з середини XVI століття, в якому перераховуються усі митні пункти, пов'язані з перевезенням марамороської солі, завдяки яким в більшості можна реконструювати мережу транспортних шляхів. Спочатку сіль відвозили з марамороських шахт на возах, а взимку на санях до міст складування, звідти потім везли її далі. Найголовніші шляхи переплітали східну та західну частину Верхньої Угорщини. Водночас поставка солі доходила навіть до деяких поселень сучасної території області Сабольч-Сатмар-Берег. Тут потрібно зазначити, що на цій території не працювала ані соляна комора, ані соляне управління. В результаті цього тут не створилася радіальна розподільча мережа з єдиним центром. Натомість територію переплітали кілька паралельних між собою та розгалужених маршрутів. У всякому разі перший відрізок кожного зі шляхів простелявся повздовж ріки Тиси аж до Хуста, тобто кожне сухопутне перевезення проходило через цей відрізок. Звідси через Севлюш (суч. Виноградів) альтернативна гілка вела через бачську (араньошську) та (вашарош)наменську переправи по річці Тисі, торкаючи при цьому митний пункт в Вамошата. Торговці до або замість заїзду до Наменя заходили окремим заїздом до бачського митного пункту тому, щоб звідти найкоротшим шляхом доїхати зі своїм товаром до Кішварди. З іншого боку з шляху Хуст-Севлюш-Кішварда біля села Тисауйлак (суч. Вилок) виходила нова транспортна гілка, що вела через поселення Кьолче, Вамошоросі, Матольч, Кішкочорд до Нірбатора, звідки тяглася до Дебрецена. Крім того, здається, що з Токаю, як найважливішого центру, торговці сушею могли

добратися до Кішварди або Калло (Надькалло), а звідти до Нірбатора (і звичайно назад). Як, наприклад, один альтернативний маршрут міг з'єднувати Кішварду, Калло та Дебрецен (Glück László, 2008).

В Токаї вже з найдавніших часів діяла переправа через річку. На це вказує і перша писемна згадка про поселення з 1067 року, коли воно називалося Кьорев (*Кам'яна переправа*). Перший письмовий запис про переправу датується 1388 роком: В той час воєвода Петер Цудар звів кам'яну вежу для забезпечення діяльності переправи через Тису. Подальші архівні дані також вказують на функціонування серйозної переправи, де перевезення товару через річку по ймовірності здійснювалося по понтонному мосту. Про дату зведення постійного мосту над Тисою точної інформації немає. У переписі 1610 року ми можемо читати: *«Для подолання Тиси, оскільки ми використовуємо її без сплати мита, при необхідності надаватиметься будь-яка робота»*; тобто на цей час тут вже повинен був стояти постійний міст. Про його значення безпосередньо повідомляється в указі Алі-аги з 1667 року. Коли рух по мосту через річку Тиса в Сольноку почав зменшуватися, він вжив наступні контрзаходи: *«Тих, хто користується іншими переправами, нехай це буде токайський міст, або навіть міст в поселенні Полгар, всіх, кого зловимо, позбавимо майна та скота на благо султана, а винуватців посадимо на палю.»* З тексту виходить, що на той час на північ від Сольнока на річці Тиса вже було два мости: один біля Токаю, а другий біля Полгара.

У зв'язку з цим слід відзначити, що у століттях епохи середньовіччя в країні не було багато міст, таким чином підвищилася роль селищ, які взяли на себе ведення торгівлі, як вторинні, третинні центри. В загальному, окрім місцевих центрів, Наменя та Кішварди, підвищилася роль Калло та Нірбатора. Особливо у розвитку останнього вагомим фактором було його сприятливе розташування, він простелявся вздовж важливих торгових шляхів, таким чином мав тісні контакти з населеними пунктами Сатмар, Токай та Дебрецен. На складах міста зберігали чималу кількість солі, завдяки населенню та величезному стаду великої рогатої худоби, яке утримувалося на околиці міста, стало особливо важливим безпечне постачання білого золота. Без роботи візників навколишніх населених пунктів поповнення цих складів було б неможливим.

Різні товари, в тому числі й сіль, продавались у цих місцевих центрах на ярмарках, проведених у різні дні тижня. В окремих поселеннях дні ярмарки визначалися у такому порядку, що торговці могли мандрувати з одного торгового місця в інше, пропонуючи цим свої товари. Якщо, наприклад, в Нірбаторі ярмарка проходила

у середу, то в Шем'єні (Каллошем'єн) у четвер, у Повчі мабуть у п'ятницю, а в Калло у суботу. З часом все більше населених пунктів отримали право проводити ярмарки, отож один раз на тиждень ринок проходив в декількох місцях (у Ченгері у середу, у Матесалці в четвер). Через посилення конкуренції, поселення, яке могло собі дозволити, намагалося, навіть на шкоду своїм конкурентам, створити для себе більш вигідне становище. Родина Баторі, як свідчать про це грамоти, мала настільки велику владу і авторитет, що у правителя досягла того, щоб підпорядкований їй Нірбатор, отримав привілейований статус поселення. Це обґрунтувалося і щасливим розташуванням поселення, оскільки через нього проходили торгові шляхи з Трансільванії та Верхньої Тиси, поруч був Токай та Дебрецен. Таким чином, поселення в XIV столітті отримало своєрідне, виходячи з тогочасних описів, право на призупинення товарів, що в основному поширювалося на сіль (хоча є, хто ставить під сумнів справжність наявних про це грамот). Зазначені грамоти приховано нав'язують примусові переїзди для різних торговців, які повинні були запропонувати свій крам на продаж на ярмарках, що проводилися у Нірбаторі по середам. В результаті цього, завдяки цим привілеям, рух від тогочасного економічного центру регіону, Сатмару, був перенаправлений сюди. Це, згадане у грамотах, право є особливим у кількох аспектах. З одного боку, воно мало лише територіальну, а не державну компетентність. З точки зору напрямку, його дія поширювалася на торгівлю зі сходу на захід і була обмежена у часі, оскільки воно було дійсним на ринкові дні по середам. Крім того, жодне з небагатьох поселень з такими привілеями не підпадало під юрисдикцію поміщиків. Більше того, ці права були пов'язані майже виключно із зовнішньою торгівлею (Draskóczy István, 2006).

Як ми вже згадували, державна соляна монополія була відновлена до XVIII століття, і на цей час інфраструктуру для постачання солі забезпечувала у формі надійної організації. Важливо зазначити, що - на відміну від Трансільванії - обійстя, що належали до марамороських шахт, залишилися на тривалий час. Держава могла використовувати роботу тамтешніх кріпаків, особливо в галузі транспортування. Не було це інакше і в комітатах Сатмар, Берег та Сабольч. Держава завдяки обіцянкам, але при необхідності і примусово, використовувала робочу силу селянського населення та їх худобу. Той факт, що центральна влада не створила незалежний апарат для проведення транспортування, обґрунтувався величезними розмірами регіону. За відсутності річкового транспорту, навіть при такій організованості, для сіл була б величезним тягарем доставка солі до пунктів призначення. Згідно з підрахунками, лише

для заповнення складів історичного комітату Сатмар в XVIII столітті, якщо це виконувалося б тільки простими возами, то потрібно було би здійснити 2000-3500 перевезень (Takács Péter, 2010).

Витрати виконаних для нього поставок уряд міг відшкодовувати різними способами. З одного боку, він відпускав сплату податків, і винагороди вище того виплачував готівкою. Однак запропонована можливість багатьма селянськими громадами не була сприйнята з вибухом ентузіазму. На фоні цього могло бути декілька факторів, найбільш очевидним було те, що багато хто не мав ані тяглової худоби, ані воза. Іншою основною причиною, можливо, була і погана якість доріг, яка могла легко зіпсувати стан завантажених возів. З цим був пов'язаний високий попит на тяглову силу, отож було не все рівно, скільки тварин було у кріпака. Перевізників часто стримувало від виконання замовлень і те, що потрібно було проїхати великі відстані. Умови місцевості також означали для сіл великі труднощі, так, наприклад, шлях від комітату Сатмар до Марамороша проходив через гори понад 1000 метрів. Поміж горами загрозою для перевізників були банди розбійників.

Ступінь ризику відрізнявся, оскільки одні проїжджали значні відстані, поки інші проводили перевезення тільки між соляними складами. Наприклад, у комітаті Угоча відстань 70-80 кілометрів проїжджали без проблем, тоді як для мешканців комітату Берег половина такої відстані складала великі труднощі. Тим не менше в останньому комітаті були і такі, які поїхали на своїх возах аж до марамороських шахт. Так само ми можемо помічати подібні відмінності і на інших територіях. Ряд сіл свідчили про те, що через велику відстань вони не готові брати участь у перевезенні солі. Деякі бралися за роботу лише з примусу, в необхідній мірі, під впливом урядової сили, поки інші з цієї роботи утримували себе та свою сім'ю (Takács, 2010; Takács-Udvari, 1993).

Як це вже раніше виявилось, там, де це було можливим, віддавали перевагу більш сприятливому річковому транспортуванню. Починаючи з XVI століття, по річці Тиса, як найважливішому шляху доставки солі, проходила найбільша кількість поставок товару, найголовнішими вузлами на верхньому її відрізку були Токай та Сольнок. Дуже важливим водним маршрутом була і річка Самош, але тут переправляли уже трансільванську сіль, така ж ситуація була по річці Марош. Однак і цей вид транспортування мав свої недоліки, таким чином у розглянутому нами регіоні, у Верхньотисянському краю до Тячева та Севлюша, ширина і глибина річки обмежували доставку. Це мало обмежувальний вплив на кількість водних транспортних засобів та можливу глибину їх занурення. До того ж низький рівень води міг перешкоджати руху,

і звичайно взимку річки ставали непрохідними. Початок весняного сезону транспортування також починалося занадто пізно. За практикою XVI століття водні перевезення з Мараморощини можна було запускати лише після 24 квітня, тобто в День Святого Георгія (Draskóczy, 2014). Виходячи з цього, для забезпечення безперебійного постачання, соляні склади довелося заповнити до пізньої осені, але це завдання, незважаючи на близькість річок, довелося вирішувати возами. Щоб сприймати масштабність цього завдання, наприкінці правління Марії Терезії місткість соляних складів Сату-Маре, Бая-Маре та Надькарой (суч. Карей) становила 728 тонн. Також показовий факт, що місткість складу та розподільного пункту в Сольноку, який в основному приймав марамороську сіль, становила майже 1700 тонн. Як ми вже це бачили у разі наземного транспортування, у перевезенні по річках також значну роль відігравали жителі навколишніх сіл. Так, наприклад, жителі сіл Ґулач, Тівадар та Від під час сплаву солі по Тисі працювали керманичами (Takács–Udvari. 1993).

У той же час значна частина населених пунктів не приймає участь у водному транспортуванні. Не так поселення Тисабеч, жителі якого сплавливали сіль на Тисі. Поселення заслуговує уваги і з такого аспекту, що перед тим як добратися до соляного управління у с. Тисауйлок (суч. Вилок), тут була остання можливість на те, щоб уникаючи уваги комори, продавати нелегально куплену в шахтах сіль. Доставка товару по воді, по швидкотічній верхній частині річки з вирами була особливо небезпечною, що представляло небезпеку не тільки для людини, але й для вантажу. Кількість кубиків солі, які під час сплаву впадали у річку, в Тисауйлоку була записана в облік, це означало, що чиновники приймали реальну кількість втрат. Плоти, що перевозили далі вже перевірену партію товару, зв'язували по десять-дванадцять штук у так звані водні каравани, і сплавливали їх далі по течії. Цим шлях марамороських плотників тут закінчувався, вони продали свої транспортні засоби, які були отримані новими, місцевими (з Тисабечу, Ольчвапаті, Сатмарчеке) керманичами.

З вищеописаного виходить, що завдяки ретельній організації кожен міг задовольнити свої потреби із поповнених складів. На ярмарках торговці окрім іншого свого краму пропонували на продаж і сіль. Чимала кількість ярмарків надавала можливість кожному закупити для себе біле золото. Окрім того, торговці сіллю, що перевозили товар на возах, щоліта відвідували населені пункти, де необхідну кількість можна було придбати і від них. Пізніше стало звичним продавати цей товар і на церковних площах, а потім торговці як крамарі забезпечували стабільне постачання

товару у населених пунктах. Окрім цього жителі та торговці мали можливість купувати сіль у соляних будинках, коморах.

Однак ситуація була занадто складнішою. Державний податок підняв ціну на сіль у нереально великій мірі, до того ж, чим далі попадала сіль від соляних шахт, тим дорожчою вона була. Прибутки такої величини, звичайно, завжди спонукали людей заробляти значну суму, оминаючи державу. Ті, хто наслідкувався піднятися до шахт, змогли закупити необхідну кількість за виробничою ціною, достатньо дешево. На місцях видобутку, порівняно з контрактною кількістю, перевізники також намагалися закупити сіль по-чорному, таким чином товар можна було придбати і від них. Контрабанда солі обіцяла швидке збагачення, але мала і свої небезпеки, оскільки працівники соляних управлінь жорстоко карали підозрюваних осіб. Чиновники часто з підозрою дивилися навіть на чесних торговців. Повчальним у цьому відношенні є типовий історичний епізод з кінця XVII століття. Віденський двір, який накопичив боргів під час визвольних війн і постійно боровся з відсутністю грошових засобів, у 1690 році знову розпорядився про встановлення державної соляної монополії. Більше того, це було пов'язано з антигромадською діяльністю вузької групи орендарів (палатина Пауля Естерхазі, Самуеля Оппенгеймера). Поряд з самовільно встановленими цінами та дорожнечею більшу проблему складало те, що вони розладнали встановлену на той час систему внутрішньої торгівлі, забравши цим можливість заробітку від багатьох інших. Від цих збитків поряд з Марамороським краєм однаково постраждали і сусідні регіони – Сабольч та Сатмар.

3.3. Роль Нірбатора та інших селищ у торгівлі кам'яною сіллю у

Верхньотисянському краї (Vö: Draskóczy 2006. 251-265.)

Завдяки своїм поміщикам у 1330 році Нірбатор отримав обмежені привілеї. Карл I Роберт 17 лютого 1332 року наказав торговцям із Сатмару та Неметі, які їхали мостами Доменештя та Кочорда, поїхати на своїх возах з сіллю та іншим товаром торгувати на ринок села Батор, що проводився щосереди, і тільки після цього вони могли продовжувати свою подорож. У виданому цього ж дня, 17 лютого 1332 року, іншому своєму документі володар підтвердив своє попереднє розпорядження, доповнюючи його тим, що окрім торговців із Сатмару та Неметі цього розпорядження повинні дотримуватись і торговці із Калло та Дебрецену. Нарешті, 8 березня 1332 року Карл I Роберт наказав і проїжджаючим через Селачу та Велічну, щоб так само, як проїжджаючим через Кочорд та Домонешть сатмарським та неметським торговцям, їм

потрібно заїхати своїми товарами на ярмарок до Батору, що проводився по середам, і там продавати свій товар.³ Дивно, що таке невелике поселення набуває права зупиняти товари (у справі водночас було видано три розпорядження), цим самим безперечно, що обґрунтовано були сформульовані сумніви. Нірбатор був єдиним таким поміщицьким поселенням, яке в той час мало такі привілеї.

В середині XIV століття комерційне значення великому садибному центру, Нірбатору, що складався із 9-10 вулиць, надало те, що він знаходився на перехресті значних транспортних доріг. Дві із них, обходячи Ечедську драговину (зі сторони Кочорду та Домонешті), зустрічалися тут, і з'єднували Сатмар з Токаєм (а через нього із Кошице), а інша створила зв'язок з Дебрецею. З території Трансільванії та із провінції, розташованої по верхній течії Тиси, сюди вели дороги державного значення. Це означало, що поселення мало можливість контролювати (принаймні частково) трансільванську торгівлю. Звичайно, його роль не можна порівняти з Орадеєю. Митний тариф біля Біртіну (мити пристані) 1284 року та Тілягд 1312 року свідчить про розвинену торгівлю по дорозі від Орадеї до Трансільванії. На більш далекий комерційний зв'язок поселення вказує засвідчена новина, згідно з якою у 1310 році по дорозі від Дебрецену до Орадеї були пограбовані торговці з Кошице. Згідно з нашими документами, для приїжджаючих із Сатмару та Неметі нірбаторський ринок по середам був першим по дорозі. Їхавши зі сторони Сату-Маре, для мандрівника і справді Батор був першим поселенням, де і до 1332 року проводили ярмарки.

Найзначнішим поселенням Сатмарського комітату та цього краю на той час було місто Сатмар, де діяли соляна та монетна комори. Звідси вела дорога державного значення до відомого завдяки видобутку золота Бая-Маре (де, до речі, днем ринку був понеділок). Згідно з листом про привілеї Сатмару від 1264 року тут вже здавна ринок проводиться по понеділках. За даними від 1322 року у Неметі, що лежало на протилежному березі річки Самош, день ярмарку припадав на вівторок. Шем'єн (Калошем'єн), що лежав на відстані 80-85 кілометрів на захід від Сатмару, отримав право ярмарку (який проводився щочетверга) у 1271 році. У Нірбаторі, на підставі королівського привілею, ярмарки проводилися з 1282 року - щосереда. Хоча, згідно з виданим у 1325 році документом, ринковий день Калло (Надькалло) – що знаходилося лише в 14 кілометрах на захід від Шем'єну – уже здавна припадав на суботу, але із

³ Останнім часом вже декілька науковців сумніваються в достовірності цих трьох документів. Ференц Сакай кожен із них вважав підробками, виготовленими у другій половині XV століття. Іштван Балог прийняв цю думку. Андраш Кубіні, з іншого боку, не сумнівався, що поселення насправді мало право на зупинення товарів.

повідомлень з 1327 року можемо дізнатися, що у Повчі (Маріяповч, поселення між Шем'єном та Нірбатором) також можна було проводити ярмарки.

Перераховані дані до 1332 року, з Сатмаром, як вихідним пунктом, зображають нам ярмарковий шлях (у контурах існуючий в кінці епохи Арпадів), де торговець, після Сатмару, мандруючи по провінції, міг торгувати своїм товаром на ринках – по середам у Баторі, по четвергах у Шем'єні, потім у Повчі, а по суботам у Калло. Звідси він міг їхати далі в напрямку до переправи у Токаї навпроти Ракамазу (або сусідньої переправи біля Тисаладань). У кількох кілометрах від Ракамазу (поблизу поселення Сабольч) знаходиться Тімар, перші дані про ринок якого походять з 1354 року. Із описаної у 1370 році справи виявляється, що ярмарка проводилася по понеділках. Звичайно, ці дати можна пов'язувати із днями ярмарку в інших поселеннях. Наприклад, у Кішварді торговці змогли звести свої намети у середу. Вже наприкінці XIII століття важливим поселенням північно-затисянського регіону був Дебрецен, про який деякі науковці припускають, що право на проведення ярмарку він отримав в останні роки даного століття. Інший, також виданий 17 лютого 1332 року, документ може підтвердити, що у цьому місті в середньовіччя ринок проводили щотижня, але дослідження однозначно не могло чітко визначити, в який день тижня це було. Припускається, що це було на початку тижня. Якщо наші збагнення не помиляються, то від Дебрецена були доступні ярмарки Шем'єна та Нірбатора, тоді як торговці, що йшли зі сторони Кішварди, після ринку в Надькалло мали змогу продати свій товар тільки у Дебрецені.

Нірбатор від Шем'єна знаходився на відстані 17 км (тобто близько 2 милі, 1 растр), від Калло 31 км, від Повчі (маєток Баторі) 12 км.⁴ Мандрівникові довелося проїхати до Дебрецена 50-55 кілометрів. 50-55 кілометрів (30-35 миль) – не мала відстань, для подолання якої торговцю потрібно було щонайменше півтора дня. Не точно, що з понеділка до середи віз доїхав від Сатмару до Нірбатора. Тобто, немає значення, з якої сторони торговець бажає оминати Ечедську драговину, чи зі сторони Кочорда, чи від Доменешті, перед ним була дорога 65-70 кілометрів (вісім миль). Всупереч цьому він з понеділка до четверга зміг доїхати до Шем'єна. Не випадково, що розвиток оживив нові торговельні місця по маршруту між Сатмаром та Нірбатором. Так виникли нові ринки у Ченгері (в 18 та 20 кілометрах від Сатмару та Немету) по середам та на відстані 27 кілометрів від нього, у Матесалці (поблизу Кочорда) по

⁴ Давні угорські міри вимірювання: 1 угорська миля = 8353,6 м.; 1 віденська миля = 4000 віденських сажень = 7585,92 м.; 1 віденський сажень = 6 віденських футів = 1,889648 м.; 1 віденський фут = 12 віденських дюймів = 0,31608 м., 1 віденський дюйм = 2,634 см. 1 віденський аршин = 0,777 м.

четвергах. Відстань між Нірбатором та Салкою всього ж 20 кілометрів. По іншій дорозі (на півдорозі між Сатмаром та Батором) поселення Карей отримало право проведення ярмарку у 1346 році. День ярмарку припадав на суботу. На підставі цих даних стає зрозумілим, що рід Баторі добилася того, щоб король надав їм грамоту про те, що кожен торговець, який їде зі сторони Сатмару, спочатку повинен заїхати до Батора, а не прямо до Шем'єна. Виходячи із транспортно-географічного положення, Нірбатор був для них вигідним пунктом, але відстань від Сатмару не полегшила їм дорогу. Але, якщо протилежно цьому хтось їхав із Батору до Сатмару, то легко міг зупинитися у Салці, у Карей, і на ярмарках у Сатмарі та Неметі так само. Причетні до Нірбатора публікації із 1332 року чітко відображають дорогу торговців, що їхали з Сатмару. Як ми вже писали, король 17 лютого 1332 року наказав жителям Zathmar (Сатмар), а також Zathmar-petrсу (суч. Сату-Маре), або виїжджаючим звітти торговцям спочатку заїхати на своїх навантажених сіллю або іншим товаром возах – який би вони шлях не обирали – до ринку у Баторі і там продавати свій товар. Правитель повторив свій указ 8 березня 1332 року таким чином, що поширив його і на торговців, які проживали в селах Селача або Велічна, або проїжджали до Батора на наповнених сіллю або іншим товаром возах через ці поселення.

Селача (приблизно в 60 км від Нірбатора), так як і Сатмар, був важливим центром соляної комори, куди скарби трансільванських шахт перевозилися возами через Прохід Месеша та Залеу. Від поселення можна було їхати далі у декількох напрямках (наприклад, через Дебрецен, Нірбатор, Сатмар, Орадею і Собосло до Сольнока). У цьому регіоні ми можемо знайти три поселення із назвою Надьфалу (*велике село*). Сюди можемо віднести сучасне поселення Тисанадьфалу, розташоване на відстані 70 кілометрів, що знаходиться на південь від Токаю, поблизу тієї дороги, яка вела від Нірбатора до переправи по Тисі. На схід від Нірбатора (приблизно 65 км) в Центрально-Сольноцькій області, неподалеку від межі Сатмарського комітату, на березі Красни, у водянистій місцевості, ми також можемо знайти поселення з ідентичним іменем. Поселення знаходилося біля Проходу Месеша, торкаючи Залеу, на північ від долини річки Красна, поблизу дороги, яка вела до поселень Карей та Сатмар. На південь було село Акиш, на північ Крайдоролц (обидва села пізніше стали містечками). У 1340-х роках поселення мало тільки одну вулицю, пізніше воно отримало назву Кішнадьфалу. Оскільки мова йде й про сіль, здається очевидним говорити про те село, через яке проходили вози, які транспортували сіль з Трансільванії, але навряд чи можемо вважати його значним поселенням. В його

середовищі було кілька важливих місць, які було б доречніше назвати. Більше того, основні маршрути транспортування солі вели не сюди.

Також варто розглянути село Надьфалу в комітаті Красна. Поселення знаходилося біля дороги (приблизно в 120 км від Батора). Звідси можна було їхати до Маргіти або Селачі. Від Маргіти мандрівник міг доїхати до Дебрецену або (без об'їзду Селачі) через Михайлівці до Нірбатора, або, вибираючи інший шлях, між іншим до Шем'єну. Це поселення під назвою Надьфалу також попадало у транспортний маршрут трансільванської солі. Поселення, можливо, було значним вже у 1330-х роках, у XV столітті воно вже було опідом. Цілком ймовірно, що вказана в грамоті інформація відносилася якраз до цього села під назвою Надьфалу.

Таким чином, з одного боку, право на призупинення товарів мало намір збільшити / захистити товарообіг у день ярмарку по середам проти конкурентів, що розвивалися (наприклад: Шем'єн, Калло), щоб ті, хто приїжджав з економічного центру регіону, Сатмару, дійсно викладали свій товар на лавках місцевого ринку. Таким чином з торговцями, які приїжджали з заходу а також від Дебрецену, було менше проблем. З іншого боку, мешканці хотіли направити рух торгівлі, що виходила від Сатмару а також через Прохід Месеша зі сторони Трансільванії, до свого місця проживання. Висловивши цим вимогу, що жителі Нірбатора в більшій мірі мають намір влитися у процес торгівлі даного регіону.

Як ми вже про це раніше згадували, важко уявити, що після ярмарку у понеділок або ярмарку, проведеного у вівторок у Неметі, можна було доїхати до середи на ярмарок у Нірбатор. Всупереч цьому ті, хто проживав у Сатмарі та Неметі (не були причетні до місцевих ринків) або раніше зробили свої покупки, могли зручно відвідати до «баторського» ярмарку. А ще тут річ йшла про тих, хто скупили сіль у соляних коморах Сатмару чи Селачі. Нам відомо і про те, що жителі поселення Деж мали привілей на те, щоб у визначений період року доставляли й продавали сіль за власним тарифом. Жителі міста Деж в середньовіччя часто відвідували території верхньої частини Затисянського краю (де, виходить, функціонувало мало соляних комор). Нірбаторський привілей здавався придатним порушувати інтереси тих підприємців, які проживали в Сатмарі, Неметі або в інших поселеннях і займались доставкою товару до даного регіону. З листа про пільги Сатмару з 1264 року ми дізнаємося, що вже і в ті часи велася значна торгівля сукном та вином. Жителі Сатмару за своє вино не платили мито. У першій половині XIV століття сукном торгували і на ринках Шем'єну та Надькалло. Були встановлені окремі тарифи на сіль, вино, чисте та сіре сукно, на коней,

тоді як додатково потрібно було платити за переповнений віз та пустий засіб товароперевезення. На підставі митних тарифів того періоду (наприклад, у Михайлівцях або якраз у Тілягд) можна очікувати, що у нірбаторських грамотах річ іде про окремі види товарів (наприклад, вино, сукно, прянощі, рибу тощо). На відміну від цього, тут названий тільки один товар – сіль, тоді як про інші річ йшла лише у загальних рисах. Згадка про цю корисну копалину відображає ту структуру товарообігу, в якій сіль була найбільш вагомим товаром перед іншими. Жителі поселення, поряд із забезпеченням їх постачання, прагнули дістати більшу роль у розподілі та передачі цього товару. Оскільки наші грамоти стосувались виключно доставленого на возах товару, то, можливо, цей привілей в принципі на живу худобу не поширювався.

Сіль однаково була потрібна як людям, так і тваринам. У текстах фахової літератури вже давно було вказано, що природні умови Верхньотисянського регіону окрім землеробства надавали можливості для екстенсивного стійлового утримання худоби. У грамотах можемо читати про свиней, овець, волів та коней. В деяких поселеннях скотарство набрало особливо великого значення. Наприклад, у Бадалові, що лежить на березькій стороні ріки Тиса, одного разу загнали (1359) 500 волів та 1200 овець. У селі утримували багато свиней. У поміщиків також була скотина. Жителі Доманешті та ще одна дворянська родина судилися між собою за відгін 80 волів та 2 коней. Заможні дворянські сім'ї вигодовували велику кількість коней. Є писемні спогади про такі скарги, що коні витоптали та з'їли весь посів. У 1354 році на баторському ринку було 11 м'ясних крамниць. Велика кількість м'ясних прилавок вказує на значну переробку м'яса, що само собою пояснює місцевий попит на сіль. Попит на сіль пояснює, чому їхали із Затисянського краю до Трансільванії за сіллю. Варто розглянути третю грамоту, що стосується права Нірбатора на призупинення товару, яка, однак, залишилася до нас лише у листі від 1512 року. У цьому виданні можемо читати дату 17 лютого 1332 року, тобто в одній і тій же справі одного і того ж дня було видано два документи. Карл I Роберт – посилаючись на те, що він зобов'язав приїжджаючих із поселень Сатмар або Сату-Маре, або проживаючих там зупинитися з поповненими товаром возами перш за все на ярмарку у Нірбаторі по середам – закликає торговців Сатмару, Немету, Калло та Дебрецену дотримуватись цього привілею і оголосити про це на своїх ринках.

Калло знаходився неподалеку від Нірбатора. Від Дебрецену до Сатмара можна було доїхати і об'їхавши Нірбатор. Той, хто складав цей документ, мав знати, що

мешканці Нірбатора могли побоюватись конкурування між жителями Дебрецену та Надькалло, а також перед цим однозначним було і те, що найважливіші ринки даного регіону були у Сатмарі, Неметі, Надькалло та Дебрецені. Що стосується транспортування солі, то близько 1350 року у Надькалло було вилучено 7550 штук кубиків солі, які явно були сатмарського походження. Ті, хто займається цією темою, кажуть, що тваринництво набуває все більшого значення для жителів Дебрецена в XIV столітті. Крім того, саме в цьому столітті розвинулась настільки шерстяна текстильна промисловість, що на 1395 рік майстри з виготовлення сукна зосередилися в гільдії. Жителям Дебрецена не обов'язково було їхати до Сатмару за сіллю. Місто знаходилося неподалеку від соляного шляху, що сполучав Селачу із Сольноком – прибіл. 60 кілометрів від Селачі (тоді як відстань до Сатмару була 100-120 км.). Як тільки в місті було організовано соляну комору (дані про це збереглися з 1408 р.), громадськість в принципі не була змушена їздити до Сатмару або Селачі за цим товаром для себе або для скота (або з метою торгівлі).

На жаль, цей документ, як ми вже нагадували, не зберігся у своєму оригінальному примірнику, ми про нього знаємо лише з копії від 1512 року, яка, на думку видавця, є підробкою канцелярії. Підозру, висунуту у відношенні складеної 17 лютого 1332 року грамоти, ми вважаємо вмотивованою (на це дає підставу і її текст), проте її інформація для дослідника середньовіччя не може бути проігнорованою. Якщо взяти до уваги тільки сіль, то можемо робити такий висновок, що текст документа був складений в той період, коли у Дебрецені ще соляної комори не було. Ускладнює ситуацію і те, що, згідно з інформацією, яка походить із другої половини XV століття, міські торговці регулярно купували сіль із Трансільванії чи деінде, яку, відповідно до старих звичаїв, продавали на ринках затисянського краю. Можливо було, що у королівській коморі Дебрецена не вистачало солі. Якщо документ від 1512 року (йї згадана у ньому грамота від 1332 року) є підробкою, тоді він вказує на обставини періоду підробки. Таким чином, він пояснює, які комерційні інтереси мав Нірбатор у період написання грамоти. Водночас ми повинні зазначити, що торгові відносини, відображені між іншим у підозрілій грамоті, не є сторонніми навіть для періоду першої половини XIV століття. Не кажучи вже й про те, що наприкінці середньовіччя Нірбатор, в порівнянні з Дебреценом, що мав чимало різних привілеїв, був поселенням меншого значення.

Порівняно з XIV століттям в кінці середньовіччя економічне життя цього краю змінилося. Розвиток XIV-XV століть створив насичену мережу ринків, де багато

поселень (серед них і Батор) здобули право на проведення ярмарок. Порівняно з Сатмаром зросла і роль Дебрецена. У XV столітті комори та соляні склади діяли у таких поселеннях, як Сатмар, Токай, Поросло, Дебрецен, Селард, Селача, а також у Бечі (суч. *Тисабеч*), Луц (суч. *Тисалуц*) та Абаді (суч. *Абадсалок*). Одним словом, видобутий із трансільванських шахт товар, окрім двох важливих розподільних пунктів, Сатмара та Селачі, іноді можна було придбати і в інших (віддалених від Батора) місцях. Цей розвиток, якщо ми говоримо виключно про сіль, зменшив важливість права Нірбатора на призупинення товарів. Право міста на призупинення товарів було обмежене як територіально, так і в часі, воно було прив'язане тільки до тижневого дня ярмарки. Таким чином, воно могло зупинити торговців тільки у визначений день, і – ми вважаємо – тільки тих, хто приїжджав сюди з одного напрямку, зі сторони Сатмару та Трансільванії (якщо вони змогли вчасно доїхати сюди в день ринку). Основна його мета полягала в тому, щоб жителі мали нагоду залучити до себе якомога більшу частину з місцевої торгівлі сіллю. Коло, в якому вони бажали відстояти свої інтереси, можна визначити у вузькому радіусі ринку Нірбатора (це коло радіусом 16-20 кілометрів). Призупинення товару в принципі створило можливість поселенню отримати перевагу над іншими населеними пунктами сільської місцевості. Однак, виходячи з своїх прав, жителі Нірбатора навряд чи могли монополізувати торгівлю кам'яною сіллю у відношенні до мешканців сильніших міст (Дебрецена, Сатмара, Неметі). Таким чином, ми можемо казати, що привілей відображає не тільки ту ситуацію товарообігу, в якій найважливішим товаром є сіль, але вказує й на те, що торгівля кам'яною сіллю не припинялася в місцевих умовах навіть і після введення соляної регалії.

В Угорщині, як вже про це згадувалось, гірництво і торгівля були королівською монополією з самого початку XIV століття. Розподіл продукту забезпечувався створеною мережею соляних комор. Якщо дивитися на справу Нірбатора, то можемо визначити, що поблизу не було державних соляних складів, оскільки найближчі місця соляних комор були розташовані далеко, на межі ринкової зони (або за її межами). Для поселення право на призупинення товарів в принципі давало можливість для того, щоб його жителі залучили до себе можливість поставки кам'яної солі на більш розширену територію. Тобто право на призупинення товарів представляло відмінний від коморної форми товаророзподіл. Повертаючись до прав Нірбатора, воно відображало той факт, що в цьому районі не були організовані державні соляні комори.

3.4. Доставка кам'яної солі на возах та плотах

Описи сухопутних доріг за часів середньовіччя та нової епохи показують жалюгідну картину умов транспортування. У зв'язку з написаним вище слід підкреслити, що тому, хто брався за цю діяльність, нерідко довелося стикатися з численними викликами та небезпеками. За технічне обслуговування доріг традиційно відповідали державні та місцеві органи влади. Після звільнення Угорщини від турків цим питанням займалася створена у 1723 році Наміснича рада. Ця організація намагалася створити єдину транспортну систему по всій країні. Так, наприклад, вона розпорядилася про те, щоб дороги були такої ширини, щоб по них могли проїхати два транспортні засоби один біля одного. У зв'язку з цим рада врегулювала колію коліс, зробивши обов'язковим розмір осей братиславського воза. Наміснича рада розпорядилася і про те, що в основному дороги мають підтримувати місцеві населені пункти. Цим регулюванням державний орган бажав здійснити, щоб суходільна транспортна мережа відповідала потрійним вимогам: поряд з можливістю швидкої мобілізації армії забезпечити утримання поштової служби та безперебійну доставку товару. Завдяки зростаючому руху постійний розвиток доріг став все більш неминучим, наприклад, Марія Терезія направила інженерів до комітетів для контролювання професійного врегулювання цього питання. Її син, Йосип II наказав створити архітектурне відомство для сприяння розвитку суходільного транспорту, і саме завдяки підвищенню ціни на сіль він фінансував будівництво деяких нових доріг. Найважливіші вузли транспортної мережі будувала держава, але утримувати їх мали комітати. У гірських районах вже були прокладені вибрукувані каменем дороги, але для тим, хто курсував по рівнині, у випадку негоди транспортування ставало неможливим. У рік національно-визвольної війни в країні було прокладено 2100 км доріг, але якщо розглянути їх з аспекту територіального розподілу, то можемо бачити, що наш регіон у цьому відношенні був більш відсталим. В історичних комітатах Сабольч та Сатмар зовсім не було жодного побудованого кілометра дороги, а в комітаті Берег цей показник не досягав навіть до 90 кілометрів.

На поганих дорогах особливо важливим було використання хорошого, довговічного транспортного засобу. Цьому очікуванню в основному відповідав типовий угорський транспортний засіб – коч (віз). Використання кочів в Угорщині має також і культурно-історичне значення, оскільки ця назва походить від села Коч, розташованого в області Комаром. Писемні спогади про угорське походження цього транспортного засобу походять вже із XVII століття. Слово «підвода» (*kocsi*) вперше зустрічається у вітчизняних джерелах у XV столітті, щоб потім й інші народи засвоїли

для себе цей термін (в англійській мові «coach», у французькій «coche», у словацькій «кос», у хорватській мові цей термін використовується у формі «kocis», і ми б могли ще нагадати ряд таких і подібних прикладів) (Kemecsi, 2015). Першість угорців у використанні цього транспортного засобу показує і те, що інші країни, в порівнянні з нами, починають його використовувати набагато пізніше, у XVI столітті. Переваги цього транспортного засобу можна узагальнити таким чином: *«Угорська підвода порівняно з каретою була занадто легким і, беручи до уваги умови XVI століття, дуже швидким селянським возом. Звичайну пружність вона мала не від ресор, або шворенів, а лише завдяки своїй легкій рамі та виготовленим із вибіркового дерева різних твердих порід колесам і полудрабку. Цілком імовірно, що угорська підвода у порівнянні з оббитим залізом возом не трясла настільки, бо дерев'яні шипи, дерев'яні втулки та дерев'яні осі до певної міри пом'якшували трясіння, а цьому сприяло і те, що не оббиті залізом колеса, хоча легко ламалися, але також були пружними.»* (Cservenyák, 1998, 10). Слід зазначити, що слово підвода спочатку вживалося в поєднанні з терміном віз і означало швидкий і легкий транспортний засіб. А потім останній термін з часом зник. З іншого боку, розділення двох термінів означає також відокремлення типу транспортного засобу. На відміну від запряженої кіньми швидкої підводи, що використовується для перевезення людей та легкого вантажу, віз – це засіб пересування на чотирьох колесах з воловою тягою здебільшого для перевезення тяжких вантажів.

Підводи особливо до XX століття були поширеним і цінним засобом пересування. Наприкінці XIX століття виробництвом цього транспортного засобу займалися 223 заводи, найбільші із яких діяли у Будапешті (4), Братиславі (2), Ваці та Дебрецені. Однак ці заводи передусім займалися виробництвом швидких, комфортних (ресорних, на той час так званих фейдерних) підвод (Kemecsi, 2015). Вози виготовлялися сільськими майстрами так, що ці засоби транспортування були створені в результаті співпраці кількох професій. Досвід та майстерність сільських майстрів у поєднанні з обмеженими фінансовими ресурсами призвели до використання мінімальної сторонньої робочої сили. Придатний до чого-небудь селянин повинен був розбиратися у виготовленні та ремонті возів. Селянин з села Ольчвапаті так говорить про це: *«Тут у нас, в Ольчві, завжди виготовляли славетні вози. Сюди до нас, після того, як побачили тутешню роботу, приїжджали із Ніркарасу, Нірдержі і навіть з усього Ніршезького краю (...) Вози виготовляли їй так, що чинили їй пополам. І ми мали ліс, навіть три, привозили ми додому і дуб, і в'яз і ясен. Для виготовлення возів краще використовували ясен та в'яз (...) В'яз був найкращим тому, що він був найбільш гнучким. Не таким*

твердим, ламким. Для сходів використовували ясен, колеса, безумовно, робили з в'язу. (...) Якщо ми хотіли оббити новий віз, то ми заїжджали у Намень або Салку у магазин металевих виробів, купили увесь залізний матеріал, а ковалю платили лише за його роботу. (...) Віз стандартних розмірів був 7 шукк (колишня одиниця вимірювання, що складається із довжини двох кулаків і витягнутих між собою великих пальців. Це означало, що 1 шукк – 24-28 см), були і на 8 шукк, але було, що хтось виготовляв і на 9 шукк. (...) Робили ще й такі малі візки, але ті були тільки для того, щоб поїхати у гості, або для проїзду у місто. Його задні і передні ноші були вигнутими. Кошіль робили до нього із очищеної білої лозини» (Farkas, 1982, 298-299).

Це ж джерело описує різноманітність перевезеного возами товарів: *"Тут, на Тисі, до берегів Наменя, так казали, везли донизу словаки сосну. Виготовляли вони і дранку, тут, по цій стороні мосту Тиси, там на пасовищі. Туди везли бокораші великі сосни. (...) Тут вони вивантажували цю купу дров, а ми зобов'язувалися відвозити їх. Дрова були потрібні для комор, сінників, клуні та церков. Ми перевозили матеріал на розтягнутих возах. Ці розтягнуті вози ми встановлювали таким чином, що насади витягувались до максимуму, а задні колеса встановлювались на відповідну до перевезеного товару довжину.» (Farkas, 1982, 298-299).* Для тлумачення останньої цитати нам допоможе представлення засобів для перевезення деревини в Верхній Угорщині. Вони склалися із двох мобільних деталей – гарби. Відповідно цьому можна було регулювати віддаль між осями в залежності від довжини деревини.

Вози відрізнялися між собою по регіонам. Незначні відмінності були у відношенні коліс та шасі, в той час як справжня відмінність полягала у розробці ящика воза. Типи засобів перевезення залежали від багатьох факторів, включаючи місцеві потреби поставки товарів, а також природне середовище даного регіону. Таким чином, на піщаній рівнинній території між Дунаєм та Тисою використовували легкі брички, тоді як на більш ущільнених ґрунтах перевезення здійснювали більш важкими транспортними засобами. У гірських місцевостях вози були більш міцнішої конструкції, ніж ті, що їздили на рівнині, та мали гальмові башмаки. Так само ободи коліс використовуваних у гірських районах засобів перевезення були шириною 50 мм, тоді як на рівнинних, розсипчастих ґрунтах вони були вужчими. Різні місцеві потреби, точніше різновид доставленого товару навіть у межах населеного пункту призводив до наявності різних видів підвод. До речі, транспортні засоби на Альфельді, північній частині Затисянського краю, в Парціумі, у Трансільванському плато були коротшими,

ніж деінде. Тут їх довжина становила 130-160 см., тоді як в інших районах ми можемо помітити розміри більше 250 см (Kemecsi, 2015).

На підставі вищеописаного зрозуміло, що через погану якість сухопутних доріг та великий вантаж для транспортування товару потрібно було запрягати чотирьох-шести волів та міцний віз (з колесами з посиленою залізною оббивкою). У середньовіччя, від середини XIII століття для вітчизняного перевезення товарів використовували хури, до яких запрягали якнайменше чотирьох коней. Цей, використовуваний у міжнародному перевезенні, транспортний засіб отримав свою назву від того, що на місцях «королівської тридцятої частини» вони офіційно були перевірені, й між іншим зважені. Ці засоби для перевезення важких товарів аж до кінця середньовіччя використовували на більш-менш хороших дорогах Задунайського краю та північно-західної частини країни, поки їх місце не зайняли підводи (*кочі*).

З нашого аспекту, в зв'язку з нашою актуальною темою, масивні транспортні засоби, що використовувалися для перевезення тяжких товарів в гірських місцевостях, є особливо важливими. Ймовірно, виготовлені із важкої, міцної, товстої деревини з посиленою залізною оббивкою вози, іншим словом гужові вози, походили від хур. Одним із таких був «фурманний» віз, який (можливо це пов'язане з назвою родини Фуггерів) використовували для транспортування руди в гірничопромислових районах. Окрему групу серед оббитих залізом возів складали спеціальні вози для перевезення солі. До цих важких засобів перевезення запрягали 2-4 коней або 4 волів. Ці вози використовували не тільки на місцях видобутку, але – внаслідок широкої галузі вантажоперевезення – й у внутрішній частині країни, як наприклад у Токаї, Сольноку, але навіть і в районі міста Сегед. На бая-марських возах перевозили і руду, і сіль, ними користувалися працюючі на поденній основі фурмани. Вони запрягали до воза коней, волів, але навіть і буйволів. Іншим возом для перевезення солі був мараморський гужовий віз з чотирма лушнями. Цими возами можна було перевозити важкі вантажі, і заодно і сіль, як в гірських, так і низинних місцевостях. Вози такого типу, з залізною оббивкою або без неї, можна було придбати на ярмарках у Сигіт-Мармароському, але при необхідності їх спливали до замовника по Тисі. Заодно такий транспортний засіб виготовляли і в регіонах Сатмар та Берг. У випадку перевезення кам'яної солі, для захисту товару від дощу, вверху мараморського воза, на його кромку прикріплювали брезент. Довжина возів для перевезення солі зазвичай складала 8-9 шукк (колишня одиниця вимірювання, що складається із довжини двох кулаків і витягнутих між собою великих пальців. Це означало, що 1 шукк – 24-28 см), перед які запрягали коней або

волів. У низинних районах на вози ставили 220-250 соляних мішків (кожен з них вагою 11 кг), отож загальна вага вантажу досягала майже до трьох тонн. Однак використовували і менші вози, найбільш розповсюдженим з яких на дослідженій нами території були вози довжиною в 7 шукк (Cservenyák, 1998). На території нашого краю також виготовляли кілька видів цього транспортного засобу.

З XIV століття Тиса була основним транспортним маршрутом для марамороської солі. Різноманітність та небезпечність цієї річки Мор Йокаї в XIX столітті описує такими словами: *«Своєю повільною, звивистою течією вона утримує величезні болотисті території, оскільки її береги майже скрізь нижчі, ніж підпори, що утримували б її під час високого рівня води. Коли виходить з берегів, то далеко затоплює альфельдську рівнину. Руйнує; але опліднює. Скільки шкоди завдає одного року, в десятикратному разі повертає наступного. Справжня богиня родючості Ісіда. [...] Біля Севлюша (суч. Виноградів) на правому березі течію супроводжують гори, серед них Чорна-гора, на одній із крутих вершин якої видні руїни замку Канків, у підніжжя з гарним містом, шикарними долинами та виноградниками. По головному руслі річки пливають збиті із деревини плоти, перевозячи до скарбниці складену у формі піраміди сіль з Марамурешу, або дошки, дранку для міст Альфельдського краю, яблука, сливи, горіхи з Тисянського краю. А бокораші повинні бути обережними, щоб не наїхати на поромні млини, або біля переправ буксирний канат не зніс їм веслову лопату. Але ще більш їм знадобиться досвід знання рукавів річки Тиса, щоб не заблукати між її островами, або щоб не застрягти у стариці Тиси, а особливо, щоб біля поселення Кенезло обманливі течії не занесли їх у ту гілку Тиси, яка пізніше ніколи не повертається до головного русла річки, а біжить прямо у річку Бодрог. З пливучим по Тисі пароплавом неодноразово трапляється, що у період наводків він не в змозі утриматися у руслі і на лугах сідає на міліну. У цей час кажуть, що «Потрібно шукати Тису серед багатьох вод» (Jókaı, 2008).*

Щоб зрозуміти місцеві особливості водного транспортування, доцільно вивчити природні умови судноплавства. Почнемо з того, що судноплавство по Тисі у різну пору року показувало велику різницю. Цю ситуацію значно погіршувало і те, що дві «джерельні» гілки у верхній частині річки (Чорна та Біла Тиса) сильно обмежували можливість транспортування та перевезення. Ці гілки у зимній період мають швидкопливну бистру течію аж до Хуста, але восени їх русло звужується, їх водоносність зменшується, і стають мілководними. Ця своєрідність після Хуста змінюється, течія стає дещо млявою, а потім інша зміна настає на місці вливання в неї

річок Самош та Бодрог. Звідси глибина та водоносність Тиси збільшується, а берегові лінії розширюються.

Із вищевказаного виходить, що судноплавство по річці показує великі відмінності у представлених місцевостях. Поки у верхній частині течії можуть плавати засоби перевезення менших розмірів, в основному тільки плоти, то нижче – навіть судна. Ситуація погіршувалася і тим, що під час високого та середнього рівня води Тиса була суднохідною, але при низькому рівні води – тільки на певних відрізках. Якраз і цю ситуацію бажало змінити регулювання русла Тиси в середині ХІХ століття. В результаті проведених за планами Пала Вашаргелі робіт умови судноплавства покращились. До цього моменту для «водяних» людей багато проблем означала незчисленна кількість звивин, і якраз в цьому аспекті відбулися значні зміни. Починаючи від Тисауйлоку (суч. *Вилок*) аж до притоки до Дунаю було перерізано 112 звивин, в результаті чого довжина річки скоротилася з 1419 кілометрів до 966 км. Зросло падіння русла річки (це означало 8,2 сантиметри на кілометр на відстані від Чопу до Токаю), що сприятливо вплинуло на швидкість водних засобів транспорту, особливо на рівнинних територіях. Цим самим знизився ризик утворення піщаних мілин, суднам не потрібно було побоюватись занурення. Й надалі було значною проблемою, що в певних відрізках глибина русла була особливо низькою. Тоді як глибина води була значною і достатньою для судноплавства у випадку середнього рівня води, 6,7 м між Вари (Мезьовари) та Вашарошнамень, 2,4 м на ділянці між Вашарошнамень та Чоп, і 2,4 м між Чоп і Токаєм, то у разі низького рівня води вищевказані показники сильно змінювалися (1,6-2,4-2,4 м). Справжня проблема, однак, полягає в тому, що в деяких місцях, таких як переправи, при низькому рівні води глибина води становила менше півметра. Ці показники та своєрідність верхніх відрізків річки виправдовують той факт, чому сплавлення плотів було настільки популярним на Тисі, і чому на цій річці, на відміну від Дунаю, плавали судна з меншою осадкою.

Вищезазначені фактори накладали серйозні обмеження на розвиток судноплавства на Тисі, але в цьому відігравали роль й інші фактори. Вже під час спливання вниз по течії – і це стосується транспортування кам'яної солі – проблемним була дуже мінлива швидкість річки (біля Токаю швидкість води низького рівня річки 0,63 м/с, а у період паводків – 1,4 м/с) та рівень води, але це ще більш правдивим було у випадку транспортування проти течії. В епоху бурлаків важко було подолати течію паводкової річки, і навіть з поширенням пароплавів, кораблі зі слабкішою потужністю важко могли подолати зустрічну течію (Boros, 1994, 78-80).

Тут слід нагадати декілька слів про судноплавство проти течії. Це відіграло важливу роль на Дунаї, однак на Тисі, у випадку доставлених із Марамороша товарів, засоби транспортування пливли за течією річки. В нашому краю проти течії доставляли в основному зерно. Таким чином, проти течії можна було доставляти кількома способами. За допомогою веслових суден (гребних човнів) проти течії можна було доставляти невеликі партії товару. Більш ефективним рішенням було використання сили галівників. У таких випадках силу течії річки переборювали фізичною силою людей або тяговою худобою. Про офіційне регулювання цього ми можемо знайти дані вже із XVI століття. Згідно з подальшим розпорядженням місцеві землевласники та поселення повинні були забезпечувати вільний шлях для судноплавства, але на практиці це було таким чином, що, залишаючи вирості біля берегів дерева, вони перешкоджали у галюванні суден. А створене у 1773 році Управління судноплавства намагалося налагодити цю ситуацію, відряджені працівники обстежили усі об'єкти, які перешкоджали судноплавству (наплавний млин, палі, берегові споруди, тощо).

Для безперервного галювання були створені окремі шляхи, щоб людям чи тваринам не доводилося спотикатися у повній перешкод воді. Якраз прорізання русла річки були полегшенням для тягнення суден проти течії. Таким же чином, регулювання річки, як ми бачили, створило можливість випрямлення звивистого водного шляху. Так само корисним була побудова каналів. Незважаючи на все це, добова швидкість галювання ледь перевищувала 10 кілометрів в день. Справжнім рішенням для судноплавства проти течії була поява самохідних кораблів у XIX столітті, коли це питання було вирішено за допомогою енергії водяної пари (Halász, 1974, 35).

Якщо розділити доставку товару по Тисі на періоди, ми можемо відокремити наступні етапи. Перший етап тривав із самого початку до другої половини XIX століття. У цей час сіль та деревину перевозили переважно на плотах та кораблях. Другий етап тривав з XIX століття до 1920-их років, коли окрім попередніх товарів стала важливою доставка використовуваного під час регулювання русла річки каменю та будівельного матеріалу, а також обмін сільськогосподарськими культурами (тут ми повинні згадати переважно про зернові культури та фрукти). У цей період роль пароплавів у водному транспорті вже значно зростає. І нарешті ми повинні нагадати про третій етап, після Тріанонського договору, коли з розпадом економічної єдності Австро-Угорської монархії торговий обіг між розглянутими нами комітатами різко впав (Boros, 1994, 67).

Як це вище вже було видно, для суходільного транспортування потрібні були особливі умови, і це твердження посилено дійсно і для водного перевезення. Таким чином, поки держава до гужового транспортування кам'яної солі могла зобов'язати усіх, до водного ні. Ось чому могла сформуватися така команда професіоналів, для яких суднопластво було основним заробітком. Судноплавці, в загальному яких називали плотогонами, могли служити різними способами: вони могли формувати екіпаж на шлюпках, баржах, плотах. Для них звичною практикою було будували водні транспортні засоби. Серед плотогонів, які в епоху Арпадів формувалися в гільдії, особливо шанованою професією був керманіч. Від його спритності та винахідливості залежала доля людського життя та матеріальних благ.

Оскільки небезпечна майстерність доставки солі поєднувалася з можливістю значного прибутку, інвесторів не бракувало. Серед підприємців були й мешканці міста, вони наймали плотогонів (бокорахів) для перевезення солі. Зазвичай ці гідні доходи несли за собою й різні витрати, тому потрібно було доглядати, забезпечувати не тільки за суходільними але й за річковими шляхами також. На початку сезону власники барж повинні були оглянути ділянку річки, що підлягала суднопластву, щоб на ній не було дерев'яних, скелястих перешкод та наносів. Оскільки зміна русла й так була особливо характерною для річки Тиси, тому постійно потрібно було спостерігати за піщаними мілинами та мілководдям. Перед виїздом ці рухомі перешкоди, звичайно, потрібно було видалити із води. Там, де були наплавні млини, їхні палі, що виступали з русла ріки, також могли бути небезпечними для суден.

Найпростішим, найдешевшим засобом водного транспорту був плот (тальба, дараба, сала, бокор). У різних частинах країни їх називали по-різному. У верхньотисянських краях ці водні засоби називали салами, тоді як у середньо- та нижньотисянських краях – тальбами. До речі, назва тальба відповідає угорському слову «*lár*» фіно-угорського походження, яке має декілька значень. Наприклад, на Тисі з цим терміном пов'язують три значення слова, окрім водного засобу транспортування воно означає болото та очерет, що плаває у стариці. Слово пліт – це більш сучасна форма використання цього терміну. Можливо, що цей термін ми запозичили у слов'янських народів, де коренем слова є дієслово «пливти». У той же час у зв'язку зі сплавленням плотами сформувалася угорська термінологія, яка, дивлячись на іноземні впливи, використовує в основному латинські та німецькі мовні елементи (Vara, 1988, 73-80).

У всякому разі у нашому краї найпоширенішим засобом водного транспорту був пліт, який завдяки його невеликому зануренню був особливо корисним у верхній,

мілкій частині Тиси. Його використання мало подвійну користь, по-перше, таким чином була можливість здійснити сплав спиляного лісу з гір до низини, а по-друге, він був придатним і для доставки інших вищевказаних товарів. Завдяки ньому стала можливою доставка товару в одному напрямку із регіонів з різними виробничими умовами та крамом. Сплав плотами став популярним у XVIII-XIX століттях, але особливо популярним був у середині останнього століття. Першим головним викликом для цієї діяльності була розбудова залізниць та дорожньої мережі, що створило нові можливості для перевезення товару. У той же час слід зазначити, як ми це згодом побачимо, що навіть тоді цей вид транспортування, що використовував енергію течії річки, був дуже конкурентоспроможним. Оскільки доставка товару на колесах вимагала серйозної тваринної або людської сили і, таким чином, мала значні витрати. У тогочасному громадському житті та пресі проходили жорстокі дискусії щодо того, чи слід ліквідувати добре функціонуючу традиційну систему, ставлячи цим під загрозу прожиток багатьох людей. Значимість сплаву плотами в період після Першої світової війни зменшилася, коли, внаслідок нових політичних кордонів, товарообіг на Тисі зменшився. Ще одне короткочасне процвітання цього виду транспортування пройшло у першій половині 40-х років, після повернення Закарпаття до Угорщини. Після Другої світової війни сплав плотами остаточно занепав, а водний транспорт став сектором місцевого значення.

Доставка товару на плотах мала незаперечні переваги (достатньо вдуматись в те, що ці транспортні засоби не потрібно було повертати до відправного пункту людською або тваринною силою) невігодною можемо помітити те, що керування цими засобами вимагало великого досвіду, фізичної сили, спритності та сміливості, а через його уразливість чутливий до води товар міг бути легко втраченою. Основна проблема полягала в тому, що це був повільний транспортний засіб, особливо на нижніх ділянках, коли, рахуючи трикілометрову швидкість течії, доставка товару займала багато часу. Поряд з цим, для доставки делікатного, ранимого товару (як наприклад тварин), а також для швидкопсувного товару, пліт не був відповідним. Капризна та дуже небезпечна Тиса, безумовно, становила велику небезпеку для цих ламких засобів транспортування. Згідно з доповіддю Недільної газети (*Vasárnapi Újság*) від 1867 року біля Тисауйлоку через високий рівень води та сильний вітер затонуло кілька плотів. Маса втраченої таким чином солі становила величезну кількість – 5 тисяч центнерів (Boros, 1994, 515).

Згідно з описами ранньої нової епохи для виготовлення одного плоту потрібно було в середньому 16 соснових дерев (звичайно, товщина стовбурів дерев впливала на використану їх кількість). Згідно з загальною практикою заготовлену та обдєрту попередньою весною деревину перевізники протягом зими перевезли до річок на санях. На так званих зв'язувальних місцях колоди порізали на рівну довжину і скріплювали їх у трапецієподібній формі. Ця форма виходила таким чином, що більш тонкі частини деревини, скріплені одна до одної, видавали меншу ширину, ніж товстіші. Більш вузька половина плотів формувала передню частину транспортного засобу. Ця трапецієвидна форма була сприятливою, оскільки під час сплаву вона легко піддавалася керуванню. Після виготовлення та спускання плотів на воду обидва його кінці споряджалися сохаром, на який розміщували стерно та весла. Між іншим, для керування плотом використовували весла або кермо, або як його тоді називали «кормило» (*весло-правило*). За прийнятими у Карпатському басейні розмірами ці водні споруди були завдовжки 10 метрів та шириною 4-5 метрів. Однак розміри плотів могли сильно відрізнятися залежно від місця їх використання. В основному розміри визначала ширина річки. Для цих транспортних засобів вихідним пунктом були маленькі плоти, так звані торки, що склалися із 4-10, але не більше 12 колод дерев. У випадку, коли ширина конструкції доходила майже до чотирьох метрів (12 футів), ми говоримо вже про великий пліт. Розмір торки вважався стандартною одиницею, і могли скріплювати їх в різній кількості (наприклад, стандартний пліт – це означало чотири торки). Згідно з практикою в Тисауїлаку до одного каравану скріплювали 5-8 рядів торків. Комора біля Великого Бичкова встановила мінімальну вантажопідйомність плотів із 16 колод у 3,4 тонни. Потім, відповідно до вищенаведеного, скріплювали їх біля Тисауїлоку, і на них можна було розмістити щонайменше 60 тонн товару (Boros, 1994). При відповідному рівні води на плотах можна було перевозити набагато більше товару, ніж на возах. Тут варто зазначити, що розміри блоків, витесаних для водного транспортування, значно відрізнялися від тих, які перевозили сухопутними засобами транспортування, вага цих по одному складала 2,7 та 5 кг. Однак, щоб усе було ясно, слід зазначити, що їх розміри по шахтам змінювались. З часів середньовіччя нам відомі лише стандарти шахт Турди та Окна-Сібіулуй, вищенаведені дані стосуються якраз цих шахт (блок солі з шахти у Турді важив 2,7 кг, а в Окна-Сібіулуй – 5 кг) (Draskóczy, 2014). В нашому регіоні для нас також відомий один вид плоту. Згідно з описами Лайоша Кіша в краях Реткьоз ці водні споруди називали дарабами (на угорській: *lábó*), які збивали із дерев'яних кругляків, на верх яких кріпилися дошки, а використовували їх в сільському господарстві.

До речі, потрібно нагадати, що, звичайно, державне регулювання не оминуло і сплаву на плотях. Влада в інтересах захисту людського життя та матеріальних благ прагнула створити прозорі, передбачувані умови у сфері транспортування. Міністерство у справах громадських робіт і транспорту, створене в 1867 році, вже у цьому році розпорядилося про те, що слід перевірити законність функціонування наплавних млинів, які становлять велику небезпеку для судноплавства, і, як виявляється із тогочасних описів, часто саботують вільну навігацію водного транспорту. Заодно розпорядилися і про те, що на річках, по яких здійснюється пароплавний рух, ці об'єкти повинні бути освітлені. Через кілька місяців міністерство дане розпорядження поширило і на плотів. З метою забезпечення безпеки судноплавства над Токаєм, згідно з регламентом, сплав вантажних плотів в туманну погоду та після темряви було заборонено. Водночас регулюється розмір плотів, вони можуть досягати максимум 4 торків з максимальною довжиною у 2 соснові колоди. Розпоряджались і про те, що на цих транспортних засобах повинні працювати четверо плотарів (Frisnyák, 2001).

Люди XIX століття бачили плоти, щоденну практику їх експлуатації та життя плотарів наступним чином. *«За спогадами, соснові колоди сплавлених на альфельдські (низинні) території плотів були скріплені гнучкими прутами. Кінці соснових колод просвердлювали, в них забивали дерев'яні цвяхи, їх об'язували перевеслами з гнучких молодих чагарників. Таким чином під час сплаву жодна соснова колода не відривалася від плоту. У перші десятиліття століття, як на Тисі, так і на Кьорьоші згадувалися плоти, скріплені залізними цвяхами, хомутами, але замовники їх не полюбили, оскільки залізо скоро заржавіло, заходило в дерево, а виїняти його звідти можливо було тільки з пошкодженням соснових колод.»* (Barna, 1988, 204). Зупиняючись на водних станціях, для гальмування транспортного засобу плотарі використовували гарпулець – прикіл у вигляді кілка із залізним наконечником на одному кінці. Тоді для місцевих жителів була нагода особливо уважно оглянути транспортні засоби і побачити наступне. Оскільки сплив по річці від Загоню до Сегеда був довгим, при низькому рівні води це могло тривати навіть два тижні (в оптимальному випадку це тривало і так не менше 8 днів), тому необхідно було вирішити і житло плотарів. Тому на колодах виготовляли складену із дощок споруду з односхилим чи двосхилим дахом, бокові стіни якої покривали брезентом з рогожі. Оскільки плотарі на плотях розкладали вогонь, тому вони повинні були піклуватися про захист горючої деревини. Місце вогнища було створено неподалеку від халабуди, а довкола нього, для запобігання загорянню

деревини, колоди замазували глиною товщиною 10-15 см. Приготування їжі здійснювалося у глиняному котловані, або, як правило, у підвішеному на дерево казані. Особливо популярними були виготовлені на мукачівському металургійному заводі чавунні триногі сковороди, які у великій кількості використовували на плотах з кінця XVIII століття. Разом з цим, найпопулярнішими були казани та чавунні плоскі каструлі. Приготовані страви, залежно від національності, були різними, серед румунів особливо популярною була мамалига, серед угорців – картопляна таргоня. Звичайно, річкова риба також була основою їжі плотарів. Для консервації виловлену під час рибальства рибу, після очищення, солили та коптили, забезпечуючи цим для себе надійні харчові запаси (Варна, 1988, 205).

Практика сплаву на плотах протягом століть майже не змінилась, навіть у 1940 році кореспондент, який повідомляв з Марамурешу, описує сплав на плотах подібним чином, збагачуючи вищеописану картину новими елементами. Як про це ми пізніше дізнаємось, на цей час транспортування солі вже потрапило до рук залізниці, а традиційний засіб водного транспортування використовували лише для сплавлення лісу. Згідно з описом плоти виготовляли, скріплюючи між собою 70-80 кубометрів зрубаних соснових колод. Колоди спереду та ззаду скріплювали між собою лубком, а на ближній до водотоку, коротшій стороні ще укріплювали жоростями (жердинами-поперечинами). Спереду він споряджався широкою кермою (кермовим веслом) завдовжки вісім, або навіть десять метрів. Посередині транспортного засобу окрім їжі розміщували листяну сосну. Над скріпленням плоту працювало 2-3 чоловіків, яким дуже потрібно було поспішати, оскільки розпочату в понеділок роботу вони повинні були закінчити до наступного вечора. Причиною квапливості було те, що шлюзи відкривали в середу. А звідси слово надається кореспонденту: *«Сосна з кроною – це гальмо на плоту, яке використовується, коли виникає затор із-за плотів, що пливли із сторін приток. У середу та суботу відкриваються шлюзи, піднімаючи рівень води бистроводних гірських річок завдяки накопиченню вісімдесят-дев'яносто тисяч кубометрам води, щоб пліт не застряг на жодній підступній підводній скелі. Два рази на тиждень від Богдану вверх по всім гірським потокам гнали плоти аж до Білої Тиси. Але так це було і в долині Чорної Тиси. Тут рано на світанку, а там вранці плоти відправлялися за реальним графіком. Для них біля Рахова, Лунки та Великого Бичкова були встановлені регулярні порти для збору призначеної для переробки кількості деревини. Плотарі мінялись біля Великого Бочкова. Ті, хто вирушав звідси, супроводжували пліт до Королева, Токаю або навіть до Сольнока чи Сегеда. Внизу на*

Альфельді, де Тиса так велично несе на своїй спині цей дорогоцінний тягар, можливо ніхто б і не подумав, якою смертельно небезпечною є майстерність марамороських плотарів. (...) Навіть з найбільш вправним плотарем може статися, що не зможе обійти опору моста або затаєну в бурхливій воді скелю. Після такого випадку плоту кінець, жердини відриваються одна від одної, перекриваючи русло річки. Усі вкладені до цього зусилля даремні, а плотар може бути щасливим, якщо впливе з цього напливу живим і неушкодженим» (Esti Újság, 07 серпня 1940 р.).

Письменник та краєзнавець, Іштван Тьомьоркені, бачив світ зникаючого у минуле сплавлення на плотах більш романтично й насичено емоціями: *«Життя бокорашів вже досить старе, пліт в роки мого дитинства ми називали ще тальбою. Глумливо його називали ще «пирогом» (на угорській: lerépu), можливо, тому, що він був таким плоским, як лист для випічки, на якому випікається пиріг. На плоті і по сьогодні немає іншого заліза, лише кишеньковий ніжик й сокира волоха, а іноді і кінчик гарпульця. Ось так спускається румун з гір з лісом вже століттями без того, щоб нанести хоча б один удар сокирою по кермовому веслу для зміни його форми. Він так і варить собі на виготовленому на дробах із глини вогнищі смажену картоплю, шкіряний пояс із пряжкою вже, мабуть, служив і його діду, він навіть від свого словацького напарника (товта) не навчився, що весло можна було б покласти і збоку тальби, а може було б швидше – мабуть. Їм так було зручніше пливти, як течія їх несе, швидко просування помічається тільки в тому, що на сьогодні вони повертаються додому не плентаючись вверх по березі річки, а іноді поїздом. Пліт, який вони здали з під своїх ніг, залишається тут, на березі. Іноді лежать плоти тут сотнями, чекаючи, поки не розпливуть їх на лісопильних станках. На цей час із рук волоха нагляд переходить у руки мадяра: це установа лісового сторожа.» (Tömörkény, 1906, 194).*

Якщо більш детально розглянути вже відомі з джерел умови XVIII-XIX століть, то ці описи вказують на те, що асортимент доставленого таким чином товару по воді був широким. На нижніх ділянках Тиси асортимент товару поповнювався, таким чином тут також мали можливість скористатися вигодою водного транспортування. Поряд з сіллю та різноманітністю дерев'яних виробів (рейки, дошки, дранка або навіть цілі вози), на водних транспортних засобах спливали і сухофрукти, варення та палинку (Takács, 2010). У всякому разі двома найважливішими товарами була сіль і неотесана деревина, яка була невід'ємною сировиною для будівельної промисловості. Останній сплавили по Тисі разом з незмірною кількістю марамороського лісу (у XIX столітті більш як 200 тисяч жердин). Держава також мала

значну користь від цього, про що свідчить і той факт, що поряд з королівськими соляними управліннями обслуговуванням деревини займалися управління лісоматеріалу (Вапа, 1988, 210). Бідні на ліс поселення Альфельдського краю мали можливість самі відвідати гірські райони з метою закупки деревини. З точки зору перевезення деревини найважливішим центром Верхньотисянського регіону був Тисауйлак (суч. Вилок). Зі збільшенням товарообігу зростала і кількість портів, таку роль взяли на себе Вашарошнамень, Кішварда, Тисаберцел. Цим вони забезпечували лісоматеріалом величезну територію, яка виходила і за межі Альфельду. Навіть в архітектурі сіл уздовж Тиси можна помітити широке використання щедрої деревини. Підпирні балки завдовжки 8-10 або навіть більше метрів тутешніх конструкцій даху були доступні тільки з соснових партій гірських районів. Окрім соснових стовбурів з гірських районів доставлявся й інший, вже оброблений лісоматеріал, таким важливим і поширеним продуктом була ручка для інструментів. Заодно, якщо уважно ознайомитися з доставленою продукцією, то можемо бачити різноманітні товари менших розмірів. З Марамурешу та верхньої частини Тиси в нижні райони надходила велика кількість продуктів кустарної промисловості. Отож по річці сплавляли чимало різної продукції, як наприклад, мітлу з лози, маслоробку, діжу, посудину для прянощів, інструменти і хто його знає, що ще. До асортименту продукції входила також і сировина промислової діяльності, і поряд з паленим та мінеральним вугіллям сюди належав і чорний горішок.

Хоча про це вже згадувалося, але ми повинні детально нагадати про фрукти. Жителі сіл Тарпа, Кішар, Надьар кажуть про те, що сплавляли вниз водою фрукти до Альфельду (Takács-Udvari, 1993). Хоча значна їх частина фактично походить із Верхньотисянського краю, Сатмара та Берега, але не мала кількість надходила й із Мараморошу. В більшості це були яблука та груші, горіхи та сливи: *«Деякі джерела зберегли навіть і назви сортів фруктів, що перевозяться на плотах. Наприклад, жителі містечка Сарваш кажуть, що так зване яблуко кожаний ренет, яблуко домашнє та мошанське яблуко походять з районів Тисянського краю. Люди, що проживають уздовж річки, і до сьогодні згадують сорт малого за розміром яблука, який привозили плотарі. Спогади людей поселення Нодьрев говорять про червоне, невеличке за розміром, смачне яблуко, яке складали у великі купи на соснових плотах. Це було тисянське, інакше кажучи вербове яблуко. Кажуть, що вербове яблуко привозили з районів Рахова. А назва тисянського яблука вказує на березький Тисянський край. Вербове яблуко зберегло в своїй назві згадки про плідництво заплачних*

територій, оскільки деякі сорти яблук щепили до верби. Згідно з іншою народною інтерпретацією, ця назва походить від того, що назване яблуко було таким гірким і кислим, нібито на вербі виростило. З країв Сегеда та Сентеша нам відома назва цього сорту яблука, як драговинне яблуко, що в свою чергу чітко вказує на його походження. Згідно зі спогадами людей біля поселення Вежень плотарі обмінювали тисянське яблуко на квасолю, сіль, хліб, але давали його і за гроші.» (Barna, 1988, 202).

Продукти продавали різними способами, окрім ярмарків та місцевих крамниць звичайною практикою було і те, що пришвартовані плотарі також продавали привезений з собою товар. Могли продавати за готівку, але бартер також був поширеною формою торгової операції. Явно, що спливаючі з верхньої частини Тиси плотарі із задоволенням обмінювали свою продукцію на зерно, якого вдома було у нестатку. Схожа ситуація була і з сіллю, її можна було купити від плотарів, або обміняти на урожай. Хоча склади відігравали визначну роль у розподілі солі, але навіть нижчі за розміщенням поселення сіль купували від плотарів. Придбану таким чином сіль подрібнювали вдома у товкачі.

Серед джерел ми також знаходимо дані про етнічний склад плотарів. Ми вже бачили приклади того, що угорське населення Верхньотисянського краю брало участь у сплавленні плотів. В той же час серед плотарів, спливаючих з Мараморщини, окрім угорців могли бути русини, румуни та німці. Загальноприйнятою практикою було те, що іншомовне населення всередині країни передавало плоти місцевим, тому нижче Сольнока переважали вже угорці. Місцеве населення було схильне до того, що тих, хто приїжджав з півночі, називали товтами, тобто словаками, а тих, хто зі сходу – волохами, тобто румунами. Іншомовне населення, особливо румуни, часто були мішенню знущання для місцевих дітей. Між іншим, їх відокремлення посилювалось і тим, що вони носили незвичайний одяг (свито, чугу, ногавиці, крисаню, постолі) та їли незвичну їжу (румуні – мамалигу). Виходячи з характеру їх роботи, плотарі зазвичай розмовляли декількома мовами, серед них і угорською.

І нарешті, відносно спливання на плотах слід зазначити, що цей водний транспортний засіб зрідка використовували для перевезення людей. Так, наприклад, від релігійних переслідувань – за традицією – населення Тисянського краю спливало на плотах до поселення Нодьрев. Також маємо дані з нашого краю про те, що жителі села Вамошата переселили свого священника з Марамурешу до службової квартири також на такому транспортному засобі (Barna, 1988, 156).

Порівняно з плотами для доставки товару більшу безпеку означали кораблі. Тому комора, де для цього були наявні всі умови, вважала за краще використовувати ці засоби для поширення білого золота. За даними джерел XVI століття, придатні для транспортування кораблі будували із сосни за прикладом шлюпок та поромів. Схожість перш за все була в тому, що кожен із них був плоским за конструкцією і мав низьке занурення. Елементи матеріалів цих кораблів для перевезення солі скріплювали дерев'яними цвяхами, оскільки використання заліза мало загрозу виїдання його вантажем. Це були одноразові засоби, які по приїзду на місце призначення були демонтовані, а їх матеріали - продані на місці. Ці кораблі в залежності від регіону, як наприклад Мараморош, Турда, Деш, мали різну конструкцію.

Так само значна різниця між ними була навіть в їх розмірі. Кораблі, виготовлені в Деші, досягали особливо поважних розмірів, їх довжина доходила до 40 метрів, а ширина до 10 метрів, тому вони могли доставляти до місця призначення до 100 тонн товару. Вантажопідйомність водних споруд в Турді була вдвічі меншою. Скріплені в Сигіт-Мармароському і використані в Марамороші кораблі були найменшими, перевозячи одним ходом 40 тонн солі. Не важко зрозуміти, що переміщення такої ваги та цінності вимагало серйозної відповідальності та обережності.

На жаль, через їх матеріал, що розкладається, виготовлені століттями раніше водні засоби ледве збереглися до нашого часу (не кажучи вже про те, що деревину плотів, що перевозили сіль, після прибуття до місця призначення, використовували як будівельний матеріал). Раніш всього вони могли зберегтися у консервованому стані, у зануреному у воду і закритому від кисню середовищі. Так зберігся знайдений у 1990 році в зменшеному руслі річці біля Тисабечу човен, який за деякими припущеннями був виготовлений для транспортування кам'яної солі. Це припущення підтверджується і тим, що транспортний засіб подібної форми, який вважається човном для перевезення солі, зберігається в музеї Сату-Маре. Знахідку біля Тисабечу відвезли як експонат до ніредьгазького етнографічного села-музею. Що стосується його призначення, сформулювались різні погляди. У всякому разі стосовно човна маємо наступні фактичні дані: *«витесаний з єдиного стовбуру дерева, а точніше із дуба, порожнистий «корпус човна», завдовжки 12,35 м, попереду у формі вістря (у верхній частині шириною 35 см), посередині шириною 100 см, а в кінці 90 см з найбільшою висотою 125 см. Його вік в момент вирубки (можливо, перебільшено) оцінюють у 650 років. Під час свого довгого підводного існування засипана гряззю деревина не зазнала ніякої шкоди,*

однак під час витягування до берега одна з її бічних частин була зламана, яку під час реставрації вдалося закріпити та встановити на її первісне місце» (Páll, 1993, 79).

3.5. Роль кам'яної солі та залізниці у період модернізації Угорщини

Модернізація XIX століття не залишила недоторканим і транспорт. До того ж, згідно з даними, вантажоперевезення значно зросло, а поряд з перевезеннями традиційних товарів особливо зростає і перевезення промислової сировини та будівельних матеріалів. З точки зору транспорту найважливішим засобом модернізації є залізниця, найбільша користь якої – її вплив на розвиток економіки та поселень. Крім того, будівництво залізничних ліній мало незліченну кількість переваг, з підтвердженням яких ми зустрічаємось практично у кожному куточку тогочасного сучасного життя. Кожен населений пункт країни намагався довести уряду переконливими аргументами, що такий розвиток транспорту на їх території є обґрунтованим. Часто важко було водночас реалізувати місцеві та національні інтереси.

Сама держава також не була послідовною у цьому питанні. Австрійська влада у процесі об'єднання імперії відвела значну роль залізниці. Тому після придушення угорської революції вона розробила монументальну програму модернізації, в планах якої була зазначена розбудова залізничної мережі з центром у Відні. На противагу цьому, ліберальні кола в Угорщині – під керівництвом Іштвана Сечені – міркували про мережу з центром у Пешт-Буді.

У всякому разі, центральний бюджет, разом зі своїми іншими тягарями, обвалився, а оголошення про банкрутство держави означало, що держава на розбудову імперської залізничної мережі самостійно не придатна. Вимушена віденська зміна поглядів в 1854 році призвела до вільного конкурсу в галузі залізничного будівництва (Majdán, 2014, 32). У створених через це приватних компаніях іноземний капітал відігравав вирішальну роль. Для того, щоб зробити інвестиції такого характеру привабливими, уряд гарантував рентабельність інвестицій шляхом забезпечення процентних ставок. Різні залізничні компанії розділили між собою країну і зосереджувались на розбудову залізничної мережі одного з регіонів.

Угода 1867 року тільки в повільному темпі змінила цю ситуацію. У всякому разі нова влада наполягала на тому, щоб справа угорського транспорту потрапила до рук угорського уряду. Разом з цим характерні до цього часу суперечливі дискусії різних концепцій не припинились. У цей час було розроблено два великі, загальні плани розвитку залізниці, один відносився до Імре Міко (1867 р.), а другий – до Лайоша Тиси

(1873 р.). Водночас дуже важливо зазначити, що у транспортній політиці письмові урядові програми не були сформульовані, у певних конкретних питаннях вони вирішувались під час бюджетних дебатів. Ситуацію погіршувало й те, що лобіювання, примус та підозра в корупції перешкоджали у раціональному прийнятті рішень. Сама система управління транспортом часто змінюється, а Міністерство громадських робіт та транспорту було реорганізовано вісім разів за 22 роки (Frisnyák, 2001, 43). Все це необхідно зазначити, оскільки таким чином стануть зрозумілими описані на наступних сторінках передумови транспортної політики щодо конкуруючих планів будівництва залізничних ліній.

У всякому разі залізнична мережа постійно розширюється, поряд з будівництвом магістральних ліній, що сполучають економічні та адміністративні центри, у вісімдесятих роках розпочався розвиток залізниць локального інтересу. Завдяки цьому до загальної мережі державного рейкового транспорту підключаються і мікрорегіони. Однак, пов'язаний з ними очікуваний ефект економічного розвитку, за винятком гірничих районів, значно не виправдовується. Роль приватного капіталу зменшується, зі зміцненням угорської залізничної компанії MÁV (*Угорські державні залізниці*) та з посиленням участі держави уряд викуповує приватні залізниці.

Таким чином, будуються все нові і нові лінії, серед планів яких фігурує і будівництво марамороської залізничної гілки. Звичайно, найважливішим завданням цієї лінії була доставка величезних партій солі з шахт до районів їх використання. Показники говорять самі за себе, у 1865 році підрахований запас соляних родовищ в Угорщині становив 1343 мільйони центнерів, з яких три марамороські шахти (Коштіль, Сат-Шугатаг, Солотвино) наділялись 1287 мільйонами центнерів. Щорічне виробництво на цих родовищах становило 1,2 мільйона центнерів солі. До цього часу, поряд з доставкою товару на возах, Тиса була найбільшим природним транспортним шляхом для транспортування цієї величезної кількості. Дев'яносто відсотків видобутих корисних копалин сплавляли вниз по річці, для чого потрібно було використати 205 000 соснових жердин та 40 000 дошок довжиною у 3 сажени (Barkóczy, 1985, 98).

У той же час будівництво марамороської залізничної лінії тривало довгий час, і навколо цього питання було чимало серйозних дискусій. Основа була закладена Іштваном Сечені, який у свій час зробив найбільше в галузі транспорту. Розбудована протягом наступних років залізнична мережа по суті реалізувала його ідеї, центрично з'єднавши у Будапешті економічні центри країни.

3.6. Дискусії про нові форми транспортування кам'яної солі

У своїй статті під назвою «*Пропозиція щодо врегулювання угорської транспортної справи*» (1848 р.) Сечені, серед іншого, займався і питанням залізниці. Він передбачав на майбутнє будівництво побічних ліній поряд з чотирма залізничними магістралями, оскільки, за його уявленням, залізничний транспорт повинен був відігравати центральну роль у розвитку економіки країни. Згідно з описом освіченого аристократа, одним із них буде «[...] Цю лінію потрібно продовжувати до Сатмару тому, бо та заодно з'єднала б Альфельдський край з тисянськими районами Верхньої Угорщини та одною частиною Трансільванії, звідки комітати Сатмар, Уточа, Мараморош та численні провінції Трансільванії могли б давати велику кількість займистої речовини для Альфельду.» (Széchenyi, 1848, 57-58). Згідно з проектом, Альфельдський регіон та Верхньотисянський край мали б сполучення з великими видобувними районами, тобто з Трансільванією та марамороськими шахтами.

Тоді в середині XIX століття, здавалося, що уряд підтримуватиме справу марамороської залізниці, враховуючи економічні аспекти. У той час держава бажала здійснити інвестиції у рамках системи приватної залізниці, включаючи будівництво згаданої колії. Перші плани марамороської залізничної лінії за проектами Фрідеша Мозера були виготовлені до 1854 року. За його уявленням, насамперед для транспортування солі, була б побудована конка від Марамуреша до Тисауйлоку (суч. Виллок) (можливо до Вар). Водночас виникла можливість, щоб кінцевою точкою було місто Вашарошнамень. Для проведення підготовчих робіт та технічного дослідження даної концепції отримав доручення головний інженер Йозеф Гольц. Місцеві умови обстеженої ділянки між Наменем та Сигітом спеціаліст знайшов сприятливими і, усвідомлюючи чималу кількість лісоматеріалу, він вважав обґрунтованим будівництво паровозної залізничної лінії. З іншого боку, за його судженням, на шляху двох гілок до Шугатагу та Коштілю у роботі можуть складати труднощі круті підйоми. Хоча він сюди планував гужовий транспорт, але через підйоми обговорювалася можливість і паровозної тяги. Загальна довжина запланованої таким чином залізничної колії склала б більше 21 миль, з яких 16,5 миль були б частиною між Наменем та Сигітом. Залізниця фактично починалася б від Гергелі (суч. Гергельугорня) поблизу Наменю, щоб потім через Гарпу, Вари, Тисауйлак, Севлюш (суч. Виноградів), Хуст, Тячів – тут переходячи через Тису – Довге Поле доходила до Сигіту-Мармароського.

Уряд в кінці кінців схвалив підготовлений Гольцем проект і в 1856 році розпорядився про проведення будівництва за державні кошти. Заодно уряд затвердив

складену головним інженером калькуляцію цін, згідно з якою загальна вартість інвестицій становитиме 5,78 мільйона форинтів (Barkóczy, 1985). Про це повідомила і тогочасна преса, Економічна газета коментувала події наступним чином: *«Користь, яку ця залізниця приносить Угорщині та Галичині, велика та різноманітна. З одного боку, тільки стосовно транспортування солі, що до цього часу відбувалося по Тисі по колодах, і не рідко в цьому перешкоджали морози, повені та відливи, тепер це проходить у великих кількостях та безперебійно. Окрім того, зерно з більш родючих та віддалених областей буде доставлятися вверх, а лісоматеріал з Марамурешу та сусідніх гірських районів – вниз: а металургійні заводи, які мають у цьому залізному віці величезне завдання, можуть з полегшенням зітхнути і за короткий час зробити величезні кроки.»* (Gazdasági Lapok ,1856. 14. sz.).

Згідно з проектом, північно-східна лінія пролягла б від Наменю до Сигіту-Мармароського. Цей план ґрунтувався на тому, що судноплавство по Тисі під Наменем було вже безпечним, і це означало, що поставка товару водою може бути вирішена без проблем. Хоча були дискусії щодо лінії залізничної колії, в основному з аспекту безпеки (побоюючись повені на Тисі), але ці суперечності були улагоджені. В результаті цього трасу лінії трохи змінили. Відповідаючи намірам уряду, Залізниця Тисянського краю подала заяву на дозвіл на будівництво зазначеної лінії, таким чином, щоб та була побудована від Ніредьгази до Марамурешу. Уряд у 1859 році надав дозвіл на виконання робіт за умови, що їх потрібно завершити не пізніше до 1862 року.

У зв'язку з цим слід зазначити, що з точки зору нашої теми у північно-східному районі визначним було функціонування двох залізничних компаній, одна із них Залізниця Тисянського краю (Tiszavidéki Vasút), а друга – Угорське північно-східне залізничне акціонерне товариство (Magyar Északkeleti Vasút Részvénytársaság). Перша з них з 1856 до 1880 року діяла як акціонерне товариство, поки не була націоналізована. Віденська компанія не вважалася популярною в Угорщині через економічні (високий транспортний тариф), та емоційні (німецька офіційна мова) причини. Компанія постійно боролася з фінансовими проблемами, у чому держава їй неодноразово допомагала. Згідно з обліком 1864 року, найбільшою партією доставки компанії була група товарів в асортименті солі та хімікатів (Bíró, 1977). Отож саме ця компанія була тою, яка наприкінці п'ятдесятих та початку шістдесятих років отримала можливість для здійснення вищезазваного проекту. Однак ми не повинні забувати, що ці компанії були приватними, які повинні були переконливо довести акціонерам прибутковість поточних інвестицій. На загальних зборах компанії «Залізниця Тисянського краю» у квітні 1858

року Дьордь Андраші представив систему умов (практично привілеї), на основі якої компанія може побудувати усі відрізки лінії від Ніредьгази до Марамурешу. Вивчаючи питання транспортування кам'яної солі, особливо цікавими є деякі обіцяні компанії владою привілеї. Окрім забезпечення процентних ставок, на період концесії держава для «Залізниці Тисянського краю» гарантує транспортування мільйон центнерів солі в рік за ціною один крейцер за кілометр та за центнер. У той же час компанія отримає право на продаж 800 000 центнерів солі невеликими партіями. Під час переговорів акціонери «Залізниці Тисянського краю» просили додаткові привілеї, які включали отримання державної позики залізничною компанією та встановлення запропонованих ними транспортних тарифів на вивезення солі. Компанія «Залізниця Тисянського краю» також просила надати їй дозвіл на експлуатацію складів у поселеннях Тисауйлак (суч. *Вилок*), Гергей, Поросло, Токай, Сольнок, Дебрецен та Мішкольц.

Однак питання напрямку північно-східної залізниці в громадському житті Угорщини все ще не улагодилось. Дебрецен і Сату-Маре зробили все можливе, щоб запланована залізниця до Марамурешу проходила через них. Як ми це згодом побачимо, ця принципова боротьба приховано буде присутня в історії розвитку угорської залізниці. У той же час, маючи дозвіл, компанія «Залізниця Тисянського краю» могла би побудувати лінію між Ніредьгазою та Марамурешом. Однак, незважаючи на дозвіл, залізничні гілки не були побудовані (Ujhely, 1910). Компанія відмовилася від доручення, а свою увагу звернула на Трансільванію, так як у 1864 році вона отримала доручення звідси. Заодно вона була звільнена від зобов'язання розбудови залізничної лінії Ніредьгаза-Сигіт (Barkóczy, 1985).

Однак група лобістів, яка хотіла з'єднати Марамуреш з Дебреценом, стала ще сильнішою. Лайош Ковач, віце-президент товариства «Сатмарська залізниця», уродженець Сатмару (який, до речі, був відомим політиком та співробітником Сечені з питань транспорту), просив дозволу для побудови залізничної лінії від Дебрецена до Сигіту-Мармароського. У своєму клопотанні він звернув увагу на той факт, що у міжнародному порівнянні споживання кам'яної солі в Угорщині є низьким. Згідно з цим, поки середнє споживання в європейських країнах на душу населення становить 18 фунтів (1 фунт – 0,56 кг), то цей показник в Угорщині складає лише 12 фунтів. Він вважав, що споживання збільшиться, і завдяки цьому видобування марамороської солі потужністю майже в 1 мільйон центнерів також перебуває перед значним збільшенням. Окрім цього, Лайош Ковач бачить так, що уряд отримуватиме значні додаткові доходи і від заготівлі лісоматеріалу, якщо продаватиме його всередині країни за вищою ціною.

Отож побудована мережа залізничної лінії буде вигідною: „1. Запланована залізниця в першу чергу з'єднає три основні точки торгівлі, значення яких не можливо класифікувати, а саме: Дебрецен, Сатмар та Сигіт. Дебрецен – центр верхньої частини Альфельдського краю, де збираються продукти цього регіону, Сатмар – аналогічний транспортний центр багатой на товари сільської місцевості, Сигіт – посередник торгівлі між сільськими районами Галичини та Буковини. 2. Ця залізнична лінія проходить через одну з найбільш населених частин Угорщини. На карті показана велика кількість тутешніх міст. Окрім Дебрецену безпосередньо біля залізниці: Вамошперч, Карей, Сату-Маре, Хуст, Тячів, Вишково, Сигіт-Мармароський, опосередковано шахтарські міста: Бая-Маре, Бая-Спріє, Сейнь, Ардуд, Тешнад, Матесалка, Дярмат (суч. Фегердярмат), Севлюш (суч. Виноградів), Тисауйлак (суч. Вилок), Беретсас (суч. Берегово) та ще ряд значних поселень. Ця залізнична лінія проходить через частину Сабольчської та Бігорської областей, через увесь Сатмарський, Березький та Марамороський край, через значну територію березького району та одну частину трансільванського Парциуму. 3. Ця залізнична лінія завдяки Дебрецену поєднує пункт збору продуктів Альфельдського краю з багатим сировиною та корисними копалинами центром гірничого району і сприятиме подальшому розвитку вже значного і на сьогодні транспортного руху. На сьогодні Альфельд постачає жителям гірничих районів харчові продукти, зерно, вино, сало, жир та рослинну олію різних видів. Гірські райони доставляють до Альфельду такі скарби природи, яких там практично не вистачає. Серед цих продуктів провідну роль відіграє сіль та вугілля.» (Barkóczy, 1985, 238). Як бачимо з опису, запропонована Ковачем залізнична лінія в першу чергу служить інтересам Альфельдського краю, але її вплив в меншій мірі має успіх і на дослідженій нами території. У наступний період здавалося, що зусилля Лайоша Ковача і стоячої поза ним групи інтересів приведуть до успіху.

Тим часом розробляється низка проектів, метою яких було з'єднати залізничним сполученням Марамуреш з внутрішньою частиною країни. Проект віденського Міністерства торгівлі від 1864 року чітко керувався наміром, щоб через новий вид транспорту важлива сировина влилася до національної економіки. Отже, згідно з вищенаведеним, не випадково, що Марамуреш у проекті має надзвичайне значення. За уявленням, залізнична лінія з вихідним пунктом у Дебрецені доходила б до важливих баз сировини, а звідти до кордону: «Ця залізнична лінія, яка біля Дебрецену приєднується до Залізниці Тисянського краю і буде вести до Буковини через Марамуреш та Сигіт-Мармароський, має важливе значення для Австрії. Вона

проходитиме через величезні марамороські солерудники та дуже родючу сільську місцевість [...] Ця залізнична лінія буде частиною залізничної мережі, яка пересікає Монархію через центр імперії, через Відень, у напрямку захід-схід, з'єднуючи Буковину та південну частину Росії з Віднем та західною частиною Австрії найкоротшим шляхом, і перш за все служитиме доставці зерна та забійної худоби з Бесарабії, східної Галичини та Буковини.» (Barkóczy, 1985, 224-225). Довжина цієї запланованої лінії складатиме 59 миль (1 миля – 7586 метрів), а кошторис будівництва оцінюється в 41 мільйон форинтів. У той же час формулюються інші ідеї відносно залізничної лінії, яка доходила б до Марамуреша. На рік пізніше від попереднього проекту Національна Асоціація Угорщини з питань економіки також розробила концепцію з наступними напрямками:

«, а) Від Ніредьгази через Мункач (суч. Мукачево) до Верецького перевалу і Галичини у напрямку Стрия та Жидачева...

б) З розгалуженням від цієї лінії біля Кішварди, в долині Тиси до Сигіту-Мармароського. – На будівництві цієї лінії вже давно наполягають з національних та важливих економічних аспектів, оскільки вона веде до великих марамороських соляних шахт та до багатой на врожай долини. У продовження

в) від Сигіту через Кирлібабу до Сучави, порівняно з просуванням залізничних колій Молдови та південної Росії, заслуговує не меншої уваги. Поки що ми б приєднались до лінії «Львів-Чернівці», що сприяло би значному товарообігу в Буковині...

г) лінія Дебрецен-Сату-Маре.» (Barkóczy, 1985, 226-227).

Між віденським уявленням 1864 року та ідеєю Національної Асоціації Угорщини з питань економіки є схожість тільки в тому, що обидва бажають добратись до Марамурешу з декількох напрямків. У той же час основна відмінність з точки зору нашої теми полягає в тому, що західною кінцевою точкою у першому випадку був би Дебрецен, а у другому – Ніредьгаза. Можемо помічати, що конкурування між групами підтримки двох концепцій сягає кінця п'ятдесятих років. Усі подальші ідеї практично базуються на цих двох концепціях, тобто у цих можливих альтернативах виникає залізнична лінія Дебрецен-Марамуреш, або Ніредьгаза-Марамуреш.

Однак фіаско компанії «Залізниця Тисянського краю» наприкінці п'ятдесятих років не зупинило справу марамороської залізничної лінії. Різні кліки активізували своїх прихильників. Поселення, через яких проходила б залізниця, звичайно, були на чолі цього, оскільки для них це давало б великі економічні вигоди. Із наступної низки подій здавалося, що успіху доб'ються представники проекту з вихідним пунктом з

Дебрецену. У 1864 році граф Антал Форгач та його коло подали заяву щодо отримання дозволу на будівництво вищезазначеної залізничної лінії. Заявники отримали дозвіл на виконання попередніх робіт, а потім, подавши відповідні до цього плани, попросили остаточного дозволу (Újhely, 1910). За обґрунтуванням групи на чолі з Форгачом, запропонована ними залізнична лінія була кращою від конкурентної ніредьгазької тим, що Тиса була судохідною до Гергейугорні протягом менш як півроку. Окрім цього, транспортні сполучення Дебрецена (у напрямку Кошице) є більш сприятливими, ніж до ніршезького міста. По черзі подавалися до парламенту клопотання від поселень, в яких просили побудувати залізничну лінію за маршрутом Дебрецен-Сату-Маре-Сигіт-Мармароський.

У 1867 році, після Австро-угорського компромісу, новий угорський уряд продовжував розглядати цю справу. В інтересах цієї справи виступили і депутати парламенту – Пал Борош, Лайош Уйфалуші та Кальман Тиса. І зрештою у 1868 році парламент надав право на реалізацію проекту для компанії «Угорське північно-східне залізничне акціонерне товариство». Затяжні дискусії нарешті утихомирилися, і залізничний транспорт по лінії Дебрецен-Сату-Маре-Сигіт-Мармароський, по всій її довжині, міг розпочатися у 1872 році.

Поряд з політикою у дискусії щодо залізниці брала активну участь і преса. У більшості були прихильники, які відповідно своїм інтересам зайняли позицію щодо того, яким чином потрібно добратися до Марамурешу залізницею. З двох найпоширеніших варіантів однозначно більшість підтримувала дебреценський, але, звичайно, і коротша по довжині ніредьгазька лінія також була прихильна багатьом. Давайте подивимось три приклади для обґрунтування цього твердження.

Піджупан Марамурешу, Балаж Сьольоші, і в силу своїх службових обов'язків був активний щодо цього питання, він, звичайно, в першу чергу брав до уваги інтереси свого рідного краю. Окрім активної журналістської діяльності, він опублікував у формі книги опис про умови повіту Марамуреш. Тут, незважаючи на вузький обсяг тексту, він ретельно займається торгівлею кам'яною сіллю, яка була найважливішим джерелом доходу в регіоні. Підтверджує статистичними даними, що через важливість питання, вона є ключовим сектором регіону. У своєму описі він намагається показати, що в торгівлі існують дуже заплутані умови, від вигоди якої міцніше не місцеве населення. Тих, хто причетний до транспортування, використовують, їх очі заліплюють натуральною виплатою, вони грошей практично не бачать. А знедолені із лиха намагаються благоденствувати крадіжками. Тому, ще до вищенаведеного ходу думки,

Сьольошші пише: *«Транспортування солі є корінним злом цього повіту, марне, і веде лише до примноження гріхів. – Зароджує у комітаті крадіжки та шахрайство. Я можу це називати – як до цих пір до цього ставилися – лихварством землеробства, і вважаю це основною причиною того, що любов до праці в серцях людей не приживається, а землеробство не прогресує»* (Szöllösi, 1856, 9). Отже, Сьольошші описує сучасний стан транспортування кам'яної солі таким чином, що це не лише матеріальне питання, а й причина морального падіння. Тому автор в остаточному своєму висновку каже: *«Отож, вищенаведена промова переконає всіх про те, як транспортування солі приносило комітату мало користі – підприємці під час доставки зазнавали великої шкоди – відвезення солі не було гарантованим щороку – а в цій біді окрім залізниці нічого не допоможе, а її побудова сприятиме землеробству, добробуту та моральності.»* (Szöllösi, 1859, 12).

Сьольошші публікує свої погляди про правильний, на його думку, маршрут залізниці у кількох газетах. Однак слід зазначити, що в цьому намірі він керується інтересом свого рідного краю, щоб той будь-якою ціною влився в загальну національну мережу залізничної лінії. Таким чином, хоча неодноразово проявляє інтерес до лінії Дебрецен-Сату-Маре, але варіант Ніредьгаза-Вашарошнамень для нього також є прийнятним. За його аргументами перша концепція є вигідною тому, що завдяки ній були б поєднані між собою економічно більш розвинені та більш густонаселені райони, забезпечивши цим для залізниці більший торговий оборот. З іншого боку, автор вважає, що сполучення Ніредьгаза, Калло (суч. *Надькалло*), Намень (суч. *Вашарошнамень*) мають інший напрямок, оскільки ринком збуту їх врожаю до цього були Мукачівський та Ужгородський райони. На противагу цьому, регіон Сатмару традиційно забезпечував зерном Марамуреш, і крім цього торгував з Галичиною. У той же час – підтверджуючи, що для піджулана перш за все важлива залізниця, а не те, яким чином – разом з іншими марамороськими землевласниками у 1864 році він подав заяву щодо отримання дозволу на проведення попередніх робіт побудови залізничної лінії за маршрутом Ніредьгаза-Сигіт-Мармароський. Це прохання уряд відхиляє на підставі того, що вже дали подібну згоду для Антала Форгача та Лайоша Ковача на залізницю маршрутом Дебрецен-Сигіт-Мармароський (Barkóczy, 1985). Сьольошші посилається на інтереси держави – підбурюючи цим уряд до побудови марамороської залізниці – коли він трактує, що центральна залізниця, яка перетинає країну від Братислави, буде повноцінною внаслідок її продовження до Марамуреша. Він не єдиний, який посилається на те, що завдяки залізниці і відокремлена Галичина, Буковина, Молдова, Бессарабія, а також

південні території Росії стануть доступними, що може принести нам серйозні економічні вигоди.

Схожий до ставлення Сьольошші прояв ми можемо бачити в одному із номерів щоденної газети «Pesti Napló (Пештський щоденник)» 1864 року. На гранках газети була розміщена наступна анонімна думка: *«Деякі знання вітчизняних умов, виробництва та інтересів сполучення, і один погляд на мапу згаданого регіону напевно усіх переконає, наскільки важливішим є обслуговування транспортних потреб залізницею Дебрецен-Сату-Маре-Сигіт-Мармароський, що пов'язує між собою значні комерційні ринки, аніж лінія Ніредьгаза-Сигіт, що торкає незначні поселення. [...] Проект з вихідним пунктом у Ніредьгазі позбавить мабуть назавжди багату на сировину, але вельми бідну на транспортні засоби угорську територію – родючий Сатмарський комітат – від переваг одного з найважливіших досягнень сучасного суспільства – залізниці.»* (Pesti Napló, 28 грудня 1865 р.). Так, у цій резолюції автор наголошує на важливості розвитку залізниці, яка залучала б Сатмарський регіон до кровообігу сучасного господарства. І тут підкреслюється та позиція, що завдяки дебреценській залізничній лінії значно більша кількість населення матиме можливість скористатися наданими залізницею перевагами.

З іншого боку, прив'язаний до Березького комітату Кароль Янка на гранках щоденної газети підтримував ніредьгазький проект. Автор обґрунтував свою позицію таким чином: *«Лінія Ніредьгаза-Намень, проходячи через Тису біля Гергельугорні, а далі, паралельно до Тиси, веде по території, забезпеченій проти наводку товариством з регулювання руслу Тиси, і яка під захистом дамб, що регулюють Тису, постійно захищена від руйнування наводків, тоді як лінія з Дебрецену до Сатмару в сторону Веряці постійно буде піддаватися затопленню та знищенню не обмеженими регулюванням швидкими річками Самош, Красна, Тур (...). Не кажучи вже про канал Тиса-Кьорьош, що будується; потрібно звести принаймні чотири мости, з мостом через Тису аж п'ять, тоді як по лінії Ніредьгаза-Намень біля Угорні один, та біля Вари через Боржаву також один, тобто всього два, а зведення мостів при будівництві залізної дороги, як і всюди, потребує найбільше затрат* (Barkóczy, 1985, 250). У своїй резолюції Янка акцентує увагу насамперед на витратах та економності будівництва залізничної лінії. Заодно відхиляє й ту пропозицію, згідно з якою трасу ніредьгазької лінії потрібно б було змінити таким чином, щоб та замість Наменю йшла до Сатмару.

Водночас були опубліковані і заперечливі позиції про гілки залізничної колії, одна із них, що містить багато інформації про практику доставки солі, представлена

нижче. У зв'язку з цим слід зазначити, що існували думки, відповідно яким будівництво залізниці вздовж Тиси зруйнувало б процвітаючу систему річкового плавання.

У статті, опублікованій в щоденній газеті «Pesti Napló» у серпні 1866 році, автор Ференц Фаркаш узагальнив погляди громадськості у зв'язку з будівництвом марамороської залізниці таким чином: «(...) а) нехай буде залізниця до Марамуреша, оскільки транспортування солі по ній до внутрішніх регіонів країни може бути проводиться у будь-який час, б) нехай буде залізниця до Марамуреша, бо тільки таким чином транспортування солі може бути більш дешевим, а завдяки дешевшому транспорту і сама сіль також, в) нехай буде залізниця до Марамуреша, і цим самим нехай сіль буде товаром вільної торгівлі, бо цим у її продажі буде доступна конкурентність цін, а завдяки конкурентності – і дешевість солі, г) нехай буде залізниця до Марамуреша, бо тамтешні ліси вже недовго даватимуть достатню кількість колод для спливу солі по Тисі. д) нехай буде залізниця до Марамуреша, бо під час транспортування солі по Тисі вона промокає, і тане е) нехай буде залізниця до Марамуреша, бо на Тисі з сіллю трапляється багато нещасних випадків, і сіль через це пропадає.» (Farkas, 1866, 1). Публіцистичний хід думки є чудовим для узагальнення поглядів минулого та сучасності, пов'язаних з транспортуванням та розподілом кам'яної солі.

Далі у статті автор детально перевіряє кожен із пунктів і намагається спростувати їх по черзі. Так, у зв'язку з першим пунктом він висловлює свою думку, що одномісячне сплавлення – така тривалість транспортування від Марамурешу до Сольноку – є незначною затримкою. За його словами, найважливішим є те, щоб сіль була дешевою, і щоб не було дефіциту. Журналіст, очевидно, уникає конкретної відповіді на порушену проблему. Як ми вже бачили раніше, погодні умови, і тут ми говоримо не тільки про зимовий період, дійсно перешкождали транспортному руху. Зміни рівня води сильно перешкождали транспортуванню. Водночас необхідно зауважити, що величезні запаси соляних складів змогли впоратися з аномаліями неврівноваженого транспортування. Зрештою, автор зазначає: «[...] стверджую, що вікова народна практика вимагає від держави підтримання дотеперішніх звичаїв такого плану, тобто, щоб восени необхідний на зиму запас солі був на визначеному місці.» (Farkas, 1866, 2).

Відносно другого пункту думка автора є ще більш однозначною. Він категорично заперечує, що залізничний транспорт був би дешевшим. Для обґрунтування своєї позиції він наводить кілька прикладів, виправдовуючи свою

позицію діючими залізничними транспортними тарифами та дійсним для водного транспортування на судні розрахунком ціни в області Чонград. Зрештою, журналіст вважає, що вартість транспортування кам'яної солі залізницею в п'ять разів перевищує ціну за перевезення товару по Тисі (Farkas, 1866, 1). Інші джерела також вказують на те, що немає сумнівів, що перевезення рейковим транспортом набагато дорожче ніж традиційна її форма. Плоти на Тисі були залучені до транспортування особливо економічно. З одного боку, їх не потрібно було з кінцевого пункту призначення повертати до вихідного місця транспортування, оскільки деревина, на бідній на сировину альфельдській частині, була повністю використана. З іншого боку, хоча доставка товару по Дунаю здійснювалася в основному проти течії, то у випадку Тиси для транспортування солі, використовуючи енергію потоку води, не потрібно було використовувати ані людської, ані тваринної, ані механічної сили.

Автор вважає, що вільна торгівля сіллю не обґрунтована, оскільки це не є гарантією для зниження цін. Однак це дуже важлива проблема, оскільки ми постійно стикаємось з такими думками, які наполягають на обговорення цієї проблеми. У всякому разі, повсякденна практика показує, що придбання необхідної кількості солі є серйозним тягарем для бідних. Те, що ціни є нереально високими, добре ілюструє текст наступної статті з пера Габор Вароді, опублікованої у газеті «Нон» (*Вітчизна*). Журналіст повідомляє, що *«виробнича ціна кам'яної солі в Марамуреші ледь становить 34-35 крейцерів за центнер, тоді як у Трансільванії - 37, у Галичині – 51, а на Буковині уже 68 крейцерів, і все ж таки, коли Галичина отримує сіль по ціні 6 гульденів та 62 крейцера, Буковина – 5 гульденів 48 крейцерів, то ціни на сіль в Угорщині в різних регіонах коливаються від 7 гульденів 48 крейцерів... до 9 гульденів 76 крейцерів.»* (Barkóczy, 1985, 223).

Ференц Фаркаш на шпальтах щоденної газети «Pesti Napló» (*Пештський щоденник*) намагається спростувати перераховані ним останні три пункти. В епоху зі стурбованістю говорять про те, що ліси навколо Марамурешу не витримують інтенсивної вирубки. Автор намагається усунути ці занепокоєння наступним чином: *«(...) зараз марамороські ліси, з якими раніше поводитися з меншою обережністю, поділені на охайні секції і готові надавати 200-210 тисяч соснових колод для транспортування солі, – а на кожну соснову колоду може бути розміщено 5-6 центнерів солі, це в рік 1,200,000, а це означає, що доставка одного мільйона двісті тисяч центнерів солі по Тисі забезпечується на віки вічні.»* (Farkas, 1866, 1).

Розмірковуючи над останньою проблемою, журналіст вважає, що це також турбот не потребує. Таким чином, проблема спадання та випаровування формулюється некомпетентними людьми, фахівці бачать це зовсім інакше *«(...) тому що ті, хто роками обробляє сіль, дуже добре знають, як потрібно розмістити сіль на колоди, вона лежить над рівнем води ще на поперечних балках та дошках в абсолютно сухому стані, на висоті майже одного футу, захищена від дощу дошками та очеретом. І можу сказати, що, окрім виняткових випадків стихійного лиха або неувважності, яким може бути піддана мабуть і на залізниці, сіль приходить, як правило, на склади у такому сухому стані, що багато хто і уявити собі не може, – коли сіль зверну контактує з чистим сухим повітрям, то дякуючи транспортуванню водою, не звикла промокати.»* (Farkas, 1866, 1-2).

У статті, опублікованій у наступному номері щоденної газети «Pesti Napló», Ференц Фаркаш намагається спростувати і те твердження, згідно з яким через багато нещасних випадків втрачено значну кількість солі. На його думку, якщо це все ж таки і трапляється, то це пов'язано насамперед з людським фактором. Нещасні випадки трапляються переважно у звивинах річки та біля биків моста. При належній уважності та майстерності такі випадки здебільшого можна уникнути. В подальшій частині тексту статті ми також можемо отримати цікаву інформацію про щоденну практику транспортування кам'яної солі. Коли він формулює критику запланованого залізничного транспорту, наголошує на доставці товару возами від місць залізничного розвантаження до складів, і підкреслює пов'язаний з цим, на його думку, величезний збиток. Він бачить так, що таким способом необхідно подолати відносно велику відстань, доставка товару ведеться на відкритих труських возах по нерівних дорогах, завдаючи цим значну шкоду, не кажучи вже про вартість перевантаження та втрати часу. Автор зіставляє це з практикою водного сплавлення: *«Під час водного транспортування таке ніколи не трапляється, бо склади солі при належному обслуговуванні товару повинні бути безпосередньо на березі річки, як це було і є вже протягом багатьох століть. [...] У разі водного транспортування судно, шлюпки чи плоту причалювали як можна ближче до складів, а сіль заносили вже вручну, під час чого з неї не падала ані крихта, а якщо під час роботи пішов дощ, то товар на шлюпках чи плотах ретельно був покритим.»* (Farkas, 1866, 1).

А наприкінці статті автор ставить запитання відносно того, що буде з тими, хто до цього часу заробляв собі на життя традиційною формою транспортування кам'яної солі. Він також стурбований і тим, як буде вирішено питання транспортування

деревини, яка до цього спливала по Тисі практично без ніяких витрат і приносила державі значних прибутків.

Хоча багато прихильників є відносно побудови марамороської залізниці, але Ференц Фаркаш не єдиний зі своєю думкою. Янош Гунфальві – відомий представник географії – висловлюючи свої погляди щодо транспортування, приєднався до поглядів журналіста:

«Останнім часом багато хто висловив свою думку на боці лінії Ніредьгаза-Мукачево-Верецке (суч. Нижні Ворота) та марамороської лінії, а саме Кішварда-Намень-Сигіт (...). Про марамороську залізницю згадують вже давно, її необхідність оспорюється особливо з аспекту транспортування солі. В зв'язку з цим пан Ференц Фаркаш публікує свої дуже помітні зауваження у 25 та 26 статтях щотижневої газети «Politikai Hetilap» (Політичний тижневик). Він доводить, що транспортування солі по планованій марамороській залізниці буде набагато дорожчим, аніж по Тисі. (...) На майбутній марамороській залізничній лінії між Марамурешом та Сольноком тариф транспортування буде 90—100 крейцерів за центнер, отож в п'ять раз більше, як тепер по Тисі, що складає 18 крейцерів. Оскільки, якщо довжина залізниці від Марамурешу до Сольнока 36 миль, ідентично до сухопутної дороги, то доставка солі по ній повинна бути 1/2 крейцерів за милю, щоб була такою дешевою, як по Тисі. Авжеж, якщо тариф за транспортування буде тільки 1 крейцер, то вже на 216,000 форинтів буде дорожчим залізничний транспорт з Марамурешу, аніж сплавлення 1.200,000 центнерів солі по Тисі на рік.» (Hunfalvy, 1867, 47-48). Гунфальві в подальшому обговорює раніше представлені аргументи і погоджується з ними. Нарешті, він підсумовує свої погляди відносно цього питання таким чином: *«Це, безумовно, такі практичні погляди та питання, які дійсно заслуговують уваги! Її подібні практичні погляди можна привести не лише проти марамороської залізничної лінії, але й проти інших проектів залізниці. Безперечно, що від марамороської залізниці слід відмовитися, якщо ми плануємо її заради транспортування солі. Для її доставки транспортний шлях створила для нас сама природа, Тису для марамороської, а Марош для трансільванської солі. Було б справжнім безумством обійти цей дар природи.» (Hunfalvy, 1867, 49).*

Продовжуючи хід думки, автор відхиляє розвиток залізниці, що затьмарює переваги природних ресурсів. Тому у північно-східному регіоні він пропонує використати тамтешні природні переваги. Таким чином, оскільки Тиса до Чопа є або може бути суднохідною, Гунфальві наголошує на використанні подальших

можливостей дешевого варіанту транспортування. Отож будівництво залізниці у долині Тиси є безглуздом, натомість лінію потрібно побудувати між Ніредьгазою, Чопом та Мукачевом. На основі подібних принципів він не підтримує будівництво залізничної колії вздовж річки Бодрог. Автор рекомендує досягнення Сигіту-Мармароського зі сторони Сату-Маре, завдяки побудові нової залізничної лінії. Таким чином, замість лінії Ніредьгаза-Сигіт-Мармароський він опосередковано підтримує конкурентний проект, за його думкою *«(...) великої уваги заслуговує пропонована залізниця зі сторони Дебрецена до Сату-Маре, яка могла б наблизити краї навколо Самоша та райони Верхньотисятського району до центру країни»* (Hunfalvy, 1867, 49).

3.7. Прокладання мережі залізної дороги

Вся мережа закарпатської залізничної лінії прокладалася між 1872 та 1919 роками. Як ми бачили, два конкуруючі проекти зародилися для того, щоб зробити цю територію доступною для заходу. Із ліній з вихідними пунктами Ніредьгаза та Дебрецен була реалізована друга таким чином, що вона доходила до Сигіту-Мармароського через Сату-Маре. Заодно була збудована й інша колія від Ніредьгази, яка перетинала нинішню лінію державного кордону біля Чопу. Якщо поглянемо виключно на Закарпаття, то основу залізничної мережі складала одна магістральна та три поперечні лінії. Перша лінія – це залізниця, побудована з території Верхньої Угорщини, торкаючи Кошице, за маршрутом Чоп-Батєво-Берегове-Королево. Усі три лінії були побудовані в долині річок. На півночі в долині річки Уж лінія Чоп-Ужгород-Ужок була завдовжки 98 км і була повністю побудована в 1905 році. Нижче, у долині річки Латориця була побудована лінія Батєво-Мукачево-Бескиди довжиною 69, яка була передана в експлуатацію у 1887 році. А ще нижче, у долині ріки Тиса, лінія Королево-Виноградів-Хуст-Сигіт-Мармароський-Ясіня довжиною 157 км була побудована у 1885 році. Усі три залізничні лінії, які залучали до транспорту найбільші населені пункти, такі як Ужгород, Мукачево, Хуст, Виноградів, вели до північно-східної лінії державного кордону. Поряд з ними, поміж трьома залізничними лініями були побудовані менші лінії (Gyulai, 1939, 5). Окрім цього важливу роль у даному регіоні відігравали і гірські вузькоколійні лінії.

Внаслідок будівництва залізниці світ сильно змінився, товари доставляють до віддалених районів Угорського королівства вже не по дорогам або Тисі. Товарообіг дешевого річкового маршруту зменшився, тогочасні повідомлення говорять здебільшого ще про наявність сплавлення на плотах. Транспортування кам'яної солі все

більше здійснюється по залізниці, однак, ця форма транспортування не повністю виправдовує покладені на неї очікування.

Почнемо з того, що люди, які жили за рахунок транспортування кам'яної солі та іншого товару, можуть залишитися без роботи. Ця ситуація описується в одному із номерів кінця 1881 року журналу «Ellenör» (*Контролер*), у колонці повідомлень, інформуючи про те, що у Марамуреші почався рух проти будівництва залізниці. Як причина пишеться наступне: *«Простий народ Марамурешу за останні два десятиліття був позбавлений великого доходу, а саме, через побудову сигітської залізниці доставка солі по річці призупинилася, внаслідок чого заробіток людей зменшився на сотні тисяч форинтів. Більшість соснових лісів помаленьку вирубали, знищили, а лісники вдома залишилися без копійки, або змушені були йти на найману роботу до Трансільванії, Буковини та Галичини, звідки поверталися додому або з пустими руками, або з мізерною заробітною платою.»* (Ellenör, 16 грудня 1881 р.). Рух виступає в першу чергу не проти побудови залізниці, а бунтує проти вузькоколіюк. Вже в попередньому році відкрили відрізок вузькоколіїної залізниці, що з'єднує Солотвино з Сигітом-Мармароським. А тепер, як пише кореспондент, остаточно засмутить жителів, які жили за рахунок транспортування, що згідно з планами буде побудовано нове залізничне сполучення, тепер між шахтами Сигіт-Мармароський та Окна-Шугатаг і Коштіль. Ті, хто до цього часу перевозив сіль із солерудників до Марамурешу, за відсутності будь-якого іншого заробітку, в остаточному своєму відчаю, звертаються за допомогою до влади.

На вищенаведене повідомлення пишеться відповідь, а саме від компетентного й окликнутого у справі радника шахт. Тут автор однозначно підтримує позицію продовження будівництва залізниці. До ряду своїх аргументів він включає, що мало хто порушений у діяльності транспортування, а між іншим заробити з цього і так не можливо. Він оспорує і ту думку, що в Марамуреші ніби немає достатньої кількості землі, з якої візники, які втратили свою роботу, не можуть утримати свою сім'ю. Радник шахт захищає залізницю, яка генерує все нові та нові розробки і, на його думку, є дешевшим і набагато ефективнішим методом транспортування. Окрім повільності останнього виникає проблема, що при цій формі транспортування убування солі більша. Для казни, за словами автора, традиційний вид транспорту є гіршим вже й тому *«[...], що, окрім транспортування солі настільки поширена і контрабанда солі, як, мабуть, ніде у світі; – що по залізниці це ні в якому разі не відбудеться.»* (Ellenör, 31 грудня 1881 р.). Але Шандор Адда у своїй відповіді намагається спростувати законність

марамороського протесту, як бачимо, він спростовує той факт, що у регіоні багато людей займаються перевезеннями.

Його позицію, здається, підтверджує і дослідження транспортних умов тогочасної Угорщини. Наприкінці XIX століття гужовий транспорт Угорщини досліджували чотири рази. Відповідно до бази даних на 1887 рік в Угорщині на той час було 641 тисяч кінської та 365 тисяч волової упряжки. Якщо ми порівняємо дані досліджених нами регіонів, а саме, Унг, Угоча, Берег, Марамуреш, Сабольч, Сатмар, то отримаємо такі результати. Взнявши до уваги кількість гужового транспорту на 1000 осіб, ці території не відносилися до найсильніших. До них можна віднести ті прикордонні регіони, де зовнішньоекономічний товарообіг мав велике значення (напр., у деяких районах областей Брашова, Себену, Ваш цей показник перевищує 160). На території нашого регіону високий показник має тисянський край Березького комітату (тут на 1000 осіб припадає 89 засобів транспортування). На противагу цьому є по одному району в Березькому та Сатмарському комітатах, а в Марамороському чотири (це Вішеу, Сигіт, Рахівський та Міжгірський), де цей показник становить лише від 20 до 30. Звичайно, з кількістю запряжок пов'язане і число запряжених коней. В цьому відношенні можемо бачити повчальні дані, які показують, який відсоток коней запрягають поперед воза, в той час як цей показник у Сатмарському комітаті менше 50 відсотків, то в Марамороському та Березькому краях це більше 80 відсотків. У попередньому регіоні робочі процеси спеціалізувалися, коней для сільськогосподарських робіт відокремлювали від тяглових. На відміну від цього в останньому регіоні худобу використовували для виконання різних робочих процесів. Щодо возів, запряжених волами, лідером є Тисянський край (45 возів з волами на 1000 жителів), тоді як Марамарош, за винятком долини Ізи, не має виступаючих даних (30 возів з волами) (Frisnyák, 2002, 54).

Зіставивши дані, здається ймовірним, що транспортна потужність тісно пов'язана з товарним виробництвом даного району та з віддаленістю від ринків. Звичайно, далекосяжних висновків неможливо робити тільки з вищенаведених даних. У всякому разі є фактом, що у Марамороському регіоні на цей час вже була побудована мережа залізничної лінії, яка здатна для транспортування найважливішого товару масового споживання, солі, у всі куточки країни. У той же час, саме вузькоколіїні гірничі лінії, які забезпечували більшу частину перевезень, були передані в експлуатацію у десятиріччі проведення опитування. Мабуть видно, що за такий короткий час не могла відбутися істотна зміна у кількості поголів'я та кількості

гужових транспортних засобів. Заспокійливо цю проблему можна було б вирішити при наявності даних із періоду до побудування залізниці, з точністю, аналогічною дослідженню 1887 року.

У той же час проти залізничного транспортування солі появилася критика не тільки місцевого характеру. Як бачимо, у минулому транспортування по Тисі сильно критикували тому, що доставка була нерівномірною, адже у зимній період та під час низького рівня води сплавлення товару призупинялось. Однак залізниця також страждає від цієї проблеми, неодноразово можна було читати про неможливість транспортування солі через відсутність вагонів. У 1907 році газета «Szegeed és Vidéke» (Сегед та його місцевість) повідомляє, що місту загрожує серйозний дефіцит солі, а запаси триватимуть не довше двох тижнів. Журналіст повідомляє про суть проблеми наступним чином: *«Наскільки суттєвий дефіцит вагонів, характеризується тим, що через відсутність залізничних вагонів із шахт Сигіту-Мармароського доставка солі повністю призупинилася, внаслідок чого великий соляний млин головного агентства державної соляної монополії був змушений припинити свою роботу, а більшість своїх працівників звільнити. Соляні млини на інших солерудниках вже днями раніше призупинили свою роботу, оскільки через відсутність залізничних вагонів накопичену кількість солі неможливо відвезти. Через ці обставини у всіх куточках країни очікується дефіцит солі, і цілком ймовірно, що робота на всіх соляних шахтах буде припинена. Заодно на солерудниках лежить невідвантажена сіль вартістю в кілька мільйонів, а в більшості провінційних міст відчувається нужда в солі, а разом з цим з'являється і лихварство на сіль.»* (Szegeed és vidéke, 20 жовтня 1907 р.).

3.8. Огляд

Незважаючи на вищезазначені проблеми, залізниця змогла виконати покладені на неї завдання. Як ми вже бачили це вище, залізниця охопила весь марамороський край і надійно виконувала свою роботу як у пасажирському, так і вантажному перевезенні. Ця ситуація кардинально змінилася після роздроблення історичної Угорщини. Як і в інших місцях країни, так і на Закарпатті Тріанонський договір розірвав збудовану десятиліттями мережу вздовж політичних інтересів. Не кажучи вже про те, що північно-східний регіон потрапив до рук двох країн, Чехословаччини та Румунії. Розподіл господарської діяльності, встановлений століттями в рамках Австро-Угорської монархії, практично зник. Держави-спадкоємці замкнулися, вороже дивилися один на одного (подумаймо лише про створений антиугорський альянс Малої

Антанти), не кажучи про те, що вони мали подібну структуру сільськогосподарської продукції, що ще більше звузило можливість зовнішньоторговельних відносин. У випадку залізниці також не брали до відома інтереси економіки та місцевого населення. У цій ситуації вантажний транспорт з верхів'я Тиси застопорився. Одним із численних наслідків цього стало те, що існування населення Мараморського краю стало важким.

А потім, наприкінці тридцятих років, відбулася ще одна зміна. Обіцянка територіальної ревізії з боку зміцнілої гітлерівської Німеччини досягла також і Угорщини. У цей період частина сміливої вітчизняної преси, окрім реальних проблем, слугувала цілям урядової пропаганди. Все більше можна було читати про прохання щодо повернення відокремлених територій назад до колишньої батьківщини. Як приклад, можемо нагадати статтю, опубліковану в газеті «Esti Újság» (Вечірня газета) наприкінці 1938 року, в якій вже навіть заголовок є показовим (жителі мараморського гірничого регіону вимагають свого приєднання до Угорщини). Журналіст повідомляє, що становище Марамурешу, який вже в старому світі називали таким, що знаходиться за горами й долами, після Тріанону ще більше погіршилось. Регіон потрапив під владу Румунії, і виникла така абсурдна ситуація, що до нього можна було добратися як з півночі, так і з півдня тільки через території іноземних держав. Імпорт харчових та промислових товарів до Марамурешу тепер можна було здійснити тільки перевезенням вантажівками, що призвело до підвищення цін. Ціни, згідно з повідомленням, зросли в три-чотири рази. Внаслідок роздробленості залізниць доставка солі застопорилася. Внаслідок цього солерудники в Коштїлі та Солотвині припинили свою діяльність, через що прожиток працівників не був гарантованим. 1400 робітників та їх сім'ї в Коштїлі, а в Солотвині майже 2000 робітників та їх сім'ї змушені були жити в злиднях (Esti Újság, 21 грудня 1938 р.).

Ще до початку Другої світової війни розвитку залізниці велику увагу приділяв уряд Горті, і в березні 1939 року були впроваджені значні розробки залізниці. Про це свідчить той факт, що до 1943 року на цю територію транспорту було виділено 22 мільйони пенге. З цих коштів закриті колії знов були введені в експлуатацію, була покращена інфраструктура залізничного обслуговування, відновили парк транспортних засобів, а також була побудована і нова лінія. Найважливішою інвестицією в останній сфері було будівництво колії між Тересвою та Солотвином. Останній, як важливий регіон солекопалень, знову зміг підключитися до національної залізничної мережі. Інвестиція була здійснена протягом трохи більше півроку. Цю швидкість будівництва можемо оцінювати особливо тоді, якщо додамо, що як менше 13 км залізничної лінії

прокладали в гірській місцевості, в більшості з підйомами в 10 проміле. Не кажучи вже й про те, що на лінії було збудовано шість мостів. Необхідність цієї колії була обґрунтована тим, що залізничну магістраль Хуст-Ясіня, після її переходу через ріку Тиса біля Тересви, не можна було використовувати, оскільки вона проходила по лівому березі річки вже на румунській території. В такій самій ситуації була і вузькоколійка біля Солотвина, через що сіль з шахт не могли доставити до угорської залізничної мережі. Сигіт-Мармароський також належав сусідній країні, а залізнична лінія поверталася до Закарпаття тільки біля поселення Требушани (суч. *Ділове*).

Завдяки новій інвестиції була створена нова соляна залізнична лінія, забезпечуючи цим доставку важливої для Угорщини сировини. Хоча цю залізничну лінію бажали продовжити по правому березі Тиси, але це вже не здійснилося. Причиною цього стало те, що в результаті другого Віденського рішення Сигіт-Мармароський, а з ним і лівий берег Тиси з лінією Хуст-Ясіня, потрапили до Угорщини. Підключившись до лінії Дебрецен-Сату-Маре-Королево, Закарпаття також стало доступним, як і Марамуреш та приєднана до нього стара залізниця соляного шляху. Ситуація транспорту покращилась і завдяки тому, що угорський уряд наприкінці 1941 року передав в експлуатацію зведений новий міст на річці Тиса, який перетинав річку між Сигітом-Мармароським та Солотвином (Miszlay, 2010, 76-77). Всі ці процеси потім після 1945 року знову, були обірвані. Суворо захищені кордони тримали під суворим контролем як рух товарів, так і пасажирське перевезення.

РОЗДІЛ 4. ОБОРОННІ СПОРУДИ НА СОЛЯНОМУ ШЛЯХУ (або ЗАМКИ НА ЗАХИСТІ МАРАМОРОСЬКОГО СОЛЯНОГО РЕГІОНУ)

В історіографії, присвяченій середньовічному та ранньомодерному військовому зодчеству Верхнього Потисся, зафіксовано більше двох десятків замків, розміщених на території Закарпатської області України. Залучення їх до історичних реконструкцій наштовхується на певні складнощі, починаючи з визначення самого терміну «замок», до категорії якого зазвичай включені городища («земляні фортеці»), палаци і сторожові пости. Як наслідок, до наукового обігу введена низка недостовірних пам'яток. Це стосується палаців у Чинадієві, Довгому, Єсені та Горянах, точно не локалізованих місцезнаходжень Берегвар, Гутівар, Шашвар, а також пунктів без кам'яних фортифікаційних споруд (Дийда-Тоувар, Боршова та Вишково). Після їх виключення із загального списку, до достовірних можна віднести Броньку (Царська гора), Виноградів (Канків), Квасово, Королево (Нялаб), Мукачево (Паланок), Невицьке, Сільце (Бодулів), Середнє, Ужгород та Хуст. Картографування цих замків свідчить про їх розміщення по лінії передгір'їв Карпат, на головних водних артеріях краю. Час виникнення більшості з них, як правило, без належної аргументації, у науково-популярній і навіть в науковій літературі визначається 9–10 ст. у якості городищ, а зі зведенням кам'яних стін начебто в 10–11 ст. вони стали замками (Поп, Поп, 1971; 2007; Поп, 2001). Таке датування ключових пам'яток не узгоджується з часом утворення подібних фортифікацій у північно-східній частині Карпато-Дунайського регіону, ранній етап яких пов'язаний з кінцем 13 – першою половиною 14 ст. (Prohnenko, Mojzsesz, Zsilenko, 2013, 203-250 old.).

У цій ситуації, для вирішення питань хронології, зокрема, для встановлення часу зведення замків Закарпаття, виникла необхідність критичного аналізу свідчень письмових джерел і приділення більшої уваги археологічним даним. Такий стан речей визначив спрямованість роботи утвореного у 2007 році окремого загону археологічної експедиції Ужгородського національного університету. Його діяльність зосереджена на вивченні саме тих замків, які до того не мали конкретного археологічного матеріалу. Це стосується Виногорова, Королева, Броньки, Середнього, Сільця, Квасова та Хуста. Основною метою першого етапу досліджень було утворення стратиграфічних колонок і встановлення на їх основі реальної хронології пам'яток. Розкопки перших же польових сезонів підтвердили доцільність застосування саме такої методики початкового дослідження замків.

Кореляція археологічних даних зі свідченнями письмових джерел дозволила реально дивитись на історію ключових «архітектурних родзинок» Закарпаття, позбавивши її багатьох міфічних елементів. Особливу увагу привертають фортифікації, безпосередньо пов'язані з контролем основних торговельних шляхів від долини р. Боржави до р. Тиси.

4.1. Замки долини Боржави

Процес утворення адміністративної системи Верхньої Угорщини був доволі повільним. Відтак, і комітат Берег остаточно оформлений тільки після татарського нашествия (1241 р.), однак на відміну від Марамороша чи Угочі, що виникли внаслідок колонізаційної політики угорських королів, мав більш раннє ядро. Дослідники вважають, що сформувався він на теренах колишнього комітату Боршова, що фігурує серед перших адміністративних одиниць угорської держави. Однак, територія Боршови була значно більшою за майбутній комітат Берег, глибоко вклинювалась у землі сучасної області Саболч-Сатмар.

На ранніх етапах Берег, як і решта північно-східних областей Угорського королівства, був так званим «*Forestae Regnum*», королівським лісом, приватним володінням королів (*praedium*) (Botka, 1871, 393 old). В укладених так званих Березьких угодах 1232 р. між представниками церкви та королем Андрієм II присутнє ще «*in Silva Bereg*», а перша згадка комітату датована 1248 р. Основне ядро населення в цей період становили слов'яни, задіяні в охороні прикордоння. На це вказує титул березького жупана, якого на зламі 13–14 ст. у джерелах згадують як «*Officialis dux ruthenorum*» (Lehoczky, 1996, 55-56 old). З 1264 р. згадується новий адміністративний центр комітату, замок Берег, місцезнаходження якого досі не локалізовано. З кінця 13 ст. королівський комітат перетворився на дворянський, а з середини 14 ст. його адміністративний центр перемістився до Мукачева.

До цього комітату входила долина р. Боржави. Ця ріка являється однією з основних водних артерій краю. Це зумовило її особливу стратегічну вагу в плані функціонування по її долині важливого торговельного маршруту, який в окремих місцях пересікали шляхи, що з'єднували комітати. Відповідно, в ключових пунктах їх перетину виникали митні пости та споруди замкового типу з метою контролю пересування основних категорій товарів.

Бронька

Одним з найбільш яскравих архітектурних комплексів Закарпаття, який характеризують ранні матеріали, є Броньківський, розміщений в Іршавському р-ні. Експедицією Ужгородського національного університету він досліджувався весною 2008 р. Пам'ятка знаходиться на верхівці стрімкої скелястої гори, яка називається місцевим населенням Царською. Вона прикриває вхід у бічну ущелину гірського масиву, що оточує зручну для поселення долину р. Бронька. Річка огинає гору з трьох боків, а поруч з нею проходить дорога.

Замок зведений на площадці наближеної до овальної форми, з незначним відхиленням орієнтованої за лінією захід-схід. Розміри плато (35 x 14 м) обмежили площу пам'ятки. Вона, у комплексі з особливостями розміщення, а саме, відмінним оглядом місцевості і, головне, відсутністю зручного підйому, дозволяє говорити про основне функціональне призначення пункту, ймовірно за все, як дозорного.

Згадки про укріплення у письмових джерелах з'явилися з другої половини 13 ст. Король Ласло V у своїй грамоті від 23 травня 1273 р. прийняв до двору магістра Петра з роду Чак за участь у відвоюванні Броньківського замку. Грамота пов'язана з подіями десятилітньої давнини, саме під час військового конфлікту між Белою IV та молодшим королем Іштваном V одна з сутичок відбувалася під стінами цієї фортеці (Fügedi, 1977, 104 old.).

Наступна згадка про Броньківське укріплення датована 1290 р. Король Андрій III наказав синам Мігалья Убулфі тримати оборону замку до його прибуття (Codex..., 1829, 458). На думку дослідників таке доручення може бути пов'язане з проникненнями восени 1290 р. на територію Угорщини з Польщі самозванця, який видавав себе принцом Андрієм, братом короля Ласло IV.

У документі 1321 р. згадуються вже тільки руїни замку. Достеменно не відомо, що призвело до занепаду фортеці. На думку одних вчених вона потрапила під § 24 королівського закону 1291 р. про грабіжницькі укріплення (Györffy, 1987, 530 old.), на думку інших її зруйнували згідно з умовами мирного договору між Андрієм III та Альбертом Габсбургом 1291 р. (Kristó, 1986, 152 old.). Втім, Броньку могли зруйнувати під час будь-якого іншого епізоду громадянських війн злам століть.

Замкові будівлі представлені двома кам'яними спорудами, які місцями ледве виділяються над сучасною поверхнею. Перша – округла в плані вежа (зовнішній діаметр – 7,8 м, товщина стіни – 1,0 м), зведена у східній частині майданчику. Вона захищала складний, але найбільш доступний підхід до вершини. Південна частина

стіни межує зі скелею, висотою 3,0 м, в основі якої знаходиться печера штучного походження, яка можливо використовувалась для зберігання провіанту.

Друга будівля, прямокутної в плані форми, розміщена в західній частині плато. Її розміри – 13,6 x 7,6 м, товщина стін – 1,0 м. У підніжжя північної стіни починається стрімкий схил (біля 45°), між південною стіною і схожим схилом – невелика відносно горизонтальна площадка (можливо, для входу до споруди). Західна стіна межує з вертикальними скельними виступами.

Свідчення місцевого населення та візуальний огляд пам'ятки дозволили констатувати знищення значної площі культурного шару замку скарбощукачами. У багатьох місцях в результаті їх діяльності він переміщений, а на деяких ділянках навіть присутня оголена скельна основа. З урахуванням даної ситуації, два розкопи були закладені у порівняно добре збережених зонах (Прохненко, Гомоляк, Мойжес, 2008, с. 139-148; Prohnenko, Zsilenko, 2016, 77-79 old.).

Характер культурного шару став основою для визначення східної вежі як дозорної, будівлі прямокутної форми – як житлового приміщення замку. Аналіз матеріалу дозволив встановити етапність заселення. Початковий горизонт пов'язаний з населенням краю мідно-бронзової епохи, яке використовувало верхівку в якості сховища. Зведення укріплень визначається другою половиною 13 ст. Основний горизонт проживання, що фіксується на пам'ятці, нетривалий (до початку 14 ст.). Серед індивідуальних знахідок домінують ножі, включаючи бойові, і бруски для їх гостріння. Також представлені тигель для плавки металів, фрагмент шпори, гачок та цвяхи. Насельники замку в цей час займалися полюванням і риболовлю, що підтверджується аналізом виявленого остеологічного матеріалу. Визначення кісток тварин свідчить про полювання мешканців замку на кабанів, косуль, оленів і вовків, та розвиток тваринництва в навколишніх територіях, зокрема розведення свиней та великої рогатої худоби.

Незначна кількість кераміки пов'язана з 15 ст. Скоріше за все в цей період основна функція замку – сховище. Основні ж матеріали досліджень підтвердили відзначену в науковій літературі дату зведення замку (друга половина 13 ст.).

Сільце

Наступна споруда, яка в науковій літературі зарахована до категорії замкових, розміщена між с. Сільце та м. Іршава. Про неї у письмових джерелах не зберіглося жодної згадки. Ймовірно, збудували замок місцеві феодалі, представники роду

Ілошваї. Руїни укріплення були розібрані у 19 ст. для будівництва нової церкви Іршави (Lehoczky, 1996, 529-532 old.).

Рештки фундаментів споруд зберіглися на північній окраїні с. Сільце (Іршавський р-н), на вершині гори Бодулів. З північного і північно-західного боків підніжжя гори було заболоченим, з південно-східного, на відстані біля 200 м від підніжжя, тече р. Іршавка, яка неподалік впадає у р. Боржаву. Східний і північно-західний схили гори стрімкі, південно-західний – пологий.

План замку був визначений за залишками його кам'яного фундаменту. В плані квадратної конфігурації, розміром 32,0 x 32,0 м. З північного та південного боків укріплення додатково захищене прокладеними вздовж стін ровами та валами.

Вперше пам'ятку розкопувала в 1981 р. археологічна експедиція під керівництвом С.І. Пеняка. На основі зібраного керамічного матеріалу дослідник виділив три культурно-хронологічні горизонти (3–2 ст. до н.е., 10–11 ст. і 13–14 ст.). У 1991 р. роботи в урочищі Бодулів поновив О.В. Дзембас. Ним виявлена незначна кількість фрагментарної кераміки, визначеної гальштатським періодом і епохою середньовіччя (10–11 ст.).

Мізерний матеріал, здобутий при дослідженні Бодуліва, змусив знову звернути увагу на цей пункт. З метою отримання додаткових даних були закладені розкоп і два шурфи на ділянці, обмеженій кам'яним фундаментом (Прохненко, Гомоляк, Зомбор, 2010, с. 346-348).

Отримана в ході дослідження кераміка дозволяє визначити час будівництва замку другою половиною 13 ст. і констатувати, що фаза введення його в експлуатацію не фіксується.

Квасово

Ще один замок з долини р. Боржава розміщений на східній окраїні с. Квасово Берегівського р-ну. Зведений він на верхівці скелястого пагорба. Його північний і північно-східний схили, які виходять до річки, стрімкі, південний і південно-західний – пологі.

Частина фортифікаційного комплексу знищена в результаті господарської діяльності в 20 ст. На сьогоднішній день від замку зберіглися фундамент і частина стін. Їх товщина до 2,0 м.

В плані замок мав форму прямокутного трикутника з круглою вежею на південному куті. Площа центральної частини – 450 кв. м. Внутрішній діаметр вежі – 9,0 м. До неї примикає рів, до 4,0 м глибиною, виритий уздовж західної стіни замку.

Населений пункт Квасово в письмових джерелах вперше згадується 8 травня 1390 р., коли разом з Варієвим король Сигізмунд дарував його придворному лицарю королеви Марії, магістру Яношу, сину Дьєрдя Надьмігалі (ZsO, I, 1487). На початку 15 ст. село перейшло до роду Якчі, а згодом до гілки Саніслофі роду Баторі. Наприкінці століття представники роду Матузнаї частково як посаг, частково як придбане майно отримали Квасівський замок разом з домінією (Lehoczky, 1996, 548-549 old.). У 1540 р. Дьордь та Пал Матузнаї продали замок хустському каштеляну Кріштофу Каваші. Повернути родові володіння вдалося тільки у 1546 р. Наприкінці 1550-х – на початку 60-х, у період загострення міжусобної війни між королем Фердинандом та Яношом II Сигізмондом солдати гарнізону, скориставшись політичною нестабільністю, часто здійснювали грабіжницькі набіги на навколишні села.

Ситуація настільки загострилася, що на законодавчих зборах 1563 р. у Пожоні (Братислава) головнокомандувачу була дана вказівка дослідити доцільність подальшого утримання Квасівського замку. У разі, якщо буде доведена значимість замку у системі оборони королівства, головнокомандувач був зобов'язаний навести лад у гарнізоні, щоб ті припинили грабунки. В іншому випадку замок підлягав руйнуванню.

Оскільки в цей час регіон був підвладний Яношу Сигізмонду, рішення залишилося на папері. Тільки через рік, у 1564 р., королівським військам під командуванням Лазара Швенді вдалося зайняти регіон та захопити навколишні фортеці, у тому числі і Квасово. Того ж року замок був зруйнований (Budai, 1814, 177 old.).

З даних письмових джерел виходить, що укріплення виникло наприкінці 15 ст., але в науковій літературі без посилань на конкретні документи вказана більш рання дата – 14 ст. Для встановлення стратиграфічної колонки замку в польовому сезоні 2009 року експедицією Ужгородського національного університету були проведені польові дослідження (Прохненко, Гомоляк, Зомбор, 2010, с. 346-348).

Стратиграфія Квасівського замку та виявлений тут матеріал дає можливість говорити про два етапи заселення його території. Перші мешканці прийшли сюди у 2 тис. до н.е., а наприкінці 15 ст. виникла фортеця.

4.2. Замки верхів'я Тиси

4.2.1. Захисні споруди Угочанщини

Дослідник історії Угочанщини Андраш Комаромі вважає, що даний комітат виник у 12 ст., за правління Гейзи II (1141–1162 рр.) або можливо Бели III (1172–1196 рр.). Найбільшим землевласником у регіоні в цей період був король, а населення формувалось за рахунок фламандських, а згодом саксонських переселенців – госпітів (Komáromy, 1894, 492-493 old.; Komáromy, 1896, 13-15 old.). На перших етапах існування комітату королівських укріплень тут не було, адже регіон входив до масиву «Forestae Regnum», а господарська діяльність тут являлась мізерною. Більшість угорських медієвістів підтримують думку про приватне землеволодіння королів (Тіводар Ботка, Фрідьеш Пешті, Янош Карачоні, Дюла Паулер). Іштван Сабо у своїй монографії, присвяченій історії даного комітату, вважає, що той існував вже в останні десятиліття 12 ст. у формі так званого «лісового комітату», тобто королівської домінії з новоутвореними селами, населення яких становили королівські лісничі, мисливці, рибалки (Szabó, 1994).

Ймовірно, комітати Угоча та Мараморош на ранніх етапах утворювали єдину адміністративну одиницю з центром у Севлюші, на чолі із спільним жупаном, їх відокремлення відбулося на зламі 13–14 під впливом в першу чергу економічних чинників.

Виноградово

У другій половині 13 ст. центром німецької колонізації регіону стало містечко Севлюш (суч. Виноградово, з 1946 р). Населений пункт у 1262 р. отримав право самоврядування, яке лягло в основу цілого ряду подібних привілеїв, виданих госпітам Угочанщини (Королево, Чорнотисово, Сасово, Веряци), а згодом і марамороським містам. «Севлюш – невелике, але наділене всіма благами природи місто, центр поділеного водами Тиси комітату Угоча, відомий своїм розміщенням в чудовій місцевості, відмінними зерновими і ще кращими виноградниками. Його власники – давній рід Перені, пращури яких колись жили в замку Канків, побудованому на східній околиці міста, на скелястому підвищенні біля Чорної гори, пізніше переселилися до більш зручного, побудованого на низині палацу...» – так казав про Виноградово у 19 сторіччі відомий закарпатський історик і етнограф Т. Легоцький. Канків з колись

славетним минулим не тільки він, але і очевидці більш ранніх епох бачили вже тільки в руїнах.

Виноградівський замок знаходиться на південно-східній окраїні м. Виноградово у підніжжя Чорної гори, протилежний схил якої омивається р. Тисою. Укріплення зведені в формі чотирикутника (розміром 44,5 x 35 м), з розміщеними за периметром житловими приміщеннями і з виступаючими кутовими бастіонами. Внутрішню частину займав просторий дворик в плані прямокутної форми. Окрім безпосередньо замкових споруд, до архітектурного ансамблю входили капличка та церква з прибудовою. Між церквою та основною спорудою знаходився колодязь. Весь комплекс будівель оточував зовнішній кам'яний мур, який на даний час простежується лише на окремих незначних ділянках.

У науковій літературі історія замку розглядається як безперервний ланцюг важливих подій з 9 до 16 ст. (створення, перебудови, передача з рук у руки, захоплення, руйнування, загибель). Однак більшість наведених фактів не підтверджується даними письмових джерел, а окремі моменти навіть суперечать їм. Критичний підхід до документальної бази дозволяє встановити наступну канву основних пов'язаних з замком подій. Перша писемна згадка Севлюша відноситься до 1262 р. Дарча грамота, датована 1280 р., свідчить, що король Ласло IV передав селище жупану Міклошу, сину Петра (ÁUO, XII, 291; A Perényi..., 2008, 11). У 1307 р. король Карл Роберт подарував містечко камерарію Беке Боршо з роду Тамашфі (АО, I, 124). Ймовірно, разом з містечком він отримав і дозвіл на зведення фортеці, каштелян якої вперше фігурує у джерелах 1308 р. (АО, I, 138). Після того, як брати Борша виступили союзниками Матея Чака проти короля Карла Роберта, замок штурмував і повернув у володіння корони березький жупан Томаш Янкі (A Perényi..., 2008, 24-25). Під час штурму система оборони фортеці була знищена. Містечко до 1399 р. належало королеві, але замок у жодному з документів не фігурує (Fügedi, 1977, 201 old.).

На зламі 14–15 ст. король Сигізмунд за вірну службу дарував Севлюш секельському та земплінському жупану Петру Перені (A Perényi..., 2008, 206-207). Разом з дарчою грамотою Перені отримав дозвіл на зведення замку (ZsO I, 6111), але не встиг ним скористатись. Через кілька років йому була пожалувана Нялабська домінія із центром у Королівському замку, тому потреба у спорудженні ще однієї фортеці зникла. На призначеній під будівництво укріплення території близько 1505 р. звели францисканський монастир, патронами якого виступали Перені (Riskó, 2007, 29 old.). Монастирський комплекс функціонував близько пів сторіччя. Ситуація кардинально

змінилась у 1556 р., коли вихований у реформатській традиції Ференц Перені розігнав монахів та зруйнував монастир (Rupp, 1872, 393 old.), який після цих подій вже не відбудовувався.

З метою перевірки хронологічної схеми і визначення стратиграфії пам'ятки експедицією Ужгородського національного університету в польовому сезоні 2007 року було закладено п'ять шурфів загальною площею 29 кв. м у різних частинах замку (Прохненко, Гомоляк, 2007, с. 83-94; Prohnenko, Zsilenko, 2018, 120-123 old.). Три з них (площею 2,0 x 3,0 м) в межах замкових стін, один (2,0 x 2,5 м) – в капличці і один (2,0 x 2,5 м) – на території церкви. Аналіз отриманих матеріалів став основою для встановлення наступної стратиграфічної картини Виноградівського замку. Початкове заселення урочища датується 14 – 12 ст. до н.е. і пов'язане воно з носіями культури Станово. Місце розташування пам'ятки на підвищенні дозволяє розглядати її як пункт, природно укріплений схилами гори. Виявити фортифікаційні споруди епохи пізньої бронзи на даний момент неможливо із-за руйнацій під час будівельних робіт у добу середньовіччя. Зведення системи кам'яних укріплень датується 14 ст. Реконструкція фортифікаційних споруд здійснена в 16 ст., але необхідно відзначити, що на досліджених ділянках пам'ятки середньовічні та ранньомодерні горизонти насичені слабо.

Королево

Найбільш потужним на сьогоднішній день серед пам'яток Угочанщини в аспекті археологічного вивчення є замок Нялаб, розташований на північно-західній околиці селища Королево Виноградівського району. Замкова гора, висотою 52 м, вулканічного походження. Вона є справжнім геологічним дивом, тому що найближчі підвищення знаходяться на значній відстані від неї. З вершини відмінно проглядається долина р. Тиси, що протікає в 300 м від підніжжя. Центральна частина фортеці, площею 52,0 x 47,0 м, в плані трапецієподібної форми, розміщений в північно-західній частині верхньої платформи гори. У 30 м від основної замкової споруди проходила додаткова захисна лінія із будівлею прямокутної форми. На південно-східній окраїні урочища, на віддалі від основного архітектурного комплексу, зведений бастіон клиноподібної форми, розміром 10,15 x 9,65 м.

Історії фортеці в науковій літературі приділена значна увага, однак тільки в окремих випадках поданий фактичний матеріал підтверджений даними письмових джерел. Особливо це стосується раннього етапу функціонування Нялабу, про який є

лише поодинокі згадки у середньовічних документах (Komáromy, 2001, 16-42 old.). Достовірно відомо, що околиці Королева були улюбленим місцем полювання на зубра, ведмедя та кабана «молодшого короля» (iunior rex Hungariae) Іштвана V (1270–1272 pp.). Саме він у 1262 р. дав вказівку про будівництво на підвищенні Нялаб біля с. Фелсас (перша назва селища Королево) мисливського будиночка – Domus regalis. Про ранній період використання споруди мова йде в листі 1264 р. папи Урбана IV, де він закликає Іштвана V повернути мисливський будинок матері (нікейській принцесі Марії Ласкарині), оскільки раніше той був власністю королеви.

Замок з'явився у джерелах з 1315 р. (Hazai 1897, 193). На початку 14 ст. король Карл Роберт дарував його королівському камерарію Беке Боршо (Karácsonyi, 1900, 211 old.). Після переходу останнього на бік Матея Чака, замок захопив та відновлював з руїн березький жупан Томаш (A Perényi..., 2008, 24-25).

З часом реставрований замок став центром домінії. Король Людовик Великий (1342–1382 pp.) на правах ленного володіння в 1378 р. передав його синам молдавського воєводи Балку та Драгу. За нащадків Драга крім захисної функції фортеця виконувала роль культурного центру, про що свідчить переписане тут у 1401 р. тетраєвангеліє на слов'янській мові (Микитась, Чучка, 1968, с. 62-64).

Після повстання 1403 р. король Сигізмунд (1387–1437 pp.) позбавив Драгфі права володіння замком, а в 1405 р. передав його Петру Перені. Не враховуючи короткого відрізка часу у другій половині 15 ст., коли укріплення належало Баторі, Нялаб до кінця свого існування залишався в руках Перені.

Барони турбувалися не тільки про зміцнення стін, але і про внутрішнє убранство фортеці. Славилися вони і меценатством. За фінансової підтримки Катерини Франгепан, вдови загиблого у 1526 р. у битві під Мохачем Габора Перені, в 1533 р. в Кракові у видавництві Ієроніма Вієтора були надруковані перекладені з латині в замку Нялаб Бенедиктом Комяті «Листи св. Павла на угорській мові» з коментарями упорядника (Az zenth Paal leueley magyar nyeluen), які стали першою друкованою угорською книгою (Székely, 1957, 19 old.).

На думку Арона Сіладі, саме у Королівському замку відомий поет 16 ст. Петер Ілошваї Шеймеш написав поему про Міклоша Толді й присвятив її угочанському жупану Іштвану Перені (Ilosvai Selymes, 1575). Поема пізніше лягла в основу трилогії Яноша Араня «Az híresneves Tholdi Miklósnak jeles cselekedeteiről és bajnokságáról való história». Гостював на Нялабі і видатний представник угорської лірики епохи Ренесансу – Балінт Балашші.

Завершальний етап історії замку пов'язаний з подіями після повстання Ференца Вешшелені 60-х рр. 17 ст., в якому брали участь декілька угочанських родів. Імператор Леопольд I (1655–1687 рр.) втратив довіру до дворянства Північно-Східної Угорщини, в Королівській фортеці він розмістив гарнізон на чолі з Конрадом Мейером Бранденбурзьким і наказав зруйнувати укріплення. Перені намагалися врятувати замок і делегували до імператора віце-жупана Яноша Хартяні, але його місія успіху не мала. Наприкінці 1671 – на початку 1672 рр. стіни Нялаба були підірвані, після чого він більше не відбудовувався.

Незважаючи на насичену подіями історію замку, донедавна на ньому і в його найближчій окрузі проводилися лише періодичні незначні археологічні пошуки. Зокрема, у 19 ст. знахідки з Королева до Угорського національного музею (м. Будапешт) надходили два рази (1859 та 1881 рр.). Це були різноманітні прикраси, в тому числі позолочені мідне кільце та гілка з виготовленими з коштовного каміння квітками, а також мідний натільний подвійний (“лотаринзький”) хрестик. Крім того, серед матеріалів присутні три трунні цвяхи з зіркоподібними голівками, вкритими срібною фольгою. Дані знахідки, ймовірно за все, походять з крипти каплиці, захоронення якої пов'язані з заможними власниками замку.

Через сто років, у 80-х рр. 20 ст., біля центральної частини укріплення невеликі пошукові роботи здійснила палеолітична експедиція Музею Природи (м. Київ). Нею зібраний підйомний пізньосередньовічний матеріал, у тому числі фрагмент монети угорського короля Матяша I Корвіна.

На початку 90-х рр. минулого сторіччя, на території пам'ятки більше двадцяти шурфів було закладено експедицією Українського спеціального науково-реставраційного інституту «Укрзахідпроектреставрація» (Пам. арх. XIV ст., 1993). Але роботи лише номінально називалися археологічними. Самі ж пошуки були спрямовані не на дослідження стратиграфії та культурного шару замку, а на визначення планування внутрішньої забудови, і, зазвичай, завершувалися на глибині 0,5 м (при реальній потужності культурного шару в цих місцях 4,0–5,0 м).

З 2007 р. за вивчення Королівського замку Нялаб взялася експедиція Ужгородського національного університету. У польових сезонах 2007, 2011–2019 рр. в різних частинах пам'ятки були закладені п'ять шурфів і п'ять розкопів, загальною площею більше 200 кв. м (Прохненко, Жиленко, Мойжес, 2016, с. 123-154; Prohnenko, Zsilenko, 2015, 68-71 old.; Prokhnenko, Zhylenko, Moizhes, 2016, р. 273-299). Потужність культурного шару становила від 1,5 до 5,7 м. У ході робіт досліджено три житлові

приміщення з кахляними печами та зібрана значна колекція матеріалу: тисячі фрагментів керамічного посуду, в тому числі імпортного, кахлі, вироби зі шкіри, кістки, скла та металу (побутові речі, ремісничий інструментарій, елементи одягу, прикраси, медальйон, жетон, текстильна пломба, монети, зброя). Аналіз стратиграфічної ситуації і отриманих знахідок свідчить про функціонування укріплень Нялабу з кінця 13 до середини 17 ст., що не вступає в протиріччя з інформацією письмових джерел. Безперечно, додаткові відомості для конкретизації історії цієї ключової споруди принесуть результати подальших археологічних досліджень.

4.2.2. Укріплення Марамороша

Мараморош належить до найбільш пізно оформлених комітатів Угорського королівства, рання історія якого у документах висвітлена досить слабо. Перша згадка про ці землі датована 1199 р. та пов'язана з невдалим полюванням короля Імре, який впав тут з коня і ледь не загинув (Hazaí II. 1–2.; Reg. Arp. I. 185. sz).

Наступний, відомий документ, де згадується Мараморош, виник майже на століття пізніше, 31 грудня 1271 р. В ньому король Іштван дарує своїм госпітам з селища Фелсас (суч. Королево, Виноградівський р-н) привілеї, зокрема, право рибалити на територіях аж до марамороських лісів – *silve Maramorosii* (A Perényi..., 2008, 5). Тобто мова йде ще не про оформлену адміністративну одиницю, а про назву певної території. У грамоті від 1299 р. все ще фігурує «*terram Maramorus*» – марамороські землі, а не комітат (CDH VI/2. 194.).

На зламі 13-14 ст. регіон перебував у сфері впливу угочанських жупанів, а комеси Марамороша з'явилися лише у першій половині 14 ст. (хоча на початковому етапі посадові особи частіше за все були жупанами і навколишніх комітатів: Угочі, Берега, Земпліна та ін., а згодом поєднували посади жупана соляної комори та каштеляна Хустського замку).

Масова колонізація цих земель відбувалась, ймовірно наприкінці 13 ст. з боку Угочанщини. Це доводять і привілеї, надані мешканцям містечок комітату на прохання переселенців-госпітів та на зразок добре відомих їм прав міського самоврядування. У середньовічних документах першим з'явилося Вишково у 1281 р., далі Тячів і Сігет у 1308 р., Хуст у 1324 р. Перша спільна згадка про п'ять містечок Марамороша у листі естергомського єпископа Болеслава датована 1326 р.

Етнічний склад насельників регіону був доволі строкатим. У містечках на початковому етапі переважав німецький та угорський елемент. Та незважаючи на

особливий статус, саксонці протягом 15–16 ст. поступово асимілювалися та розчинилися в угорському масиві містечок (найдовше вони простежуються у Вишкові), але прізвища досі вказують на їх колишню присутність. Слов'янське населення та волохи розселялися переважно у навколишніх селах, що зумовлено їх способом господарювання (Gulyás, 2014, 47 old.).

Містечка Марамороша з отриманням привілеїв стали на шлях стрімкого розвитку, причому вирішальним фактором було те, що протягом середньовіччя вони перебували переважно у королівському володінні (крім короткого періоду наприкінці 14 – початку 15 ст. – тоді вони належали представникам молдавського роду Белтекі).

Коли після трансільванських соляних шахт були відкриті марамороські, регіон швидко включився в економічне життя королівства. Інтенсивне видобування покладів солі розпочалося десь на зламі 13–14 ст., адже до цього часу у слабо заселеному комітаті не було достатньої кваліфікованої робочої сили, яка з'явилась тільки на зламі століть із переселенням госпітів.

Вишково

В частині Марамороша, яка сьогодні належить до Закарпатської обл. України, відомо всього два пункти, які в середньовічних документах названі замками. Перший з них функціонував біля Вишкова і до категорії цих пам'яток зарахований доволі умовно. Він має структуру, основні фортифікаційні атрибути і функціональне навантаження майданчика для спостереження на вершині гори з дуже стрімкими схилами.

Місцезнаходження на Варгеді відноситься до невеликих за розміром укріплень з максимально екстремальним розміщенням. На вершині гори з крутими схилами існувала рівна площадка (біля 30 кв. м), з якої відмінно проглядається долина р. Тиси. Кам'яні стіни на даному пункті не зводились, а були використані дві природні ландшафтні валоподібні смуги різної довжини, які обмежували незначну ділянку вершини з найбільш легкого для підйому боку, якщо його можна таким назвати. В скельних виступах біля самого майданчика фіксується невелике вибите заглиблення, яке за аналогіями класифікується як льох для зберігання продовольчих запасів. Здійснений науковцями Ужгородського університету огляд місцезнаходження на вершині замкової гори засвідчив відсутність тут кам'яних фортифікацій. Відповідно припускаємо їх зведення з деревини, про що свідчать і виявлені невеликі фрагменти обмазки. Площа пам'ятки і відсутність зручного підйому стали в основі визначення її як дозорної.

Історія вишківського «замку» чітко відображена в середньовічних документах. У 1274 р. тоді ще угочанське містечко король Іштван V подарував представникам роду Гонтпазмань, Мікову та Чепану, разом із митним постом. Дарчу грамоту у 1281 р. підтвердив і Ласло Кун. Брати, ймовірно, за останні десятиліття 13 ст. і звели тут укріплення. Перша згадка про нього датована 1299 р., коли король Андрій III «повернув замок братам та залишив за ними право володіння». Вже у наступному, 1300 р., Андрій III забрав замок у братів, які отримали взамін кілька населених пунктів на території Угочанщини: Чорнотисово, Рокосово та Ніртелек (Mihályi, 1900, 2). Саме в цей період селище разом із замком перейшло до Марамороша. Втім, укріплення проіснувало недовго, адже з першої половини 14 ст. у джерелах вже не згадується. Зважаючи на чіткі свідчення письмових джерел і точну локалізацію, а також відсутність систематичних польових досліджень, основне слово у конкретизації історії пам'ятки залишається за археологами.

Хуст

Незначний період використання вишківського пункту для спостереження за долиною р. Тиси можна пояснити тим, що в цей час, ймовірно, розпочалося будівництво іншої фортеці – Хустського замку. Він перебрав на себе функцію захисту марамороського соляного шляху, який приносив суттєвий прибуток до державної скарбниці, а також став центром королівського комітату. Саме ж м. Хуст засновано у період відбудови Угорського королівства після монголо-татарського нашествия.

Привілеєм Карла Роберта 1329 р. Хуст, разом з ще з 4-ма населеними пунктами, отримав міське право, (згодом, у 1352 р. до них приєднався і Марамарошсігет), та статус головного над ними. Судячи з того, що містечко отримало права, подібні до севлюських, яке за часів Гейзи II та Бели III колонізували саксонські госпіти, Хуст заселяли також німецькі поселенці.

Перше письмове свідчення про замок датоване 1353 р. (Fügedi, 1977, 144 old.). В документі згадується каштелян Домокош Мачка, який на цей час командував і Нялабом (Королівський замок). У 1365 р. король Сигізмунд подарував марамороські землі волоським воєводам Балку та Драгу, щоб захистити прикордоння від нападів молдавського воєводи Богдана, але замком вони володіли нетривалий період. Згодом Сигізмунд передав фортецю своєму канцлеру Імре Перені (требішовська гілка), що стало однією з причин багаторічної ворожнечі між двома родами.

На кінець 15 ст. Хуст, разом з соляними шахтами повернувся до корони. У 1498 р. фортецю знов отримали Перені (але вже нялабська гілка) в особі Габора Перені. Під час селянського повстання Дьєрдя Дожі 1514 р. місцеві дворяни знаходили притулок у Хустському замку, який повстанцям так і не вдалося взяти штурмом. Після повстання замок знов повернувся до власності короля.

З моменту розпаду Угорського королівства на три частини, замок перебував переважно у володінні трансільванських князів. Після битви під Могачем Хустська фортеця кілька разів міняла власників. Певний час нею володів Томаш Надошді, але реальним господарем тут був відомий своєю жорстокістю каштелян Кріштоф Каваші, який тримав у страху населення трьох комітатів. У 1546 р. замок захопили війська Фердинанда I Габсбурга.

У 1556 р. війська королеви Ізабелли штурмували фортецю, але укріплення вдалося захопити тільки після того, як у гарнізоні скінчилися запаси харчів. Згідно зі шпєєрською угодою замок відійшов до Трансільванського князівства, став одним з його опорних пунктів. У своєму заповіті Ян Сигізмунд відписав фортецю Мігалью Чакі, Гашпару Бекешу та Кріштофу Гадьмаші, який з 1557 по 1564 рр. був каштеляном замку. Після повстання Бекеша проти новообраного трансільванського князя Іштвана Баторі, він був змушений передати Хуст останньому. У подальшому заможна домінія залишається у володінні трансільванських князів. Габор Бетлен дарував її своєму молодшому брату, марамороському жупану Іштвану. Після шлюбу доньки Бетлена з Ференцом Реді, замок перейшов до останнього. Цей період вважають «золотим віком» історії Хустської фортеці.

Син Ференца Реді, Ласло помер у 1667 р. в Хусті, після чого титул марамороського жупана і разом з ним всю домінію отримав Мігаль Телекі.

Під час спроби перевороту Вешелені, у 1670 р. тут базувалася частина війська Ференца Ракоці I, а згодом замок став одним з центрів руху куруців. З початком визвольної війни у 1703 р. одному з прихильників Ференца Ракоці II вдалося проникнути до замку та перекупити німецький гарнізон. У 1706 р. саме тут був підписаний договір трансільванських та угорських станів про визнання Ракоці трансільванським князем. Після укладення сатмарського мирного договору в Хусті розмістили австрійські війська, а згідно параграфу ХСП закону 1715 р. Марамороський комітат був приєднаний до Угорського королівства.

3 липня 1766 р. замок спалахнув від удару блискавки, вогонь досягнув і порохової вежі, яка вибухнула, зруйнувавши більшість будівель і частину замкових

стін. Жупанат спробував зберегти замок, почав ремонт, але ця справа виявилася безнадійною. У 1773 р. імператриця Марія Терезія направила свого сина Йосифа оглянути укріплення. В результаті було прийняте рішення про виведення гарнізону з Хустської фортеці і вона остаточно припинила своє існування.

В 1798 р. чергова буря пошкодила останню вежу замку. Влада дала місцевій громаді дозвіл розбирати укріплення на будівельне каміння для спорудження католицької церкви та різних офіційних споруд міста.

Планування захисних споруд пам'ятки визначило продовгувате плато на вершині гори, витягнуте в довжину за лінією північ-південь. Фортифікації поділені на верхню та нижню тераси, нижній двір в свою чергу теж складався з двох відокремлених частин. На час завершення функціонування замку до його оборонних ліній були вписані шість бастіонів і чотири вежі.

В умовах існування різних варіантів датування фортеці особливу вагу отримують археологічні матеріали, які найбільш точно відбивають хронологічні реалії даного пункту. Хустський замок можна сміливо зараховувати до групи ключових пам'яток Закарпаття періоду пізнього середньовіччя та раннього модерного часу. Незважаючи на це, в силу низки причин, його систематичне археологічне дослідження поки не проводилося. Здійснені в минулі десятиріччя місцевими ентузіастами земляні роботи носили аматорський характер і не завершувалися фіксацією стратиграфії та публікацією отриманих матеріалів. Подібні дії приводили до знищення культурних горизонтів і руйнуванню окремих елементів самих укріплень. У 2019 р. археологічна експедиція Ужгородського національного університету розпочала дослідження замкової території. Основне завдання – утворення стратиграфічних колонок пам'ятки на окремих ділянках верхнього замку та замкового дворика (Прохненко, Жиленко, 2019, с. 174-180; Prohnenko, Zsilenko, 2019, 38-41 old.).

Отримані матеріали дозволяють зробити попередні висновки про будівельні горизонти пам'ятки на вивченій ділянці. Будівництво споруд в найвищій частині почалося, скоріше за все, в епоху Матяша Корвіна. На зрівняній скельній основі були зведені просторі підвальні приміщення, висотою до 3,0 м. Все навантаження конструкції припадало на ряд опорних стовпів, від яких в різних напрямках розходилися арки і куполоподібні частини стелі, зведені з туфових блоків. Зверху підвальних приміщень були зведені кам'яні стіни кімнат. Скоріше за все, після пожежі на замку в 1766 р. найбільше постраждала конструкція даху і дощова вода стала проникати до самих кімнат. З часом із-за цього були зволожені та відповідно

зруйновані перекриття підвальних приміщень. Після цього підвали повністю засипали будівельним сміттям, а в верхній частині здійснили перепланування стін. В результаті площа дослідженого нами приміщення значно зменшилася. Останнє використання кімнати фіксується в 1939 р. і пов'язане воно з перебуванням на замковій горі угорських військових.

Отже, на сьогоднішній день можна констатувати, що зведений в 14 ст. порівняно невеликий Хустський замок в результаті періодичних масштабних перебудов на 15–17 ст. перетворився в значний за розмірами складний комплекс захисних, житлових і господарських споруд, проіснувавши до кінця 18 ст.

Замки Соляного Шляху, розміщені від долин Боржави до Тиси, є еталонними для розгляду кам'яного військового будівництва в Північно-Східній частині Угорського королівства. Вони, контролюючи важливі торгові шляхи, пройшли складний еволюційний шлях від невеликих за розмірами майданчиків для спостереження другої половини 13 – 14 ст., розміщених на вершинах крутих гір, до потужних укріплених центрів з системою різноманітних захисних споруд 15 – 16 ст., а окремі з них не втратили свого значення і в наступні сторіччя, функціонуючи аж до 17 – 18 ст.

СПИСОК СКОРОЧЕНЬ

- 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

ВИКОРИСТАНА ЛІТЕРАТУРА

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-Carpatika. 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», 20106 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-Карпатика. 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-Карпатика. 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., Mojzsesz 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: Bányászattörténeti közlemények, 2010, 1, old. 42-48.

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

Réthy Károly. Az aknasugatagi sóbányászat. In: Bányászattörténeti 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 carpat-

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

Selmeczi 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.

СПИСОК ІЛЮСТРАЦІЙ

Рис.1. Пам'ятки соледобування бронзового віку всередині Карпатського регіону: 1 – Беіле Фіга; 2 – Валя Флорілор; 3 – Кайла; 4 – Окна Деж; 5 – Сесарм; 6 – Солоне (Ганичі); 7 – Солотвино (за В.Кавруком).

Рис.2. Коштіль. Браслет та сокира-кельт.

Рис.3. Солоне. Дерев'яні предмети з шахти (за Е.Хардінгом та В.Кавруком)

Рис.4. Гальштат. Реконструкція видобутку солі у добу пізньої бронзи.

Рис.5. Гальштат. Бронзова кирка з доісторичних соляних шахт.

Рис.6. Картографування городищ Мараморощини доби гальштату – середньовіччя.

Рис.7. Городище Мала Копаня.

Рис.8. Графітова сітула.

Рис.9. Карта Мараморощини.

Рис.10. Герб комітату Мараморош.

Рис.11. Свята Кінга.

Рис.12. Дзвінкоподібна соляна копальня (за Іштваном Драшкоці).

Рис.13. Механізм для підняття солі в середньовічних соляних шахтах (за Іштваном Драшкоці).

Рис.14. Карта торгових шляхів, розташування митних постів та переправ у 16 ст.

Рис.15. Беатриса Арагонська.

Рис.16. Хустський замок та реформатська церква на рисунку Елемира Шовша.

Рис.17. Хустська реформатська церква.

Рис.18. Виноградівська римо-католицька церква.

Рис.19. Виноградівська римо-католицька церква.

Рис.20. Герб Перені (знахідка з Королівського замку).

Рис.21. Томаш Надошді.

Рис.22. Печатка п'яти марамороських міст.

Рис.23. Бронька. Замкова гора (Царська).

Рис.24. План Броньківського замку та дослідженої площі.

Рис.25. Сільце. Замкова гора (Бодулів).

Рис.26. План Сілецького замку та дослідженої площі.

Рис.27. Квасівський замок (вид з півдня).

Рис.28. План Квасівського замку та дослідженої площі.

- Рис.29. Виноградівський замок Канків.
- Рис.30. Виноградівський замок Канків.
- Рис.31. План замку Канків (періоду функціонування францисканського монастиря).
- Рис.32. План Виноградівського замку Канків та дослідженої площі.
- Рис.33. Королівський замок Нялаб. Загальний вид зверху.
- Рис.34. Королівський замок Нялаб. Підпора мосту.
- Рис.35. Королівський замок Нялаб. Бастіон клиноподібної форми.
- Рис.36. Королівське Євангеліє.
- Рис.37. Замкова гора біля Вишково (Варгедь).
- Рис.38. Вишківське укріплення.
- Рис.39. План Хустського замку 18 ст.
- Рис.40. План Хустського замку 18 ст.
- Рис.41. Хустський замок з висоти.
- Рис.42. Тисауйлак і Тисабеч на карті військового топографічного вимірювання.
- Рис.43. Будівля соляного будинку у Вілку.
- Рис.44. Томаш Рус: Томаш Есе. Недільна газета, номер 1868/27.
- Рис.45. Меморіальна дошка Томаша Есе на стіні колишнього соляного будинку.
- Рис.46. Зображення Людовика II з хроніки Туроці.
- Рис.47. Срібна монета Андраша II.
- Рис.48. Антон Фуггер (1493-1560 рр.).
- Рис.49. Напрямки транспортування солі у Північно-Східній Угорщині XVIII століття. Карта Імре Мілеца з 1773 року. (Фрагмент).
- Рис.50. Човни та плоти на Тисі в XVII столітті.
- Рис.51. Маленький пліт (торка). Недільна газета, 6 січня 1896 року.
- Рис.52. Сатмар 1686 р., офорт (Якоб Пітерс).
- Рис.53. Солончакове озеро в Ніршезькому краї.
- Рис.54. Палац Ракоці-Дежевффі, колишня будівля соляної комори в Токаї.
- Рис.55. Будівля соляного будинку та митного посту в у Вельких Траканах.
- Рис.56. Андраш Сексті: Карта комітату Сабольч (1802 р.).
- Рис.57. Транспортування солі в ранньомодерний час.
- Рис.58. Кораблі, що перевозили сіль в середньовіччі.
- Рис.59. Вивантаження товару торговцями сіллю.
- Рис.60. Зв'язані плоти під містом Прага.

Рис.61. Карта Сатмарського комітату з залізничною мережею (1920 р.).

Рис.62. Березький комітат з залізничною мережею (1920 р.).