

Sószállítás és kereskedelem Erdélyben I. Apafi Mihály uralkodása idején

<https://erdelyikronika.net/2017/09/05/magna-via-sohus-uth-soszallitas-es-kereskedelem-erdelyben-i-apafimihaly-uralkodasa-idejen>

Szerző: Bakk Antal-Pál

Több évezredes múltra tekint vissza a különböző árucikkek szállításának története. Az említett folyamat jótékony hatásai az árucikkek egyik településről, régióból, országból egy másik helyszínre való eljuttatásában vizsgálhatóak. Az áruszállító útvonalak a származási helytől a felvevőpiacig tartottak, elsődlegesen olyan régiókba, ahol az illető árú hiánycikknek számított, illetve a kereslet megbízható és folyamatos jövedelmet biztosított a kereskedők számára. Az áruszállítást és kereskedelmet a szükség, a felvevőpiac és a kereslet szabályozta.

Erdély legjövedelmezőbb árucikkének a sót tekinthetjük, amely előfordulása a környező régiókban hiányos volt, ebből az okból kifolyólag válhatott a sószállítás és sókereskedelem a legjövedelmezőbb gazdasági ágazattá. A gazdaságtörténetben kiemelkedő szerepet foglal el a közlekedés, amely kivitelezéséhez hozzájárult a természet adta lehetőségekhez való alkalmazkodás és az emberi találékonyság. Kétfajta szállítási útvonalról beszélhetünk: szárazföldi és vízi útvonalról. Szárazföldön állati erővel, ökrök által vontatott szekereken, vízen pedig tutajjal és hajóval szállítottak.

Az ásvány eljuttatása a felvevőpiacig akár mindkét szállítási folyosót igénybe vehette, erre példa a tordai só útvonala, amelyet Tordáról szekérrel fuvaroztak Marosváradjára, majd onnan hajókkal a Maroson, a Hódoltság irányába. A folyók partjain kikötőket, portusokat alakítottak ki, amely sóraktáraihoz (pajtáihoz) szárazföldi úton szállították a sót, majd onnan a vízi szállításra alkalmas szállítóeszközökre rakták és úsztatták a kívánt helyszínre. Nem elhanyagolható terhet jelentett a folyami átkelések megoldásának a kivitelezése, vagyis a hidak építése, ezért volt természetes az átkelőknél fizetendő vám, mivel azok karbantartása és építése számottevő anyagi megterheléssel járt.

Az Erdélyi Fejedelemség földrajzi sajátosságait figyelembe véve, a természetes útvonalak tették gördülékenyebbé a szállítást, elég csupán a Maros, Tisza és Szamos folyók szállítási folyosóként való említése. A Kárpát-medencei sószállításról és sóval való kereskedésről az Árpád-korból származó adataink is vannak. A 13. századtól társaságokba, céhekbe szerveződtek a sószállítók, akiket celléreknek neveztek, ezáltal biztosítottak keretet tevékenységüknek és folyamodhattak a királyhoz vagy a fejedelemhez bizonyos engedmények, előjogok megszerzése érdekében.

Mind a vízi, mind a szárazföldi szállítókat celléreknek nevezzük.

A só szállításának már az Árpád-korban kialakult útvonalai voltak, amely az Erdély–Szolnok–Pest tengelyen mozgott. A dési aknák sóját Erdély területén kívülre már egy 1379-ből származó dokumentum jelzi, amely a Dés–Csákiágy–Pátelek–Szilágysomlyó–Margitta–Szalacs útvonalat jelölte meg, mint „magna via sohus uth”. Az említett útvonal az Erdélyi Fejedelemség idején is használatban maradt. Désen volt a Szamoson levő portus. A désaknai sót szekéren szállították a dési raktárig, majd ott rakták a Szamoson várakozó tutajokra, hajókra. Az 1689-es memoriálé is megemlíti a Dés és Zsibó közötti vízi sószállítást, illetve a Zsibótól Margitta és Szatmár irányába folyó szárazföldi szállítást. Várad, 1660-as török általi elfoglalása a kereskedelemre negatív hatást gyakorolt, mivel bezárultak az alföldi mezővárosok fele vezető szárazföldi útvonalak, amely a gazdaság megtorpanását vonta maga után. Az 1672–1673-ból származó adatok szerint, a fuvarosok 5-10 darab négyökrös szekérral szállították a sót, de esetenként akár 20-23 szekérral is fuvaroztak egyszerre.

Az utak, hidak karbantartása nélkülözhetetlen volt a zökkenőmentes szárazföldi szállítás érdekében. Az 1675. november-decemberi gyulafehérvári országgyűlés X. cikkelye kimondja, hogy Belső-Szolnok megye feladata az onnan Magyarországra és Máramaros irányába vezető rossz utak kijavítása. A folyókon, patakokon átívelő hidak építéséről és karbantartásáról is rendelkeznek az országgyűlések. Az 1664. novemberi segesvári országgyűlés a marosváradjai és dési hidak építéséről rendelkezik, pontosabban „azok építsék, akik addig is”. A századok feladata volt a marosváradjai híd építéséhez szükséges és megfelelő mennyiségű faanyag szállítása. Uszályokra épített hídszerkezetet feltételezhetünk, amelyet évente újjá kellett építeni a tavaszi áradások pusztításai miatt.

A szárazföldi és vízi sószállítók úgynevezett lábó cédulát kaptak a só vásárlásakor, amelyre feltüntették a szállító nevét, a dátumot és a megvásárolt só mennyiségét, amely alapján a vámszedő helyeken fizették az árujukra kiszabott illetéket. Az Erdélyi Fejedelemség utolsó évtizedeiben a szárazföldi fontosabb sószállító útvonal Dés-, Szék- és Kolosról a Szilágyságon át Szatmár irányába vezetett, amelynek végállomása Margitta és Debrecen voltak. A másik útvonal a marosváradjai és dévai portusok irányába vezetett, ahová többnyire a tordai és vízaknai sót szállították. A dévai sóportus 1664-től kezdte meg működését, abból a célból hozták létre, hogy jövedelme a dévai vár és katonaság fenntartását fedezze. A Maros mentén nyugati és a Kárpátok szorosain déli irányba szárazföldön is szállítottak sót a Hódoltság területére. A sószállítás útvonalai mentén virágzó, fuvarozásból élő települések hálózata alakult ki, a városok hostátjait is elsődlegesen a fuvarosok népesítették be. Törvények biztosították és legalizálták a sófuvarozással foglalkozók tevékenységét.

Az 1680. május-júniusi gyulafehérvári országgyűlés XIII. törvénycikke megtiltotta a szállítók és fuvarosok bérének visszatartását és a sószállító szekerek út közbeni megsarcolását. A sóaknáktól a sóügyek vezetője szervezte meg a fuvarozást a portusokig, vagy kereskedők vásárolták fel, saját maguk szállították vagy bérfuvarosokat fogadtak. A portuson megfizették a kincstár hasznát, az úgynevezett lucrumot. A bérfuvarosokat kősóban fizették ki. A mindennemű procedúrák elvégzését követően adták el a sót a kereskedőknek, vagy esetenként ők gondoskodtak vízi szállító eszközökről és a sóforgalmazás teljes folyamatában kivették részüket. Az értékesítés legnagyobb nehézsége a szállítás volt, az aknáknál a só ára kisebb volt, mint az aknától távol eső értékesítési pontokon. A só kereskedelmi ára arányosan növekedett a távolsággal és szállítási költségekkel.

A máramarosi sót Hosszúmező és Máramarossziget portusaira szállították. A két régió sója között minőségi eltérés volt az erdélyi javára. Az aknákról a sót nyáron szekereken, télen pedig szánon szállították a portusokra, majd onnan a Magyar Királyság és Moldva irányába. A szállítás lebonyolítását a rónaszéki kamaraispán vezette, a portusra való szállításról, hajókról, szályákról (tutaj), legénységről és a kiadások fedezéséről is gondoskodnia kellett. A sókamara tartotta kézben a sóforgalmazást, mivel itt megmaradtak a bányához tartozó uradalmak, szolgálatokkal tartozó települések, amelyek a hajók részére deszkát szállítottak és szályákat adtak. A szolgálattal tartozó falvak 1673-ban 7 hajót és 21 szályát, majd 1689-ben 2 hajót és 50 szályát bocsátottak a sószállítás rendelkezésére.

A sót az aknáktól a jó időjárás beköszöntével, a tavaszi hóolvadás és áradások után kezdték el a portusokhoz szállítani ökrös szekerekkel. A korabeli útviszonyok miatt csak bizonyos időszakokban tudták ezt megvalósítani. A fő problémát a közvetlen földutak jelentették, amelyek esős időben annyira feláztak, hogy a nagyobb méretű teherszállítás, mint a só szállítása képtelenné vált. A tavaszi esőzéseket követően és az őszi esőzések kezdete előtt folyt a szárazföldi szállítás. A mezőgazdasági munkák akadályozták a sóforgalmat, hiszen a tavaszi vetés és a nyári, őszi betakarítás ideje alatt szinte teljes egészében szünetelt a szállítás, mivel sem a szállítást lebonyolító fuvarosok, sem az ökrök nem álltak rendelkezésre. Becslések szerint a 17. század második felében évenként 200 ezer sókockát szállítottak a marosváradjai és dévai portusokhoz, amely sok fuvaros, ökör és szállítóeszköz kapacitását igényelte. Nagy befogadóképességű raktárak építésére volt szükség, mivel általában a portusra szállított só nagyobb hányadát csak a rákövetkező évben kezdték el hajókkal a török területek irányába szállítani.

A sószállító hajók készítését februárban, Gyertyaszentelő Boldogasszony ünnepét követően (február 2.) kezdték el, és a tavaszi magas vízállás, áradás alkalmával (április-május) úsztatták le a portusokig, majd ott felrakodták a sót. Ősszel sohasem úsztatták a hajókat az alacsony vízállás miatt. Volt rá precedens, hogy elmaradt a tavaszi áradás, ennek következtében a só,

akár több évig a sókikötők vagy a bányák sópajtaiban rekedhetett. A vízi szállításnak is megvoltak a nehézségei, elsősorban az esőzések, viharok, amelyek folytán a só veszített súlyából, vagy bizonyos esetekben a szállítóeszközök tönkrementek és el is süllyedtek, rakományuk pedig elolvadt, amely nagyarányú kárt eredményezett. A hajókat otthagyták, ahová a sót szállították, faanyagát általában építőanyagként értékesítették. Egy 1552-es leírás szerint Tordán és Désen különböző hajókat építettek, ezen adatokat feltehetően I. Apafi Mihály uralkodása idejére is vonatkoztathatjuk. Tordán három fajta hajót ácsoltak, a legnagyobb 30 láb (kb. 9,4 m) hosszú és 15 láb (4,7 m) széles volt. Désen a vízi szállítóeszközök arányai többszöröseket, 36,6-38 méter hosszú és 10,8-11,9 méter széles hajók voltak.

Erdélyben a Habsburgok hatalomra jutásáig a sóval szabadon lehetett kereskedni, természetesen az erre vonatkozó törvények betartása mellett. A társadalom legalsóbb rétegétől a legmagasabbig bárki kereskedhetett vele, főleg azon okból kifolyólag, hogy a polgári, egyházi, oktatási és katonai tisztségviselőket leggyakrabban sóval fizették ki, akik szabadon bárkinek eladhatták azt. A só értékesítését a kincstár szervezte, sóházak és sóhivatalok révén, amelyek többnyire az aknáknál és portusoknál helyezkedtek el, de van rá precedens, hogy a fejedelemség területén máshol is léteztek sóhivatalok, amelyek árusítóhelyként működtek. A sókereskedelem szabadságát a fejedelmek országgyűlési határozatok által biztosították. I. Apafi Mihály fejedelemsége idején nyolc országgyűlési törvény látott napvilágot sókereskedelemmel kapcsolatban, amelyekben főleg az ország lakosai számára igyekeztek a sóra vonatkozó elővásárlási jogot biztosítani. Az esetleges törvénytelen ségek, visszaélések megakadályozása vagy büntetése érdekében is alkottak törvényeket. Az első ilyen rendelkezés, az 1665. májusi gyulafehérvári országgyűlés határozata kimondja, hogy „ajándékért, és valami respectusokért az idegenek ne praefertassanak”, hanem az aknákról „az haza fiainak adassék só, vehessenek is sót, kereskedhessenek véle”.

A székelyek sókereskedelméről intézkedik az 1670. decemberi gyulafehérvári országgyűlés, amely kijelenti, hogy a sóval kereskedő székely szegénységet a vásárokon és városokban ne károsítsák meg, akkor sem, ha nem tudják felmutatni a kamaraispán vagy számtartó bizonylatát, amely árucikkük törvényes vásárlását bizonyítja. Az 1674. november- decemberi országgyűlés a török területek irányába való kereskedésről rendelkezik, amely szerint az onnan sóért érkezők Karánsebes felől Hátszegig, Marosillye felől Déváig jöhettek az ország területére, az erdélyiek pedig a Vaskapu irányába és Illyén át is vihették a sót kereskedés céljából. Említett határozat tükrében kisebb sóraktár létezett Hátszegen és Marosillyén is. A belső erdélyi sóbányákat (Torda, Szék, Dés, Kolos, Vízakna) és portusokat (Marosváradja, Déva) 1671-től bérbe adták, főleg idegen, görög kereskedőknek, erre válaszként született az 1671. november- decemberi gyulafehérvári országgyűlés XXX. rendelkezése, amely a portus görög bérlői ellen emeli fel hangját. A törvény előírja, hogy a következő években elsősorban erdélyieknek kell

felkínálni a sóbérletet. A sóügyek bérlése 35 000 tallérba került évente, ebből 20 000 tallért a török adó kifizetésére irányoztak elő, 15 000 tallér pedig a fejedelmet illette. Hogy viszonyítási alapunk legyen a tallér értékével kapcsolatban, tudnunk kell, hogy egy jó képességű, erős, fiatal ló ára 10 tallérba került a 17. század második felében. Fenti összegek csupán a bérlést fedezték, amelyet a kincstárba kellett befizetni, ezen kívül a sóügyek bérlőinek gondoskodniuk kellett a bányák karbantartásáról, eszközökről, alkalmazottak béréről és többek között a sószállítók kifizetéséről is.

A leghosszabb ideig Páter János, gyulafehérvári görög kereskedőnek sikerült ezen kimagasló hasznot hozó bérleti szerződést magáénak tudnia. A görög kereskedő nem görög nemzethez tartozó egyént, hanem vallási tartalmat hordoz, az ortodox, keleti keresztény egyházhoz való tartozást jelenti. Nyilvánvalóan a bérlés jogának megszerzése sok esetben a bérletre pályázóknak a fejedelmi tanács irányába tett jótékony gesztusainak volt köszönhető, amely főleg anyagi és egyéb juttatásokat foglalt magába.

A só eljuttatása a kereslet helyszínére nem kevés kockázati tényezőt hordozott magában. Először is megfelelő útviszonyokra, időjárási körülményekre, emberi munkára, szállítási kapacitásra és vállalkozókészségre volt szükség annak érdekében, hogy az ásvány eladása megtérítse a költségeket és hasznot hozzon. A szállítás és kereskedelem folyamatát több tényező is befolyásolta, például a só súlya miatt nagy kapacitású és roppant teherbírású szállítóeszközökre volt szükség. Viszont voltak bejáratott praktikák, több évszázados szállítási tapasztalatok, amelyek lehetővé tették Erdély kincsének eljuttatását a piacokig, amely meghozta mind a Fejedelemség, mind a kereskedők számára a megfelelő anyagi hasznot.

A szállítás nehézsége rákényszerítette az embereket a természeti viszonyokhoz való alkalmazkodáshoz, pozitívumként értékelhetjük, hogy a problémák áthidalására kényszerült szállítók és kereskedők találékonysága fejlődést eredményezett a szállítás folyamatának megkönnyítése céljából. A korabeli embernek alkalmazkodnia kellett a természethez, éghajlathoz és időjáráshoz, a körülmények, lehetőségek függvényében és optimális kihasználása által voltak képesek a sószállítást és kereskedelmet megvalósítani. Többnyire kiszámítható időjárási körülmények voltak és emiatt meg lehetett szervezni, hogy mikor kezdik el az aknáktól a portusokig szállítani a sót, illetve, hogy a folyók vízmagassága mikor megfelelő ahhoz, hogy megkezdődhessen a szállítás. Az időjárás és természet, mint tényező nagyban befolyásolta a sóból származó jövedelem mennyiségét, amelyhez természetesen az emberi tényező, a vonatkozó törvények, szabályok és szervezettség is hozzájárult.