

Szikszi Mihály

A máramarosi só továbbszállítása a Jászkunságban

A középkorban több település is meggazdagodott, ha olyan termékkel rendelkeztek, melynek igen nagy kereslete volt. A só elsőrangú életszükségleti cikként szerepelt, hiszen a középkorban nemcsak az ételek készítéséhez használták, hanem kiváló tartósítószerként is jelentett. Ezenkívül a rendszeres áruforgalom megindulása előtt pénzhelyettesítő funkciót is betöltött. Egyes vidékek jó haszonra tettek szert a só piacra hozásából.

Az államhatalmak már a középkorban megszerezték a nemesfémhányák mellett a sóbányákat és a regálék között fontos szerepet játszott a só egyedárusításából befolyó királyi jövedelem. A történelmi Magyarországon ez a jog a 15. század közepére fejlődött ki. A 14.sz. első harmadáig a só nem tartozott a regálék közé, a föld tartozéka volt azzal a mindenkori földesúr szabadon rendelkezett. A sóregálét csak a 15.században iktatták törvénybe, amikor az 1492.évi 32. t.c. egyértelműen kimondta, hogy minden sóbánya a király tulajdona.

A kitermelt sót részben vízi utakon részben tengelyen szállították. A bányászásnál is ennek megfelelően alakították a tömböket. A kocsisó nagyobb méretű és 9,52 kg súlyú volt. A hajósó kisebb volt és 3,06 vagy 5,56 kg-ot jelentett.

Már a középkorban kialakultak a máramarosi, erélyi és sóvári bányák. A szárazföldi sószállítás útvonala az Erdély-Szolnok-Pest útvonal amely valószínűleg Désből és Szabolcsból indult el. A középkorban a szabolcsi sószállító út vonala a következő lehetett: Szabolcs-Ottomány-Adony-Keserű-Barátpüspöki-Álmosd-Kakad-Léta-Vértes-Monostorpályi-Nyírpályi-Bogas-Sáránd-Szoboszló-Madaras-Fegyvernek-Szolnok-Pest. A másik Erdélyből jövő sószállító út vonala: Margita-Ábrány-Keresztur-Olaszi-Székelyhíd-Léta, itt csatlakozott a másik sószállító útba és haladt tovább Szolnokon át Pestig.

A török hódoltság idején a rendszeres sószállítások szüneteltek. Az utak használatban voltak, de a hadműveletek következtében más szállítmányok közlekedtek rajtuk hadászati és kereskedelmi célok szolgálatában. A török kiűzése és a Rákóczi-szabadságharc hadműveletekkel terhes korszaka után viszonylag békés évtizedek következtek, melyek alkalmasak voltak arra, hogy Magyarország gazdasági téren valamit behozzon és megkísérelje a felzárkózást a fejlettebb Nyugat-európai államokhoz. Ekkor szervezték újjá a sóregálék országos rendszerét is.

Magyarország a sóbányászat tekintetében szerencsés helyzetben volt. Ausztria nagy sóbányáiban a főzött sót állították elő és ezzel látták el a birodalom nagy részét. Magyarországon csak Sóváron főztek sót, Dész, Szék, Kolos, Torda és Rónaszék aknáiban kősót bányásztak.¹ A kősót könnyebben szállíthatták, a máramarosi és erélyi

¹ A történelmi Magyarország területén három jelentős kősó kitermelő területet említenek

bányák pedig kedvező helyzetben voltak mivel természetes közlekedési útvonallal a Tisza és Maros folyókkal rendelkeztek.

Magyarország sószükségletét saját bányáiból fedezte igaz meg kellett küzdeni más országok sóbehozatalával szemben is. Az ország felvidéki vármegyéinek (pl. Trencsén, Nyitra) sóellátása lengyel sóval történt. A Dunántúlon az osztrák só behozatala jelentett veszélyt. Mivel a magyar só szállítási költsége erre a területre már igen jelentős volt, így inkább az osztrák só behozatalát támogatták. A déli részeken a török só terjedt el. Az osztrák kormány gazdaságpolitikájában arra törekedett, hogy az ország szükségletét fedezzék és a kivitel főleg a sóbányákkal nem rendelkező Szilézia felé történjen. A töröktől felszabadított déli területek is Magyarországról kaptak sót.

A sószállítás az egyik legtokéletesebben megszervezett ellátási rendszer volt a 18.században Magyarországon. A Királyi Kamara igyekezett a sót mindenhová eljuttatni. Az ország egész területén sóraktárakat szerveztek lehetőleg a közlekedési utak mellett, ezeknek a feladata a vármegyék sószükségletének fedezése volt. A sóeladás a lerakóhelyeken történt. Máramarosból és Erdélyből különböző útvonalakon keresztül látták el a sóraktárakat, amelyek szárazföldi és vízi utak voltak.

A szárazföldi utak évszázadokon keresztül kiépült utak nyomvonalát követték, földrajzilag a legkedvezőbb helyeken haladva. Ezek a sóútvonalak később a postautak irányát is meghatározták, majd a 19-20. században a legfontosabb főközlekedési utak lettek.

Erdély sóbányáiból a szárazföldi és a vízi utat egyaránt használták. A vízi út a Maros folyón Gyulafehérvártól Szegedig, majd tovább a Tiszán, Dunán Belgrádig, innen a Dráván Eszékig vezetett. A legfontosabb szárazföldi út az erdélyi sóaknáktól haladt Pest felé. Ennek jelentősebb állomásai voltak : Déda-Margita-Székelyhíd-Léta-Pályi-Sáránd-Szoboszló²-Nádudvar-Madaras³-Fegyvernek-Szentmiklós⁴-Szolnok-Abony-Monor-Üllő-Pest. Innen a Dunán szállították a sót Komáromba, Győrbe és Pozsonyba. Pestre Szegedről is szállították sót szárazföldi úton. Szegedről Eszékig a vízi utat szállították a sószállító tutajok. Eszékről pedig Pécsre és Kanizsára is mentek sószállító transzportok. Szegedtől szárazföldi út vezetett Baján át Pécsre, Bácsról pedig Kanizsára. Erdélyből még indultak útvonalak Désről Nagybányára, Tordáról Élesdre, Gyulafehérvárról Halmágyra, Vízaknáról Lippára.

-az Erdélyi-medencében a Mezőség peremvidékén és a Sóvidéken (Dés, Alsómarosváradja, Kolozsakna, Szék, Torda, Vízakna, Parajd)

-a Máramarosi medencében (Rónaszék, Aknaszlatina)

-Sóvár és környéke

Ezek a települések ma Romániához tartoznak Aknaszlatina kivételével mely Szolotvina néven napjainkban Ukrajna területén fekszik.

SZOLECZKY Emese:”Non omittatur salis beneficium-ne mulassza el a sót senki se bőven használni!” . In.:Kút. 2004. 3-4.sz. 48-49 p.

² Ma Hajdúszoboszló

³ Ma Kunmadaras

⁴ Ma Törökszentmiklós

A Felvidéken a legfontosabb szállítási útvonal Tokajból indult ki, Késmárk, Rózsahegy, Tordassin szükségletét fedezték. Újlakról szállítottak Munkácsra, Tárkányból pedig Homonnára, Ungvárra és Bártfára.⁵

A folyók mellett meghatározó szerepet játszó elosztó központok alakultak ki. Tanulmányunk szempontjából számunkra most a Tisza mellett létrejött elosztó helyek a fontosak. A források egyértelműen három jelentősebb települést említenek, Tokajt, Szolnokot és Szegedet.

Mindhárom településre vízi úton szállították a sót, kivételt Szolnok képez ahová tengelyen is történt sóhordás az előzőekben ismertetett Déda-Pest útvonalon. Ennek kései utódja a Kunhegyes -Fegyvernek közötti útszakasz amit ma is „Sóútnak” ismernek a környékbeliek. A Máramarosban kitermelt sótömböket fából ácsolt tutajokra tették és így úsztatták le a Tiszán a három város alatt fekvő tutajkikötőkbe. Itt a sót a Tisza partján épített sóraktárakba, sópajtákba szállították, a tutajokat szétszerelték a fát pedig feldolgozták épületanyagként. Tokajban például 1920-ig tárolták a sót a régi sóházban, amit csak 1947-ben bontottak le.⁶ Szolnokon legalább hat sópajtát épített a Kamara. Ezek közül az utolsót 1873-ban a Hatvan-Szolnok pályaudvar kialakításakor bontották el.⁷ Szegeden a Sóhordó utca a város legrégebb utcáinak egyike. A régi sóházak alakját őrzi a Felső-Tiszaparton egy hosszan elnyúló, földszintes raktár-áruházzal jellegzetes zsulus-szellős ablaknyílásaival.

A sószállítás a sóbányák és a sólerakóhelyek között a kincstár költségére történt. Ha más fuvarosok is szállítottak ezeknek meghatározott fuvardíjat fizettek. A sajátos jogállású jászkunok például rendszeresen fuvarozták a sót.⁸ Az állammal szembeni kötelezettségeik nagy része az 1745-ös redempciós levélben vállaltakból eredt. A szolgálat évenként visszatérő tehertétele volt a sószállítás. A Jászkun Kerületet terhelő sószállítást a redempciós kulcs alapján osztották el a három kerület között. A jászkok a Poroszló-Hatvan és Szolnok-Pest, a Nagykurság a Szolnok-Pest, a Kiskun Kerület a Szolnok-Pest a Szolnok-Dunavecse és a Szeged-Dunavecse útvonalakon volt érdekelt.

⁵ BAKÁCS István János: A sómonopólium Magyarországon III. Károly korában. I.n.: Századok. 1933. 611-653 p.

⁶ BELLON Tibor: A Tisza néprajza. 2003, 169 p.

⁷ JNSZML. Szolnok ir. Közgy. Jzkv. 1873.márc.1. 26/1873.

⁸ A privilégiumokkal rendelkező jászkok és kunok területeit I. Lipót 1702-ben eladta a Német Lovagrendnek. A helyi ellenállás miatt azonban a Német Lovagrend nem tudta érvényesíteni földesúri jogait és képtelen volt a lakosság jobbgysorba vetésére. Az 1712-15.évi országgyűlés nem fogadta el a honosítási kérelmét sem, így 1730-ban a Német Lovagrend lemondott tulajdonjogáról. 1731-től a Jászkun Kerületet az eredeti vételárért (500 ezer rajnai forint) eladta a Pesti Invalidus Háznak. Mária Terézia 1745-ben engedélyezte a feudális alávetés alóli egy összegű megváltkozást. Ez volt a redemptio. A lakosok kötelezték magukat az eladatás összegének és kamatainak megfizetésére, vállalták katonák kiállítását és a nádori cenzus évenkénti fizetését. Cserébe visszakapták kiváltságaikat, megszűnt a földesúri alávetettségük és az ország személyileg szabad lakosai lettek. A továbbiakban a Jászkun Kerület jogrendje Mária Terézia 1745-ös kiváltságlevelén, annak az 1751.évi országgyűlés által a 25. törvénycikkben is megerősített változatán és az 1799-ben kiadott Jászkun Statútumokon alapult.

A redempciót követő időszakban a nagykunok azonban még a Somlyó⁹-Debrecen illetve a Debrecen-Szolnok útvonalon szállították a sót.¹⁰ A Solnok –Pest útvonal kijelölése később történt ami kedvezőtlenebb volt számukra a nagyobb távolság miatt

A levéltárunkban őrzött jászkun helységek iratanyaga között található azok a körlevelek amelyeket felsőbb helyről küldtek a kerületek vezetésének. Számtalan bejegyzés található a sószállítással kapcsolatban. A mellékletben ezekből közlünk néhány forrást amely jellemző képet fest a jászkunok eme sajátos kötelezettségéről. Szinte évenként megjelenik a sószállítás sürgetése bejegyzés ami azt tükrözi, hogy a kerület lakosai az utolsó helyre sorolták ezt a kötelezettségüket. A szállítás viszont nem várható hiszen ha elfogyott a só a raktárból könnyen sóhiány lépett fel egy területen.

A sószállításban való nagyobb részvétel előmozdítására azután 1810-től a kerület szállításban érdekelt lakosainak is fuvardíjat fizettek.¹¹ 1823-tól a só szállításában részt vevők „cédulát” kaptak (a mai szállítólevél korabeli megnevezése).

A Jászkun Kerület lakosai azonban a mezőgazdasági és egyéb idénymunkák miatt kénytelenek voltak olyan időpontban eleget tenni a sószállítási kötelezettségnek amikor erre lehetőség adódott. Ennek következtében csapatosan néha 800 vagy több szekér is megjelent a sóhivatalnál amit a sótisztak nem győztek útnak indítani. A tarthatatlan helyzet miatt a helytartótanács 1844-ben rendeletben szabályozta a sószállítás rendjét.¹²

Az utak amelyeken a jászkunok szekerei mozogtak enyhén szólva borzalmas állapotban voltak. Az útépités abban az időben abból állt, hogy a földút mellett lévő árokba földet hánytak a magasabban fekvő útra. Úgy is mondhatjuk „sárt hánytak sárra”. Nem volt ez alól kivétel a Debrecenből Solnokra tartó „sótú” sem. A rajta utazók rémtörténetek sokaságát írják le visszaemlékezéseikben. A legrosszabb szakasz Kisújszállás környékén volt a „Kara János” nevű mocsaras terület miatt. A jegyzőkönyvekben is sokszor feltűnik ez a kifogás, hogy az utak járhatatlansága miatt nem tudták a sószállítást teljesíteni. A nagykun kapitány előrelátását dicséri, hogy mielőtt a szekerek elindultak utasításba adta, mindenki vigyen magával rózsát és szerszámot az úton előforduló váratlan akadályok elhárítására.

A só szállítása az ökrös vagy lovas fuvarosokra tartozott. A szekérre átlag 30 darab sót tettek fel.¹³ Kulcsár Árpád számításai szerint hétezer négyökrös szekérre volt szükség a vízi szállítás mellett, hogy a só rendeltetési helyére eljusson.¹⁴

A sószállítás hagyományos formáit a vasút megjelenése alakította át teljesen. Az ország másodikként megépült gőzüzemű vasútvonalaként nyitották meg a Pest-szolnoki

⁹ Ez a mai Szilágysomlyó helység lehet ma település Romániában Simleu Silvaniei néven

¹⁰ JNSZML. Kunszentmárton.ir. Körlevelek jzkv. 1791-1796. 129. p. 1791. máj.20.

¹¹ JNSZML. Kunszentmárton.ir. Körlevelek jzkv. 1805-1810 598 p. 1810.máj.5. A szállítók a sóért 1 Ft 30 cr-t kaptak Pesten.

¹² JNSZML. Jászkun Kerület ir. Fasc.1. No. 2549/1844

¹³ BELLON T.:167 p.

¹⁴ KULCSÁR Árpád: Sóbányászat és sókereskedelem Erdélyben I. Apafi Mihály uralkodása idején. I.n.: Századok. 1991. 418 p.

vonalat, melynek szolnoki végpontját a vasútállomást (indóház) éppen a Tisza parton a kikötő szomszédságában építettek fel. A vasútvonal kiépítését a Magyar Középponti Vasúttársaság végezte el. Az építkezéshez szükséges területek kisajátítását 1845-ben megkezdték és egy év múlva be is fejezték. Szolnok lakosai a kisajátítás ellen nem nyújtottak be panaszt de a városi tanács mellett a földtulajdonos Magyar Kamara is sérelmezte a tulajdonában lévő tutajkikötő egy részének elfoglalását. 1846 október 17-én a vasút és a kamara képviselői között találkozóra került sor. Az értekezleten részt vevő gróf Zichy Ferenc igazgató, Franz Kazba főmérnök, illetve Anton Specz kamarai tanácsos, Weingartner Ferenc szolnoki sőtiszt és Haynald István kamarai mérnök megállapodtak a vasúttársaság a Kincstár számára rakodóteret épít és szerződést kötnek a só vasúti szállításáról. A vasútvonal 1847-es megnyitását követően sor került a szerződésben foglaltak teljesítésére. Ezt követően nem volt többé szükség a gyenge földutakon dőcögő nehézkes szekerekre.

1848-ban azután rendeletet bocsájtott ki az új magyar kormány és a sószállító hivatalokon keresztül kárpótlást ígért azoknak akiknek a sószállítások közben igavonó jószágja pusztult el vagy más kárt szenvedett.¹⁵ A forradalom idején a sóhivatalok épületei az osztrák államhatalom szimbólumává váltak, így érthető, hogy ezeket a legtöbb helyen elsőként foglalták el és tüzték ki rájuk a nemzetiszínű trikólórt.

¹⁵ JNSZML. Kunszentmárton.ir. Körlevelek jzkv. 1835-1849. 749 p.

MELLÉKLET

A Nagykunság települései Somlyóból Debrecenbe és Szolnokra szállítsák a sót

„Ambár a só vitel eránt mostanáb[an] egynehány rendbéli ; rész szerént a Felsőségűtől, és a Só Officiumtól¹⁶ jött Kegyes parancsolatok s requisitóriák¹⁷ közöltettek kegyelmetekkel, de ugyan azon só vitel általam és különös parancsolatott melyek közül utólsó és nevezetes az, mellyet 23ápr bocsájtottam illetőde kelletik még is Debreczeni Só Tiszt Úrtól, ki most éppen ezen dolog eránt személyessen megkeresett érteni ; hogy nevezetessen a Nagy Kunságból való szekerek által még az idén sem Somlyóról Debreczembe, sem Debreczemből Szolnokba só nem vitetett. Sőt ugyan azon Tiszt Úr olly tapasztalását is nyilatkoztatta ki ; hogy akik Debreczembe sóért mennek is inkább dohányal mint sóval rakodnak meg, s még ámi nagyobb némelly nagy Kun helységeknél azt is hallotta volna, mint ha a só vitetés eránt mostanában semmi rendelést nem vettek volna, mellyet ugyan a helységek prothocollomi megczáfolnak. Ugyan azon Só Tiszt Úr jelenti, hogy mindenüt ugyan a körül belől lévő só hazakban , de nevezetessen Debreczeniben és Szolnokiban /: mellyet ezen uttyában maga meg nézett:/ olly szükös vagyon a só, hogy ha azok minél előbb illendően nem providealtatnak, ezen egész környék , a sónak legnagyobb szükségében fog esni, hogy annak okáért az eltávoztathasson és, hogy ezen nagy Kun megye a felsőségnél é részben különösen bé ne jelentessen, míg a dolog idő jobban is bé nem érkezik köteleztettnek a helységek a só vitel eránt elegendő rendeléseket tenni ; mely hogy fogantossabb légyen mihelyt ezen currensemet¹⁸ vészik Bírák Uraimék, azonnal az alább ki tett szám szerint a szekereket olly véggel mulhatatlanúl kirendellyék s. okvetetlen mind el küldjék, hogy azok Somlyóról Debreczenbe sót vigyenek Ugymint Kardszag 100 szekeret

Kisújszállás	70	-
Kevi	60	-
Madaras	50	
Kunhegyes	40	
Szt Márton	30	
S[zumma]350		

Az is meg hagyasson nekik, hogy sóért Somlyora menyenek, és azt nem másut, hanem Debreczembe rakják le, a hon rakodnak onnant bizonyság levelet hozzanak, ha valójában lerakták vagy nem , arról Bírák Uraimék mingyárt Relatiót tegyenek , mellyben mind azokat kik a parancsolatott nem teljesitik nállam név szerint bé jelentessék, hogy akaratosságok illendően meg-büntethessenek. Azon esetben pedig ha valamely helység részéről ezen transportban az előljárok miatt esne fogyatkozás a

¹⁶ hivatal

¹⁷ megkereső levelek

¹⁸ körlevelemet

feleletek terhe azokon marad. Ezen currens a többire semmit nem várakozván azonnal promotealtassék¹⁹.

Kiss Ujj Szállás 20 Maj 791. Illessy Kapitany

[Kétoldalas jegyzőkönyvi bejegyzés]

Forrás: JNSZML. Kunszentmárton.ir. Körlevelek jzkv. 1835-1849. 749 p.

A szolnoki sóhivatal tisztjeinek tájékoztatása a máramarosi sószállítványok késéséről

Tekintetes Eskütt Úr!

Folyó hó 3^{árul} szolló becses soraira szerentsénk válaszolni,- hogy miután még maig Máramarosból só nem érkezett, azon kevés só mennyiség pediglen á mely ezen Királyi Fő Sóhivatalnál találtatik tsupán a vevők számára tartatik, következőleg fuvarozásra só mind addig nem szolgáltatodhatik ki, miglen az uj só Máramarosból meg nem érkezend.

A többire egész tisztelettel marad

A Tekéntetes Eskütt Urnak

A Szolnoki Kir:Fő Só

Szállás Hivatal Junius

4 én 839

Kész köteles szolgája

Balogh Antal

K: Soó Perceptor

Kumer Ignátz

Ellenőr

A Cs K.Szolnoki Fő Só Hivatalnak jelenleg azt á Sónak nem létét hirül adó levelét, olly kéréssel közlöm Kis Kun Szabadszállása Városa Nemes Tanátsával, hogy az Filepszállására szükséges tudomány végett tüstént által küldeni ne terheltesen. Költ KunszMiklóson

Junius 6 ik 1839.

Baky István

Esk Biztos.

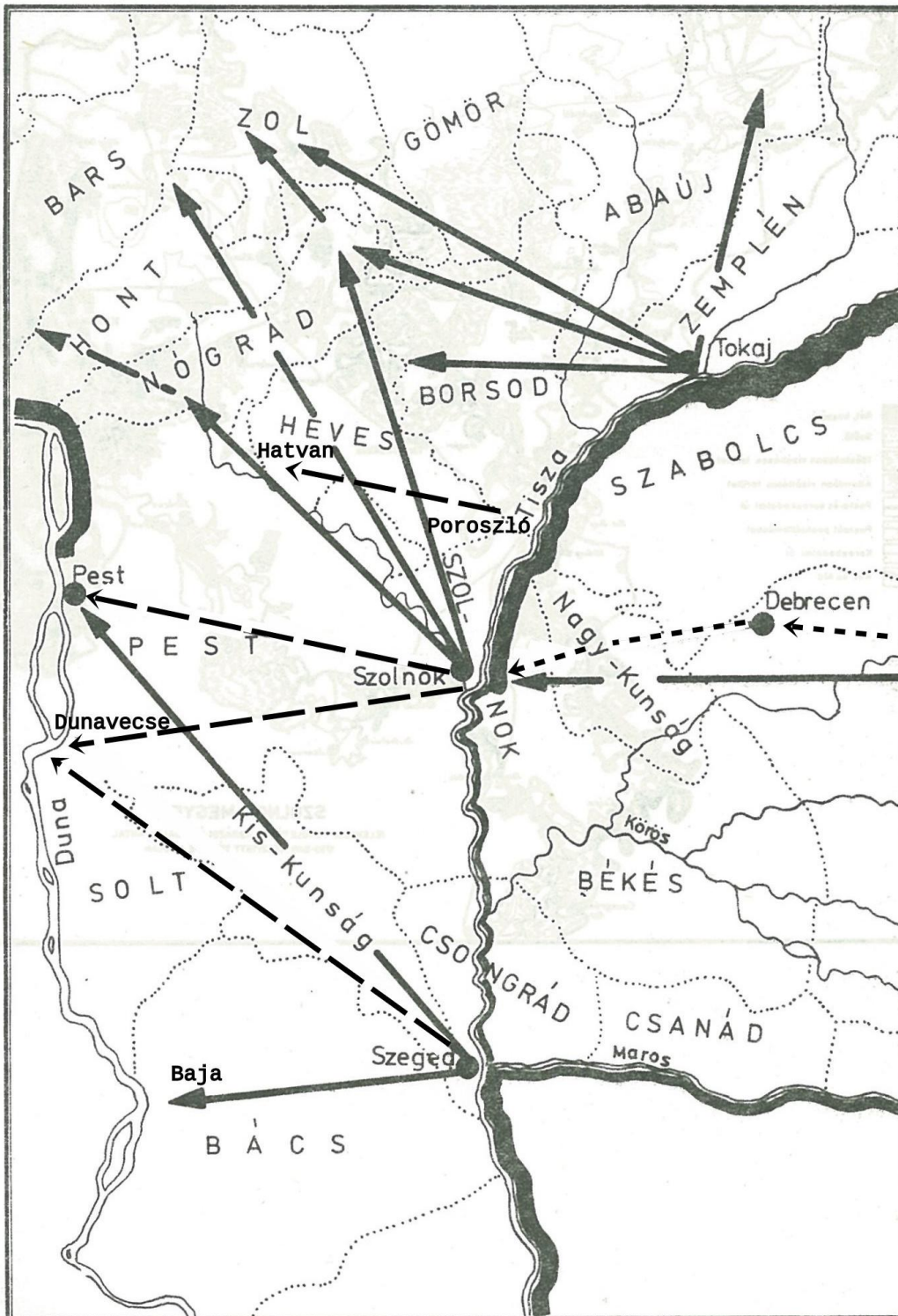
[Egyoldalas kézzel írt levél]





Forrás: JNSZML. . Jászkun Kerület ir. Fasc.4. No. 1258.

¹⁹ előmozdítassék

Sószállító útvonalak Miletz Imre 1773-as térképe alapján

/a térkép eredetije az Országos Széchenyi Könyvtár Térképtár TM 5044/



-  sószállítás útján
-  a szárazföldi sószállítás iránya
-  a Nagy-kunság kezdeti sószállító útvonala
-  a Jászkunság sószállító útvonalai