

AZ ÉSZAK-MAGYARORSZÁGI FUVAROSOK (Egy sajátos „vállalkozói” forma a hagyományos árucserében)

VIGA GYULA

A fuvarosok (szekeresek, furmányosok, furmanok), a szárazföldi közlekedés és szállítás napszámosai, rendkívül izgalmas feladatot, s számos önálló témát kínálnak a népelet kutatója számára. Valódi jelentőségüket két, egymásnak látszólag ellentmondó tényező sajátos „eredőjeként” érthetjük meg.

Az egyik oldalon azok az adatok és érvek sorakoznak, amelyek a középkori, sőt, Magyarországon a 19. századi utak állapotáról, a szárazföldi közlekedés nehézségeiről szólnak. Bár a 13. századtól Európa roppant fontos és forgalmas úthálózatot hozott létre, a 18. századig mégis, szinte bénult a szárazföldi közlekedés. Ez nemcsak a kereskedelmet nehezíti, hanem az emberi kapcsolatokat, ám mégis, főleg az árucserét, a fejlődő gazdaságok meghatározó jelentőségű eszközét hátráltatja a szállítás nehézsége.¹ Igaz – amint Braudel, Fernand fogalmaz – az út „ha rossz minőségű is – állandó közlekedési vonalat jelent, amely a táji lehetőségekhez alkalmazkodva lett kijelölve. Az utasok a korlátolt lehetőségek foglyai! Soha nem lehetett lemondani a szervezett útvonalról. Utazni annyit jelent, mint másnak a segítségére szorulni.”² Hasonlóan mostohák az útviszonyok hazánkban is, s bár – Magda Pál szerint – Pozsony, Nyitra és Bars megyék mellett, régióinkban Szepes, Abaúj és Zemplén vármegyéknek vannak a legjobb útjai, e tájon is sok nehézség gátolja a szállítást.³ A közlekedés és szállítás fejletlensége miatt – Balogh István szerint – még a 19. században is katasztrófát jelent egy-egy vidék számára a rossz termés, miközben 100–200 km távolságra eladhatatlan feleslegek halmozódnak fel,⁴ s nem véletlen, hogy a 18. század végétől kezdve a gazdasági reformgondolatokban állandóan jelen van az, hogy a közlekedés és szállítás a hazai ipar- és gazdaságfejlődés szempontjából is meghatározó jelentőségű kérdés (pl. Berzeviczy Gergely).⁵ Egyik oldalon tehát a járhatatlan utak, nehézségek hangsúlyozása,⁶ a másikon pedig az a letagadhatatlan tény, hogy a szállítás, a fuvarozás mindezen nehézségek ellenére zajlott. Különbféle áruk tömege kel útra és jut el rendeltetési helyére, dacolva a rossz úttal, rossz közbiztonsággal. 1516-ban a tiszaluci vámnak egy negyedév alatt 623 darab só és 315 darab sínvas volt a bevétele,⁷ Gömörből pedig a 19. század 40-es éveinek közepén évi 5000 szekér nyersvas és öntvény indult útnak, a vasárúk

A tanulmány az MTA–Soros Alapítvány támogatásával készült.

1. Braudel, F. 1985. 414. 429.
2. Braudel, F. i. m. 416.
3. Magda P., 1819. 96.
4. Balogh I., 1965. I. 359.
5. Gráfik I., 1978. 126–128.
6. Györffy I., 1922. 160–161.
7. Iványi B., 1906. 14.

mellett.⁸ De másutt is nagy volumenű forgalomról tudósítanak a vámnaplók,⁹ s a *Keresztúri Literátus Ferenc* által 1565. június 21-től 1567. március 8-ig vezetett tokaji vámnapló kb. 10 ezer átkelő utas nevét tartalmazza, az országrész városain kívül főleg *Zepmlén, Szabolcs, Abaúj, Gömör, Bereg, Ung, Ugocsa, Szatmár* és *Bihar* megyékből.¹⁰ Ha csupán végig gondoljuk a nagy tömegű gabona-, bor-, kő-, fa- stb. forgalmat, akkor aligha vitathatjuk el a hazai fuvarozás jelentőségét. S ha mindezt szembesítjük a fentebb vázolt nehézségekkel, akkor látnunk kell a szekerezés folyamatában a generációk alatt felhalmozódott tapasztalatokat, a rakodás, fogatolás, hajtás stb. megújuló örökségét. Mindez kétségkívül – e vonatkozásban is – felértékeli a hajdan volt ember tudását, alkalmazkodóképességét, amely a kényszerítő életszükséglet hatására formálódott. Ez a vándorlás összeegyeztethetetlen a jobbágyi létforma vélt „röghözkötöttségével”, mozdulatlanságával is – amint arra már másutt is utaltam.

Ha a fuvarosságot a hagyományos tevékenységi formák rendszerében vizsgáljuk, akkor megállapíthatjuk, hogy sajátos *specializálódásról, szakosodásról* van szó, ami nem elsősorban technikai-technológiai szakosodást jelent, hanem a társadalmi munkamegosztás rendjében képvisel sajátos státust. A fuvarozás ugyanis jelen van a jobbágy-paraszti létforma hétköznapijaiban is, s az ebben való részvétel, szakosodás elsősorban a táji gazdasági-kulturális adottságok, valamint az anyagi kondíció kérdése. Ebből is következik, hogy a fuvarosság a társadalom különböző rétegeiből kerül ki, pontosabban a szállításban részt vevők társadalmi-gazdasági szempontból a magyar társadalom rendkívül differenciált rétegét alkották,¹¹ ugyanakkor – a középkortól meglevő, meghatározó területi csomópontjai mellett – különböző tájak népének életében is megjelenhetett időszakosan a fuvarozás jelentősége a megélhetésben, összefüggésben az ipar, kézművesség, s a mezőgazdálkodás lokális történéseivel. Voltak szekeres központok, amelyek generációk során át megőrizték megkülönböztetett szerepüket az árucserre nagytáji kapcsolataiban, másutt rövidebb-hosszabb idő után alkalmi fuvarossággá süllyedt vissza ez a tevékenység.

Bár *Heckenast Gusztáv* rámutat, hogy az Árpád-kori *Szekeres* falunév mögött (pl. a későbbi Szepsi helyén levő település) királyi szekeresek, specializálódott szolgáltatók lakóhelyét kell értenünk,¹² mégis úgy vélem, hogy a fuvaros központok kialakulása a városi és mezővárosi hálózat, a középkori területi-gazdasági munkamegosztás, nem utolsósorban a kontinentális kereskedelembe való fokozott bekapcsolódás velejárója volt. Régiókban ennek különösen jól kitapinthatók az előzményei a nagy múltú felvidéki szekeresség vonatkozásában, hiszen nem csupán a gazdaságtörténet tényei ~~utalnak a lengyelországi és felső-magyarországi kereskedelemre, s ezek tágabb kapcsolatrendszerére, hanem a magyar–szlovák és a magyar–ruszin érintkezés nyelvi és esz-köztörténeti adatai is. A magyar fogatolás és szekerezés hatását mind a szlovák (kocsi és kocsis megfelelői, s az azokból képzett szavak, taliga, s – szóösszetételekben – szeker szavunk stb.), mind a ruszin nyelvben (hámfa, gyeplő, löcs, marokvas, fék, saroglya, kantár, kocsi, kocsis, hintó stb.) jelentős szócsoporthatás tanúsítja, ami azt jelzi, hogy nem csupán a kereskedelem és az árucserre vonatkozásában kell számolnunk az interetnikus érintkezés jelentős mozzanataival, hanem ebben a kapcsolatrendszerben alakult, fejlőd-~~

8. Gallo, J. 1973. 82–83.

9. Pálmány B., 1985. 179–180.

10. Szabó I., 1934. 93–94.; Szabó I., 1969. 237.

11. Gráfik I., 1983. 27.

12. *Heckenast G.*, 1970. 15.

dött a történeti Felső-Magyarország szállításának eszközkészlete is. A szlovák és ruszin nyelvi átvétel a szlavisták a 16–17. századtól már meggyőzően tudják adatolni.¹³

Domanovszky Sándor a mázsaszekér kapcsán mutat rá, hogy a nemzetközi kereskedelem szempontjából nagy jelentőségű, nagy méretű társzekér egyik elterjedési területe – a Dunántúl és a Kisalföld mellett – éppen a *Felvidék*, ami aláhúzza jelentőségét a kontinentális kereskedelemben. A 15. században meghatározó jelentőségűek itt már a lengyelországi árucserre-kapcsolatok.¹⁴ A mázsaszekér kapcsán régióinkban elsősorban *bányatermékek, réz, ólom, acél, vas, viasz, faggyú* szállításáról szólnak a források,¹⁵ így joggal gondolhatjuk, hogy amikor a 16. században a lényegesen mozgékonyabb *kocsi* átveszi – az egyébként formájában fentmaradó – társzekér szerepét, akkor nem csupán a fuvarozó eszközökben végbement változások egy szakasza zárult le,¹⁶ hanem a kereskedelem átalakulásának is. Bizonyára a belső kereskedelem fellendülését is jelzi ez a változás, amittől kezdve a közép-európai típusú szekér, ill. annak táji és funkcionális változatai még évszázadokon át szolgálták a szomszédos tájak, de a különböző tartományok és országok javainak cseréjét is.¹⁷ A nagy amplitúdójú szállítás tárgyát még sokáig a ritka, viszonylag kevés helyen fellelhető ásványi anyagok – főleg só és fémek – képezik, de egyre erőteljesebb forgalmat indukálnak a gazdaság differenciálódása, a táji eltérések, s a társadalmi munkamegosztás is.

Bár kétségtelen, hogy a nemesség az árucserre és a szállítás mozzanatainál mindig jelen van, s pl. Gömörben nemes fuvarosok is vannak már a 18. században,¹⁸ a feudalizmus idején is részesei a szállításnak a *jobbágyság fuvaros elemei*.¹⁹ A *hosszú fuvar* sokáig jelentett robotterhet a jobbágyság számára, ám mellette lépten-nyomon felbukkannak a bérfuvarozás²⁰ és a közvetlen termékcserre különböző formái is. E vonatkozásban csupán néhány példát említek, mert alább a kérdésre még történik utalás. A 18. században a taktaközi Csobaj jobbágysági pénzkereseti célból szekerekkel járták a Hegyalja városait és vásárait, ahol *követ* és *trágyát* fuvaroztak.²¹ A Heves megyei *Egerbakta* 22 jobbágysága közül – az 1725-ös összeírás szerint – 13-nak a fuvarozás volt a fő foglalkozása.²² De különösen pregnáns példaként említhetők a 17–18. századi Gömör megye jobbágysági, akik messze a megyén kívül fuvaroztak és kereskedtek a vassal, s akik életében határozott minőségi romlást jelentett, ha csökkent a vaskereskedelem lehetősége.²³ Ez utóbbi persze határozottan arra figyelmeztet, hogy a jobbágysági szállítás és kereskedelem szempontjából erőteljes különbségek voltak a táji adottságok, életmód-stratégiák, s a földesúri gazdálkodás rendszere alapján, mégis, a 18–19. században egyre inkább számolnunk kell egy fuvaros zsellérréteg kialakulásával, s a jobbágyparaszti osztály mind fokozottabb részvételével az árucserre folyamatában.²⁴

Úgy vélem, ezen a ponton már határozottabban megragadható a fuvarosság társadalmi helyzete, s némiképp – régióink vonatkozásában – szűkíthető is „szóródásuk” a

13. *Lizanec, P. M., Knieszka I. és Gregor F.* kutatási eredményeiről összegezően: *Paládi-Kovács A.*, 1984. 161–162.

14. *Domanovszky S.*, 1979. 108–116. passim.

15. *Domanovszky i. m.* 108.

16. *Domanovszky i. m.* 103., 128.

17. *Kós K.*, 1972. 21.; *Gráfik i. m.* (1983) 7.; *Kós K.*, 1976. 98.

18. *Ila B.*, 1976. 405.

19. *Szabó i. m.* (2969) 237.

20. *Hoffmann T.*, 1963. 307.

21. *Páll I.*, 1986. 107.

22. *Soós I.*, 1975. 160.

23. *Ila i. m.* 402–403.

24. *Hoffmann i. m.* 319–320., 337.

társadalmi hierarchiában. S bár nyugat-európai példák tanulságait fogalmazza, igazak nálunk is *Braudel, Fernand* megállapításai: „Aratás vagy szüret után és a téli hónapok alatt a fuvarozás a második foglalkozása a nyugati parasztok millióinak, akik elég sovány fizetéssel beérik. Szabad idejük ritmikus változásai jelzik a szállító tevékenység intenzitásának az ingadozását. Akár szervezett, akár nem, a személy- és áruszállítás mindenütt az emberiség szegény, de legalábbis a szegényebb rétegeinek feladata.”²⁵ A domb- és hegyvidéki régiókban ez az összefüggés különösen jól kitapintható. A szűk határ, a gyenge minőségű termőterület munkaigénye (főleg ígás munkáé) aránylag csekély, a magasabb térszineken alig valami. Minél kevesebb a földművelés lehetősége, annál több a szabad kapacitás – a fuvar lehetősége is. A fuvarosok így zömmel a kiscsüpp parasztságból kerülnek ki, részben pedig a zsellérek közül, már akik megteremtik önmaguk számára ezt a lehetőséget: a fuvarosság elérendő cél és modell is a domb- és hegyvidéki népesség szegényei számára. De az alapvető rendező elv e vonatkozásban is a mezőgazdálkodás éves ciklusa, rendje, s a nagy munkák elmúlta a népesség egyre nagyobb tömegeit engedi át a szállítás feladatainak. (Különösen az erdei fuvarozásnak.)

A mezőgazdálkodás lehetőségei mellett természetesen alapvetően meghatározták a fuvarozás lehetőségét a nyersanyagbázisok, s a kézművesség színvonala. Ennek megfelelően sajátos, specializálódott fuvaros vidékek, falucsoportok alakultak ki, amelyek más-más tájakat, eltérő távolságokat jártak be, más-más anyagi részesedést, lehetőséget teremtve önmaguk számára. A városok, fejlettebb és népesebb mezővárosok általában is indukálták az őket körülvevő fuvarosság kialakulását,²⁶ de a felvidéki városok és mezővárosok szinte valamennyi számottevő kézművesipari ága, sőt a falusi kézművesség egyes ágai is összefonódtak az őket kiszolgáló fuvaros népességgel. Természetesen itt az egyes családok, s kisebb csoportok anyagi lehetőségei igen széles skáláját teremtették meg a szállítók típusainak, melynek felső szintjén a fuvarozó, s ebben számos kedvezményt élvező nemes ember,²⁷ a szolgákat foglalkoztató, olykor több tucat fogattal is rendelkező kereskedő – fuvaros áll, az alsó szintjén pedig az 1-2 lovas, gyakran föld nélküli, mindenféle alkalmi fuvar elvállaló szegényember.²⁸

Nincs lehetőségünk arra, hogy az Északi-középhegység és a Felvidék valamennyi iparágát, ásványi nyersanyagkincsét és termelvényeit számba vegyük, ám a fuvarosság egyes csoportjainak, táji-tevékenységi típusainak vázolásához elengedhetetlen néhány felsorolása.

Az északi régió erdővidékein, a mai Magyarország területén a Zempléni-hegységtől a Börzsönyig a fuvaros munka alaprétéget a fa közelitése és szállítása jelentette. Ez a tevékenység a népesség jelentős részének az esztendő egyik felében, ősztől tavaszig adott kenyeret, ám különösen a 18–19. században kibontakozó kincstári, ill. állami erdőgazdálkodás a hegyvidékeken állandó bérmunkás csoportokat akkumulált a szállítás munkájára. A 19. században a fuvarosok, tengelösök (Börzsöny hg.) az erdőmunkások sajátos rétegét képezik, akik a kevés földű, igaerővel rendelkező jobbágyok közül kerültek ki.²⁹

Már a 18. századból adatolható a robotteher mellett a bérfuvarozás is. Pl. *Rimóc* (Nógrád m.) lakosainak vallomása szerint: „. . . néha mikor a bodnárok az uraság erdejében dongát hasogatnak bérért szekerezünk.”³⁰

25. *Braudel* i. m. 425.

26. *Kós* i. m. (1972) 19.

27. *Hógye I.*, 19986. 242.

28. *Kiss L.*, 1981. 120–163.

29. *Katona I.*, 1965. II. 394–395.

30. *Havassy P.*, A palóc centrum falvainak gazdasága és társadalmi élete a XVIII. században. (Kézirat.) Ezúton köszönöm meg a szerző segítségét, hogy kéziratban levő tanulmányát rendelkezésemre bocsátotta.

A 17–19. században jelentős munkát ad a fuvarosoknak az északról vízi úton érkező faanyag továbbszállítása. Már a 17. században jelentős tömegű fa érkezett a Vágon *Liptó, Túróc, Trencsén* megyékből, amit a komáromi szekeres gazdák szállítottak tovább az ország belseje felé.³¹ Nagy jelentőséggel bírt a Garam vízi útja is.³² A Tiszán szálakon érkező fát a kikötőkből Bereg, Szatmár, Szabolcs, Zemplén, Heves és Szolnok megyék jobbágy-paraszt fuvarosai továbbították rendeltetési helyére.³³ A múlt század második felétől a kitermelt fát a vasútállomásokra fuvarozták a paraszt szekeresek tömegei. Az épületfa, gerenda, deszka, zszindely mellett szekerek ezrei hordták évszázadokon át az Alföldre a felvidéki fa háziipar százféle portékáját is.

A fuvarosok gyakran maguk is kereskedtek a fával: a közös erdőből járandóságként kapott, vagy pénzen váltott fát árulnak Pest, Vác, Gyöngyös, Eger, Miskolc, Sárospatak piacán, vagy az Alföldre szekereznek vele, ahol gabonára, élelemre cserélik.

A fa fuvarozása – hasonlóan az erdőmunka más területeihez – az északi régió népességénél e tevékenység alaprétegéhez tartozik, amihez bármikor szívesen nyúl, ha rászorul.

Nagy volumenű szállítás, s fokozatosan specializálódó fuvaros réteg állt a különféle ércek, de elsősorban a *vas* bányászatának és feldolgozásának szolgálatában. Bár *Sztudinka Ferenc* szerint a *Szepes, Liptó* és *Zólyom* megyei nagyfuvarosok azok, akik a vas fuvarozásában „uralkodnak”,³⁴ a hazai vasércbányászat területi átrendeződésével párhuzamosan³⁵ egyre inkább a történeti Gömör területére koncentrálódott – az északi régióban – a vasérc kitermelése és feldolgozása.

A vaskövet a bányák többségénél szekéren kellett a kohóig szállítani,³⁶ s maga a vas feldolgozása és értékesítése is elképzelhetetlen volt a fuvarozás nélkül. A gömöri fuvarozás, mint jellegzetes, az itt élő ember karakteréhez tartozó tevékenységi forma³⁷ kialakulását kétségkívül a vasgyártásnak köszönheti.³⁸ Gömörben a fuvarozás annyira általános tevékenység volt, hogy a 17–18. században egész falvak léteztek, amelyek lakói erre a foglalkozásra specializálódtak. Belőlük már a 17–18. században jellegzetes foglalkozási réteg kezdett kialakulni, amely nem sorolható sem az iparosok, sem a kereskedők, sem a földművesek közé.³⁹ A szekeresek szállították a bányákba a fát, s ők fuvarozták a kohókhoz a faszenet is. Mivel a bányák és a hámorok sokáig a földesurak kezében voltak, valószínűleg robotteherként nehezedett a fuvarozás a jobbágyság egy részére,⁴⁰ ám igen hamar kialakul a bérfuvaros-kereskedők vállalkozó típusa, elsősorban a kész vasárúk értékesítésére.

Az Alföldre vonuló vasas szekerekről gyakran történik említés a vámnaplókban. (Ezt fentebb a tokaji és tiszalúci vám kapcsán említettem.) Nógrád megyében a 17. században vasas szekerektől 1 sing vas vámot szedtek.⁴¹

A gömöri fuvarosok hordták szét távoli tájakra azt a sokféle vasárút, ami a vasve-
rőket, hámorokat elhagyta. *Márkus Mihály* révén a meczenzéfi vasárúk jelentőségét

31. *Kecskés L.*, 1987. 192., 215.

32. *Fényes E.*, 1847. I. 59–60.

33. *Cseri M.*, 1986. 211–212.

34. *Sztudinka F.*, 1901. június 23. 2.; *Sztudinka F.*, 1911. 107.

35. *Zsámboki L.*, 1982. 13–48.

36. *Paládi-Kovács A.*, 1985. 313.

37. *Andrásfalvy B.*, 1972. 145.

38. *Gallo i. m.* 68.

39. *Gallo i. m.* 67–68.

40. *Heckenast G.*, 1987. 81:

41. *Pálmány i. m.* 180.

különösen jól ismerjük: ezekkel lényegében az ország egész területére eljutottak, fellelhetők voltak Moldvában, Bukovinában, sőt Galíciában, Lengyelországban is. A karavánokban haladó szekereken *kapák, láncok, ácskapcsok*, s számos egyéb vasáru utazott, amelyek egy részének szerepe volt távoli tájak eszközkultúrájának formálásában is.⁴²

Az évszázadokon át működő gömői fuvarozást a vasipar koncentrációja és a nehézipar szolgálatában kiépített vasúthálózat kialakulása vetette vissza. A kapitalizálódás, a társadalmi munkamegosztás differenciálódása kiszorította a gazdasági életből a kereskedő-fuvaros típusát is. Jelentőségük hanyatlásához – az említettek mellett – az is hozzájárult, hogy a történeti Magyarország egész területén korábban ismert gömői iparosok (tímárok, csizmadiák, gubások, posztókészítők, szabók) nem tudták állni a versenyt a gyáripar készítményeivel, s így a fuvarozásnak az az ága is visszaesett, amely korábban ezek termékeit szállította a vásárookra.⁴³

Mivel az előbbieken részletesen taglaltam a gömői fuvarosság jelentőségét, röviden meg kell szakítani a téma fő vonulatát, s foglalkozni kell a fuvarosság szervezeti kérdéseivel. Ez a kérdéskör éppen a gömői fuvaroshagyományok kapcsán érdemel külön is említést.

Gráfik Imre a szállítás szervezetről értekezve a következőket írja: „Vizsgálataink arról győzték meg bennünket, hogy a szállítás és a közlekedés XVIII–XIX. századi legnagyobb kiterjedésű szakaszaiban sem hozott létre olyan mértékben elkülönült szervezeteket, formációkat, melynek eredményeként a résztvevők a társadalmi rétegződés és munkamegosztás alapvető arányait megváltoztató módon kikerültek volna a paraszti életmód, életforma rendjéből.”⁴⁴ Bár a fentiekben ennek igazságát magam is igyekszem hangsúlyozni, mégis meggondolkoztatok e vonatkozásban a specializálódás bizonyos adatai és összefüggései. Adataink szerint a történeti Magyarország öt pontján működtek önálló fuvaros céhek: *Pozsony* (1818), *Kőszeg* (1840), *Győr* (1759), *Pest* (1733), *Buda* (1700). (Zárójelben a privilégium keltezése.)⁴⁵ Ezekhez számíthatjuk – más vonatkozásban – a bérkocsis céheket is: *Sopron* (1669), *Pest* (1827).⁴⁶ Az ország keleti feléből és a Felvidékről nem tudunk privilegizált fuvaros céhekről. Igaz, *Ila Bálint* említ kettőt *Gömörből* (*Jolsva* és *Csetnek*),⁴⁷ ám ezek szervezeten nem azonosak a céhekkel, hanem – *Rozsnó*, *Kövi* és *Róce*, valamint a *Murány-völgy* fuvarosait egyesítő – sajátos társulati formát képviselnek. *Gallo, Ján* tanulmánya feltárta az „Ország”-nak, „Kereskedő Társaság”-nak nevezett fuvarosság történetét, s így ma már ismert, hogy ez a szervezet elsősorban a gömői vas szállítására alakult, pontosabban a gömői fuvarosok számának növekedésével, a Gömör és az Alföld közötti árucserre kiszélesedésével párhuzamosan a konkurencia elleni védekezést igyekezett szolgálni.⁴⁸ A murányvölgyi fuvarostársulatról a 17–18. századból jelentős iratanyag maradt fent, de tagjai már a 16. században is jelentős szerepet kaptak a gömői gazdasági életben. A céhekhez hasonlóan sajátos autonómiával rendelkeztek, jogaik azonban saját feudális uraik, I. Rákóczi Ferenc és Wesselényi Ferenc által nyertek megerősítést. A társulat a 18. század második felében 50–100 tagot számlált, s bár számos, olykor csoportok szétválásához is vezető belső ellentéttel küzdött, a 19. század első feléig hatékonyan befolyásolta a fuvarosság belső viszonyait, kapcsolatrendszerét, a szállítás és a kereske-

42. *Márkus M.*, 1964. 36.

43. *Gallo* i. m. 84–85.

44. *Gráfik* i. m. (1983) 27.

45. *Éri I.–Nagy L.–Nagybákay P.* (szerk.), 1975–1976

46. *Vö.* 45. jegyzet.

47. *Ila* i. m. 405.

48. *Gallo* i. m. 71.

delem tisztaságát.⁴⁹ Még a 19. század negyvenes éveiben is keletkezett fuvaros társulat a Ratkó-völgyben, ami egy évtizeddel később elkülönült „Tiszáninneri” és „Tiszántúli Rendre”.⁵⁰

Nem lehet itt feladatunk *Gallo* tanulmányának részletes ismertetése, ám eredményeit feltétlenül figyelmet kellőnek tartjuk. Részben arra figyelmeztetnek ugyanis, hogy hasonló adottságú, sajátos ásványi anyagot, nagy tömegben nagy távolságra fuvarozó népcsoportoknál felbukkanhatnak a szállítás és a hozzá kapcsolódó kereskedelem sajátos szervezetei a további kutatások során, részben pedig azt jelzik, hogy a fuvaros céhek történetének feltárása jelentős adóssága a téma kutatóinak. Konkrét adatai nem csupán a sajátos társadalmi csoport belső életének, rendező elveinek szempontjából tanulságosak, hanem a Felvidék–Alföld árucere-kapcsolatainak „intenzitását” illetően is. A 18. század végén, amíg a gömöri fuvarosok közötti társadalmi különbségek nem mélyültek el, minden fuvaros korlátlan számú szekérral mehetett a vásárra: így volt, aki 10-20, sőt 25 szekérral érkezett. 1790-ben a jolsvai fuvarosok alapszabályait módosították, s megszabták, hogy a vásártéri sorba hány szekeret állíthatnak be. Végül a szekerek számát is maximálták: pl. *Debrecen*be legfeljebb 4 szekér, *Kecskemétre* pedig legfeljebb 2 szekér vas szállítását engedélyezték.⁵¹

Ha nem is a gömöri iparhoz és bányászathoz hasonló léptékű, de jelentős fuvarosság kialakulását eredményezte a 18. század során kialakuló manufaktúraipar – főleg hámoripar és üvegyártás – az Északi-középhegység területén is. A hámorokat, hutákat, papírmalmokat fuvarosok látták el a különféle alap- és segédanyagokkal; a kis-számú szakalkalmazotti réteg mellett ezek adták a munkáslétszám jelentősebb részét.⁵² Igen jelentős fuvarosságot foglalkoztatottak a nógrádi és borsodi szénmedencék, s azok üzemei. Ózd környékén már az 1840-es évektől szinte önálló foglalkozási ág lett a szén és a vasanyag fuvarozása, a bányákat és ipari üzemeket kiszolgáló népességnek egy igen jelentős rétege a Felvidék idegen ajkú lakosságából verbuválódott.⁵³ (*Hódos*)-*Csépány*-ról már *Fényes Elek* feljegyzi, hogy lakosainak egy része az ózdi vasgyárban fuvarozás révén szerzi a kenyerét.⁵⁴ Bár az ipari technológia és a vasúti szállítás fejlődésével ezek szerepe századunkra erősen lecsökkent, az Ózd környéki falvak népessége még a két világháború között is jelentős fuvarosságot őrzött meg, bár tevékenységük egyre inkább elvált az ipari és bányauzemekétől.

Nagy jelentőségű volt a só fuvarozása. A kósó jelentős része tutajon úszott le a Tiszán, s a kikötőkből – jelentős volt itt *Tokaj* szerepe – fuvarosok szállították tovább. Ezek egy része kincstári szolgálatban állt.⁵⁵ De sós szekerek is nagy távolságot bejártak fontos rakományukkal. Pl. 1622-ben *Losonc* harmincad vám kimutatásában Máramarosból sót fuvarozó *szatmári* és *tiszaháti* (Tiszabecs, Méhtelek, Csaholc, Nagypalád, Magosliget stb.) szekeresek nyomát találjuk.⁵⁶ A 18. században a gömöri *Sajópüspöki* és *Ragály* fuvarosai is kereskedtek a tokaji sóval.⁵⁷

Bár a népi kőépítkezés elterjedése még számos nyitott kérdést tartogat,⁵⁸ függetlenül a népi kőtechnika problematikájától⁵⁹ az bizonyosnak látszik, hogy az Északi-

49. *Gallo* i. m. 67–90.

50. *Gallo* i. m. 84.

51. *Gallo* i. m. 78.

52. *Veres L.*, 1978. 19.

53. *Sárközi Z.*, 1980. 90–93.

54. *Fényes E.*, 1851. I. 211.

55. *Kecskés* i. m. 217.

56. *Pálmány* i. m. 168–172.

57. *Havassy* i. m. 94., 99. (Kézirat.)

58. Összegzően: *Bakó F.*, 1985. 225–251.

59. *Viga Gy.*, 1987. 79–89.

Középhegység és a Felvidék területén a kőbányák tucatjai működtek a középkor óta,⁶⁰ s anyaguk kitermelése, szállítása, a feldolgozás folyamata sem független a tradicionális paraszti kultúra egészétől.⁶¹ A különleges adottságú, minőségű kőzetet nagy távolságra elfuvarozták. Megkülönböztetett figyelmet érdemel ebből a szempontból a malomkő, amellyel *Máramaros* és *Zemplén* felől nagy amplitúdójú kereskedelem folyt,⁶² valamint a *palakő*, amelyet a múlt században a Bükkből (Kisgyőr, Felsőtárkány, Nagyvisnyó) *Pestre* és *Pozsonyba* is elhordtak.⁶³ Ezeken kívül azonban – a kő minőségének megfelelően – kisebb-nagyobb körzetekben használták az egyes bányák anyagát. Ha csupán a múlt századi folyamszabályozások és vasútépítések, valamint a 20. századi nagy útépítések eredményeire gondolunk, akkor aligha vitatható, hogy a kő fuvarozása a szállítás jelentős vonulatát képezte. Sajátos útvonalai és kapcsolatai nyomozhatók ki az egyes kőfaragó központok fuvarosainak, ám ezek többségének története, jelentősége ma még feltáratlan.⁶⁴

A kő fuvarosai gyakran viszonteladóként tevékenykedtek: a bányák tulajdonosaitól, bérlőitől megvásárolt követ adták el haszonnal, vagy cserélték el élelemre, gabonára.

A hegyvidék és Alföld közötti árucserében nagy hagyományú és nagy jelentőségű a *mészfuvarosok* tevékenysége. Bár a legnagyobb volumenű mészkereskedelmet a Bükk-vidék fuvarosai bonyolították,⁶⁵ de fontos szerepet kapott ez a tevékenység a szlovák–magyar határ mentén fekvő területeken,⁶⁶ s hosszabb-rövidebb időre megnőtt jelentősége az északi hegyvidék különböző mészközterületein. A 19. században Fényes Elek *Nógrád* megye több településéről említi a mészégetést (Poltár, Nagyfalva, Szőlős, Szupatka),⁶⁷ Szendehelyről a két világháború közötti időszakban fuvaroztak jelentős mennyiségű meszet. Számos mészégető település volt Gömörben. Aggtelek környékéről régen a Felvidék felé is elfuvarozták a meszet, később pedig Borsod megye felé kereskedtek.⁶⁸ De tevékenykedtek mészfuvarosok *Torna* és *Abauj* megyében is, s több forrásban említik a zempléni *Ladmóc* meszeseit is.⁶⁹ A hegyvidék meszesei az Alföld egész területét beszekerítették, s tevékenységük révén igen komoly mennyiségű gabonához és más élelemhez jutott a hegyes vidékek népessége.

A mészfuvarosok jelentős része viszonteladó: a mészégetőktől – néha más településen – aránylag olcsón megvásárolt meszet adták el jelentős haszonnal. Különösen fontos fuvarosközpontjai voltak a mész szállításának Cserépfalu, Felsőtárkány és a bükki szlovák hutatelepülések.

Amint erre fentebb utaltam, a különböző kézműves áru szállításának, piaci-vásári értékesítésének szolgálatában jelentős fuvarosság állt. Jó példája ennek a gömöri fazekas- és fuvarosfalvak sajátos kapcsolatrendszere. A *licei*, *dereski*, *lévárti*, *polttári*, *zsaluzsányi* és más fazekasok egy része ugyan maga vitte piacra törékeny portékáját, ám többségük általában már előre eladta az egy *bányából* kikerülő edényeket egy-egy fuvarosnak vagy gazdának, aki aztán a különböző vásárookra és falvakba szekerezett

60. *Schafarzik F.*, 1904.

61. *Lénárt A.*, 1982–83. 187–218.; *Viga Gy.*, 1985.

62. *Selmeczi-Kovács A.*, 1984. 224.

63. *Fényes i. m.* (1847) 249.; *Csikvári A.* (szerk.), 1940. 58.

64. *Szakáll S.*–*Viga Gy.*, 1984. 93–122.; *Viga i. m.* (1985).

65. *Bakó F.*, 1951. 283–330.; *Bakó F.*, 1968. 267–287.; *Viga Gy.*, 1980. 252–258.; *Viga Gy.*, 1986. 72–84.

66. *Bakó i. m.* (1951) 289–290.

67. *Fényes i. m.* (1847) 201.

68. *Molnár Á.*, 1983. 136–138.

69. *Cseri i. m.* 225–226.

azzal.⁷⁰ A gicei nemes származású lovasgazdák az I. világháborúig hordták fogataikkal az Alföldre a süvétei fazekasok készítményeit.⁷¹ A liceiek nem csupán saját falujuk edényeit árulták, hanem olykor Deresken megvett áruval szekereztek vásárról vásárra. Amíg a fazekas 4 hetet dolgozott egy bánya edénnyel, azt a szekeres 2 hét alatt eladta.⁷²

A felvidéki fazekasáru kereskedelmének középkori gyökerei vannak. A Nyugat-Szlovákia egykori habán településein készült 18–19. századi fajansz edények vízi úton és tengelyen jutottak el az ország belsejébe, s a mai Észak-Magyarországra is.⁷³ Legnagyobb jelentőséggel azonban a tűzálló gömöri kerámia bírt, amely *Kresz Mária* szerint az Árpád-kor óta eljuthatott távolabbi tájakra is,⁷⁴ s a vele való kereskedés évszázadokon át része volt a Felvidék és az Alföld árucseréjének. A tűzálló főzőedények hagyományos eszközei voltak az alföldi konyháknak, az I. világháború előtt a gömöri árusok rendszeresen megjelentek a síkvidéken portékájukkal. Egy-két hetes kereskedő útjaik közlekedési vonala olykor generációkon átöröklött gazdasági és kulturális, gyakran családi kapcsolatok emlékét őrzi.⁷⁵ De eljutottak a gömöriek portékájukkal *Galíciába*, *Bukovinába*, *Horvátországba*, *Szerbiába* és *Boszniába* is.⁷⁶

A fuvarosok más módokon is szerepet kaphattak a kerámiatermékek készítésében és terjesztésében. Pl. a monoki fuvarosok a helyben bányászott kaolint *Kassára*, *Miskolcra*, *Diósgyőrbe*, *Rozsnyóra* fuvarozták,⁷⁷ *Mezőtúrra* pedig Gömörből került a tűzálló agyag, ami kihatott az abból készült edények stílusára, formájára is.⁷⁸ A cserépfalusi meszesek nem csupán mésszel járták az Alföldet, hanem *Tiszafüreden* cserépedényeket is vásároltak, amit távolabbi vidékeken adtak el.⁷⁹ De más fazekasközpontok készítményeit is fuvarosok árulták tovább (pl. Árva megyeiekét).⁸⁰

A példákat még hosszan sorolhatnánk a különböző kézműiparok területéről, de bizonyára ennyiből is látható, hogy a közvetítő fuvarosoknak nem egyszerűen gazdasági hatása mérhető a hagyományos kultúrában, hanem igen fontos szerepet kaptak új tárgyak, eszközök közvetítésében, terjesztésében is, s főbb vándorlási irányaik a kultúra diffúziójának is nyomjelzői. A legkülönbözőbb iparosok termékeinek értékesítésében, közvetítésében a fuvarosságnak igen jelentős szerep jutott, s iparáganként, vidékenként más-más módon függetlenül vagy kötődve az előállítókhoz, sajátos közvetítő szerepet kaptak a tájak közötti termékcsereben is.

Természetesen a fuvarozás kétirányú cserét közvetít, hiszen az esetek jelentős részében a visszaúton is árut szállít a szekér. Ez legtöbbször gabona vagy más élelmiszer, mivel a felső vidékek népe erre szorul rá leginkább. Az évente csupán néhány fuvarot tevő kisuvarosoknál ez a vándorlás közvetlen célja és haszna: a család éves gabonaszükségletének előteremtése. A fuvarosok többsége azonban ennél több jövedelemhez jut: különféle nyersanyagokat, eladásra szánt élelmiszert szállít a visszaúton, amellyel jelentősen megnöveli jövedelmét. Erre vonatkozóan igen érdekes példákat említhetnénk, de terjedelmi okokból csupán néhányra szorítkozom. A gömöri fuvarosok, akik faárukat, cserépedényeket és szövőbordákat szállítottak az Alföldre, hazafelé

70. Márkus M., 1973. 103.; Nemcsik P., 1966. 225–226.

71. Márkus i. m. (1973) 104.

72. Nemcsik i. m. 227–228.

73. Kresz M., 1972. 166.

74. Kresz M., 1960. 300.

75. Ujváry Z., 1981. 55–56.; Szalay E.–Ujváry Z., 1982. 93–105.

76. Márkus i. m. (1973) 98.; Paládi-Kovács A., i. m. (1984) 165.

77. Szikora A., 1977. 65–68.

78. Ujváry i. m. 56.

79. Kresz i. m. (1972) 166.

80. Márkus M., 1975. 149.

nádat vittek a Tisza mentéről.⁸¹ A bükki meszesek Dél-Hevesben dinnyével rakták meg kiürült szekereiket, s azt jó haszonnal adták tovább a hegyvidéken. A gömöri fazekasok és fuvarosok jelentős mennyiségű terményt hoztak cserében a készítményeikért, s annak fölöslegeit tovább vitték a szomszédos szlovák falvakba: Breznoig, Revúciáig, ahol a favágók és a munkácsoládok szívesen megvásárolták tőlük.⁸² Az aggteleki mész- és szénfuvarosok hazafelé *almával, gyümölcssel, káposztával, krumplival, dinnyével* rakták meg a szekeret, amiket aztán gyakran eladtak.⁸³ A gömörészőlői szekeresek Bódvaszilas vidékén vették meg a káposztát, s Aggteleken, Hosszúszón keresztül a tornallyai, rozsnói vásárra vitték eladni. A vásár után Rozsnyóról sem tértek haza üres szekérrel: a környéken almát vásároltak, amit aztán Miskolc környékére vittek értékesíteni.⁸⁴ De témánk itt már a közvetítő kereskedelem területére vezet, ezért nem sorolom tovább az adatokat, amelyek olykor hosszú, összetett fuvaros-kereskedő láncolatát fonódnak össze, melyek révén több száz kilométeres utat is „megtesznek” a különféle javak a fuvarosok közvetítésével. Ugyanakkor már ezek is utalnak a fuvarosok sajátos életmódjára, mozgékonyására, ami rugalmasabbá, alkalmazkodóképessé tette életmódjukat, és sajátos szerepet jelölt ki számukra a tradicionális kultúra szövetében.

Bár már jeleztem, hogy a nyersanyagokkal, iparcikkokkal vándorló fuvarosok jelentős mennyiségű élelmiszert szállítanak haza, az élelmiszerek, ill. néhányuk fuvarozásáról – annak nagy fontossága miatt – mégis külön kell említést tennünk.

A középkori gazdaságtörténeti adatok sora jelzi, hogy a gabonafélék, különösen a búza kereskedelme az Alföld és a hegyvidék közötti árucserre legfontosabb vonulata. Bár a termény igen jelentős részét a felvidékiek maguk szerzik be, gyakran cserélik el az Alföldön, rendkívül intenzív volt a gabona észak felé való szállítása. Ennek értékesítése részben az Északi-középhegység és az Alföld érintkezési vonalán levő vásárövezet településein (Vác, Gyöngyös, Eger, Mezőkövesd, Miskolc) történt,⁸⁵ részben pedig a felvidéki városok, bányavárosok vásárain. *Belitzky János* mutatott rá, hogy nagymérvű gabonakereskedelem folyt a hódoltság korában a törökök és a magyarok között is,⁸⁶ hasonlóan a kereskedelem más ágaihoz, ez is „életképes” maradt a részekre szakadt ország tartományai között is.

Jól követhető a tömeges gabonaforgalom a 16–17. századi vámnaplókban, 18–19. századi forgalmáról pedig a helytörténeti irodalom tudósít. *Radványi Ferenc, Magda Pál* és *Fényes Elek* leírásai jól kirajzolják, hogy a Jászság, Dél-Nógrád, Heves, Szolnok és Dél-Borsod gabonája tömegével áramlik a felvidéki vásárokra, ugyanakkor a hegyaljai mezővárosok számára a Tiszántúl, főleg a Nyírség jelent utánpótlást.⁸⁷ A gabonakereskedelem legfontosabb központjai *Losonc, Selmechánya, Rozsnyó, Mecenzéf, Kassa* voltak, ahová részben az alföldiek szekereztek fel portékájukat, vagy hegyvidéki fuvarosok (pl. a nógrádi *Fülekpüspöki, Süllye, Lest* stb. falvak lakói) szállították.⁸⁸ A Nógrád megyei *Süllye* lakóiról Mocsáry a következőket írja: közelebb lévén ezen

81. *Prasličková, M.* 1979. 106.

82. *Márkus i. m.* (1973) 104.

83. Molnár Á. gyűjtése, 1979. KLTE–Denia. Gömöri Archívum 230.

84. *Dobosy L.*, 1982. 117.

85. *Gyimesi S.*, 1967. 481–486.; *Dankó I.*, 1974. 177.; *Dankó I.*, 1973–74. 297.

86. *Belitzky J.*, 1932. 30–33.

87. *Fényes E.*, 1839. IV. 215.

88. *Mocsáry A.*, 1826. I. 112., 129., 160.; *Sztudinka i. m.* (1911) 21.; *U.*, 1864. 252.; *Magda i. m.* 383., 394.; *Radványi F.*, *Collectanea ad historiam Comitatus de Nógrád.* (Kézirat) 1711–1716. 10. stb. Magyar fordítás a Palóc Múzeum Adattárában: 8. Ezúton mondok köszönetet Kapros Mártának és Zólyomi Józsefnek, hogy a kéziratot rendelkezésemre bocsátották.

falu . . . a Bánya-városokhoz, a'melly gabonát az alsóbb és termékenyebb vidékről hoznak, azt a' Bánya-városokra felfelé fuvarozván, megérdemlett haszonnal eladják."⁸⁹

Lest lakóiról az alábbiakat jegyzi fel: „. . . a kereskedést űzik, és nagy szorgalommal fuvaroznak az alsóbb Vármegyékből, de leginkább Ns Heves, Pest és Nagy Hont Vármegyékből bűzát a' Bánya-városokra, leginkább Selmetzre visznek, és nagy haszonnal el is adják ott; az ön természetseikből, úgymint jó főzélékekből, a' szükségeken feljűl lévőt az alsóbb vidékekre viszik, s eladják."⁹⁰ Az említett vásárokról a gabona még tovább jutott, az északi megyékbe: *Szepes* és *Liptó* népe Rozsnyón vásárolta meg gabonáját,⁹¹ Losoncon pedig *Zólyom*, *Liptó* és *Túróc* megyék népessége szerezte be a kenyérnek valót.⁹² A gabona olykor hosszas szállító láncolaton jutott el a rendeltetési helyére, amint azt Mocsáry Nógrád megye leírásakor feljegyezte: „Sok búza és zab . . . a Losontzi piatzra vitetik, hol azt a Zólyom Vármegyebeli kereskedő tót szekeresek megvásárolván, Besztertce-Bányára fuvarozzák, onnét a' Liptó Vármegyei kereskedő tótok Liptóba viszik, ott pedig a' Morvaiak veszik meg, mert a' heti vásárok egymás után jó renddel következnek."⁹³ Az idézet utolsó mondata különösen fontos számunkra a kereskedelem táji kapcsolatai, a táji munkamegosztás vonatkozásában, melyet a városok és mezővárosok hálózata és a vásárok éves rendje is kiszolgált, ill. szervezetűk visszatűkrözte a hagyományos termékcseré struktűráját.

Az eddigiek is jelezték, hogy a gabona fuvarozása jelentős feladatot adott a hegyvidéki szekereseknek, s ez a tevékenység része volt a nagytájakat összekötő utak mentén kifejlődő gabonakereskedelemnek.⁹⁴

Jelentős munkát adott a szekeresesség számára a hegyvidéki *bor* fuvarozása is. A bor szállítása részét képezte a földesűri szolgáltatásnak is, ám – főleg a hegyaljai bor – értékesítésének a 15–16. századtól fejlett szervezete volt. A Hegyalja kitűnő minőségű borát a Felvidék – főleg a Szepesség – vásárhelyein át szállították észak felé, Lengyelországba. A 16. századtól Kassa, Bártfa és Eperjes vette át a közvetítő kereskedelmet,⁹⁵ ám a görög-macedon, lengyel, később zsidó borkereskedők által megvásárolt bor igen jelentős részét zempléni fuvarosok szállították el. A 18. századi investigációkban Zemplén mintegy 20 szlovák és ruszin telepűlésének lakói vallják, hogy borfuvarozással keresnek pénzt; a fuvaroztatók általában lengyel kereskedők. Tudunk olyanról is, hogy az említett zempléni szlovákok és ruszinok bort fuvaroznak Lengyelországba, onnan pedig *vásznat* visznek Debrecenbe.⁹⁶

Bár fontossága nem mérhető a hegyaljai borhoz, jelentős távolságra fuvarozták el az egri bort is. Lengyel kereskedők nagy tételben szállították Lengyelországba.⁹⁷ Kisebb volumenű kereskedés folyt – a Mátra-vidék és Szolnok megye felé – a Gyöngyös környéki szőlők bortermésével is, ám ez elsősorban alkalmi fuvarokat jelentett.

A 18–19. században – a leírások szerint – Nógrád megyéből *Szirák*, *Rád*, *Kosd*, *Ecseg* és a Hont megyei *Nagymaros* borával is folyt a kereskedés,⁹⁸ s már a múlt századból tudunk arról, hogy Kecskemét környékéről a könnyű borokat Nógrád megyébe fuvarozzák.⁹⁹

89. Mocsáry i. m. I. 129.

90. Mocsáry i. m. I. 112.

91. *Magda* i. m. 383.; *Ila* i. m. 405.

92. *Szűdinka* i. m. (1911) 21.

93. Mocsáry i. m. II. 43–44.

94. *Kós* i. m. (1972) 39.

95. Komoróczy Gy., 1944.; Paládi-Kovács A., i. m. (1984) 164.; *Dankó I.*, 1979. 270.

96. *Udvari I.*, 1988.

97. *Bakos J.*, 1969. 32.

98. *Radványi* i. m.; *Magda* i. m. 253.

99. *Szűdinka* i. m. (1911) 22–23.

Nagy volumenű szekerezés folyt a különféle gyümölcsökkel. Mivel a gyümölcskereskedelemnek korábban terjedelmes tanulmányt szenteltem,¹⁰⁰ itt csak utalok rá, hogy az I. világháborúig a gyümölcsök az élelmiszerek azon kivételes csoportját alkották, amelyek az ország peremterületeiről kerültek a kereskedelem révén az Alföldre. Elsősorban Gömör megye – különösen a Murány és a Csetnek völgye – rendelkezett nagy hagyományokkal a gyümölcskereskedelemben,¹⁰¹ ahonnan a termést a Garam-völgybe, a Szepességbe és – szekereken – a Magyar Alföldre szállították.¹⁰² A gyümölcs- és aszalványkereskedelem fontos központjai voltak a 16–17. században *Nagyszombat* és *Trencsén* is: sokfelől jártak ide vásárolni, de fuvarozták is innen a gyümölcsöt Lengyelországba, az Alföldre, sőt, Horvátországba is.¹⁰³ Kassa vásári szabályzata 1731-ben külön intézkedik a gyümölcsös szekerek vámjáról: *gyümölcsös teherszekerektől, gesztenyés szekérektől és dinnyés szekérektől* egyaránt 12 denár vámpénzt szednek.¹⁰⁴

A gyümölcs nagyobb távolságra való szállításához a szekerezés játszott meghatározó szerepet. Úgy tűnik, hogy a kiemelkedő gyümölcsstermesztő tájakat is „specializálódott” fuvarosréteg szolgálta ki. Jól megfigyelhető ez a történeti Gömör esetében: a *Rima-*, *Balog-*, *Murány-*, *Sajó- és Csetnek-völgy* gyümölcsét a híres gömöri furmanok szállították le az Alföld irányába.¹⁰⁵ Ezek a fuvarosok persze nemcsak ennek az áruféleségnek a fuvarozására szakosodtak, hanem bizonyára arról van szó, hogy az év egy részében ez (is) munkát jelentett számukra. Hasonló figyelhető meg a Bükk-vidék fuvarosainál, akik – a méz, fa, faszén és egyebek mellett – a gyümölcssel, főleg szilvával végig házalták a *Jászság*, *Kunság*, *Hajdúság* településeit, a legelők pásztorait, a puszták cselédjeit.¹⁰⁶

Tovább sorolhatnánk az egyes élelmiszer-féleségeket, amelyeket – több-kevesebb rendszerességgel – fuvarosok szállítottak olykor nagy távolságra, úgy, hogy gyakran maguk is kereskedtek velük. Az Ipoly-völgy *burgonyája*, Losonc környékének *zöldsége*, *paradicsoma* és *hagymája*,¹⁰⁷ a makói *hagyma*, a debreceni és a nyírségi *tirpák szalonna*,¹⁰⁸ a különféle húсок és húsárúk,¹⁰⁹ *tejtermékek*, *pékárúk* stb. egy-egy vidék, egy-egy település, gyakran egy-egy foglalkozási csoport hosszabb-rövidebb ideig piac-képes terméke, készítménye, melynek értékesítésére a fuvarosok kisebb-nagyobb csoportjait veszik igénybe, több-kevesebb rendszerességgel. Érdekes példát említ *Márkus Mihály*, amelyet – éppen a „specializálódás” sajátos volta miatt – érdemes itt felidézni. Az állatokkal való kereskedés során – a vasúti szállítást megelőzően – a jószágot általában lábon hajtották a vásárra, ill. haza, vagy a vágóhidakra. A híres kassaújfalui sertéskepecek által vásárolt állatokat azonban gyakran fuvarosok szállították el a vásárterekről. A varannói vásárban vett disznókat az ottani fuvarosfalvak (Secovca, Sacurov, Vehec, Cemerce) lakói szállították haza. A Nyíregyházán vásárolt sertéseket ott fogadott fuvarosok hozták *Bodrogkeresztúrig*, ott új fuvarosokat fogadtak. Onnan *Abaujszántóig* fuvaroztak, ahonnan már a kassaújfalusi szekeresek szállították hazáig az élő rakományt.¹¹⁰ Ez utóbbi adat már a szállítás, a fuvarozás távolságaira, a „stációkra” is utal.

100. *Viga Gy.*, 1986a. 175–195.

101. *Galgóczy K.*, 1855. 282–283.

102. *Kopálová, D.* 1981. 59–80.

103. *Trejbal, J.* 1973. 110.

104. *Kemény L.*, 1900. 88.

105. *Kopálová* i. m. 69–70.; *Gallo* i. m. 67–87.

106. *Viga Gy.*, i. m. (1986a.) 183–184.

107. *Paládi-Kovács A.*, 1984a. 377–381.

108. *Rác S.*, 1983. 4. sz. 30.; *Gunda B.*, 1940. 280.

109. *Márkus M.*, 1977. 384–385.

110. *Márkus M.*, i. m. (1977) 371–382.

A fentiek jelzik, hogy az ipari (háziipari) termeléssel kapcsolatban keletkezett fuvarozás és „szakosodott” fuvarosfalvak mellett rendkívül nagy jelentőségű volt az élelmiszerek szállítása, ami jelentős szekeres csoportoknak adott munkát; az esetek nagy részében bizonyára az ásványi nyersanyagok és ipari termékek szállításának munkáival együtt.¹¹¹

A múlt század végétől – elsősorban egyes települések piaci funkcióinak erősödésével, a városi-mezővárosi bolthálózat kialakulásával – sajátos fuvarosréteg jelenik meg a városokban, mezővárosokban, amelynek tagjai elsősorban a településen belüli fuvarozást, a „házhoz szállítást” végzik.¹¹² Ezek kis hányada szinte napjainkig fentmaradt, kiszolgálva a fatelepek, Tüzép-telepek, vásárok vásárlóit.

A fentebb ismertetett, egy-egy anyag, áruféleség szállítására „szakosodott” fuvarosok döntő többsége számára is csak az év egy részében adott munkát táji környezetének egy-egy anyaga, produktuma, s a fuvarosok többségét éppen e sokféle, sokirányú tevékenység jellemezte, valamint az, hogy jelentős részük számára a fuvarozás *kiegészítő jövedelmet* jelentett a mezőgazdálkodás munkája mellett. A kettő kapcsolatát, arányát a helyi birtokstruktúra és a kereskedelem lehetőségei, elsősorban a kereskedő utak távolsága szabták meg. Ettől függően volt, ahol a földvásárlás, s a föld megművelése jelentette a vagyont, a gazdagság alapját, másutt, főleg a gyenge termékadottságú helyeken a jószág, s a fuvarozás. A kevés, sovány föld, s a meredek hegyoldal a saját szükségletet sem elégíti ki, ezért fuvarozással egészíti ki a jövedelmét a *Mátra- és Bükk-vidék* lakossága.¹¹³ Borsod megyéről *Borovszky Samu* a következőket írja: „... a lakosság feldarabolt szántóföldjei talajának silány volta miatt, kényszerítve van, hogy látszólag kárhózatosan – a földművelésen kívül – más foglalkozást, mint pl. *fuvarozást* . . . tekintsen jövedelme biztosabb forrásául.”¹¹⁴ Az órhalmiak szerint: „A faluban kevés volt a föld, ezért az emberek *fuvarba* mentek, meg „szanaszét aratni”.¹¹⁵ Bár *Zólyomi József* azt írja az órhalmaikról, hogy „sok esetben a földjüket sem művelték meg, a fuvarozás kifizetődőbbnek ígérkezett”,¹¹⁶ a fuvarosok többsége az alsó társadalmi rétegekből kerül ki, de szerencsés esetben jobb lehetőségei vannak a gazdasági felemelkedésre, mint a földművesnek.

A fentiek lényegében két nagy típusra bontják a fuvarosok társadalmi rétegét: az időnként, a mezőgazdasági munkák szünetében fuvar vállalat parasztokra, valamint a bérfuvarosok csoportjára. Ez utóbbiak tehetősebb rétegéből kerülnek ki a régiókban jelentős kereskedői funkciókat ellátó, sajátos vállalkozói típust képviselő kereskedő-fuvarosok, a közvetítő kereskedelem jellegzetes alakjai. Ám nyomatékosan hangsúlyozni kell, hogy – leszámítva az ipar- és bányavidékeket, s a szélsőségesen mostoha talajadottságú tájakat – a fuvarosok soha nem szakadnak el egészen a mezőgazdálkodástól. Bár tevékenységük sajátos *szolgáltatást* jelent, de többségük mentalitásában mégis paraszt, s ha lehetséges, akkor földet szerez és – legalább családja egy része – földet művel. Más részük viszont gyorsan polgárosodik, és sajátos átmeneti réteget képez a falu társadalmában (lásd alább).

A fentieknek megfelelően rendkívül sokféle, tájilag, de gyakran falvanként, sőt településen belül is eltérő státusú fuvarosokat figyelhetünk meg a néprajzi irodalom és a néprajzi gyűjtések révén. Ezek egy-egy táj kiélésének formáival gyakran változik,

111. *Kós* i. m. (1972) 19.

112. Jellegzetes példái ennek a miskolci talyigások. Vö. *Bodgál F.*, 1960. 524–536.; Lásd még: *Viga Gy.*, 1983. 58–60.

113. *Manga J.*, 1979. 85.; A Bükk fuvarosairól részletesen: *Viga Gy.*, 1986. 131–139.

114. *Borovszky S.*, 1896. 411.

115. *K. Kovács P.* gyűjtése. Ethn. Adattár 10830. 2.

116. *Zólyomi J.*, 1984. 271.

máskor évszázadokon át nyomon követhető. Mindez együtt rendkívül összetett, változatos társadalmi réteget rajzol, melynek különállása sem ragadható meg mindig kellő biztonsággal.

Ha most „kizárjuk” további vizsgálatainkból az egyes kistájakon belül maradó szállításokat, akkor a fuvarosság csomópontjait azokon a vidékeken kell keresnünk, ahol egyes anyagok, termékek vagy termelvények mennyisége és minősége távolabbi tájak népességének érdeklődésére is számíthat. A „távolsági” kereskedelem szempontjából „forgalmas” tájak¹¹⁷ elsősorban az *Ipoly*, *Sajó* és a *Hernád mentén* rajzolódnak ki, amelyek a Felvidék felé irányuló, ill. az onnan érkező áruforgalom szempontjából meghatározók voltak. Csak régióink „széleit” érintette ugyan, mégis nagy jelentőségű volt a Duna- és Tisza-völgy szerepe is, mert az azokon érkező árufelvételek nagymértékben „behatoltak” régióink hagyományos kultúrájába is. Az egyes árufelvételek kapcsán részletesen utaltam rá, így csupán jelzem, hogy a felvidéki megyék mindegyike jelentős fuvarossággal rendelkezett, ám az Északi-középhegység és a történeti Felső-Magyarország kapcsolata szempontjából *Nógrád*, *Hont*, *Torna*, *Gömör* és *Zemplén* fuvarossága bírt a legnagyobb jelentőséggel. A felvidéki megyék kiterjedt fuvarossága az eltartóképességgel, ill. a nagytáji munkamegosztásban elfoglalt sajátos helyzettel van szoros összefüggésben: az itt élő népességet életmódja ezer szállal kapcsolja össze az Északi-középhegységet északról szegélyező medencesor, közvetve a gabonatermő Alföld népességével.

A felvidéki bányavárosok, s az északi vásárvonal sajátos határvonalat jelent a fuvarosságban is: ebben a zónában egyenlítődik ki az északi és déli területek áruinak jelentős része. Az északi megyék termékeit innen gyakran nógrádi, gömöri, zempléni fuvarosok szállítják tovább, a Nógrád délebbi részéről, Heves, Borsod, Abaúj felől érkező áru, főleg termény, pedig ugyancsak itt cserél gazdát: itt veszik azt át a lipptói, zólyomi, árvai fuvarosok, akik tovább szállítják észak felé. Mindez nem jelenti azt, hogy ne kellene számolnunk nagyobb távolságú fuvarokkal is, ám megítélésem szerint a Felvidék és az Alföld közötti termékcsere két nagy etapban zajlott, s ebben az északi vásárvonal sajátos kiegyenlítő szelepként működött. Talán Tokaj-Hegyalja fuvarossága, s a tokaji bor volt az, amely átszelte ezt a vonalat, bár itt is számolnunk kell a Szepesség közvetítő szerepével.

Trianon után e vonatkozásban is átrendeződött a kereskedelem és a szállítás rendje. A Börzsöny, Cserhát, Mátra és Bükk-vidék fuvarossága, amely korábban másodlagos szereppel bírt a nyelvhatár sávjának fuvarosai mellett, már csupán egy kisebb léptékű, és kisebb jelentőségű táji kiegyenlítődést szolgál: az Északi-középhegység és az Alföld között. Lényegesen lecsökken a szállított áruk mennyisége és sokfélesége is. A hegyvidék fuvarossága a fával, mésszel, kővel, gyümölcszel folytatott alföldi kereskedő utak mellett, elsősorban az északi hegyvidék és az Alföld érintkező sávjában fekvő, korábban is nagy fontosságú vásárövezet, s az ebben zajló termékcsere szolgáltatásban áll. A vonzaskörzetek, piaci kapcsolatok átrendeződésével a Börzsöny-vidék fuvarosságának szerepe megnő,¹¹⁸ ám a nagy hagyományú fuvaros zónák (Ipoly-völgy, Dél-Gömör) elveszítik korábbi jelentőségüket a szállítás folyamatában.

A Mátraalja, Bükkalja, a Börzsöny és a Tisza mente fuvarossága aránylag sokáig őrizte korábbi jelentőségét,¹¹⁹ ám azt a közvetítő-továbbító szerepet, amelyet egykor a Tisza vizén,¹²⁰ és a Tisza-völgyön érkező, vagy Erdély felől a hegyek lábánál Pest felé tartó árucikkek szállításában egykor betöltöttek, az I. világháborút követően elve-

117. *Bácskai V.–Nagy L.*, 1984. 287.

118. *Ikvai N.*, 1981. 30.

119. *Dankó I.*, 1976. 27.; *Dankó I.*, 1977. 400.; *Kocsis Gy.*, 1986. 35–36.

120. *Sükösd J.-né.*, 1984. 96.; *Bencsik J.*, 1986. 50.

szítették.¹²¹ Ha ehhez hozzászámítjuk a vasúti szállítás szerepének növekedését a távolsági forgalomban, s a bolthálózat és a pénzgazdálkodás fontosságát az alapvető élelmiszerek beszerzésében (pl. só), akkor nyilvánvaló, hogy a két világháború között már csak nyomaiban követhetjük egy nagy hagyományú tevékenységi forma, a fuvarosság történetét.

Fogatolt állatok

A fuvarozás szempontjából rendkívül fontos problémaként vetődik fel a fogatolt állatok, ill. az azok arányaiban bekövetkező változások kérdése.

A gazdaságtörténeti és a néprajzi irodalom, valamint számos lokális adatgyűjtés kapcsán a vonóerő problematikájában ma már evidenciaként fogalmazódik meg az a folyamat, amelynek során, a 19. század második felétől a lófogatok fokozatosan átveszik az ökrőfogatok szerepét, s amelyben az út- és vasúthálózat, piaci feltételek, valamint a szarvasmarha fajtaváltásának szempontjai összegződnek a lokális gazdaságföldrajzi adottságok mellett.¹²² Am ha az említett összetevők lokális jelentőségét vizsgáljuk, s mellette figyelembe vesszük az egyes kisüzemek tenyésztői-termesztői célkitűzéseit is, akkor az igaerő rendkívüli differenciáltságával kell számolnunk, s azt is tudomásul kell vennünk, hogy a *domináns igaerő* statisztikáinak megyei, sőt járási szintű bontásai sem adnak egyértelmű támpontot a fuvarosság vonatkozásában.¹²³ Általánosságban azonban igaznak tűnik, hogy a lovasfogat lehetőséget teremt a „mozgékonyabb” életmódra, a piaci forgalomba és a szállításba való bekapcsolódásra, ám ez a folyamat kistájanként, sőt településenként más-más társadalmi-gazdasági adottságokon „szűrődött” át, s nem tükrözi vissza egyértelműen a szarvasmarhatartásban, ill. annak haszonvételében lezajló változásokat sem.

Vagyis kétségtelenül igaz, hogy a lófogatok jelentősége nem csökkent, hanem növekedett a vasúthálózat kiépülése után,¹²⁴ s hogy 1895-ben *Nógrád, Hont, Zólyom, Liptó, Árva, Heves, Borsod, Abaúj és Zemplén* megyékben a ló fogatolása a domináns,¹²⁵ ám ezen adatok mögött összetett, változatos kistáji formációk húzódnak meg. A piac és a szállítás vonatkozásában eleve óvatosságra int *Gömör* megye példája, amely – mint erre korábban utaltam – meghatározó szerepet játszik az alföldi fuvarozásban, ám mezőgazdálkodó déli és iparosodottabb északi régiója erősen eltérő termelési adottságú.

Általában igaz, hogy a távolsági fuvarozásban már a 19. században a lófogatú járművek szerepe dominál,¹²⁶ ám a hegyes-dombos vidékről fuvarozók számos helyen ökröt tartanak, s pl. a gömri fuvarosok ökrös fogataikkal bejárják az Alföld északi peremvidékeit, sőt a Nyírséget és a Hajdúságot is.¹²⁷ A Bükk hegység szlovák falvainak meszesei még az 1930-as években is számosan ökrőfogatokkal járták az Alföldet,¹²⁸ de jelentős szerepe volt az ökrő fogatolásának az Északi-középhegység erdővidékein a fa közelítésében és fuvarozásában.¹²⁹ Úgy tűnik, hogy az északi hegyvidék magasabban fekvő településein a lófogatok dominánssá válása, de a szarvasmarha fajtaváltása is áthúzódott századunk első két évtizedére.

121. Kós i. m. (1972) 20–21.

122. Bodó S., 1986. 187. skk.; Orosz I., 1979. 1085–1089.

123. Bodó i. m. 188–197.

124. Orosz i. m. 1089.

125. Bodó i. m. 188.

126. Gráfik i. m. (1983) 7.

127. Ila i. m. 398.; Márkus M., 1964a. 467–470.

128. Viga i. m. (1980) 254–256.

129. Morvay P., 1938. 284.

A fentiek a fuvarozásnak két eltérő típusát látszanak kirajzolni, ám rögtön jelez-
nem kell, hogy a fogatolt állatok típusának kapcsolata nem mindig közvetlen a fuvaro-
zással, s nem közvetlenül követi a szállításba való bekapcsolódás a fogatolt állatok
változását. Természetesen az ún. *fuvaros falvak* zömükben lópartók (pl. Észak-Cserhát,
Rima- és Sajó-völgy, Bükkalja, Hernád-völgy, Hegyalja stb.),¹³⁰ ám igen gyakran ez
nem jelent állandó, változatlan tevékenységi formát, életmód-stratégiát. Tanulságos
példákat említ erre vonatkozóan *Zólyomi József* Észak-Cserhát falvaiból: ha nagyobb
mennyiségű fa, gabona stb. fuvarozására volt kilátás, több gazda lovakra cserélte ki az
ökreit. Azok a gazdák, akik nyáron ökröket tartottak, télre lovasfogatot igyekeztek
beszerezni, mert a fuvarral jobban kereshettek. A jól jövedelmező fuvarozás végeztével
a lovakat újra eladták, s szerényebb tartást igénylő ökröket vásároltak helyettük.¹³¹

Nem feledkezhetünk meg arról sem, hogy a lópartás sem mindig jelent részvételt
a szállítás munkáiban. Így vall erről egy szendehelyi adatközlő: „A faluban a nagyobb
gazdák nemigen mentek fuvarba. *Nem voltak ráutalva!* Legfeljebb 1-2 fuvert tettek, de
csak 1-2 zsákot raktak fel a kocsira! *Az ő lovaik itthon rugdosták egymást az istállóban.*
De a fuvarosoké mindennap ment reggeltől estig! Nekem 4 hold földem volt, de azt a
család művelte. De mi kerestünk annyit a fuvarral, mint a nagygazdák a földdel!”¹³²

Ez utóbbi jelzi a fuvarosok társadalmi helyzetét is. Igen sok zsellér, s főleg kisparcellán
gazdálkodó lett fuvaros,¹³³ akik számára a fuvarozás sajátos státust teremtett: önállóká
váltak, de valójában csak részben tagozódtak be a paraszti társadalomba.

1895-ben a lófogatoknak közel 20%-a egyes fogat volt.¹³⁴ A fuvarozók szegénységénél
ez később is gyakori, ezért sajátos példát említhetnénk a szántásra, egyéb földmun-
kákra vagy nagyobb fuvarokra történő, alkalmi társulásokra.¹³⁵

A fuvarosok esetében általánosnak mondható, hogy maguk csak ritkán nevelnek
lovat, s nem foglalkoznak az állat betörésével, hanem betanított lovakat vásároltak
meg. Az ökrös fogatoknál ennek általában az ellenkezője igaz: a hajtó által szoktatott,
azt ismerő állatot tartják igazán megbízhatónak.

A fuvarosnak a lova a büszkesége, s legfélétebb kincse, pótolhatatlan értéke és
társa a munkában. S bár sok vonatkozásban igaznak érzem néprajzunk számos megál-
lapítását, amelyek a ló külcsínének jelentőségét, a vele való „parádézást” hangsúlyoz-
zák,¹³⁶ megítélésem szerint ezek csak másodlagos szempontok. A domb- és hegyvidék-
ken a fuvarozás igen nehéz munka, ami nagy hozzáértést, s megbízható ígás állatot
igényel. A jószág megbecsülése, a „vele” való kapcsolat elsősorban ilyen szempontból
meghatározó jelentőségű.

A fentiekkel elsősorban árnyalni szerettem volna azt a képet, amelyet gazdaságtör-
ténétünk és néprajzunk az igaerő típusairól megrajzolt. Ennek további finomításához
aprólékos kistáji vizsgálatok kellenének.

Szekerek

Bár a magyar szekerek táji típusait, s azok elterjedését még nem ismerjük eléggé,¹³⁷
az bizonyosnak tűnik, hogy a kontinentális léptékű szállításban a középkor óta részt
vevő magyar szekeresesség erőteljesen hozzájárult kerekés járműveinek elterjedésé-

130. *Paládi-Kovács A.*, 1982. 44–45.; *Zólyomi i. m.* 270.; *Frisnyák S.*, 1985. 123., 128.; *Viga i. m.* (1986) 134–139. stb.

131. *Zólyomi i. m.* 269., 271.

132. Saját gyűjtés: Szendehely (Nógrád m.), Hafner Jakab 72 éves adatközlő, 1987.

133. *Bodó i. m.* 192.

134. *Bodó i. m.* 192.

135. *Kiss i. m.* 161–163.

136. *Prasličková i. m.* 160.; *Dobosy i. m.* 121.; *Madarassy L.*, 1931. 149.

137. *Paládi-Kovács i. m.* (1984) 165–166.

hez.¹³⁸ A szekerezés kárpát-medencei léptékű folyamatában erőteljesen hatottak egymásra a különböző etnikumot képviselő fuvarosok, s a kerekcses járművek valójában együtt fejlődtek a térség árucseréjének egész folyamatával, differenciálódásával. A szekér és a fogatolás fejlődésének a fuvarosság volt az egyik mozgatója, s ehhez közvetlenül járult hozzá az is, hogy a különböző szekérfélék, ill. különféle alkatrészek (kocsikások, gyékénytakarók, lószerszámok stb.) maguk is az árucseré tárgyát képezték.¹³⁹ Kós Károly írja le, hogy a Felvidék jeles szekeres központjaiban előállított járművek, pl. a kékre festett tót szekér, 1918-ig megjelentek Erdély északnyugati részének vásárain (pl. Nagykároly), ahol azokat pl. a torockói vaskereskedők beszerezték.¹⁴⁰

A távolsági forgalmat lebonyolító szekerek teherbíró képessége is eltérő volt, befolyásolta azt a szállított áru halmazállapota, csomagolása is.¹⁴¹ Már a 14–15. századi forrásokból háromféle szekértípus rajzolódik ki Domanovszky Sándor kutatásai nyomán: a középkori távolsági fuvarokban meghatározó jelentőségű mázsaszekér mellett kis és közepes szekerekkel kell számolnunk.¹⁴² A kisméretű, mozgékony magyar szekereknek is számos típusára kell gondolnunk, bár a 18. századtól a kocsigyártó céhek,¹⁴³ majd a 19. században rendkívüli módon megszaporodó kocsigyártó üzemek¹⁴⁴ bizonyára a kistáji egységesülés irányába hatottak. Úgy vélem, joggal feltételezhetjük, hogy a speciálisan felkészített kerekcses járművek mellett a szállításban meghatározó jelentőségűek voltak a jobbágy-paraszt gazdák fogatai, amelyek a táji variánsokhoz igazodtak, legfeljebb kisebb-nagyobb kiegészítésekkel készítették fel őket az egyes anyagok szállítására.¹⁴⁵

Vidékünkéről elsősorban Paládi-Kovács Attila igyekezett megrajzolni az egyes szekértípusok elterjedését,¹⁴⁶ témánk szempontjából ennek részletezése nem indokolt. Elsősorban arra kívánok utalni, hogy egyes szekértípusok nagy hagyományú szállítások emlékeit őrzik: pl. az ún. máramarosi szekér, amelyben talán a középkori sókereskedelem sajátos eszközét kell látnunk,¹⁴⁷ vagy az ún. egri szekér, melyben az északi hegyvidék és az érintkező alföldi zóna kereskedelmének fontos kiszolgálóját kereshetjük.¹⁴⁸

Domanovszky említett tanulmányából tudjuk, hogy az érc, ill. vasfuvarozás fontos eszköze volt a mázsaszekér,¹⁴⁹ ám a 17. századi vámnaplók adatai szerint a vas fuvarozását már erős, ökrök vontatta, de a korábbinál bizonyára mozgékonyabb szekerek végezhettek.¹⁵⁰ A vasérc kisebb távú szállításának régen változatosabb eszközei lehettek.¹⁵¹

A gabonafélék,¹⁵² különféle termények, élelmiszerek, gyümölcsök, s egyéb portékák szállítását zömmel a paraszti munkában is használatos szekerek végezhettek, me-

138. Paládi-Kovács i. m. 163.

139. Kós i. m. (1972) 17.

140. Kós i. m. (1972) 17.; Paládi-Kovács i. m. (1984) 162.

141. Gráfik i. m. (1983) 8.; Hógye I., 1981. 91.

142. Domanovszky i. m. 106–107.

143. Bár a céhkataszter régióinkban nem tart számon privilegizált céhet, ez nem jelenti, hogy közvetett hatásaikkal ne kellene számolni.

144. Paládi-Kovács i. m. (1984) 163.

145. Paládi-Kovács A., 1973. 5–79.; Farkas J., 1982. 303–308.; Szabó M., 1971. 194–199.

146. Paládi-Kovács i. m. (1973).; Paládi-Kovács A., 1984a. 69.

147. Magyar néprajzi lexikon 3. 517.; Kecskés i. m. 216–217.

148. Magyar néprajzi lexikon 1. 641.

149. Domanovszky i. m. 106.

150. Pálmány i. m. 180.

151. Paládi-Kovács i. m. (1985) 306., 318–319.

152. Belitzky i. m. 64.

lyeket apró változtatások, kötések, ládák és egyéb tárolóeszközök, hordók, különböző formájú szekércasok stb. tettek alkalmassá az adott feladat elvégzésére. Ezek rendjének kialakulását az egyes áruféleségek szállításának fejlődése, valamint a fuvarosok generációkon átöröklött tapasztalatainak, ismereteinek együttese eredményezte. Generációk tudását, tapasztalatát kell látnunk a gömri fazekasok jellegzetes, magas, fonott oldalú szekereiben, a hegyvidéki meszesek ekhós járműveiben, s a hegyaljai bort szállító szekerekben is, melyeknél a felszerelés együtt fejlődött a bor tárolására és szállítására alkalmas, mértékként is használatos tárolóedényekkel. Ezek részleteinek feltárása azonban még a további kutatások feladata lesz.

Sajátos szint jelentenek az északi hegyvidék szekerezésében a szamárfogatok, amelyek ugyan elsősorban a szőlőtermesztés lokális feladatainak ellátására szolgáltak,¹⁵³ ám kisebb távolságokat bejárva, használták őket a Bükk-vidék meszesei is.¹⁵⁴

A fuvarosok nemcsak a paraszti munkában kaptak megkülönböztetett feladatokat, hanem a parasztság ünnepein is. Az adott alkalomra feldíszített fogataikkal részesei voltak a lakodalmi szokásrendnek.¹⁵⁵ de gyakran ők szállították utolsó útjukra a falvak elhunyt szegényeit is, a háztól a temetőbe.

A fuvarosmentalitás

Az eddigiek a fuvarosság sokrétű és sokirányú tevékenységét, eltérő táji formáit és a fuvarosok differenciált társadalmi helyzetét hangsúlyozták, ám számos olyan mozzanatra is rá kell mutatnunk, amelyek azonosak, vagy hasonlóak a differenciált foglalkozási csoport egyes képviselőinél, amelyek – a szállításban való részvétel mellett – hasonló, bár nem zárt társadalmi-szociális csoportba sorolják őket.

A Felvidék és a mai Észak-Magyarország vonatkozásában is megfogalmazható, hogy a fuvarosság meghatározó szerepet kapott a régiók árucseréjében. A fuvaros réteg tevékenysége számos vonatkozásban magába olvasztotta a tájon belüli és a nagytájak közötti árucseré kereskedelmi funkcióit is, s a mezőgazdálkodásnál lényegesen több szabadságot, mobilabb életmódot biztosított. Nem volt könnyű a gazdagodás, a felemelkedés a fuvaros számára sem, mégis, már a feudalizmus időszakában is igyekeztek lovastartani a jobbágyság tehetőse rétege – miközben szántóföldjét még ökörrrel műveli –,¹⁵⁶ mert ezzel egész gazdaságát „mozgékonyabbá” teheti. A fogatos ember számára mindig volt munkalehetőség, akár helyben, akár távolabb; kevésbé volt kiszolgáltatva a helybeli munkalehetőségeknek. Ha másutt nem, az erdőn mindig akadt fuvaros munka, amelyet akár távoli tájakon is felvállalhattak. Különösen a kis határu, hegyi falvakban a fogatosok megkülönböztetett helyzetet élveztek, lényegében *vállalkozói* státust biztosítottak önmaguk számára, megteremtve ezzel a gazdasági és társadalmi előrejutás esélyeit. Bár – mint többször utaltam rá – a fuvarosok zöme a szegényebb rétegből kerül ki, mégis, tevékenységük hordozza a megsokszorozódás lehetőségét. Itt persze igen nagy különbségek alakultak ki: a 20–30 lóval fuvarozó, több szolgálval rendelkező jolsvai furmányost széles gazdasági szakadék választja el a Cserhát vagy a Bükk egylovas fuvarosától, de a társadalmi munkamegosztásban elfoglalt helyük közelíti is őket egymáshoz.

„A Bükkben a fuvaros az úr!” – mondták, s ez nemcsak a szó anyagi-társadalmi értelmében volt igaz, s nemcsak a Bükk hegységben: a fuvarosok a legtöbbit látott, legtapasztaltabb emberek voltak, akik a világ eseményeiben jobban eligazodtak, s hamarabb tudtak igazodni a gazdasági változásokhoz is. Több „szabad vegyértékkel”

153. *Viga Gy.*, 1979. 283.; *Bodó i. m.* 198.

154. *Viga i. m.* (1980) 255–256.

155. *Bakó F.*, 1987. 96–97.; *Bodó S.*, 1987. 305–310.

156. *Hoffmann i. m.* 319.

rendelkeztek, szélesebb skálán tudtak bekapcsolódni a különféle gazdasági folyamatokba, történesekbe, mint a parasztemberek. Ők voltak a legmobilabbak: a szó gyakorlati és társadalmi értelmében egyaránt. Jelentős rétegük számára ez persze csak viszonylagos jólétet jelentett, mert a hegyi falvak jelentős része szegény volt, ám éppen ezért a fogatolható állat megszerzése, s a fuvarosság elérendő cél és modell, sajátos életstratégia volt az itt élők számára.

A fuvarosság jelentősége természetesen a fogatos ember anyagi megbecsüléséből is adódott. (Természetesen itt főleg a recens adatok alapján fogalmazhatunk, mert a 16–18. században a *fuvaros* fogalmát tágabban kell értelmezni a közelmúltnál.¹⁵⁷) Az erdómunkánál a fuvaros általában háromszor-négyszer annyit keresett, mint egy gyalogmunkás, de jelentős haszonra tehetett szert a fa, mész fuvarozásával, sőt a termelő tevékenységet folytatók javainak szállításával is. Ha fát, meszet fuvaroztak, akkor – a távolságtól függően – 2-10-szeres haszonnal adták tovább a szállított árut.

A fuvaros foglalkozás rendszerint apáról fiúra öröklődött, s a fiúgyerekeket 10-12 éves korukban már magával vitte apjuk az útra. 13-14 éves korukban már gyakran önálló fuvarba jártak. Ez nem csupán a szekerezés és az árucsere gyakorlati ismereteinek megalapozását jelentette, hanem gyakran a nyelvtudását is; pl. a felvidéki szlovák fuvarosok több nyelven is beszélő lovas-szekeres gazdák voltak.¹⁵⁸ Megismertek a tapasztalatok átadását is segítő belső kommunikációval, s már ekkor találkoztak a „vásárlókkal”, ill. azok gyerekeivel, akik aztán a szállításban és a kereskedelemben az ő partnereik, megbízóik, vásárlóik lettek. De a fuvarosok általában is világot látott, az átlagosnál szélesebb látókörű emberek voltak, s pl. a gömöriek jelentős része iskolázott is volt.¹⁵⁹ Sokat láttak és tapasztaltak, pénzzel bántak, számolni, általában írni is tudtak, akik megismerték más tájak népét, termelvényeit, gyakran szokásait és gesztusait is. Sajátos, rendszeres vándorlásaik nem csupán eltérő adottságú és kultúrájú tájak népe között teremtett „hidat”, hanem állandó kapcsolataik révén saját kultúrájuk is nyitottabb lett.¹⁶⁰ Hogy a távoli tájak árucikkeinek sorát kicserélték, arról a kereskedelem története számtalan módon tanúskodik. Ám nem kevésbé lényeges az a hatás, amit az egymással való találkozás, a hírek, információk, tárgyi és szellemi javak cseréje jelentett, s amely nem csupán más tájak népének kultúrájára hatott, hanem visszahatott saját műveltségükre is, s alapvetően befolyásolta egy-egy vidék anyagi-szellemi felemelkedésének lehetőségeit, kultúrájának színvonalát is. Az utazás, szállítás lassú tempója, a megállások elősegítették rendszeres kapcsolatok kialakulását is,¹⁶¹ de a fuvarozó életmód visszahatott az egész állattartó és földművelő gazdálkodásra is.¹⁶² A fentiek persze változó módon „szűrődtek” át egy-egy vidék tradicionális műveltségébe, de az északi régióban is vannak tájak (pl. Gömör, Bükkalja), ahol a fuvarozás az itt élő népesség sajátos karakterjegye, ha nem is feltétlenül etnikus jegyként jelenik meg.¹⁶³ Bár a magyarságnak e vonatkozásban is meghatározó szerep jut, ám mellettük rendkívül jelentős a felvidéki *szlovák*, *ruszin* fuvarosok, valamint a *szotákok* tevékenysége.¹⁶⁴ Hagyományaik, hatásuk a történeti Észak-Magyarország népessége interetnikus kapcsolatainak számtalan, ma még gyakran nyitott kérdését, problémáját veti fel. Összesse-

157. Gallo i. m. 70.

158. Kecskés i. m. 226.

159. Gallo i. m. 80.

160. Szabó i. m. (1969) 237.

161. Ifj. Barta J., 1977. 91.

162. Gönyey S., 1940. 35.

163. Andrásfalvy i. m. 145.

164. Csaplovics J., 1822. VI. 89.; Sztudinka i. m. (1911) 107.; Gunda B., 1954.; Paládi-Kovács i. m. (1984) 165.

gében azonban aligha vitatható, hogy ez a sajátos társadalmi-foglalkozási réteg azzal, hogy Észak-Magyarország tradicionális műveltségét – átadóként és átvevőként egyaránt – kinyitotta a világ felé, túl nem becsülhető szerepet kapott a hagyományos népi kultúra formálásában – beleértve az anyagi és a szellemi kultúra szféráját is.

IRODALOM

Andrásfalvy B.,

1972. Néprajzi jellegzetességek az észak-mecseki bányavidék gazdasági életében. Dunántúli Tudományos Gyűjtemény 107. Pécs

Bakó F.,

1951. A magyar paraszti méhészet kutatása. MTA II. Oszt. Közl. Muzeológiai sorozat I. 2. szám 283–330.

1968. A méhészetők életmódja a Bükk hegységben. Egri Múzeum Évkönyve (továbbiakban EMÉ majd Agria) VI. 267–287.

1985. Népi kőépítkezés a Kárpát-medencében. Agria XXI. 225–251.

1987. Palócföldi lakodalom. Budapest

Bakos J.,

1969. Az egri régi szőlőművelés szókincese. Eger

Balogh I.,

1965. A paraszti gazdálkodás és termelési technika. *Szabó I.* (szerk.): A parasztság Magyarországon a kapitalizmus korában 1848–1914. I. 347–428. Budapest

Ifj. Barta J.,

1977. Falu és külvilág. A miskolci Herman Ottó Múzeum Közleményei (továbbiakban HOM Közl.) 16. 83–93.

Bácskai V.–Nagy L.,

1978. Piackörzetek a XIX. század eleji Magyarországon. Ethnographia (továbbiakban Ethn.) LXXXIX. 217–230.

1984. Piackörzetek, piacközpontok és városok Magyarországon 1828-ban. Budapest

Belitzky J.,

1932. A magyar gabonakivitel története 1860-ig. Budapest

Bencsik J.,

1986. A folyók elválasztó, a révek összekötő szerepe a paraszti árucserében. *Szabadfalvi J.–Viga Gy.* (szerk.): Árucseré és migráció, 143–153. Miskolc

Bodgál F.,

1960. A miskolci talyiga. Ethn. LXXI. 524–536.

Bodó S.,

1986. A mezőgazdasági termelés igaereje Magyarországon 1895-ben. Agria XXII. 187–201.

1987. A fogatok szerepe a paraszti társadalom ünnepein. Agria XXIII. 305–310.

Borovszky S. (szerk.),

é. n. Borsod vármegye. Budapest

Braudel, F.,

1985. Anyagi kultúra, gazdaság és kapitalizmus – XV–XVIII. század. Budapest

Csaplovics J.,

1822. Ethnographiai értekezés Magyarországról. Tudományos Gyűjtemény III. 37–65.; IV. 3–50.; VI. 79–92.; VII. 45–51.

Cseri M.,

1986. Az építőanyag mint az árucseré tárgya. *Szabadfalvi J.–Viga Gy.* (szerk.): Árucseré és migráció, 205–231. Miskolc

Csikvári A. (szerk.),

1940. Borsod vármegye. Budapest

Dankó I.,

1973–74. A gyöngyösi vásárok, piacok néprajza. EMÉ XI–XII. 287–308.

1974. A jászági vásárok, piacok néprajza. Jubileumi évkönyv a Jász Múzeum fennállásának 100. évfordulójára, 175–187. Jászberény

1976. Tiszántúli vásárok, piacok. *Szöllősi Gy.* (szerk.): Vásártörténet – hídivásár. 15–95. Debrecen
1977. *Opuscula ethnographica.* Debrecen
1979. Vándorlás és árucseré (vázlat és irodalmi tájékozódás a kárpát-medencei árucseré és migráció kapcsolatának kérdéséhez). *Separatum.* Debrecen
- Dobosy L.,*
1982. A gömör-szöllősi emberek mozgásvilága. *HOM Közl.* 20. 115–121.
- Domanovszky S.,*
1979. Mázsaszekér. *Gazdaság és társadalom a középkorban.* 101–135. Budapest
- Éri I.–Nagy L.,–Nagybákay P.,*
1975–76. A magyarországi céhes kézműipar forrásanyagának katasztere I–II. Budapest
- Farkas J.,*
1982. Adatok a szatmári szekérhez. *Néprajzi tanulmányok Dankó Imre tiszteletére,* 303–308. Debrecen
- Fényes E.,*
1851. Magyarország geographiai szótára I–II. Pest
- Frisnyák S.,*
1985. Történeti földrajz. Nyíregyháza
- Galgóczi K.,*
1855. Magyarország, a szerb vajdaság s temesi bánóság mezőgazdasági statisztikája. Pest
- Gallo, J.*
1973. *Príspevok k dejinám furmanstva v Gemeri.* *Gemer* 1. 67–90. Rimavska Sobota
- Gönyey S.,*
1940. Adatok Galgamácsa néprajzához. *Néprajzi Értesítő (továbbiakban NÉ)* XXXII. 22–51.
- Gráfik I.,*
1978. A szállítás és a közlekedés kutatása. *Dissertationes Ethnographicae* II. 123–151. Budapest
1983. Az áru útja a szállítás forradalma előtt. *Ethn.* XCIV. 1–35.
- Gunda B.,*
1940. Népi gazdasági kapcsolatok a Kárpátok medencéjében. *Az Ország Útja* IV. 277–283.
1954. Az orosz vengerec „házaló kereskedő” jelentésének néprajzi vonatkozásai. *Ethn.* LXV. 76–86.
- Gyimesi S.,*
1967. Adalékok Miskolc gabonaellátásához a 17. század végén. *Agrártörténeti Szemle* IX. 481–490.
- Györffy I.,*
1922. A régi utak. *A falu* III/7. 160–161.
- Heckenast G.,*
1970. Fejedelmi (királyi) szolgálónépek a korai Árpád-korban. Budapest
1987. Magyarország bányászata és ipara a XVII. század végén. *Praznovszky M.–Bagyinszky I.-né.* (szerk.): *Gazdaság és mentalitás Magyarországon a török kiűzésének idején,* 79–84. Salgótarján
- Hoffmann T.,*
1963. A gabonaneműek nyomtatása a magyar parasztok gazdálkodásában. Budapest
- Hőgye I.,*
1981. Hegyaljai vásárok, piacok – 1711–1848. *Borsodi Levéltári Évkönyv* IV. 83–99.
1986. *Zempléni históriák.* Budapest–Miskolc
- Ikvai N.,*
1981. Etnikai és interetnikai vizsgálatok tanulságai az Ipoly két partján. *Honismeret* 6. szám 29–31.
- Ila B.,*
1976. Gömör megye I. A megye története 1773-ig. Budapest
- Iványi B.,*
1906. A tiszalúci vám bevételei és azok felhasználása 1516–1620. *Magyar Gazdaságtörténeti Szemle* XIII. 1–54.

- Katona I.*,
1965. Átmeneti bérmunkaformák. *Szabó I.* (szerk.): A parasztság Magyarországon a kapitalizmus korában 1848–1914. II. 382–432. Budapest
- Kecskés L.*,
1978. Szekeres gazdák. Komáromi mesterségek. 186–227. Bratislava
- Kemény L.*,
1900. Kassa város 1731-iki vásárpénztarifája. Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle VII. 87–89.
- Kiss L.*,
1981. Szegény emberek élete I–II. Budapest
- Kocsis Gy.*,
1986. Szolnok megyei települések állatkereskedelme és „szekerezése” a XVI. század második felében. Zounuk I. 25–52. Szolnok
- Komoróczy Gy.*,
1944. Borkivitelünk észak felé. Kassa
- Kopálová, D.*
1981. Tradičné formy spracovania a obchodovania s ovocim. Gemer 4. 59–80. Rimavska Sobota
- Kós K.*,
1972. Az árucsere néprajza. Néplet és néphagyomány, 9–51. Bukarest
1976. Hétfalusi szekeresesség. Tájak, falvak, hagyományok, 80–102. Bukarest
- Kresz M.*,
1960. Fazekas, korsós, tálás. Ethn. LXXI. 297–379.
1972. A Borsod megyei fazekasság. HOM Közl. 11. 157–167.
- Lénárt A.*,
1982–83. Eszterházy Károly püspök XVIII. század végi építkezéseinek háttérparáról. Agria XIX. 187–217.
- Madarassy L.*,
1931. A szentistváni matyó és lova. Ethn. XLII. 149.
- Magda P.*,
1819. Magyar Országnak és a határ őrző katonaság vidékének legújabb statisztikai és geographiai leírása. Pest
- Manga J.*,
1979. Palócföld. Budapest
- Márkus M.*,
1964. Felső-magyarországi kapaformák. HOM Közl. 6. 35–41.
1964a. Magyar szarvasmarha az Alacsony-Tátrában. Ethn. LXXV. 467–470.
1973. Odbyt a spósoby poldaja šivetichkych hrňarskych výrokov na prelome 19. a 20. storocia. Gemer 1. 91–105. Rimavska Sobota
1975. Zborník Oravského Múzea I–II. (Ism.). HOM Közl. 14. 148–150.
1977. A kelet-szlovákiai sertéskepecsek életéből. Ethn. LXXXVIII. 365–391.
- Mocsáry A.*,
1826. Nemes Nógrád vármegyének Historiái, Geographiai és Statistikai Esmértetése I–IV. Pest
- Molnár Á.*,
1983. Az égetett mész értékesítése Aggteleken. HOM Közl. 21. 132–138.
- Morvay P.*,
1938. Szokolya gazdálkodása. NÉ. XXX. 282–287.
- Nemcsik P.*,
1966. A licei fazekasok. *Bodgál F.* (szerk.): Borsod megye népi hagyományai, 208–230. Miskolc
- Orosz I.*,
1979. Magyarország mezőgazdasága a dualizmus első évtizedeiben. *Kovács E.* (főszerk.): Magyarország története 6/2. Budapest
- Paládi-Kovács A.*,
1973. A magyar parasztság kerekas járműveinek történeti és táji rendszerezéséhez. Néprajzi Közlemények XVIII. 5–79.

1982. A Barkóság és népe. Miskolc
- 1982a. Piac és vándorúrusítás a Losonc-vidéki magyar kertészfalvak életében. Néprajzi tanulmányok Dankó Imre tiszteletére, 377–385. Debrecen
1984. A magyar szekér a Kárpát-medencében. Tanulmányok Szatmár néprajzához, 157–168. Debrecen
- 1984a. Kulturális határok és kontaktzónák Észak-Magyarországon. *Kunt E.–Szabadfalvi J.–Viga Gy.* (szerk.): Interetnikus kapcsolatok Északkelet-Magyarországon, 61–73. Miskolc
1985. Régi bányászlet Gömörben. *Ethn.* XCVI. 297–323.
- Páll I.,*
1986. A Taktaköz néprajzi képe az 1772-es úrbéri összeírások alapján. *HOM Közl.* 24. 103–108.
- Pálmány B.,*
1985. Adatok a kézművesipari termékek és termények árucseréje történetéhez Nógrád vármegyében a török hódoltság végén és az újratelepítés korszakában (1593–1731). V. Kézműves-ipartörténeti Szimpózium anyaga, 153–188. Veszprém
- Prasličková, M.*
1979. Brdárstvo a voštinárstvo v západnom Gemeri. Rimavska Sobota
- Rác S.,*
1983. A makói hagyma útja Gömörbe és Gömörben. *Honismeret* 4. szám 30.
- Sárközi Z.,*
1980. A Vasgyár és a szénbányászat tájálalakító hatása és a település fejlődése. *Berend T. I.* (szerk.): Az Ózdi Kohászati Üzemek története, 88–89. Ózd
- Schafarzik F.,*
1904. A magyar korona országai területén létező kőbányák részletes ismertetése. Budapest
- Selmeczi Kovács A.,*
1984. Kézimalmok Kelet-Magyarországon. Tanulmányok Szatmár néprajzához, 217–233. Debrecen
- Soós I.,*
1955. Heves megye benépesülése a török hódoltság után. Eger
- Sükösd J.-né*
1984. A piac és az állatvásárok forgalma Kecskeméten a 18–19. század fordulóján. *Történeti Statisztikai Tanulmányok* 5. 93–113.
- Szabó I.,*
1934. A tokaji rév és Debrecen. *Debreceni Képes Kalendárium* 89–97.
1969. A középkori magyar falu. Budapest
- Szabó M.,*
1971. A bodrogközi szekér. Abaúj és Zemplén népéletéből, 194–199. Sátoraljaújhely
- Szakáll S.–Viga Gy.,*
1984. A Bükkalja kőbányászatához és kőfaragásához I. Bogács. *Közlemények a magyarországi ásványi nyersanyagok történetéből* II. 93–122. Miskolc
- Szalay E.–Ujváry Z.,*
1982. Két fazekas falu Gömörben. Debrecen
- Szikora A.,*
1977. „Háztáji” kaolinbányák Monokon. *HOM Közl.* 16. 56–58.
- Szudinka F.,*
1901. A magyar vaskereskedelem múltja és jelene 1820–1900. *Magyar Vaskereskedő*, június 23., június 30., július 7.
1911. Százöt év a magyar vaskereskedelem és vasipar történetéből. *Magyar Ipartörténet*, 105–114.
- Trejbal, J.*
1973. Sušárny ovoce na Slovensku I. *Zbornik Slovenského Narodného Múzea. Etnografia* 14. 107–178. Martin
- U.,*
1864. Rozsnyó. *Vasárnap Újság*, 252–254.
- Udvari I.,*
1988. Adatok Hegyalja és a zempléni szlovák, valamint ruszin falvak kapcsolatainak történe-

téhez. *Bencsik J.–Viga Gy.*, (szerk.): *A hegyaljai mezővárosok történeti néprajza*, 48–61. Miskolc

Ujváry Z.,

1981. *A migráció és a kolonizáció szerepe Gömör népi kultúrájában. Botik, J.–Méry M.* (szerk.): *A csehszlovákiai magyar nemzetiség néprajzi kutatása*, 54–62. Bratislava

Veres L.,

1978. *A Bükk hegység üveghutái*. Miskolc

Viga Gy.,

1979. *Szamártartás Északkelet-Magyarországon*. *HOM Évk.* XVII–XVIII. 281–298.

1980. *A Bükk hegység szlovák meszéseinek kereskedő útjai az Alföldre*. *Ethn.* XCI. 252–258.

1983. *A miskolci talygások szabályrendelete 1915-ből*. *Múzeumi Kurir*, november, 58–60.

1985. *Kómunkák egy bükkalji faluban*. Debrecen

1986. *Tevékenységi formák és a javak cseréje a Bükk-vidék népi kultúrájában*. Miskolc

1986a. *A gyümölcs a népi árucserében. Szabadfalvi J.–Viga Gy.* (szerk.): *Árucseré és migráció*, 175–195. Miskolc

1987. *Szemponctok a népi kómunkák vizsgálatához*. *Agria* XXIII. 79–89.

Zólyomi J.,

1984. *Az állat haszna az Észak-Cserhát falvaiban*. *A Nógrád Megyei Múzeumok Évkönyve* X. 265–317.

Zsámboki L.,

1982. *Magyarország ércbányászata a honfoglalástól az I. világháború végéig*. *Közlemények a magyarországi ásványi nyersanyagok történetéből* I. 13–48. Miskolc

DIE FUHRLEUTE VON NORDUNGARN (Eine eigentümliche „Unternahmens“-Form im traditionellen Warenaustausch)

(Auszug)

Die Forschungen der vergangenen Jahrzehnte haben in vielen Beziehungen den Mythos der „Bewegungslosigkeit“, der Unveränderlichkeit der traditionellen Kultur aufgehoben und im Spiegel der geschichtlichen Daten zeichnen sich immer stärker die Momente der gesellschaftlichen Arbeitsteilung, des Warenaustausches ab, parallel dazu wird die frühere Vorstellung von der bäuerlichen Autarchie in den Hintergrund gedrängt. Zwischen den Gebieten mit unterschiedlichen Gegebenheiten sind ab dem Mittelalter kräftige Verbindungen nachzuweisen, welche von zahlreichen Momenten der wirtschaftlich-kulturellen Kontakte bescheinigt werden. Dabei haben die Fuhrleute als eigentümliche Vermittler und Abwickler des Warenaustausches eine sehr bedeutende Rolle gespielt. Ihre vielseitige Aktivität wird in dieser Studie behandelt.

Die Fuhrwirtschaft, der Wagentransport bedeutet im System der traditionellen Beschäftigungen eine eigentümliche Spezialisierung, nicht in erster Linie vom technisch-technologischen Gesichtspunkt her, da ja der Transportvorgang in vielen Fällen zum großen Teil im Verlaufe der bäuerlichen Arbeit ständig vorhanden ist, sondern vor allen Dingen in Beziehung auf die gesellschaftliche Arbeitsteilung. Die Fuhrleute kamen aus verschiedenen Schichten der Bevölkerung. Es gab aber solche Zentren der Fuhrwirtschaft, die schon über Jahrhunderte hinweg ihre Sonderstellung im Transportprozeß bewahrt haben.

Das am kräftigsten entwickelte, über lange Zeit funktionierende Gebiet der fuhrwirtschaftlichen Tätigkeit des Adels bzw. der Leibeigenen und Bauern steht in Verbindung mit dem Prozeß der Arbeitsteilung und des Warenaustausches zwischen den Gegen den Nordungarns und der Ungarischen Tiefebene. Die Verbindungen mit dem größten Volumen dabei die – häufig als direkter Warenaustausch durchgeführten –

Transporte von Bodenschätzen, Metallen, Salz, Holz, sowie von hausgefertigten und handwerklichen Industrieprodukten aus Oberungarn, bzw. von Getreide und anderen Lebensmitteln. Für einzelne Materialien und Produkte haben sich manchmal bedeutende Zahlen von Fuhrleuten spezialisiert (die Eisenfuhrleute von Gömör, die Kalkfuhrleute des Bükk-Gebirges, die Fuhrleute der Keramik von Gömör, Weinfuhrleute des Zemplen-Gebirges usw.)

Im Fern-Fuhrwesen haben sich schon im 19. Jahrhundert die Pferdegespanne durchgesetzt, aber in zahlreichen kleineren Gebieten behauptete sich die Bedeutung des Ochsenspannes als Zugkraft. Für den Transport dienten abwechslungsreiche Formen von Wagen und es ist als sicher anzusehen, daß die an der kontinentalen Fuhrwirtschaft seit dem Mittelalter teilnehmenden ungarischen Fuhrleute stark zur Verbreitung der verschiedenen Räderfahrzeuge beigetragen haben.

Die Tätigkeit der Fuhrleute hat in vielen Beziehungen die Funktion des Warenaustausches auch in sich vereinigt, das alles sicherte ihnen mehr Freiheit, eine mobilere Lebensweise und anpassungsfähigere Lebensstrategie, als die Landwirtschaft. Der Status des Fuhrmannes war für die Bauernschaft ein zu erstrebendes Ziel und Modell und zwar in erster Linie für die ärmeren Schichten der Bauern. Ihre Beschäftigung wurde im allgemeinen vererbt, was die eigenständigen Verbindungen zur Gegend und die Kontinuität des Warenaustausches garantierte. Ihre systematische Migration bedeutete ständige Kontakte zwischen verschiedenen Gegenden und nicht nur in materieller Beziehung, sondern auch auf dem Gebiet der Übermittlung und Übernahme von Nachrichten, Informationen und verschiedener geistiger Güter. Ein bedeutender Teil der Fuhrleute war überdurchschnittlich gebildet, häufig sprachen sie andere Sprachen, sie waren Leute, die die Welt gesehen hatten. Sie bekamen auch eine bedeutende Rolle bei der Formierung der traditionellen Kultur.

Gyula Viza