

GLÜCK LÁSZLÓ

**A máramarosi só kereskedelmének útvonalai
a 16. század közepén**

A Magyarország középső területein végbement oszmán hódítás hatására az 1540-es években, kiváltképpen annak második felében az ország Habsburg-birodalomba illeszkedett részén hatalmas erőfeszítések történtek az 1530-as évek polgárháborúja során szétzilált közállapotok és a törökellenes védelem alapját képező uralkodói pénzügyek rendezésére. Ebből nem maradt ki a huszti várbirtok és a vele összefüggő máramarosi sógazdálkodás sem. A huszti vár és a hozzá tartozó birtoktest – benne a máramarosi sókamarával – 1530 és 1546 között lényegében Nádasdy Tamás fennhatósága alatt állt. 1530-ban, az Ártándyak letartóztatása után ugyanis az akkoriban János király pártján, Lodovico Gritti kincstartó mellett a királyi jövedelmek adminisztrátoraként működő (tulajdonképpen János király kincstárát ténylegesen irányító) Nádasdy nevezhetett ki várnagyot Husztra. Az alkalmat kihasználva saját familiárisát, a dunántúli köznemesi családból származó Kávásy Kristófot ültette a huszti várnagyságba, aki innentől kezdve mindenfajta birtokjogi változástól függetlenül csakis dominusához hűen tartotta a várat. Nádasdy ugyan 1534 óta ismét Ferdinánd király pártján állt, de a várhoz és a sókamarához ezután sem tudott hozzáférni sem a Habsburg pénzügykormányzat, sem a Husztra II. Lajostól kapott jegyajándéka részeként jogot formáló Mária özvegy királyné.¹ Változást Nádasdy átpártolása annyiban jelentett, hogy innentől Kávásy is Ferdinánd híveként működött a Huszt körüli vidéken.

A várnagy a János-pártiakkal vívott harcai mellett azonban idővel számos hatalmaskodást, jogsértést is végbevitt a környékbeli nemesekkel szemben.² Máramaros és a szomszédos megyék panasza az 1543. novemberi besztercebányai országgyűlés napirendjére is felkerült, ahol a király ígéretet tett, hogy ecse di

1 Ld. minderre: *Draskóczy István*: Az erdélyi sókamarák ispánjai 1529–1535 (Az erdélyi sóbányák sorsa a Szapolyai-korszakban). *Levéltári Közlemények* 75(2004) 1. sz. 28–39. között passim és *Gernot Heiß*: Die ungarischen, böhmischen und österreichischen Besitzungen der Königin Maria (1505–1558) und ihre Verwaltung. I–II. *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs* 27, 29(1974, 1976), II. 86–88. (kiseb hibákkal).

2 Kávásy tevékenységéről összefoglalóan: *Pap József*: Adalékok Máramaros történetéhez. Máramarossziget, 1909. 63–71.

Báthori András „dunáninneri” országos főkapitány útján megfékezi Kávásyt.³ Báthori végül 1545 márciusa és 1546 februárja között, kifejezetten Ferdinánd király megbízásából, külön hadjáratot vezetett Kávásy kiűzésére. Előbb az általa építtetett, illetve megszállva tartott két környékbeli várkastélyt, Kovászót (Bereg) és Halmit (Ugocsa) foglalta el, majd Huszt ellen vonult, amit a várnagy egy idő után feladott.⁴ Ezzel a várbirtok a Magyar Kamara igazgatása alá került. Husztra két új várnagyot neveztek ki Brodarics Mátyás és Mecskesy István személyében, akik a korábban kialakult szokás szerint a máramarosi sókamaraispáni tisztet is betöltötték.⁵

1547-ben a Magyar Kamara a felső-magyarországi ügyekben leginkább járatos két tanácsosát, Werner Györgyöt és Péterváradai Balázst küldte ki biztosként a helyszínre.⁶ Feladatuk volt kivizsgálni a két várnagy-sókamaraispán közti konfliktust, az általuk elkövetett kisebb pénzügyi szabálytalanságokat, Mecskesy Fráter Györgyhez fűződő állítólagos titkos kapcsolatait, továbbá tájékozódni a huszti várnál és a sókamaránál folyó gazdálkodásról. Munkájukról terjedelmes jelentésben számoltak be.⁷ Számos fontosabb teendőjük közepette meghallgatták a sóval kereskedő helybeliek panaszait is. A jelentésben egy meglehetősen sematikus bekezdést szenteltek ennek a kérdésnek: a kereskedőknek újabban különösen sok nehézséggel kell szembenéznük, főként a harmincadok és a vá-

3 Monumenta Comitalia Regni Hungariae. Magyar Országgyűlési Emlékek. (= MOE) Szerk. Fraknói Vilmos. I–XII. Bp. 1874–1917. (Magyar Történelmi Emlékek III. Országgyűlések), II. 547., 564., 566.

4 Fráter György leveles könyve. Közli: –I.–R. Történelmi Tár (= TT) 1893. 288–289.; Magyar levelek a XVI. századból. VII. Közli: Dr. Komáromy András. TT Ú. f. 11(1910) 376–379.; Magyar történelmi okmánytár, a brüsseli országos levéltárból és a burgundi könyvtárból. II. 1538–1553. Összeszedte, lemásolta: Hatvani Mihály. Pest, 1858. (Magyar Történelmi Emlékek I. Okmánytárak 2.) 139–140.; Österreichisches Staatsarchiv (= ÖStA), Haus-, Hof- und Staatsarchiv, Ungarische Akten, Allgemeine Akten 1545. máj. 12. (Serédy Gáspár Leonhard Velsnek).

5 Brodaricsot már 1546. márc. 21-én így címezik. *Franz Anton Schmidt*: Chronologisch-Systematische Sammlung der Berggesetze der österreichischen Monarchie. Zweite Abteilung I. Wien, 1834. 164–165. Itt még csak jövőbeni kollégájáról van szó, de már Mecskesy kinevezéséről is lehetett tudni Bécsben: Magyar Országos Levéltár (= MOL) E 185 Missiles, Bornemisza Pál Nádasdy Tamásnak, 1546. márc. 27. Az uradalom igazgatásának előzményeire: *Engel Pál*: Királyi hatalom és arisztokrácia viszonya a Zsigmond-korban 1387–1437. Bp. 1977. (Értekezések a történelmi tudományok köréből. Új sorozat 83.) 118., 180–181. Mária királyné a Husztra vonatkozó jogait hasztalanul próbálta érvényesíteni nemcsak Nádasdyval, de inentől Ferdinánddal szemben is. *G. Heiß*: i. m. I. 63., II. 87–90.

6 Werner Sáros várának prefektusa is volt, állandó jelleggel Felső-Magyarországon tartózkodott, és az ottani kincstári ügyek, különösen a központi pénzkezelés felett évek óta fennhatóságot gyakorolt. *Szűcs Jenő*: A Szepesi Kamara Levéltára 1567–1813. Bp. 1990. (A Magyar Országos Levéltár kiadványai I. Levéltári leltárak 7.) 8–11. Péterváradira: *Gecsenyi Lajos*: A döntést előkészítő hivatalnoki elit összetételéről. A Magyar Kamara vezetői és tanácsosai a 16. században. In: Magyar évszázadok. Tanulmányok Kosáry Domokos 90. születésnapjára. Szerk. Ormos Mária. Bp. 2003. 103–104.

7 ÖStA Finanz- und Hofkammerarchiv, Hofkammerarchiv, Hoffinanz Ungarn (= HfU) RN. 2. Konv. 1547. fol. 59–97.

mok miatt, ami a kincstárnak is kárára van, mivel nem vásárolják annyira a sót az aknánál.⁸ Ehhez a ponthoz – bár magában a jelentésben említést sem tesznek róla – mellékletként csatolták a kereskedők által kifogásolt vámok jegyzékét is.⁹

„A szokatlan és jogtalanul felemelt vámokról a kereskedők leírása alapján”¹⁰ címet viselő irat egész terjedelmében vámhelyek felsorolásából áll. Az egyes helyszínekre vonatkozó szűkszavú, egy-két mondatos bejegyzések az alapvető tudnivalókat (birtokos neve, vám összege stb.) foglalják össze, de ezeket sem következetesen. Olykor-olykor azonban a feljegyzés készítői egyéb körülményeket is tanácsosnak találtak rögzíteni.

Ennek a szerény iratnak a forrásértéke korántsem csekély, sőt önmagában is külön figyelmet érdemel, legalább két okból. Egyfelől ugyanis egyedülálló forrását képezi a máramarosi sókereskedelem történetének, hiszen a benne megemlített csaknem száz vámhely segítségével egyszeriben felrajzolható annak gyakorlatilag teljes útvonalhálózata. Márpedig forrásunk híján erre a kérdésre szerencsés esetben is legfeljebb olyan szórványos adatokat lehetne remélni, melyek a kereskedőket csupán útjuknak egy-egy pontján érik tetten. Feltehető, hogy amit az ilyen elszórt adatokból – melyekből tanulmányunk végén néhányat idézünk – valaha tudhatunk a máramarosi só kereskedelmének 16–17. századi útvonalairól, az is messze elmarad attól, amit ez az egyetlen forrás elárul. Másrészt az irat adatokkal szolgál a Felvidék 16. századi útvonalaira és vámhelyeire általában is, s mivel olyan őrzési helyen maradt fenn, ahonnan egy kifejezetten az út- vagy vámhálózatra vonatkozó kutatás során aligha kerülne elő, érdemes rá külön is felhívni a figyelmet.

8 Uo. fol. 82v.

9 A jelentésnek korunkra csupán egy másolati példánya maradt fenn az Udvari Kamara levéltárában, melyet feltehetően a Magyar Kamaránál készítettek az oda befutott eredetiről, és továbbították Bécsbe. (Jelzetét ld. a 7. jegyzetben.) A szóban forgó melléklet azonban a bécsi aktából hiányzik. Mivel a pozsonyi kamara 1548-ig eléggé hézagos regisztraturájában a teljes ügyiratot hiába keressük, a még a bécsi másolati példányból is elkallódott mellékletnek valószínűleg egykori létezéséről sem tudnánk, ha a sors nem kegyelmezett volna meg mégis e néhány lapos, minden külső formai kelléket nélkülöző egyszerű följegyzésnek és a benne rejlő történeti információknak. A megmenekülést Jankovics Miklós korlátlan gyűjtőszenvédélyének köszönhetjük. Az irat az ő gyűjteményéből került aztán vissza közlevéltári őrizetbe, s az utólagos rendezések során nyerte el mai helyét, történetesen a magyar kamarai archívumban: MOL E 554 Fol. Lat. 973/II. (Az irat numerusjelzet nélküli, a tétel 16. századi év nélküli iratai között található.) A provenienciát az azonos írásképen és a jelentés vonatkozó pontjával való közvetlen tartalmi összefüggésen kívül az is alátámasztja, hogy az egyébként keltezés nélküli melléklet 1547-re datálható. Néhaiként szerepel benne az atyai vám (Bereg m.) birtokosa, Büdy Mihály, aki valószínűleg 1547 elején halt meg. (1547. máj. 12-én már ifjabb Büdy Mihályt nevezi ki beregi főispánná elhunyt apja helyére az uralkodó. MOL A 57 II. köt. fol. 192–193. Halálát 1547-re teszi G. Heiß: i. m. II. 85–86. is.) Sárospatak és Újhely birtokosaként viszont még Perényi Péter szerepel, aki 1548. febr. 26-án halt meg. *Détszhy Mihály*: Sárospatak vára és urai 1526-tól 1616-ig. Sárospatak, 1989. (A Sárospataki Rákóczi Múzeum Füzetei 28.) 34. A biztosok a 7. jegyzetben id. jelentésük szerint 1547 szeptemberében jártak Máramarosban.

10 „De theloneis insuetis et iniuste augmentatis ex descriptione vectorum”.

A bennünket e helyütt érdeklő szempont, a só magánosok által bonyolított kereskedelme a hazai sóügy történetének legkevésbé kutatott területe,¹¹ ami a forrásadottságok miatt teljesen érthető is. Ez a kérdés jelentősebbé épp a 16–17. század vonatkozásában válik, amikor a kincstári sóelosztás megszűntével a felhasználókat túlnyomórészt már az aknáktól magánkereskedők látták el e létfontosságú árucikkkel.¹²

A só kereskedelme Magyarországon a 16. század első felében, fokozatosan vált szabaddá. A középkorban e termék bányászata és nagykereskedelme uralkodói monopólium volt, bár ezt törvény csak 1492-ben rögzítette. Országszerte királyi sókamarák végezték a só elosztását, melyeket a kitermelést végző bányakamarákból kincstári szervezésben láttak el. Máshonnan származó terméket csak királyi engedéllyel lehetett forgalomba hozni.¹³ A rendszer a Jagelló-korban jutott válságba. 1521-ben II. Lajos arra hivatkozva, hogy e szervezet működtetése immár többbe kerül, mint amennyi a belőle származó haszon, feloszlatta az elosztóhelyeken működő kamarákat, és bevezette a só szabad kereskedelmét.¹⁴ A rendelkezés azonban nem ment át a gyakorlatba.¹⁵ Az újabb kutatások derítették fényt arra, hogy a legfontosabb elosztóhelyek még Mohács után is működtek Szapolyai János országrészén, bár a kor zavaros viszonyai már érezhetően akadályozták ellátásukat. Ezekbe a kamarákba olykor a máramarosi bánya termékéből is szállítottak.¹⁶ 1534, Máramaros Ferdinánd király fennhatósága alá kerülése után azonban erre már értelemszerűen nem volt lehetőség. Az 1538-as váradi békében aztán hivatalosan is elhatárolták a két sókörzetet: erdélyi sót

11 Erre a problémára Kubinyi András is felhívta a figyelmet: *Kubinyi András*: Königliches Salzmanopol und die Städte des Königreichs Ungarn im Mittelalter. In: Stadt und Salz. Hrsg. von Wilhelm Rausch. Linz, 1988. (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas X.) 232.

12 A 16–17. század tekintetében eddig az alábbi munkák foglalkoztak érdemben a sókereskedelemmel (valamennyi az erdélyivel): *Draskóczy István*: Szempontok az erdélyi sóbányászat 15–16. századi történetéhez. In: Tanulmányok Érszegi Géza hatvanadik születésnapjára. Szerk. Almási Tibor–Draskóczy István–Jancsó Éva. Bp. 2005. 83–117.; *Hóvári János*: Az erdélyi só a török Szendrőben, 1514–1516. In: Gazdaság, társadalom, történetírás. Emlékkönyv Pach Zsigmond Pál 70. születésnapjára. Szerk. Glatz Ferenc. Bp. 1989. (Társadalom- és művelődéstörténeti tanulmányok 6.) 41–61.; *Kulcsár Árpád*: Sóbányászat és sókereskedelem Erdélyben I. Apafi Mihály uralkodása idején. Századok 125(1991) 415–448. A 17. század végén bekövetkező változásokra ld. még: *Wolf Rudolf*: Erdélyi sóügyek az Apafi-korszak végén. In: Emlékkönyv Jakó Zsigmond születésének nyolcvanadik évfordulójára. Szerk. Kovács András–Sipos Gábor–Tonk Sándor. Kolozsvár, 1996. 549–569.; *Sinkovics István*: Az erdélyi kamarajövedelmek a Habsburg-uralom kezdetén. In: Emlékkönyv Domanovszky Sándor születése hatvanadik fordulójának ünnepére 1937. május 27. Bp. 1937. 504–533. A máramarosi só kereskedelme a szabad kereskedelem korában lényegében feldolgozatlan.

13 A középkori viszonyokra ld. mindenekelőtt: *Paulinyi Oszkár*: A sóregále kialakulása Magyarországon. Századok 57–58(1923–1924) 627–647.; *Kubinyi A.*: i. m. 213–232.

14 *Iványi Béla*: Két középkori sóbánya-státútum. Századok 45(1911) 110. A képet jelentősen árnyalta legújabban Draskóczy István, rámutatva arra, hogy a szabadon forgalmazott só mennyisége már 1521 előtt is növekedőben volt. *Draskóczy I.*: Szempontok i. m. 91., 105., 116.

15 *Iványi B.*: i. m. 108.

16 *Draskóczy István*: Erdély sótermelése az 1530-as években. In: Tanulmányok Szapolyai Jánosról és a kora újkori Erdélyről. Szerk. Bessenyei József–Horváth Zita–Tóth Péter. Miskolc, 2004.

csak János király, máramarosit csak Ferdinánd országrészén lehetett forgalomba hozni.¹⁷ Arról azonban, hogy a Habsburg Ferdinánd uralta területen a máramarosi bányatermékre támaszkodva sóelosztó kamarákat működtessenek, az akkori helyzetben szó sem lehetett. Elvi jelleggel kimondott szabadkereskedelemtől mindazonáltal még ekkor sem beszélhetünk. Jól jellemzi a helyzetet mind a regalé elvének fennállta, mind tényleges működésképtelensége oldaláról I. Ferdinánd 1541. évi oklevele, melyben a huszti uradalmat és a máramarosi sókamarát (névleg filiális kamaráival, azaz az elosztóhelyekkel együtt) hátralékos erdélyi vajdai fizetése fejében elzálogosítja Maylád Istvánnak. Az oklevél szerint Maylád évi ötezer forintot köteles fizetni (illetve fizetésébe beszámítani), míg az utak és kamarahelyek fel fognak szabadulni, azután viszont már nyolcezeret.¹⁸ Ilyen körülmények között a só kereskedelme ténylegesen szabaddá vált, vagyis azt már az aknától kezdve teljességgel magánosok bonyolították.¹⁹

Az 1540-es évek második felében azonban a helyzet némileg megváltozott. Miután 1546-ban kivették Husztot Kávásy Kristóf kezéből, 1548-ban pedig megszületett a megállapodás Mária királynéval magyarországi birtokainak átadásáról, a kincstár hozzájárult a máramarosi sóügy rendezéséhez. Az 1548. október–novemberi pozsonyi országgyűlés már a máramarosi só királyi elosztóhálózatának újjászervezéséről rendelkezett.²⁰ Miként a kamarai levéltárak bőséges vonatkozó iratanyaga tanúsítja, a kincstári sóelosztási rendszer újjászervezéséhez ezt követően valóban hozzá is láttak. Forrásunk azonban még mindennek előestéjén keletkezett.

Következzenek először táblázatba foglalva a Werner–Péterváradai-féle jelentés vámügyi mellékletében szereplő adatok, valamint a vámhelyek azonosítása. (A táblázatba minden adatszerű információt felvettünk, így az a forrásszöveg közlését pótolja, az adatok pedig így áttekinthetőbbek.)

(Studia Miskolcinsensia 5.) 27., 37–40., 53., 67–68. (4–7. táblázat). Adatai alapján mindenekeelőtt a Szamos, a Maros és a Tisza menti kamarák léteztek még (Szatmár, Lippa, Tokaj, Szolnok, Szeged stb.).

17 *Draskóczy István*: Erdély sótermelése a XVI. század közepén. In: *Studii de istorie modernă a Transilvaniei/Tanulmányok Erdély újkori történelméből. Omagiu profesorului Magyar András Emlékkönyv.* Coord./szerk. Pál Judit–Rüsz Fogarasi Enikő. Cluj–Napoca/Kolozsvár, 2002. 187.

18 „Pro arenda annua, donec videlicet viae et loca camerarum liberabuntur, summam quinque millium florenorum, viis vero et locis camerarum liberatis, ipso facto ratione huiusmodi arendae annuae octo millium florenorum [...] nobis pendere [...] debeat et teneatur.” *F. A. Schmidt*: i. m. 50.

19 Egyértelműen fejezi ki ezt Werner és Péterváradai 1547-es jelentése: „sales per currus educuntur ad fortuna eorum, qui educunt”. *ÖStA HfU RN. 2. Konv. 1547. fol. 82v.*

20 *Corpus Juris Hungarici. Magyar Törvénytár. 1526–1608. évi törvénycikkek.* (= CJH) Ford., utalások: Dr. Kolosvári Sándor–Dr. Óvári Kelemen. Magyarázó jegyzetek: Dr. Márkus Dezső. Bp. 1899. 1548:29. tc.; MOE III. 225–226. A két munka egy ponton eltérő olvasatot tartalmaz, a mondat értelmének a CJH-é felel meg („erigendas” és nem „eligendas”).

A vámjegyzék adatai

Sorszám ²¹	Vámhely megjelölése ²²	Birtokos ²³	Vámösszeg ²⁴	Azonosítás ²⁵	
				Helynév	Megye
1	Dobroka	Palko György	1 s.* > 3 d. [1 s. (fragmen- tum) vagy 1 d. > 1 d.]	Dobróka ²⁶	Bereg
2	Munkach	király	1 s.*, 2 d. > 4 d. [1 s., 2 d.]	Munkács	Bereg
3	Ignecz	Dobo Ferenc	2 s.*, 4 d. > 8 d. [1 s. > 4 d.]	Ignéc	Bereg
4	Wngwar ²⁷	Hoomonay György	1 s., 5 d. [-]	Ungvár	Ung

21 Saját számozás az iratban történő említés sorrendjében.

22 Betűhív átírásban. *-gal a szárazvámok, vastagon szedve a harmincadok, mindkettő az irat vonatkozó megjegyzése alapján. Ebben az oszlopban, lábjegyzetben adom meg az iratnak a vámhelyhez fűzött egyéb (a birtokos nevén és a vámösszezen kívüli) megjegyzéseit. Attól a számos vámhelynél ismétlődő kitételről, hogy ott nem tartoznának fizetni, ill., hogy a vámosok nem törődnek a királyi oklevéllel, eltekintek.

23 Az irat említése alapján. A családnevek betűhív átírásban, minden más magyar fordításban.

24 Először az irat keletkezése idején, majd kapcsos zárójelben – ha meg van adva – a korábban szedett vám („-” jel szerepel, ha nem szedtek vámot). Mindkettőnél előbb az odafelé, majd „>” jel után a visszafelé fizetett vám. S.=sóköcka, d.=dénár, cp.=cédulapénz. A sómennyiség *-gal megjelölve, ha az irat szerint a vámosok maguk választják ki a sót, ill. ha a nagyobbakból kell adni nekik.

25 Terjedelmi okokból az egyes vámhelyek azonosításához tartozó apparátust elhagytuk, kivéve néhány problematikusabb esetet. Szerencsére a máramarosi sókereskedők jogtalan megvámolása döntő többségében már a középkor óta létező, a szakirodalomban jól ismert uradalmi vámonkon történt. Csánki történeti földrajzában, a Település- és népiségtörténeti értekezések sorozat kötetiben a legtöbb település megtalálható vámhelyként. Használtuk még a nagy urbárium-kiadásokat (Urbáriumok. XVI–XVII. század. Szerk., bev. Maksay Ferenc. Bp. 1959. [A Magyar Országos Levéltár kiadványai II. Forráskiadványok 7.]; Urbáre feudálnych panstiev na Slovensku. I–II. Na vydanie pripravili: Richard Marsina–Michal Kušík. Bratislava, 1959.), a megyénkénti vámhely-feldolgozásokat (bennünket érint: *Wenzel Gusztáv*: Nyitra vármegyének XV. századbéli vámhelyei. Tanulmány hazánk közlekedési viszonyainak történetéhez. Pest, 1872. [Értekezések a történeti tudományok köréből II. 2.]; *Iványi Béla*: Bihar- és Bars-vármegyék vámhelyei a középkorban. Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle [= MGSz] 12[1905] 81–132.; *Kovács Béla*: Középkori vámok és vásáros helyek Heves megyében. Archivum 1[1973] 15–30.; *Draskóczy István*: Sáros megye vámhelyei a 14. században. In: Tanulmányok Borsa Iván tiszteletére. Szerk. Csukovits Enikő. Bp. 1998. 45–61.). A birtokosokra vonatkozó adatokat *Maksay Ferenc*: Magyarország birtokviszonyai a XVI. század közepén. I–II. Bp. 1990. (A Magyar Országos Levéltár kiadványai II. Forráskiadványok 16.) segítségével lehet felhasználni az azonosításban.

26 E néven létezett egy település a Munkács és Ungvár közti út mentén is, de mégis erről a Borsova-völgyi Dobrókáról van szó, ez volt ugyanis ebben az időben Palkó György birtoka. *Maksay F.*: Magyarország birtokviszonyai i. m. 177.

27 Korábban át tudtak kelni a vízen, nemrég azonban kőhidat építettek.

Sorszám	Vámhely megjelölése	Birtokos	Vámösszeg	Azonosítás	
				Helynév	Megye
5	in ponte Tyba	Tybay nemesek	1 s. [-]	Vásáros-tiba vagy Nagytiba ²⁸	Ung
6	Luczka	Naghmihal-i urak	1 s.* > 6 d. [-]	Lucska	Ung
7	Warano	Bathorry György	2 s.* > 8 d. [1 s.]	Varannó	Zemplén
7a	Warano	–	2 s., 50 d.+2 d. cp.	Varannó	Zemplén
8	Eperies ²⁹	–	6 s.	Eperjes	Sáros
9	Waralya sub arce Szepes	–	1 s., 6 d. > üres kocsi után 6 d.	Szepesváralja ³⁰	Szepes
10	Wyfalw penes Cibinium	–	1 s., 4 d.	Pécsújfalú	Sáros
11	Wasarhel	–	2 s.*, 4 d. > 8 d.	Vásárhely	Zemplén
12	Galszech*	–	1 s., 4 d. > 8 d.	Gálszecs	Zemplén
13	Wyhel*	Pereny Péter	1 s., 4 d.	Sátoraljaújhely	Zemplén
14	Patak*	ugyanő	2 s., 6 d. > üres kocsi után 6 d.	Sárospatak	Zemplén
15	Wary	király	1 s.*, 2 d. > 4 d. [1 s., 2 d.]	Vári	Bereg
16	Athya	néhai Bidi Mihály	3 s.* > 8 d. [3 s. (fragmentum) vagy 2 d.]	Vámosatya	Bereg
17	in vado Bach	–	4 s.*, 2 d. > 8 d. [4 s., 2 d.]	Bács	Szabolcs
18	Tokay	–	4 s.* > 12 d. [2 s. > 4 d.]	Tokaj	Zemplén
19	Szerencz	–	1 s., 4 d. > 6 d. [-]	Szerencs	Zemplén
20	Chyanalos	Warkoch Tamás	2 s., 3 d. > 6 d. [-]	Csanálos	Zemplén
21	Wamosy	Bebek Ferenc	1 s., 6 d. > 8 d. [-]	Sajóvámos	Borsod
22	Zentpeter*	Pereny Péter	2 s., 6 d. > 6 d.	Sajószentpéter	Borsod
23	Kazynch	Feledi István	2 s.	Kazinc	Borsod

28 E nevet viselte még a szomszédos Felsőtiba és Vajnatinatiba is. *Csánki Dezső*: Magyarország történelmi földrajza a Hunyadiak korában. (= Csánki) I–III., V. Bp. 1890–1913., I. 387. Csak a fenti kettő volt azonban az itt átvezető országút mentén. Ld. alább.

29 Belépéskor („cum intramus”).

30 A vámot valójában a szó szoros értelmében a vár alatt szedték, nem Szepesváralja városában, mely ebben az időben nem is tartozott a szepesvári uradalomhoz (Lengyelországnak volt elzáró- és elzáró-). Csánki I. 250.; Urbáre feudálnych i. m. I. 430. (1583).

Sorszám	Vámhely megjelölése	Birtokos	Vámösszeg	Azonosítás	
				Helynév	Megye
24	Kaza*	Wak Mihály	1 s., 4 d. > 4 d.	Kaza	Borsod
25	Puthnok*	Pwthnok György	1 s., 4 d. > 6 d.	Putnok	Gömör
26	Rymaszech*	–	2 s., 8 d. > 5 d.	Rimaszécs	Gömör
27	Nytraczká* ³¹	Bebek Ferenc	1 s. (további 3-4 s. Janosy Pálnak ³²), 2 d.	Ipolynyitra	Nógrád
28	Szobadfalw ³³	Pwthnok György	1 s. [-]	Szobadfalva	Kishont
29	Wamfalw*	Balassa Zsigmond	3 s.* > 8 d. [3 s. (fragmentum)]	Vámosújfalú	Nógrád
30	Fwryz, sub Zawocz ³⁴	Sigmont Balázs divényi várnagy ³⁵	1 s.	Fűrész	Nógrád
31	in castro Wegles*	–	4 s.* > 12 d. [4 d.]	Végles vára	Zólyom
32	Ozolyom*	–	3 s.* > 11 d. [3 d. > -]	Zólyom	Zólyom
33	eundo ex Zolio ad Semnitium in monte	–	n. a.	? ³⁶	?
34	Tharnaka*	saskői vár	2 s.* > 12 d. [-]	Ternavka ³⁷	Bars

31 Erővel kényszerítik ide őket.

32 Ekkoriban a füleki vár kapitánya, melyhez a vám tartozott. 1554-ben az ő hanyagsága miatt foglalták el a törökök a várat. Istvánffy Miklós magyarok dolgairól írt története Tállyai Pál XVII. századi fordításában. I/2. 13–24. könyv. Sajtó alá rend. Benits Péter. Bp. 2003. (Történelmi források I.) 228–230.

33 Rabló módjára („more predonico”).

34 Útkényszer érvényesült itt („pro recta via”). (A ’závoz’ köznévi hágóutat, rézsütös feljáró utat jelent, többfelé vált helynévvé. Kiss Lajos: Földrajzi nevek etimológiai szótára. II. Bp. 1988. 802. Fűrész után az út az Ipoly és a Garam völgye közti hágón kelt át, erre utal a „sub Zawocz” kitétel.)

35 A várnagnak bizonyára hasonlóképpen engedte át a birtokos az itteni vámot, ahogyan a füleki kapitány megkapta az ipolynyitrai vám egy részét.

36 Valahol a Zólyom és Selmecbánya közötti úton fekvő, közelebről ismeretlen hely.

37 A saskői uradalomhoz két Ternavka tartozott: a Zólyom és Keresztúr között, a Garam-völgyi főút közvetlen közelében levő Ternavka, és a Keresztúr után, az úttól távolabb elhelyezkedő Alsóternavka. Maksay F.: Magyarország birtokviszonyai i. m. 145., 146. Ez alapján is az előbbi jöhet szóba, de nem hagy kétséget az, hogy ezt a települést Vámosternavkának is hívták. Csánki Dező: Bars vármegye várai a XIV–XV. században. In: Emlékkönyv Dr. Gróf Klebelsberg Kunó negyedszázados kultúrpolitikai működésének emlékére születésének ötvenedik évfordulóján. Szerk. Lukinich Imre. Bp. 1925. 294.

Sorszám	Vámhely megjelölése	Birtokos	Vámösszeg	Azonosítás	
				Helynév	Megye
35	Kys Kermecz* ³⁸	esztergomi érsek	1 s., 25 d. [-]	Ókormöc	Bars
36	Kermecz Banya	–	1 s., ökrönként fél d.	Körmöcbánya	Bars
37	Kerezth*	helytartó ³⁹	2 s. > 10 d.	Garamszentkereszt	Bars
38	Sarnowycz*	Docy Miklós	2 s., 10 d. > 12 d.	Zsarnóca	Bars
39	in castro Zenthbenedek*	–	1 s., 10 d. > 12 d.	Garamszentbenedek vára ⁴⁰	Bars
40	in Solio Biztriciensi	–	1 s.*	? ⁴¹	Zólyom
41	Nyitra*	–	1 s. > 12 d.	Nyitra	Nyitra
42	Izbek	helytartó	2 s. > 10 d.	Üzbég	Nyitra
43	Galgocz	–	3 s.	Galgóc	Nyitra
44	Koarcz	Mechkey István	2 s. > ökrönként 1 d.	Kovárc	Nyitra
45	Wylak	Bathor-i András	2 s. > 12 s. ⁴²	Nagyújlak	Nyitra
46	Nyarhyd*	–	2 s.* > 8 d. [-]	Nyárhíd	Nyitra
47	Wdwardy	–	2 s.* > 8 d. [-]	Udvard	Komárom
48	Manya	–	2 s., 4 d. > 8 d.	Nagymánya ⁴³	Bars

38 Egy mérföldre elkerülnék.

39 Várday Pál esztergomi érsek. A helytartói birtokként megadott vámhelyek valójában egytől-egyig esztergomi érseki birtokok voltak. Ld. *Maksay F.*: Magyarország birtokviszonyai i. m.-ét az egyes településeknél.

40 A megerősített bencés kolostor. *Haiczl Kálmán*: A garamszentbenedeki apátság története. Bp. 1913. 21. skk.

41 Elképzelhető, hogy a zólyom-besztercebányai harmincadról van szó, melyet 1546-ban új harmincadhelyként említenek. *Ember Győző*: Az újkori magyar közigazgatás története Mohácstól a török kiűzéséig. Bp. 1946. (A Magyar Országos Levéltár kiadványai III. Hatóság- és hivaltörténet 1.) 212. A „Solio Biztriciensi” jelző ez esetben az elhagyott „tricesima” szóra vonatkozna. Mindazonáltal a vámösszeg nem harmincadra utal, és a panaszosok sem ekként említik, noha másutt mindenhol kiemelik, ha harmincadról van szó. A „Solio Biztriciensi” helymeghatározás vonatkozhat a „via” szóra is, ez esetben a két város közti úton, ismeretlen helyen vámolták meg őket.

42 Feltehetően elírás dénár helyett. Egyedül itt szerepel só visszaúton, ráadásul 12 kocka egyébként is elképzelhetetlenül sok lenne.

43 A Zsitva mentén egymással szemben feküdt a Nyitra megyei Kis- és a Bars megyei Nagymánya. „Mánya” vámhely egyaránt szerepel Bars megye 1424-es és Nyitra megye 1429-es vámvizsgálatában (*Iványi B.*: Bihar- és Bars-vármegyék i. m. 106.; *Wenzel G.*: i. m. 9.). *Gárdonyi Albert*: Felső-

Sorszám	Vámhely megjelölése	Birtokos	Vámösszeg	Azonosítás	
				Helynév	Megye
49	Keer	helytartó	1 s. > 3 d.	Nagykér ⁴⁴	Nyitra
50	Werebyl ⁴⁵	–	2 s.* > 12 d. [-]	Verebély	Bars
51	Borsa ⁴⁶	Balassy Menyhárt	2 s.* > 12 d.	Bars	Bars
52	Lewa	–	1 s. > 8 d.	Léva	Bars
53	Egegh	helytartó	2 s., 2 d. > 10 d.	Egegh	Hont
54	Saagh*	–	2 s. > 8 d.	Ipolyság	Hont
55	Wysk	Lossonczy uraság	2 s. > 6 d.	Ipolyvisk	Hont
56	Mezmewelew* ⁴⁷	csábrági vár	2 s. > 8 d.	Méznevelő	Hont
57	Dregel aut Hydwyg	–	2 s. > 4 d.	Drégely, Hídvég	Hont
58	Gyarmath	Balassa uraság	2 s. > 4 d.	Balassa- gyarmat	Nógrád
59	Patak	helytartó	2 s. > 4 d.	Patak	Nógrád
60	Wamosgutha	–	2 s. > 4 d.	Galgaguta	Nógrád
61	Zakalos Pazto	–	2 s. > 4 d.	Szakállos, Pásztó ⁴⁸	Hont
62	Moros	–	2 s. > 8 d.	Nagymaros	hódoltság
63	Waacz	–	3 s., 4 d. > 8 d.	Vác	hódoltság
63a	Waacz	–	2 s., 50 d. +4 d. cp.	Vác	hódoltság
64	Hatwan*	–	2 s. > 4 d.	Hatvan	hódoltság

Magyarország kereskedelmi útjai a középkorban. Közgazdasági Szemle 32(1908) 96., 193. szerint mindkét faluban volt egy-egy vám, ám mindkét oklevél Forgách Pétert és atyafiai nevezni meg birtokosként, márpedig csak Nagymánya volt e család kezén (*Maksay F.*: Magyarország birtokviszonyai i. m. 150. és Nyitra megye térképe). Így feltehető, hogy egy vámról van szó (Nagymányán), melyet mindkét vámvizsgálatnál számba vettek (talán mert a megyehatárt képező folyónál szedték). Nagymányán 1579-ben is van vám, melynek akkor 5/6-a a Forgáchoké volt. Urbáre feudálnych i. m. I. 412.

44 A szomszédos Kiskérrel ellentétben, mely a Forgáchok surányi uradalmához tartozott, ez a falu volt esztergomi érseki birtok: *Maksay F.*: Magyarország birtokviszonyai i. m. 553. és az 550–551. közötti térkép; *Demkó Kálmán*: Felsőmagyarországi várak és várbirtokok a XVI. században. Hadtörténelmi Közlemények 27(1914) 578.

45 Akaratuk ellenére a Nyitrán való átkeléskor („contra voluntatem nostram super Nitrum ascendendo”). (Itt egyébként nem a Nyitra, hanem a Zsitva folyt.)

46 A kocsival való átkeléskor („super currum ascendendo”).

47 Egy mérföldre kelnek át, de idekényszerítik őket.

48 Vám csak Pásztón ismert, a szomszédos Szakálloson nem. *Bakács István*: Hont vármegye Mohács előtt. Bp. 1971. 70., 186–187. 1554-ben is csak Pásztón volt vám. Urbáre feudálnych i. m. I. 168.

Sorszám	Vámhely megjelölése	Birtokos	Vámösszeg	Azonosítás	
				Helynév	Megye
65	Zehalom	egri vár	2 s. > 8 d.	Szihalom	Borsod
66	Maklar	–	6 s., 2 d. cp.	Maklár	Heves
67	Mohy*	–	1 s., 8 d. > 8 d.	Mohi	Borsod
68	Cheghe	–	2 s., 4 d.	Tizzacsege	Szabolcs
69	Lwcz*	–	1 s. > 6 d.	Alsólúc ⁴⁹	Zemplén
70	Dob*	–	1 s., 2 d. > 6 d.	Tizsadorob	Szabolcs
71	Ratka	–	2 s. > 6 d.	Rátka	Zemplén
72	–* ⁵⁰	boldogkői vár	2 s.	? ⁵¹	Abaúj
73	Wysoly	regéci vár	1 s., 4 d. > 6 d.	Vizsoly	Abaúj
74	Wamos Nemthy	–	2 s. > 4 d.	Tornyos-németi ⁵²	Abaúj
75	Szyna ⁵³	Bathory György	2 s., 4 d. > 6 d.	Abaújszina	Abaúj
76	Peghethé	–	2 s. > 6 d.	Regete ⁵⁴	Abaúj
77	Somos*	–	2 s.* > 6 d.	Somos	Sáros
78	Restha	–	2 s. > 6 d.	Reste	Abaúj
79	Szykzo*	–	1 s.* > 8 d.	Szikszó	Abaúj
80	Wamos Orozy	–	4 d.	Vámosoroszi	Szatmár
81	Kewlchye	–	2 s., 4 d. > 8 d.	Kölcse	Szatmár

49 Lúc néven két település létezett, Alsó- és Felsőlúc. Sajnos sem Csánki, sem Iványi Béla nem tisztázza, hol volt a vám, sőt Iványi teljesen egymás közé keveri az Alsólúccra és Felsőlúccra vonatkozó birtoklástörténeti adatokat. Csánki I. 355.; *Iványi Béla: A tiszaluci vám bevételei és azok felhasználása 1516–1520-ig* (Bevezetésül a tiszaluci rév- és vámjog története). MGSz 13(1906) 1. skk. Csak Alsólúc tartozott az ónodi uradalomhoz a vámmal együtt, Felsőlúc nem. *Maksay F.: Magyarország birtokviszonyai* i. m. 273., 1038., 1042.

50 Az irat csak annyit mond, hogy egy, a boldogkői várhoz tartozó szárazvám.

51 A boldogkői vár tartozékai (Csánki I. 197.) közül a vártól délre eső Szerencs (Csánki I. 218.) és Boldogkőváralja (*Kemény Lajos: Abaúj-Tornavármegye történelmi monográfiája*. II. köt. II. rész. Abaúj-Tornavármegye története 1527–1648. Kassa, 1915. 87–88.) ismert vámhelyként. Mindenesetre az egész várbirtok a vár közvetlen környékén lévő néhány faluból állott, így a vámhely mindenképpen ide lokalizálható. Feltehetően a váraljairól van szó.

52 Három Németi állt egymás mellett a Hernád partján, Al-, Közép- és Felnémeti. *Györffy György: Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza*. I–IV. Bp. 1963–1998., I. 121–124. Egyikük vámhely volt. Csánki I. 214. Ez csak a középső település, a mai Tornyosnémeti lehetett, melyet Abaúj megye 1553-as dikajegyzéke Vámosnémetinek nevez. *Maksay F.: Magyarország birtokviszonyai* i. m. 80., 92.

53 Soha nem volt itt vám. (Ebben a panaszosok tévednek, ld. Csánki I. 201.)

54 Vámhelyként nem ismert, de ez az egyetlen hasonló nevű település a környéken.

Sorszám	Vámhely megjelölése	Birtokos	Vámösszeg	Azonosítás	
				Helynév	Megye
82	Kochyord	–	2 s., 6 d. > 8 d.	Kiskocsord ⁵⁵	Szatmár
83	Mathoch ⁵⁶	–	4 d. > 4 d.	Matoles	Szatmár
84	Szamos Zegh	–	2 s., 4 d. > 8 d.	Szamosszeg	Szabolcs
85	Kovso	Matuznay György	2 s., 4 d. > 8 d.	Kovászó	Bereg
86	Wylke	Lossonczy uraság	1 s.* > 12 d.	Vilke	Nógrád
87	Gyakfalva	halmi kastély ⁵⁷	8 d.	Gyakfalva	Ugocsa
88	in pertinentiis arcis Ghymes ⁵⁸	gimesi vár	n. a.	? ⁵⁹	?
89	Tapolcha	–	2 s.	Nagytapolcsány vagy Kistapolcsány ⁶⁰	Nyitra vagy Bars
90	inter Nitrum et Sambok ⁶¹	–	2 s.	? ⁶²	Nyitra?
91	Ledecz	–	2 s. teli, 8 d. üres szekérért	Lédec ⁶³	Bars

55 Csánki I. 478.; *Maksai Ferenc*: A középkori Szatmár megye. Bp. 1940. (Település- és népiségtörténeti értekezések 4.) 161.

56 A Szamos révén át.

57 Az irat szerint a vámot „ad Rawass” szedik. A Gyakfalvához közeli Halmi a Surányi család birtokközpontja volt, melyet Kávásy Kristóf huszti várnagy elfoglalt, és ott castellumot építtetett. A várkastélyt róla „Kawas”, „Kávás” néven említik egykorú források (1545, 1546, 1548), helyét még a 19. században is „Kávás vár” külterületi név őrizte a falu határában. *Szabó István*: Ugocsa megye. Bp. 1937. (Magyarország és nemzetiség. Tanulmányok a népiségtörténet köréből. I. sorozat 1. kötet) 369.

58 Több vám.

59 A gimesi vár tartozékai (*Demkó K.*: i. m. 581–582.; *Maksay F.*: Magyarország birtokviszonyai i. m. 155., 566.) közül vámhely volt a fent külön említett Nagymányán kívül Vajk, Kalász, Zsitvaújfal, Nagyherestyén és Aranyosmarót (*Wenzel G.*: i. m. 4.; *Iványi B.*: Bihar- és Bars-vármegyék i. m. 105–106.). A térképen ezeket jelöljük. Ld. még az alább, az útvonalaknál írottakat.

60 Nyitra környékén, ahol az utolsóként felsorolt vámhelyek fekszenek, ez a két Tapolcsány volt. Vám csak Nagytapolcsányban ismert (*Wenzel G.*: i. m. 13.; Urbáre feudálnych i. m. I. 262.), de nem zárhatjuk ki Kistapolcsányt sem. A vámhelyek sorrendjéből következő útvonalnak ráadásul inkább utóbbi felel meg (ld. alább).

61 Három vám.

62 Véleményünk szerint Nyitra és Zsámbokrét közötti vámokról van szó (Nyitra helyes ragozása egyébként „Nitrium” lenne). Ezen a szakaszon azonban csak Üzbég (42), Kovarc (44) és Nagytapolcsány (89?) ismert vámhelyként (*Wenzel G.*: i. m. 10., 13.), melyek közül legalábbis az előbbi kettő biztosan szerepelt fentebb. Elképzelhető, hogy téves ismétlésről van szó. (A vámösszeg is azonos.)

63 Bár vámhelyként nem ismert, fontos út mellett feküdt (ld. alább), Nyitrához közel. Hasonló

Első pillantásra feltűnő a vámhelyek szabályos sorrendje (lásd a térképet). Az irat címéből és keletkezési körülményeiből egyértelmű, hogy a kamarai biztosok a helyszínen (Máramarosban) személyesen hallgatták meg a kereskedőket, és az általuk elbeszélteket vetették papírra.⁶⁴ A panaszosok pedig láthatóan törekedtek abban a sorrendben felsorolni a kifogásolt vámhelyeket, ahogyan útjuk során érintették őket. A sorrend nem mindenhol pontos, előfordulnak kisebb következetlenségek, jó néhányszor pedig – mint alább látni fogjuk – a főútvonalon fekvő vámhelyek felsorolásába a kiágazó kisebb utak egy-egy vámhelyét vetették közbe.

A továbbiakban a vámhelyeket összekötő utak meghatározására teszünk kísérletet. Sajnos ez nem megy minden nehézség nélkül, hiszen a középkori és kora újkori Magyarország úthálózatára vonatkozó, kifejezetten egykorú forrásadatokon nyugodt ismereteink igen csekélyek.⁶⁵ A kutatók többnyire beérik a 18. század végétől rendelkezésre álló térképes források, különösképpen az I. katonai felmérés adatainak visszavetítésével, azzal, hogy a természeti feltételekhez és az ésszerűség szempontjaihoz igazodó közlekedési hálózat a 18. század vége előtt alig változott. (Ami a tapasztalatok szerint többnyire igaz is.)⁶⁶ Az egykorú forrásokat felhasználó munkák sem elsősorban a magukra az utakra vonatkozó adatokra épülnek, hanem inkább a lényegesen egyszerűbben felderíthető vámhelyekre, illetve azok összekötésére.⁶⁷ Ennek persze szintén van alapja, hiszen a vámokat az utak mellett létesítették, a rájuk vonatkozó források pedig számos esetben az áthaladó közlekedési vonalak irányát is megadják. A másik probléma az, hogy a rendelkezésre álló munkák általában szűk területre, leggyakrabban egy-egy megyére terjednek ki.⁶⁸ Ha a kutatónak szélesebb területre, belátható időn belül igénybe vehető segítségre van szüksége középkori–kora újkori utak közelebbi nyomvonalának meghatározásához, jobbára valóban csak a 18. századtól rendelkezésre álló térképes anyagra, azon belül is elsősorban az I. katonai felmérésre támaszkodhat.⁶⁹

Minthogy mi itt csupán egyetlen irat feldolgozásával foglalkozunk, értelemszerűen nem vállalkozhattunk az érintett terület úthálózatának feltártságában mutatkozó hiányok pótlására, sőt a terület nagysága miatt még az egyes útszaka-

nevű település legközelebb Trencsén megye északi részén fekszik (szintén Lédec, ld. *Fekete Nagy Antal*: Magyarország történelmi földrajza a Hunyadiak korában. IV. Trencsén vármegye. Bp. 1941. 144–145.).

64 Az egész irat egyébként többes szám első személyben (a megvámoltak nevében) van fogalmazva.

65 Kivéve a Dunántúlt, ez azonban bennünket nem érint. *Glaser Lajos*: A Dunántúl középkori úthálózata. Századok 63(1929) 138–167., 257–285.

66 Ilyen következtetést von le pl. *Németh István*: A kassai követelek útja a pozsonyi országgyűlésre 1572. január–július. Fons 1(1994) 181.; *Blazovich László*: Az Alföld 14–16. századi úthálózatának vázlata. Tanulmányok Csongrád megye múltjából 26(1998) 51.

67 Pl. *Gárdonyi A.*: i. m.; *Borcsiczky Béla*: A politikai változások befolyása Magyarország kereskedelmi útjaira a XIV–XV. században. Bp. 1914.

68 Ld. a 25. jegyzetben id. műveket.

69 Az úthálózat szakirodalmának problémáit hasonlóan látja *Németh I.*: i. m. 179.

szokra vonatkozóan nyilván számos további adatot tartalmazó helytörténeti irodalom mélyebb figyelembevételére sem.

Lássuk tehát a máramarosi só kereskedelmének útvonalait. A panaszosok jól láthatóan négy nagy útvonalat követnek végig, mindegyik esetében kisebb kiágazásokkal. Az első az, amely Máramarost Kassával és Eperjessel (valamint azon túl a Szepességgel) kötötte össze. A második a beregi Tisza-réveken át Tokajra, onnan pedig a Sajó és a Garam völgyén át Nyitra környékére vezetett. Innen aztán visszafelé tartó sorrendben, mintegy kört bezárva sorolják fel a Tokajtól (és más környékbeli tiszai révektől) ugyancsak a nyugati Felvidékre, de délebbre – a nagy pesti országút egy szakaszán, majd az Ipoly-vidéken keresztül – vezető másik útvonal vámhelyeit. Ezután a Tokajt Kassán át Eperjessel összekötő út következik. A fennmaradó utolsó egytucatnyi vámhelyen belül két összefüggő csoportot lehet megfigyelni: az első öt a Szamos-vidéken, az utolsó négy pedig Nyitrától északkeletre fekszik.

Valamennyi út első szakasza a Szigettől nem messze délkeletre fekvő Rónaszékről – az akkoriban működő egyetlen máramarosi sóbánya helyszínéről – Husztig vezetett, lényegében a Tisza mentén. Ebben az időben a szekérral szállított só egésze errefelé hagyta el Máramarost.

Az innen tovább vezető egyik lehetséges útvonal mindjárt északnak fordulva, a Kárpátok lábainál Kassa és Sáros felé vezetett. Ez tulajdonképpen a Kassától kelet felé vezető legfontosabb útvonal volt, mely a város felől nézve Gálszécsen (12), Nagymihályon és Ungváron (4) át Munkácsra (2) tartott. Ez a 18. század végén a közbeeső szakaszokon pontosan Vásárhelyet (11), Lucskát (6), Tibát (5) és Ignécet (3) érintette.⁷⁰ Az a szakasz, melyen Huszt felől Munkácsot elérhették a kereskedők, a később ismertető Huszt–Nagyszőlős útból ágazott ki nem sokkal Huszt után északnak.⁷¹ Iratunk alapján elképzelhető, hogy ez érintette a dobrókai vámot (1), bár a 18. század végén ennél nyugatabbra vezetett a Huszt–Munkács út.⁷² A Munkács–Ungvár–Kassa útról letérve közvetlenül Eperjest is el lehetett érni. Ez a kiágazó út Varannón (7) és Hanusfalván át vezetett, majd a Szekcső völgyében, a Bártfa felől jövő úttal egyesülve ért északkeletről a városba (8).⁷³

A sókereskedők Eperjesről a Szepességbe tarthattak, midőn a szepesi vár tövében (9) megvámolták őket.⁷⁴ Úticéljuk lehetett Szepesváralja, hiszen vásáros

70 *Gárdonyi A.*: i. m. 203–204. Az első katonai felmérést a DVD-ROM-kiadása segítségével használtam: Az első katonai felmérés. (= EKF) DVD-ROM. Bp. 2004. XXIX. 7., XXVIII. 7., 6., XXVII. 6., 5., XXVI. 7–5., XXV. 7., XXIV. 8., XXIII. 8.

71 *Szabó I.*: i. m. 428. és térképmelléklet.

72 EKF XXX. 7., 6., XXIX. 8., 7. *Györffy Gy.*: i. m. I. 524., 541. említi a Munkácsról Ilosvára, ill. onnan a Borsova köréjén át Ugocsába vivő utat, de ez kevésbé jöhet számításba, minthogy az említett körév Ilosva határának Dobrókával ellenkező (Kömlös felőli) oldalán volt. *Györffy Gy.*: i. m. 530., 541.-en említi egy Ilosva–Baranka utat is, mely érintette Dobrókát.

73 *Draskóczy I.*: Sáros megye i. m. 54. A 18. század végén ugyanitt vezetett, egész pontosan Nagymihálynál válva ki a Munkács–Kassa útból: EKF XXV. 6., 5., XXIV. 6., 5., XXIII. 5.

74 *Gárdonyi A.*: i. m. 201. (Eperjes–Szinyeújfalu–Szepesség országút), 198. (Lőcse–Eperjes út, Szepesváralján vámmal). EKF XXIII. 5., XXII. 5., XXI. 4., 5. (Eperjes–Szinyeújfalu–Szepesváralja).

hely volt, de elképzelhető, hogy a közeli Lőcsét, vagy akár más szepesi városokat is felkerestek. A kereskedők egy darabon használták az Eperjesről északnyugatra, a Tárca völgyében haladó utat is, mely Kisszebenen és a pécsújfalusi vámon (10) át Lublóra – onnan tovább Sandecen át Krakkóba – vezetett.⁷⁵

A máramarosi só kereskedelmének másik, igazán nagy útvonala azonban az volt, mely a tokaji réven (18) át vezetett. Ennek első szakasza az említett Huszt–Nagyszőlős út.⁷⁶ Nagyszőlős után a Borsova vári révjén (15) át a Tisza dél-beregi átkelőihez tartott. A folyó ezen szakaszán két fontosabb rév volt: a naményi és a bácsi (másként aranyosi). A vidék ismert középkori és kora újkori vámhelyei, valamint a 18. század végi útvonalak alapján úgy tűnik, hogy Váritól a surányi vámon át a naményi révhez vezetett egy út, és ebből ágazott ki a gelénesi és az atyai (16) vámon át a bácsi révhez (17) vivő másik útvonal.⁷⁷ 1417-ben egy helyi birtokos máramarosi sókereskedőket fenyegetett meg, akik a vid(teleki) réven át szoktak járni (Vid a rév beregi oldalán, Báccsal szemben van).⁷⁸ A bácsi révet a kereskedők bizonyára Kisvárdra felkeresésének céljából választották a naményi helyett.⁷⁹ Az út szabolcsi szakaszán nem történt jogtalan vámolás. Kisvárdától minden bizonnyal a Nagykállón keresztül vezető úton érhatték el Tokajt.⁸⁰

A Tisza tokaji révjétől a jobb parton lényegében három út indult. Az egyik a Hegyalján haladt végig Patak (14) és Újhely (13) érintésével, majd a fent ismertetett Kassa–Ungvár útba torkollott (a 18. század végi állapot szerint Gálszécs-nél).⁸¹

Ugyancsak Tokajnál kelt át a Tiszán a Tiszántúlt Kassával összekötő út (71–75). Ez tulajdonképpen egy rövid szakasz után – melyen a rátkai vám (71)

75 *Gárdonyi A.*: i. m. 201–202.; *Draskóczy I.*: Sáros megye i. m. 50. Ugyanerre haladt a 18. század végén: EKF XXIII. 5., XXII. 5., 4., XXI. 3., 2. (Eperjes–Nagysáros–Kisszeben–Pécsújfalu–Palocsa–Lubló).

76 *Szabó I.*: i. m. 499. („Sosok uttya”, 1693), 432. (szőlősi rév–Nagyszőlős, Nagyszőlős–Szőlősvégardó), 510. (Mátyfalva–Tiszaújhely) és ld. a térképmellékletet. A katonai felmérésen: EKF XXXI. 7., 6., XXX. 7., 8., XXIX. 10.

77 A surányi és gelénesi vámra: Csánki I. 413., 415. Az utak: EKF XXIX. 10., XXVIII. 10., 9., XXVII. 10. (Vári–Surány–Namény), XXVIII. 10., 9., XXVII. 9., 10. (az előbbiből kiágazva Gelénes–Atya–bácsi rév).

78 Zsigmondkori oklevéltár. VI. Szerk. Borsa Iván. Bp. 1999. (A Magyar Országos Levéltár kiadványai II. Forráskiadványok 32.) 84. sz.

79 Ld. *Blazovich L.*: i. m. 56–57. (Beregszász–Vid–Kisvárd). A bácsi rév és Kisvárdai közti út egy szakasza lehetett a középkorban említett Pap–Kisvárdai út: *Németh Péter*: A középkori Szabolcs megye települései. Nyíregyháza, 1997. 201.

80 *Ács Zoltán*: A Várday család és Kisvárdai mezőváros története a XVI. század végéig. In: Kisvárdai ’90. Tanulmányok Kisvárdáról. Szerk. Fehérvári Béla. Nyíregyháza, 1991. 9–10. (Kálló–Várda „magna via”); *Blazovich L.*: i. m. 56–57. és a mellékelt térkép (Kisvárdai–Nagykálló). A 18. század végén a jól felismerhető Kisvárdai–Nagykálló útból (EKF XXVI. 11., 12., XXV. 13–15.) még jóval Kálló előtt kiágazott egy rövidebb út is Tokaj felé: EKF XXVI. 12., XXV. 13., XXIV. 14., 13. (Székely–Kemece–Kótaj–Rakamaz–Tokaj). A térképen jelzésértékkel ezt és a kállói utat jelöljük.

81 *Gárdonyi A.*: i. m. 202.; EKF XXIV. 8–12., XXIII. 12., 13.

feküdt – a Hernád völgyébe ért, és az ott haladó nagy Pest–Kassa úttal egyesült.⁸² Ezen továbbhaladva (72–73) Hidasnémetinél (74) a Hernád jobb partjára keltek át, és a szinai vámot (75) érintve jutottak Kassára. (Hidasnémetiig egyébként a Hernád mindkét partján futott út, de kereskedőink láthatólag a bal partit használták.)⁸³ Kassa és Eperjes közt jól ismert a Tárca bal partján, a somosi vámon (77) keresztül vezető út.⁸⁴ A közbevetett regetei vám (76) vélhetően a Kaszát a Ronyva völgyén (a Hegyközön) át a Hegyaljával összekötő úton feküdt.⁸⁵ Restével (78) kapcsolatban két megoldás is lehetséges. Egymás mellett sorakozó vámhelyek – köztük a restei – tanúsága szerint már a középkorban használták azt a 18. század végén is megfigyelhető utat, mely a Pest–Kassa útból Hidasnémetinél ágazott ki nyugati irányba, és Szepesi felé haladt.⁸⁶ Ismerünk viszont egy észak–déli utat is, mely a Szepességből vezetett Szepsin keresztül délre, és az előbbi utat valószínűleg Reste környékén keresztezve, épp a következő vámhelyként megjelölt Szikszónál (79) csatlakozott a Pest–Kassa úthoz.⁸⁷ Magát Szikszót természetesen érinthették a Pest–Kassa úton járva is.⁸⁸

Végül a harmadik út, melyen a tokaji révátkelést követően továbbindulhatunk, a pesti országút volt, melynek egyik ága a Kassa felé tartó Hernád-völgyi úttól elválva egyenesen a Hegyaljára vezetett. A sókereskedők a révtől ezen elindulva (19, 20) érték el a Nyugat-Felvidékre vezető két szokásos útvonaluk valamelyikét (21–41, 67–50).⁸⁹

Lássuk először az előbbit. Ezen a vámhelyek – egy-két kitérőtől eltekintve – egészen Galgócig hosszú sorban következnek egymás után, szépen kirajzolva a Sajó, majd a Garam völgyében haladó utat. A pesti útról letérve Vámosnál (21)

82 *Gárdonyi A.*: i. m. 202. Ennek egy szakasza: *Győrffy Gy.*: i. m. I. 53. (Golop–Szántó). A 18. század végén is megtaláljuk: EKF XXIII. 13., 12., XXII. 12.

83 *Gárdonyi A.*: i. m. 200.; *Győrffy Gy.*: i. m. I. 53. és Abaúj m. térképmelléklete. EKF XXII. 12., XXIII. 12–8., de már Zemplén megye 1749-es térképe is ábrázolja: *Dobány Zoltán*: A Cserehát történeti földrajza. 18–20. század. Nyíregyháza–Debrecen, 1999. (Történeti földrajzi tanulmányok) 199.

84 *Draskóczy István*: A somosi vám a 13–14. században. In: R. Várkonyi Ágnes emlékkönyv születésének 70. évfordulója ünnepére. Szerk. Tusor Péter. Bp. 1998. 50–51.; *Úó*: Sáros megye i. m. 52–53. Ld. még: *Gárdonyi A.*: i. m. 200.; EKF XXIII. 8–6. Itt is volt út a folyó túlsó partján is, de ez nem érintette a somosi vámot.

85 *Győrffy Gy.*: i. m. I. 53.; EKF XXIV. 10–8., XXIII. 8.

86 Restén kívül vám volt még ezen az úton Buzita és Jánok, ld. Csánki I. 204., 209. Vö. *Borcsiczky B.*: i. m. 20. Az út utolsó szakaszára ld. még: *Gárdonyi A.*: i. m. 199–200. A 18. század végére: EKF XXIII. 10., XXII. 10., 9.

87 *Gárdonyi A.*: i. m. 199–200. (Szepesség–Jászó–Szepesi–Kázmárk).

88 *Gyulai Éva*: Miskolc középkori topográfiája. In: Miskolc története. I. A kezdetektől 1526-ig. Főszerk. Dobrossy István. Miskolc, 1996. (Miskolc története 6 kötetben) 189–190. Ld. EKF XXI. 14–12., XXII. 13., 12.

89 A 18. század végén az út Szerencsen (19) kettéágazott, és mindkettő elkerülte Csanálost (20), mely a Hernád menti (észak–déli) úton feküdt. EKF XXIII. 13., XXII. 13., 14., XXI. 12. Csanáloson azonban 1409-es adat szerint vámot a Hernád-híd használatáért szedtek, vagyis amikor kelet–nyugati irányban, a folyón keresztül közlekedtek. Cr.: Hídvámok a Hernádon 1409-ben. MGSz 4(1897) 92.

kellett átkelni a Sajón, hogy elérjék a folyó jobb partján, Miskolcon keresztül Gömör felé haladó nagy utat. Ez az út végig a Sajó, majd a Rima mentén (22–26) vezetett,⁹⁰ Rimaszécs (26) után pedig kettévált. A déli ág Füleket és a nyitrácsi vámot (27) érintve ért Losoncra. A másik ág a Rima mentén haladt tovább Rimaszombatra, hogy aztán még Losonc előtt visszatérjen az előbbibe. Ennek mentén, nem sokkal Rimaszombat után állt Putnoki György engedély nélkül épített szabadfalvi várkastélya (28), ahol szintén történt jogtalan vámolás.⁹¹

Losoncnál kezdődött a Garam völgyébe átvezető hágóút (29–31).⁹² Ennek az útnak, mint sószállító útnak a pontos nyomvonalát mutatja egy 18. századi kéziratos térkép. (Itt persze már a 17. század végétől újra kiépülő állami sómonopólium keretében folytatott szállításokról van szó.)⁹³ A Nógrád felől jövő utunk Zólyomnál (32) érte el a Garam-völgyi főutat. Egy itt és egy később közbevetett vámhely (33, 40) alapján feltehetjük, hogy a sókereskedők Zólyomból kiindulva Selmecebányát és Besztercebányát is felkeresték.⁹⁴

A nyugati Felvidékre vezető út Zólyomtól a Garam völgyében ereszkedett le Garamszentbenedekig (34, 37–39).⁹⁵ Szerencsénkre két jogtalan vámolás révén nyoma maradt, hogy a kereskedők Körmöcbányán is jártak (35–36).⁹⁶

Garamszentbenedek és Nyitra (41) között sajnos nem említi az irat vámhelyet. Legvalószínűbb, hogy ezen a szakaszon a Zsitva Zsitvaújfalu (88?) és Kalász (88?) közti átkelőjén keresztül közlekedtek.⁹⁷ Megközelíthető volt Garam-

90 *Gyulai Éva*: Termelés és kereskedelem a középkori Miskolcon. In: Miskolc története. I. i. m. 320.; *Borcsiczky B.*: i. m. 19.; *Györffy Gy.*: i. m. I. 748. (Miskolctól Vadnáig), II. 476. (Putnok–Rimaszécs); *Ila Bálint*: Gömör megye. III. Bp. 1944. (Magyarság és nemzetiség. Tanulmányok a magyar népiségtörténet köréből. I. sorozat 2. szám) 300. (az előbbinek egy szakasza: Bánréve–Rimaszécs, 1338). A 18. század végén jórészt a folyó mindkét partján vezetett út, többhelyütt átkelővel. EKF XXI. 12., 11., XX. 12., 11., XIX. 11.

91 MOL A 57 II. köt. fol. 192–193.; MOE III. 229. A két ágra ld. *Györffy Gy.*: i. m. II. 476., III. 170., IV. 222.; EKF XIX. 11., XVIII. 11., 12., XVII. 11–13., XVI. 13.

92 *Györffy Gy.*: i. m. IV. 222.; EKF XVI. 13–11.

93 MOL S 11 N° 288. Érdekes, hogy a térkép ezt az utat nevezi jelenleg használatnak („via actualis”), szembeállítva egy korábbi „via antiquissima kralowszka cesta”-val. A mi vámhely-jegyzékünk azonban nem hagy kétséget felőle, hogy már a 16. század közepén használták az előbbi (is).

94 A mellékelt térképen a katonai felmérésen megfigyelhető Zólyom–Bélabánya–Selmec és Zólyom–Besztercebánya utat tüntetjük fel. EKF XIV. 10., 11., XIII. 11.

95 *Györffy Gy.*: i. m. I. 422.; *Gárdonyi A.*: i. m. 193–194. (Esztergom–Bars–Újbánya–Körmöcbánya út); *Iványi B.*: Bihar- és Bars-vármegyék i. m. 110. (Zsarnóca–Újbánya szakasz); EKF XIV. 10., XIII. 10., 11., XII. 10.

96 A bányavárosba a Garam-völgyi út kiágazása vezetett a szakirodalom eddigi feltevése szerint is (*Gárdonyi A.*: i. m. 193–194.; *Györffy Gy.*: i. m. I. 422.), miként az egyébként természetes. Nyomvonala a 18. század végén, valóban Ökörömöcön keresztül: EKF XIII. 10. Ám mint láttuk, a kereskedők által használni kívánt út egy mérföldre elkerülte volna a falucskát. Talán arról az útról lehet szó, mely a 18. század végén Jesztreben és Bartoslehotán át haladt. Uo. A térképen e kettőt jelöljük.

97 A Garamszentbenedek–Zsitvaújfalu utat már 1424-ben említik, mint amelyen a herestyéni vámot lehetett elkerülni. *Iványi B.*: Bihar- és Bars-vármegyék i. m. 108. A 18. század végén (Garamszentbenedek–Garamkovácsi–Nemcsény–Zsitvaújfalu–Kalász–Nyitra): EKF XII. 11., 12., XI. 12., X. 10.

szentbenedekről Nyitra egy kissé délebbre, Verebélyen keresztül is,⁹⁸ de az itteni vámot később, Nyitrától visszafelé találjuk meg a jegyzékben (50).

Nyitrát elérve az irat a városból sugarasan kiágazó utak vámhelyeit ismerteti. Felismerhető először is a Nyitra és Galgóc közötti (42–43) út, melynek végcélja feltehetően maga a Vág jobb partján fekvő jelentős város, (Új)galgóc volt, előtte a folyón való átkelésért fizetett vámmal (43). Nem zárható ki, hogy az üzbégi vámot (42) nem ezen, hanem egy a Nyitra jobb partján Nagytapolcsány felé futó úton érintették.⁹⁹ A Nyitra felső völgyébe a bal parton, a kovarci vámon át is vezetett egy út, melyet a sókereskedők biztosan használtak (44).¹⁰⁰ Ennek célpontja nem állapítható meg, a legközelebbi nagyobb hely ezen is Nagytapolcsány volt.¹⁰¹

Végül Nyitra felől rátértek a sókereskedők a Pozsony–Nyitra útra is, melyen a nagyújlaki vám (45) feküdt. Ezen feltehetően az első jelentősebb településig, Semptéig mentek,¹⁰² ahol egyúttal a következő két vámhely által jelzett út keresztezte az előbbit. Ez nem más, mint a Magyarországot Morvaországgal összekötő legfontosabb középkori kereskedelmi útvonal (Brünn–Nagyszombat–Esztergom–Buda), melynek főbb állomásait, köztük a nyárhídi és udvardi vámhelyet (46, 47) egy 1336-os oklevél rögzítette. Ez az út a Vágot Sempténél lépte át.¹⁰³ Azt, hogy az ellenkező irányban, Esztergom felé meddig haladtak ezen az úton, illetve azt, hogy az miként kapcsolódott a kereskedők által bejárta Ipoly-vidéki útszakaszokhoz, nem tudjuk, mivel errefelé jogtalan vámolás már nem történt.¹⁰⁴

98 *Iványi B.*: Bihar- és Bars-vármegyék i. m. 107.; *Györffy Gy.*: i. m. I. 422. (mindkettő Garamszentbenedek–Verebély); *Wenzel G.*: i. m. 10. (Garamszentbenedek–Vajk).

99 Az üzbégi vám középkori útjai közül a Nyitra–Galgóc közti jön csak szóba: *Wenzel G.*: i. m. 11. (*Gárdonyi A.*: i. m. 96. ugyanezen oklevél alapján az üzbégi vámot a Nyitra–Nagytapolcsány útra helyezi, az oklevél szövege szerint azonban, aki Nyitráról Galgócra megy, annak be kell térnie a vámhelyre, aki Tapolcsányra megy, annak nem.) A 18. század végén viszont már tényleg elkerülte Üzbéget a Nyitra–Galgóc főút: EKF X. 10., 9., IX. 7. (Ennek megfelelően jelöli *Györffy Gy.*: i. m. IV. Nyitra megye térképmelléklete.)

100 *Wenzel G.*: i. m. 13. (Nyitra–Kovarc–Privigye), ennek első szakasza lehetett a Nyitra–Darázsúti út: *Wenzel G.*: i. m. 10. Kovarcon az 1429-es vámvizsgálat szerint vámot kellett fizetni a Nyitra-völgyi útból kiágazó, és Lédecen át vezető úton is (*Wenzel G.*: i. m. 13.), ám mivel Lédecet később külön említik az iratban (91), a 44. helyen említett kovarci vámolásukkor feltehetően a Nyitra-völgyi úton haladtak.

101 A 18. század végén az út a folyón átkelve rövidesen Nagytapolcsányra ért: EKF X. 10., 9. (Nyitra–Kovarc–Szerdahely–Nagytapolcsány), de már a középkorban lehetett erre haladni: *Wenzel G.*: i. m. 13. (Szerdahely–Hrabar út, utóbbi kettő között – minthogy szemben fekszenek – nyilván átkelővel). Más lehetséges további szakaszok: *Gárdonyi A.*: i. m. 96.: 3. jegyzet. (1332: Szolcsány–Bossány magna via); *Iványi B.*: Bihar- és Bars-vármegyék i. m. 109–110. (Bossány–Oszlány–Privigye); *Wenzel G.*: i. m. 13. (Szerdahely–Privigye). Ld. még: *Györffy Gy.*: i. m. IV. 339. (Nyitra–Bossány–Privigye).

102 *Wenzel G.*: i. m. 11. (az újlaki vám útjainak 1429-es felsorolása szerint a Semptére menőknek itt vámot kell fizetni). Ld. még: *Gárdonyi A.*: i. m. 96.; *Györffy Gy.*: i. m. IV. 339. Az I. katonai felmérésen is jól felismerhető az út: EKF X. 10., IX. 8., 7. (Nyitra–Nagyújlak–Sempte).

103 *Wenzel G.*: i. m. 6–8.; *Gárdonyi A.*: i. m. 192–193. A 18. század végén: EKF VIII. 7., IX. 8., 9., X. 11., 12.

104 A térképmellékleten az I. katonai felmérésen látható, Udvardtól az Ipoly mentére vezető legfontosabb utat tüntetjük fel: EKF XI. 15., XII. 15., 16., XIII. 17. (Udvard–Kéménd–Szalka).

A soron következő nagymányai (48) és kéri (49) vám útvonalainak meghatározása nehezebb. Mánya a Nyitra–Esztergom út mentén feküdt, van azonban adat keresztirányú Komját–Mánya–Nagysalló útra is.¹⁰⁵ Kér viszont még csak vámhelyként sem ismert. Minthogy a fontos utak mentén fekvő Komját közvetlen északi szomszédja, feltehetően a Nyitra–Komját úton érinthették. Komjatról egyrészt tovább délre Nyárhídra, másrészt – mint láttuk – keletnek fordulva Mányára vezetett út.¹⁰⁶ A két településen keresztül tehát elsősorban észak–déli (végső soron Nyitra városát a Nagyszombat–Esztergom úttal összekötő) utak haladtak keresztül, feltehető tehát, hogy ilyen irányban közlekedtek a mi kereskedőink is.¹⁰⁷

Tokajról Nyitra környékére az ismertetett Sajó- és Garam-völgyi úton kívül egy másik útvonalon is el lehetett jutni: a nagy pesti országúton elindulva, majd arról Hatvan környékén letérve, a Börzsönyt egyik vagy másik oldaláról megkerülve (50–70). A következőkben az irat ennek az útnak az ismertetésére tér rá, de Nyitrától visszafelé haladva, a Sajó- és Garam-völgyi úttal mintegy kört bezárva. Természetesen ezen az úton közlekedtek odafelé is, efelől nem hagynak kétséget például a sóban szedett vámtételek. Ezt a délebbi utat láthatóan nem (csak) a tokaji, hanem a valamivel lejjebb fekvő Tisza-réveken (68, 69) át is megközelíthették, illetve ezeken keresztül is hazatérhettek.

Az irat sorrendjénél maradván: a Nyitráról Verebélyen (50) és Barson (51) át Lévára (52) vezető út ugyancsak ismert.¹⁰⁸ A Léváról Egegen (53) át az Ipoly mentére vezető út több kisebb szakaszát említik már középkori oklevelek. Egegen után az út kettéágazott, az egyik ág Sággra (54), a másik Viskre (55) vezetett, illetve a két Ipoly-parti mezővárost is összekötötte egy út.¹⁰⁹

105 *Wenzel G.*: i. m. 9–10.; *Iványi B.*: Bihar- és Bars-vármegyék i. m. 109.

106 *Wenzel G.*: i. m. 10. (Nyitra–Komját – ennek egy szakasza lehet az ugyanitt említett Cétény–Nyitra út), 13. (Komját–Nyárhíd–Esztergom); *Györffy Gy.*: i. m. IV. 339., 462. (Nyitra–Surány–Nyárhíd nagy út, 1264).

107 A 18. század végén Mánya és Kér is észak–déli út mentén fekszik. EKF XI. 12–14. (Verebély–Nagymánya–Csúz, ahol betorkollik az esztergomi útba), X. 11. (Komját–Kiskér–Nagykér–Berencs). A térképen mindezeket jelöltük.

108 *Iványi B.*: Bihar- és Bars-vármegyék i. m. 107. (Verebély–Bars). Ld. még: *Gárdonyi A.*: i. m. 193.; *Györffy Gy.*: i. m. I. 422., IV. 339. A 18. század végén Verebélyig megtaláljuk, onnan viszont Bars elkerülésével egyenesen Lévára ment: EKF X. 10., XI. 12., 13., XII. 12.

109 *Bakács I.*: i. m. 24–25. (Léva–Ludány–Szántó–Déménd), 23., 24.: 84. jegyzet (Déménd–Egeg). Ld. még: *Györffy Gy.*: i. m. I. 422. (Léva–Déménd). Ezzel azonos lehet a Léva–Magyarád–Egeg nagy út: *Györffy Gy.*: i. m. I. 194., III. 169. Ld. ehhez: *Bakács I.*: i. m. 25.: 86. jegyzet (Magyarád–Egeg). Talán ennek egy szakasza volt a Szántó–Tarcány út: *Bakács I.*: i. m. 25. Egy másik, ennél rövidebb Léva–Egeg út lehetett az, melyet 1300-ban Dalmad határában említenek, kifejezetten mint Léva–Egeg utat: *Györffy Gy.*: i. m. I. 194.; *Bakács I.*: i. m. 25. Egegről Sággra: *Bakács I.*: i. m. 23. (Egeg–Gyerk, ill. a valószínűleg ennek részét képező Tompa–Gyerk); *Györffy Gy.*: i. m. III. 169. (Egeg–Gyerk–Ság). Ebből ágazott ki a Viskre vezető út: *Bakács I.*: i. m. 23. (Tompa–Gyerk–Visk). Visk és Ság között: *Bakács I.*: i. m. 25. A 18. század végén a Bars–Léva–Ság út Ludányt északról, Egeget délről kerülte el, de szekérút ágazott ki belőle Egeg felé (azon túl Bátor és Szellőre): EKF XII. 12., 13., XIII. 14., 15. (Bars–Léva–Csank–Szántó–Magyarád–Tarcány–Tompa–Gyerk–Ság, Tarcány után az említett kiágazás Egegre). Mint látható, szakaszai lényegében egyeznek a középkori adatokkal.

A méznevelői vámot (56) feltehetően Ságról Korponára menet érintették, helyesebben kényszerítették őket ide az általuk használni kívánt másik útról a csábrági várúr, Balassa Menyhért emberei. A két település közt Paláston át vezető útról több középkori adat szól.¹¹⁰

A Ságról az Ipoly jobb partján Hídvégre (57) vezető utat ugyancsak említi a források.¹¹¹ Itt át lehetett kelni a folyón, vagy a jobb parton maradva lehetnek lehetett tartani Gyarmatra (58), közben természetesen szintén átkelve az Ipolyon.¹¹²

Ha az utas Hídvégnél (vagy akár már Ságnál)¹¹³ átkelt az Ipolyon, a folyó bal partja mentén, Drégelyen (57) át haladó nagy utat érte el. Drégelyről indult a Patakon (59) és Gután (60) át a Galga völgyében leereszkedő út, amely Hatvannál (64) a nagy Pest–Kassa országútba torkollott.¹¹⁴ Ezt a Galga-menti utat egyébként Gyarmat (58) felől is el lehetett érni.¹¹⁵

A Nyitra környéke felől jövő, vagy arrafelé igyekvő máramarosi sókereskedők választhatták a Duna-kanyar kereskedelmi útját is, mely a Börzsönyt a másik oldalról kerülte meg. Nyitra felől nézve ezt az utat a Léva–Ság útból kiágazó és az Ipoly jobb partján Esztergomba vezető úton közelíthették meg.¹¹⁶ Lényegében ezzel párhuzamosan, az Ipoly kanyarulatának belső oldalán is kísérte a folyót egy út (melyet Drégelynél már említettünk). A kettő között helyenként összeköttetések voltak a folyón keresztül. Ezek sorába tartozik a Pásztó és Vámosmikola közötti, melyet a pásztói vámolásból (61) ítéhetően a mi kereskedőink is használtak.¹¹⁷ A bal parti út Szobtól már a Duna mentén haladt tovább Nagymaroson (62) keresztül. Ezt a szakaszát a kortársak meglehetősen szűk és

110 *Bakács I.*: i. m. 23–24. (Ság–Korpona, Ság–Túr); *Györffy Gy.*: i. m. III. 170. (Ság–Palást–Bozók). Az első katonai felmérés következtetésül részben a mellékút, részben a főbb szekérút térképjelével tünteti fel: EKF XIII. 15., 14., XIV. 14., 13.

111 *Bakács I.*: i. m. 23–24., 26–27. A 18. század végén: EKF XIII. 15., XIV. 15.

112 *Györffy Gy.*: i. m. III. 170. (Hídvég–Balog–Kovár–Gyarmat); *Bakács I.*: i. m. 25–26. (Hídvég–Balog). Ennek az útnak a része lehetett az 1503-ban említett Balog–Inám út (i. h.). Az I. katonai felmérés idején ugyanitt haladt: EKF XIV. 15., XV. 15.

113 *Györffy Gy.*: i. m. III. 170. (Ságról a parassai átkelőhelyen át Drégelyre). Ld. még: EKF XIII. 15., XIV. 15. (Ság–Hont–Drégely).

114 Ld. *Györffy Gy.*: i. m. IV. 222., ill. Nógrád és Pest m. térképmellékletét. A 18. század végén: EKF XIV. 15., 16., XV. 16–19., XVI. 19. (Drégely–Patak–Szátok–Guta–Hatvan). A katonai felmérés térképén egyébként Patak közelében „Sosut” fogadó látható az út mellett (az elnevezés bizonyára már a 18. századi királyi sómonopólium rendszere keretében történt sószállítások emlékét őrzi).

115 *Györffy Gy.*: i. m. IV. 222. (Gyarmat–Szátok). A 18. század végén másfelé: EKF XV. 16., 17. (Gyarmat–Mohora–Kelecsény–Kövesd–Guta).

116 *Györffy Gy.*: i. m. III. 168–169. és a térképmelléklet (Esztergom–Kakat–Szalka–Pásztó–Szakállos–Lontó–Szete–Déménd–Magyarád); *Bakács I.*: i. m. 23. (Szalka–Pásztó–Szete–Déménd, ill. ennek két szakasza: Szalka–Pásztó, 1454 és Szete–Lontó, 1236). Ld. ugyanezt: EKF XIII. 16., 15. (Pásztó–Szakállos–Szete–Százd–Déménd–Magyarád).

117 A bal parti útra Visknél vagy Ságnál átkelve is rá lehetett térni, ez esetben a pásztói vám elkerülésével. *Györffy Gy.*: i. m. III. 168., 170. (Visk/Ság–Vámosmikola, ill. Kemence–Szob); *Bakács I.*: i. m. 23. (Visk/Ság–Vámosmikola–Tölgyes). Ugyanígy a 18. század végén: EKF XIII. 15–17. (Visk–Vámosmikola–Szob; megfigyelhető a Pásztó és Vámosmikola közötti út is).

rossz útként ismerték.¹¹⁸ Vác (63) és Hatvan (64) közt elvben lehetett Pesten keresztül közlekedni, esetünkben azonban aligha erről van szó. Sokkal inkább gondolhatunk arra a vámhellyel (Kosd) is rendelkező, tehát jelentősebb útra, mely Vácot közvetlenül a már említett Galga-völgyi úttal kötötte össze.¹¹⁹

Hatvannál az ország egyik legrégebb és legfontosabb útvonala, a Pestről Kassára, illetve a Hegyaljára vezető országút haladt el. A máramarosi sókereskedők Hatvan és Mohi között (64–67) szemlátomást ezt használták.¹²⁰ Szihalom (65) egyébként ebben az időben kifejezetten sóvámként ismert, emlékét a Sós-rév helynév máig őrzi.¹²¹ Erről letérve – a vámhelyek sorrendje alapján – a sókereskedők egyik lehetséges útja a Tisza csegei (68) révjéhez vezetett, avagy ellenkező irányban ezen rév felől érkeztek. A csegei rév és a pesti országút közötti összeköttetés nyomvonalát közelebbről nem tudjuk meghatározni.¹²² A tiszántúli oldalon már a középkorban említik a csegei révet Böszörménnyel összekötő utat, mely tovább nyilván Debrecenbe vezetett.¹²³ A lúci révhez (69) maga a Pest–Hegyalja út vezetett. Itt a Tiszán átkelve a Lúccal mindjárt szemben fekvő Dob vámján (70) át Nagykállóra vagy ugyancsak Böszörményen át Debrecenbe lehetett jutni.¹²⁴

118 *Dr. Kubinyi András*: A középkori Vác 1526-ig. In: Vác története. I. Szerk. Sági Vilmos. Szentendre, 1983. (Studia comitatensia 13.) 57. A domborzati viszonyok által megengedett egyetlen nyomvonalon halad a katonai felmérésen is: EKF XIII. 17., 18., XIV. 17., 18. (Szob–Nagymaros–Verőce–Vác).

119 Nógrád megye 1405-ös vámvizsgálata szerint Gutánál (60) nem kellett vámot fizetnie annak, aki Acsáról (Gutától délre) Vácra megy. Zsigmondkori oklevéltár. II/1. Szerk. Mályusz Elemér. Bp. 1956. (A Magyar Országos Levéltár kiadványai II. Forráskiadványok 3.) 3890. sz. (Vö. *Dr. Kubinyi A.*: A középkori Vác i. h.) A 18. század végén csak mellékutak vezettek Vác–Kosd–Acsa között: EKF XIV. 18., 17., XV. 17. Kissé délebbre egy másik út is vezetett Vácra Hatvanba: *Györffy Gy.*: i. m. IV. 506. (Tasnál említik).

120 *Györffy Gy.*: i. m. III. 56. (Hatvan–Kompolt–Szihalom, ld. még: *Kovács B.*: i. m. 25.), I. 747. (Szihalom–Muhi); *Gyulai É.*: Miskolc középkori topográfiája i. m. 188–189. (Szihalom–Emőd–Mohi). A 18. század végén Hatvan és Kompolt között az országút már kissé délebbre haladt: *B. Huszár Éva*: Magyarország úthálózatának történeti áttekintése és Heves megye útviszonyai a XVIII. század végén. Archivum 13(1994) 16–17., 21. A borsodi szakasz: EKF XX. 16., 15., XXI. 15., 16. (Szihalom–Mezőkövesd–Mezőkeresztes–Mohi).

121 *Soós Imre*: Heves megye községei 1867-ig. Eger, 1975. 449.

122 Erre az útra csak a katonai felmérés nyújt támpontot, ekkor jelentősebb út Mezőkövesdről, ill. a nem sokkal Muhi előtti Szalontáról ágazott ki Csege felé. EKF XX. 15., 16., XXI. 16., XXII. 17. Ide vonatkozhat még: *Györffy Gy.*: i. m. I. 747. (Szalonta–Dorogma–Ohat).

123 *Németh P.*: i. m. 53.; *Papp József*: Tiszacsege. Debrecen, 1967. (Hajdú–Bihar Megyei Múzeumok Közleményei 8.) 23–24. Az I. katonai felmérésen is szinte nyílegyenesen erre vezetett út a révtől: EKF XXII. 17., XXIII. 17., 18., XXIV. 18., 19.

124 *Gárdonyi A.*: i. m. 203. (Lúc–Nyíregyháza); *Németh Péter*: Nyíregyháza a középkorban. In: Nyíregyháza története. Szerk. Cservenyák László–Mező András. Nyíregyháza, 1987. (Nyíregyházi Kiskönyvtár 15.) 24., 28–29. (Nyíregyháza–Nagykálló út, 1471); *Draskóczy I.*: Szempontok i. m. 98–99. (Lúc–Böszörmény–Debrecen); EKF XXI. 14., XXII. 14, 15., XXIII. 15., 16., XXIV. 15–19., XXV. 14., 15. (Mohi–Alsólúc–Dob–Büdszentmihály, Büdszentmihály–Nánás–Böszörmény–Debrecen, Büdszentmihály–Nyíregyháza–Nagykálló).

Már a lúci és még inkább a csegei rév használata is azt sugallja, hogy a máramarosi sókereskedők felkeresték Debrecent. Ezt a feltevést ellenkező irányból a Szamos-vidéki négy vámhely is megerősíti. Ezek északkelet–délnyugati irányban sorakoznak egymás után, még ha a sorrend páronként fel is van cserélve (81–80–83–82). Az I. katonai felmérés idején pontosan ezeken a településeken haladt át a környék fő útja. Ez a már ismert Huszt–Nagyszőlős–Kisvárdá útból Tiszaújlaknál ágazott ki, és a Tiszán átkelve a négy vámhelyen keresztül Nyírbátor felé vezetett.¹²⁵ Nyírbátor számottevő vásáros helyként persze lehetett akár a kereskedők végcélja is, de lehetett az Debrecen is.

A főbb útvonalakon ezzel végigértünk. A következő néhány vámhely (Vilke kivételével) Máramaroshoz közeli kisebb utakon folyó sókereskedelem nyomát őrizte meg. A szamosszegi vám (84) a Szamossal párhuzamosan futó úton feküdt.¹²⁶ Itt talán Namény felé jártukban vámolták meg őket (Naménynél rév volt, itt kelt át a Beregből Tokajra vezető egyik út a Tiszán). A kovászoói vámon (85) át vezető útra közvetlen adat nincs. Legkézenfekvőbb, hogy Beregszász felé menet jártak errefelé. A közeli Kígyós 1552-es határjárásában említik is a szőlősi (azaz Nagyszőlős–Kígyós) utat, melyen sőt szoktak szállítani, s amely a topográfiai viszonyok alapján bizonyosra vehetően Kovászón keresztül haladt.¹²⁷ Kígyós után pedig mindjárt Beregszász következik.¹²⁸ A gyakfalvi vám (87) minden bizonnyal a Husztról Szatmárra vezető úton feküdt. Ez a Huszt–Nagyszőlős úttal szemben, a Tisza túlsó (bal) partján haladó útból ágazott ki délnek.¹²⁹ A vilkei vám (86) bizonyosan a Losonc és Gyarmat közti úton feküdt, mely két, általunk már ismert utat kötött össze (lásd térképünket).¹³⁰

Az utolsó négy bejegyzés a leginkább problematikus. Egytől egyig Nyitrától észak–északkeletre levő vámokról van szó, de pontosan csak Lédecet lehet lokalizálni. „Tapolcha” lehet Nagy- és Kistapolcsány is, a gimesi várhoz tartozó, valamint az „inter Nitrum et Sambok” fekvő vámok pedig nincsenek is tétélesen megnevezve. Utóbbi (90) alatt minden bizonnyal a Nyitra és Zsámbokrét közötti út vámhelyeit kell érteni. A kovarci vámnál idézett adatok szerint Nyitráról a hasonló nevű folyó bal partján, Apponyon, Kovarcon, Oszlányon át Privigyére vezetett egy út, melyről a folyón átkelve el lehetett érní Zsámbokrétet. Ugyanezen az

125 EKF XXIX. 10., 11., XXVIII. 11., 12., XXVII. 12., 13., XXVI. 15. Azt, hogy az utolsó vámhely (Kocsord) után az út Nyírbátor felé vezetett, megerősíti egy másik adat is: *Maksai F.*: A középkori Szatmár i. m. 10.: 5. jegyzet.

126 *Maksai F.*: A középkori Szatmár i. m. 209. (Szatmár–Gyarmat–Szamosszeg).

127 *Lehoczky Tivadar*: Bereg vármegye. Bp.–Beregszász, 1996.² 330.

128 A katonai felmérés a Nagyszőlős–Bene–Beregszász és a Beregszász–Kígyós–Bereg utat jelöli, melyek közrefogják Kovászót, amelyen át kisebb utak kötik össze az előbbi kettőt. EKF XXIX. 9., 10.

129 A bal parti útra: *Szabó I.*: i. m. 499. (Tekeháza–Szászfalu), 315. (Csepe–Feketeadó), 355. (Csoma–Forgolány, Forgolány–Tivadar szakaszok) és ld. a térképmellékletet is. Az ebből kiágazó szatmári útra: *Szabó I.*: i. m. 532. (Halmi–Túrterebeles szakasz) és a térkép, valamint *Maksai F.*: A középkori Szatmár i. m. 10. és ld. a mellékelt térképet is.

130 *Borcsiczky B.*: i. m. 30.; *Györffy Gy.*: i. m. IV. 222. (Gyarmat–Losonc). A 18. század végén ettől minimális eltéréssel (néhol a folyó másik partján): EKF XV. 15., XVI. 15–13.

alapon Nagytapolcsányt (89?) is összefüggésbe lehet hozni ezzel az úttal.¹³¹ A másik lehetőség a Nyitra jobb partján vivő főút. 1332-ben említik például a Nagytapolcsány és Próna közti (nyilván Zsámbokréten át) vezető utat, mint *magna viát*.¹³² Lédecet (91) bizonyosan azon az úton érintették, mely a Nyitra-völgy bal parti útjából Kovarc környékén ágazott ki, és a hegyeken át vezetett Bars megye északnyugati részébe.¹³³ Itt feküdt a gimesi uradalom. A hozzá tartozó vámhelyek (88) közül mindenekelőtt Nagyherestyén és Aranyosmarót jön szóba, miután a többi három jóval délebbre feküdt (Zsitvaújfalu és Kalász a Garamszentbenedek és Nyitra közti úton, melyet fentebb már megjártunk, Vajk pedig még délebbre). E két vámhelyet a Garamszentbenedekről Aranyosmarót elkerülésével Nagyherestyénbe, valamint az Aranyosmarótról Nagyherestyén elkerülésével Gimesre, majd Kolonba vezető úttal tudjuk összefüggésbe hozni.¹³⁴ Aranyosmarótról a lédecéhez hasonló hágóút vezetett át a Nyitra völgyébe, mely feltehetően Kistapolcsányon (89?) át haladt.¹³⁵

Az útvonalak felvázolásánál megfelelő előtanulmányok híján láthatóan vannak bizonytalanságok. Az azonosított és térképre rajzolt vámhelyek azonban – főként sorrendjüket is figyelembe véve – végső soron az összekötő utak felderítésére tett különösebb erőfeszítés nélkül is önmagukért beszélnek. Segítségükkel lényegében teljes egészében kirajzolódik egy adott termék kereskedelmének útvonalhálozata egy adott korban, amire hasonló forrás híján aligha lehetne reményünk.

Ezzel kapcsolatban felmerül a kérdés, hogy forrásunk mennyire reprezentatív a máramarosi só 16–17. századi kereskedelmének útvonalaira és kiterjedésére általában. A bepanaszolt jogtalan vámolási esetek vajon nem csupán egyes kereskedők alkalmi útjáról tanúskodnak? Erre néhány további adattal felelhetünk.

Fél évszázaddal a vámhely-jegyzék keletkezése után, 1603. április 19-én az alábbiakkal indokolja a sóár leszállítására vonatkozó kérelmét az egyik máramarosi város, Visk magisztrátusa: „mindenki számára jól ismert, hogy nekünk, akik szegény, sziklás és köves vidéken élünk, semmi szántóművelésünk nincs, és nincs más megélhetésünk, mint a sószállítás, mellyel magunkat szegény asszonyainkkal és gyermekeinkkel együtt táplálni kényszerülünk. Ezt pedig [a sót] messze a bányavárosokon túl, Nyitra és Galgóc környékéig visszük.”¹³⁶ Nagyjából ezzel

131 *Wenzel G.*: i. m. 13. (Nagytapolcsányban vámot kellett fizetni a Privigyé–Szerdahely–Hrabar vonalon közlekedőknek).

132 *Gárdonyi A.*: i. m. 96.; *Wenzel G.*: i. m. 13. A 18. század végén is vezet út mindkét parton, Szerdahelynél átkelővel, akárcsak a középkorban. EKF X. 7–10., XI. 9.

133 *Wenzel G.*: i. m. 13. (Szerdahely–Lehotka–Ledec, Kovarcon vámmal). Ez az út a 18. század végén is megvan, ekkor épp Kovarc mellett ágazik ki a Nyitra-völgyi útból, és Lédec–Nagyherestyén–Zsitvaújfalu vonalon halad: EKF X. 8, 9., XI. 11., 12.

134 *Iványi B.*: Bihar- és Bars-vármegyék i. m. 108–109.; EKF XII. 11., XI. 11., X. 9.

135 *Györffy Gy.*: i. m. I. 422. és Bars megye térképe (Aranyosmarót–Kistapolcsány–Ugróc), ill. említik a nyilván ugyancsak Kistapolcsányon át haladó Marót–Zsikva–Gesztóc–Mankóc–Zlatno utat: *Iványi B.*: Bihar- és Bars-vármegyék i. m. 110–111. A 18. század végén, Kistapolcsány mellett elhaladva: EKF XI. 9–11.

136 „Ist menniglichenn wohl bewust, daß wier in ainem armen, felsischenn unnd steinerischenn lanndt wohnende kheine ackerbau unnd nahrungen habenn, alß allein nur die salzfuehr, mit

egy időben – bár vélhetően az iménti panaszirat alapján – ugyanígy határozta meg Johann Leonhard ab Jell huszti főkapitány is a máramarosi sószállítás végpontját: „Máramarosban mindenkinek szabad sót vásárolni, [és azt] tengelyen Máramarosból egészen a bányavárosokba, Nyitrára és Galgócra szállítják.”¹³⁷

Nemcsak a legtávolabbi pontot, de a közbeeső útvonalak egyik-másik szakaszát is megerősíti néhány adat. Miután a királyi Magyarország és Erdély között is kezdett kiépülni a külkereskedelmi vámvonal, 1563-ban a máramarosi sókereskedelem vámolására Kisvárdán (17 és 18 között) állítottak fel harmincadot, hozzá őrhelyet pedig Mohiban (67).¹³⁸ Miután pedig az 1570-es speyeri szerződésben rögzült a magyar–erdélyi határ, a Huszt–Tokaj útnak egy Máramaroshoz közelebbi pontján, Nagyszőlősön (Huszt és 15 között) létesítettek harmincadhivatalt, mely innentől a Magyarországra igyekvő máramarosi kereskedők fő harmincadhelye lett.¹³⁹

Ami Tokajt illeti, az itteni révnek a máramarosi só kereskedelmében játszott szerepét több későbbi adat is bizonyítja. Szállítottak itt máramarosi sót az 1565–1567-es révnapló felvétele idején is. 1575-ben a réven 2705 kocka volt a máramarosi sókereskedelemből származó jövedelem, a tokaji uradalom 1581-es urbárium a pedig külön tartalmazza a máramarosi sószállítók vámtarifáját.¹⁴⁰

Olyan adatunk is van, amely magukra az úton lévő kereskedőkre vonatkozik. Visk magisztrátusa 1599 októberében tiltakozott a Szepesi Kamaránál, miszerint négy polgártársuk ment ki sóval, Szőlősön megadták a harmincadot, majd innen Kisvárdára mentek, ahol az ottani harmincados, nem törődve a szőlősi cédulájával, megkárosította őket. Kérik, ne cselekedjenek rajtuk ilyesmit, hiszen ők Szőlősön mindig megadják a harmincadot, és úgy árulják a sót.¹⁴¹ Kis szerencsével távolabb, a Tokaj és Nyitra közti szakaszon is tetten érhetjük a kereskedőket. 1622-ben a losonci fiókharmincadon keresztül Husztról és néhány közeli szatmári faluból való szekeresek szállítottak máramarosi sót.¹⁴² A Nógrád

welcher wier unnß mit sambt unnsern armen weibern unndt khinndern ernehrenn müßenn. Unndt fuhrenn solcheß noch gar weit nach denn pergstädtenn biß gen Neytra unndt Freistettl.” MOL E 249 fasc. 36. N^o 26. melléklete, 2. pont.

137 „Ist alda manniglichen frey salz zu khauffen, auf der axt auß Maramaros biß gar in die bergstett, auf Neutra und Freystettl fiern.” MOL E 210 Salinaria 10. tétel N^o 21.

138 *Acsády Ignác*: Magyarország pénzügyei I. Ferdinánd uralkodása alatt. 1526–1564. Bp. 1888. 166. Ez az adat tehát megerősíti, hogy a sókereskedők a Tisza beregi révjei és Tokaj között Kisvárdán át közlekedtek, a mohi őrhely pedig azt, hogy a pesti országúton – mint az természetes is – nem csak visszafele úton jártak.

139 Ld. a 141. jegyzetben id. iratot. Egy 1680-as tanúvallatás szerint a nagyszőlősi harmincad jövedelmének radikális csökkenése a máramarosi sókereskedelem visszaesése miatt következett be. MOL P 1963 62. tétel (1680. szept. 9.).

140 *Szabó István*: A tokaji rév és Debrecen 1565–67-ben. Debrecen, 1933. 3.; (A.): A tokaji uradalom 1575-ben. MGSz 2(1895) 135.; Urbáriumok i. m. 742.

141 MOL E 254 1599. okt. N^o 13.

142 *Pálmány Béla*: Adatok a kézművesipari termékek és termények árucseréje történetéhez Nógrád vármegyében a török hódoltság végén és az újratelepítés korszakában, 1593–1731. In: V. Kézművesipar-történeti Szimpózium. Veszprém, 1984. november 20–21. Szerk. Nagybakay Péter–Németh Gábor. Veszprém, 1985. 168–169., 179.

és a Garam-völgy közti hágón átkelve is megtaláljuk kereskedőinket: 1603 áprilisában az öt máramarosi város Balthasar Fischer zólyom-besztercebányai harmincados ellen emelt panaszt, miszerint az jónéhányszor megkárosította őket, ok nélkül elvette ökreiket stb.¹⁴³ 1553-ban a csábrági vár ügyeinek kivizsgálására kiküldött nyitrai püspök elé járultak máramarosiak, panaszt téve, miszerint Lévától nem messze, országúton (*via publica*) hajdúk fosztották ki őket, elvették ökreiket, és csak a gabonát hagyták meg, melyet a sóért vettek.¹⁴⁴

1578-ban az ungvári uradalom urai, Homonnai Drugeth István és Miklós biztosítják a munkácsi polgárokat, hogy az ungvári vámon odafelé csak egy sókockát, vissza két dénárt szedhetnek a vámosok mind a sóhordókon (*saliductor*), mind az egyéb kereskedőkön.¹⁴⁵ 1552-ben pedig, mint láttuk, Kígyós határában említik a Nagyszőlős–Kígyós(–Beregszász) utat, mint amelyen sót szoktak szállítani.¹⁴⁶ 1614-ben a sókereskedők amiatt nyújtottak be panaszt, mert Sziget városánál olyan sár terjengett, amelyen egész Becsig nincs.¹⁴⁷ A megfogalmazás közvetetten arra utal, hogy útjuk Szigetről Tiszabecsen keresztül vezetett; mi már tudjuk, alighanem Kölcсэн (81), Oroszin (80), Matolcson (83) és Kocsordon (82) át Nyírbátor vagy Debrecen felé.

Láthatjuk, hogy az előkerült kiegészítő adatok az utóbbiak kivételével a Huszt–Nagyszőlős–Kisvárdá–Tokaj–Nyitra útra, annak is inkább az északi, a bánnyavárosok vidékén át vezető ágára vonatkoznak. Joggal tehetjük fel, hogy a 16–17. században ez volt a rónaszéki só magánkereskedelmének legfőbb útvonala. Azt persze nem állíthatjuk, hogy a máramarosi sókereskedők mind eljutottak volna a nyugati Felvidékre, hiszen az áru jelentős része nyilván a közbeeső területen talált gazdára. Legalább egy részük azonban rendszeresen bejárta a Máramarostól egészen Nyitra és Galgóc messzeségéig terjedő utat.¹⁴⁸

143 ÖStA HfU RN. 79. Konv. 1603. Juli fol. 278–283. Vö. ehhez: MOL E 15 1603. jún. N° 39. Ebben az időben egyébként gyakorta megfordultak a sókereskedők a Magyar Kamara illetékességi területén: „Quaestores Maramarossiensens, qui quaestum cum sale Maramarossiensi exercere atque illum ad hasce etiam partes vehere solent”. MOL E 15 1603. jún. N° 71.

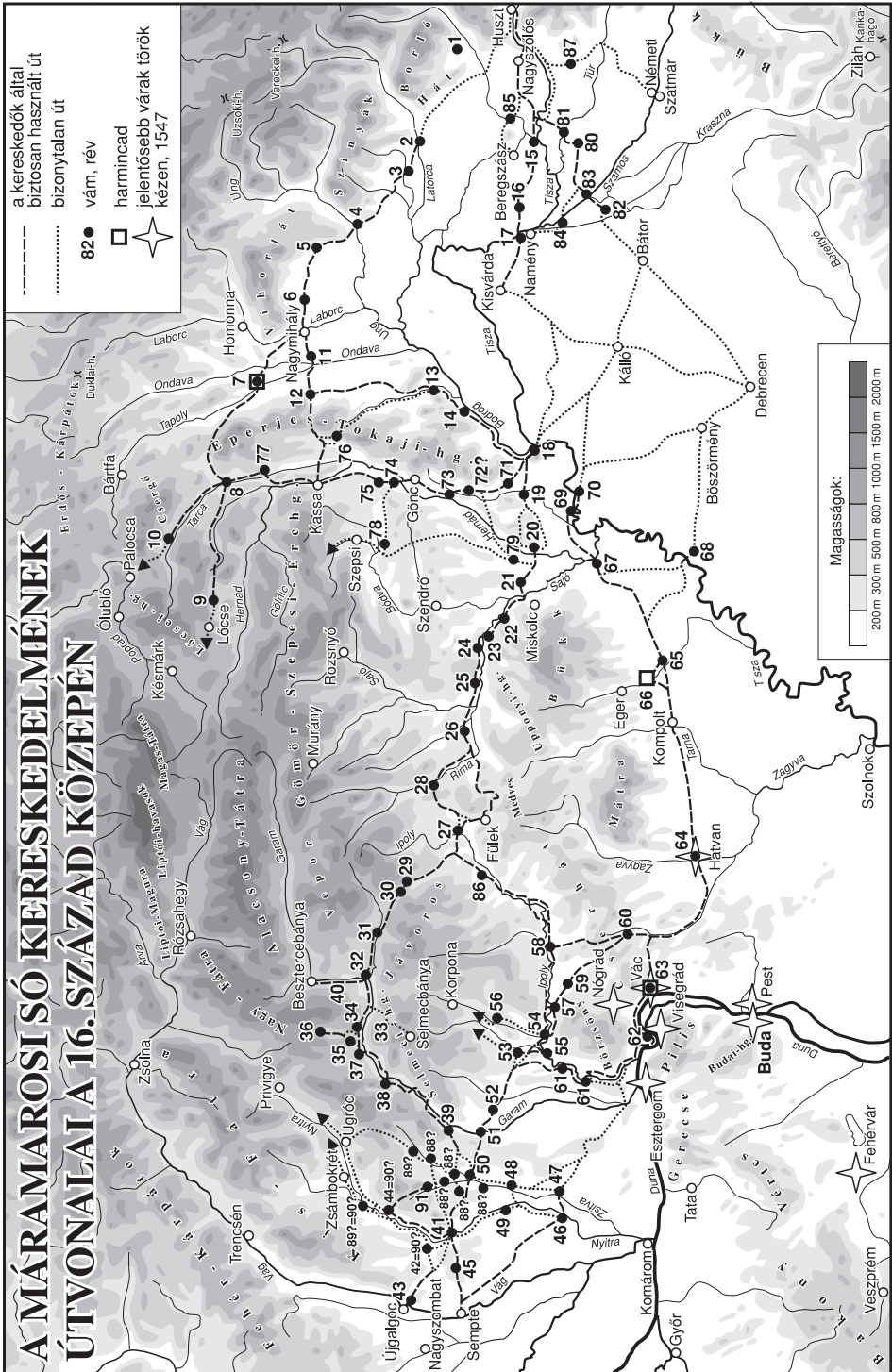
144 MOL E 41 1553. N° 127.

145 Szabadalmas Munkács város levéltára 1376–1850. Összeáll. Sas Andor. Munkács, 1927. 143–144.

146 Ld. a 127. jegyzetet. Itt és az előző esetben is nyilvánvalóan máramarosi sóról van szó.

147 MOL E 254 1614. szept. N° 1.

148 Az utakat bejáró kereskedők kilétére, a sókereskedelemnek megélhetésükben játszott szerepére, a sókereskedőknek a saját lakóhelyük társadalmán belüli helyére stb. ezúttal nincs mód kitérni. Röviden foglalkozom a kérdéssel Sziget vonatkozásában másutt: *Glück László: Máramarossziget mezőváros helyrajza és társadalma 1600 táján.* In: *Diszciplínák határain innen és túl. Fiatal Kutatók Fóruma 2.* – 2006. Szerk. Balogh Margit. Bp. 2007. 435–437.



LÁSZLÓ GLÜCK
THE TRADE ROUTES OF SALT OF MÁRAMAROS
IN THE MIDDLE OF THE 16TH CENTURY

In Hungary, salt mining was of great importance in Transylvania and Máramaros county (today Maramureş, Romania) in the Middle Ages and the early modern times. Until the first decades of the 16th century and after the 1690's the king had a monopoly on the wholesale trade in salt. Between the two periods, mainly private merchants supplied the customers from the salt mines. The study analyses the trade routes of the salt mined in Máramaros and handled by private persons on the basis of a document which was created in 1547: it enlists the illegal or illegally increased customs imposed on merchants. By them, the whole route network of the salt trade of Máramaros can be delineated (see the map). The author supports by several data that the document did not record a single case: the salt of Máramaros was transported through these trade routes from the first half of the 16th century to the end of the 17th century.