



Zelenák István

A borút a történeti irodalomban

Mindenekelőtt a *borút* fogalma tisztázandó. Egyrészt nem illik egyetlen útra sem, mert más árut is szállítottak mindegyiken, nem beszélve arról, hogy általában közlekedésre használták azokat. Másrészt egy-egy történelmi időszakban általában több utat is használtak a bor szállítására. Mégis van létjogosultsága a borút szó használatának, legalább annyira, mint a „borostyánkő-út” vagy a „selyemút” esetében. Jogosságát a régi korok igazolják. Ahol egykor a tokaji bort szállították, kereskedelmi központok virágoztak, amikor pedig megszűnt a szállítás, lehanyatlottak. Hol van már Lubló, Nowy Sacz (Újszandec), Grybów vagy Dukla régi fénye? Ugyanúgy a múlt ködébe vész, mint némely egykori hegyaljai mezőváros sokat emlegetett dicsősége.

Borútról attól az időtől beszélhetünk, amikor ezt az árucikket nagy gyakorisággal szállították egy-egy úton. Ez a helyzet azonban fokozatosan alakult ki, s nem is a tokaji bor volt időben az első, amelyhez e fogalom köthető. A középkorból említhetjük a mediterrán boroknak a kikötőkbe, elsősorban Velencébe, onnan pedig Bécs vagy Buda irányába kifejlődött szállítási útvonalát. Ismert a soproni, ruszti, pozsonyi borok Bécsbe irányuló forgalma. Ugyanakkor a legjobb szerémi borok a Duna mentén kerültek Pestre, s ennek a szállítási útvonalnak kiemelkedő központja volt a Luxemburgi Zsigmond korában nagy forgalmú és ezért jelentős kiváltságokkal rendelkező Zalánkemén, a dunai kikötőváros.

Oláh Miklós *Hungária* címmel megjelent naplójában leírta, hogy 1526 előtt a magyar borok első igazi kereskedelmi központja Pest volt, amelynek piacán a felhalmozott szerémi, budai és dél-dunántúli borok vásárlása céljából sziléziai, porosz és lengyel kereskedők jártak. Az Anjou-korban a Pest-Eger-Kassa-Krakkó útvonalon történt a bor szállítása. Tokaj az említett időszakban stratégiai szempontból fontos hely lett, ezt azonban 1400-1450 között a várának, s nem a borának köszönhette. A vidék bortermelése elmaradt az áruforgalomba korán bekapcsolódott nyugat-magyarországi borvidékektől. Csupán a belső kereskedelem első tényei ismertek ebből a korból.

A hegyaljai bor szállítási útvonalai

Amikor a hegyaljai bor a felső-magyarországi szabad királyi városok révén bekerült az áruforgalomba, a kereskedelem útvonalai már kialakultak. A középkori kereskedelem a privilégiumokon alapult, amelyeket a városok kaptak, s ezzel a kereskedelem főhatóságaivá váltak. A 12-13. században a Szepesség városai indították meg a kereskedelmi forgalmat Magyarország és Lengyelország között, s ennek útvonala a Hernád völgyéből a Poprád völgye felé haladt. A kereskedők a folyó mentén vagy a szepesi Magura környezetében hagyták el az országot. Krakkóba, a lengyel királyi székhelyre igyekeztek, a Poprád torkolatánál érték el Új-Szandecet, s a Dunajec völgyében haladtak tovább a Visztula felé. A határ magyar oldalán Lőcse mellett Késmárk és Szepesbela forgalma fejlődött.

Az Anjou-korban fellendült kereskedelem központja az Alföld felől a Hernád völgyébe vezető utakat egyesítő Kassa lett. Krakkó, mint a középkori Lengyelország királyi székhelye 1309-



ben árumegállító és -lerakó jogot kapott. Ezt követően a magyar uralkodók hasonló jogokat adtak magyar városoknak. Északi városaink közül ezt elsőként Lőcse kapta meg, 1321-ben. Kassa azonban gyorsabban fejlődött, és Krakkóval szoros kapcsolatot alakított ki. 1324-ben megegyeztek abban, hogy kereskedők kölcsönösen szabadon tevékenykedhetnek a másik városban. Ezt követően 1347-ben Kassa is megkapta I. Lajos királytól a Buda jogaihoz hasonló szabad királyi városi kiváltságokat. Lajos Lőcse jogait is megerősítette. 1364-ben elrendelte, hogy „idegen országok kereskedői és árusai Lőcsén áthaladva mindennemű áruikat kötelesek ott lerakni és (...) 15 napon át árusítani.” Luxemburgi Zsigmond 1411-ben kereskedelmi útkényszert írt elő Lőcse javára minden, a Szepességen áthaladó kereskedő számára. A nagykereskedelem szállítóeszközei, a mázsaszekerek részére csak Lőcse tarthatott mérleget.

A lengyel-magyar árucseré tárgyai nyersanyagok és a városokban előállított iparcikkek voltak. A kereskedők áruik között megjelenő borok akkor még a Szerémségből és a nyugat-magyarországi borvidékekről kerültek forgalomba. A hegyaljai bor Mátyás király korában, a szabad királyi városok terméseként, a Szepességbe is eljutott. Az első ismert borszállítmány, amelyet 1482-ben Liszkáról szállítottak Lengyelországba, nem a városi polgárság, hanem a szepesi káptalan bora volt. Mátyás uralma alatt a lengyelek Lőcsére és Kassára hozhatták áruikat, azt a két város kereskedői megvették, s továbbszállították az ország belsejébe. A magyar áruk kivitelénél ennek fordítottja történt. 1500 körül a hegyaljai bor bekerült a vámhelyeken vezetett feljegyzésekbe. Hegyaljáról Kassáig lehetett vinni a szállítmányokat, ott aztán le kellett rakni, pincében elhelyezni és áruba bocsátani. A bort vagy a lengyel kereskedők vették meg, vagy a kassai polgárok, s ők maguk vitték át a határon, ahol Új-Szandec, s az úton tovább haladva Krakkó piacán kellett lerakniuk, felajánlva a lengyel kereskedőknek. Ha nem akadt elég vevő, bizonyos idő után továbbvihették más városokba, amíg el nem kelt.

A vámok kifizetése az árulerakás helyein történt. Éppen ezért írták elő törvények mindkét országban az útkényszert, hogy megszerezzék a királyi bevételeket. Kassáról a Hernád völgyében Lőcse irányába vezető út mellett kialakult egy kevésbé forgalmas új út Eperjes-Kisszeben-Lubló irányában. Ezt főként a kassai kereskedők használták. Felerősödött a Szilíziába vezető út forgalma is Kassa-Lőcse-Késmárk-Nowy Targ felé. Idővel Késmárk, Eperjes, Kisszeben és Bártfa is hasonló privilégiumokat kapott, mint Kassa. Jogaikkal élve megszerezték a hegyaljai bor kereskedelmi hasznának jelentős részét. Ugyanakkor az államhatalom nagyobb vámbevételre igyekezett szert tenni, ezért Mátyás király újraszervezte a harmincadhivatalokat, s a városoknak adott kedvezmények miatt elvesztett vámbevételeket a koronavám kivetésével pótolta. I. Ulászló 1498-ban Kassa, mint fő harmincadhely alá rendelte a borkivitel útjain fekvő fiók-harmincadokat: Lőcsét, Késmárkot, Bártfát, Lublót, Sztropkót és Homonnát. A határ lengyel oldalán szintén kiteljesedett a vámrendszer.

A 15. században Késmárk és Lőcse, majd Lőcse és Kassa között a vámszedés, árulerakás és az útkényszer miatt vetélkedés folyt. A szabad királyi városok szembekerültek a vám nélkül szállító nagyhatalmú birtokosokkal, például Szapolyai Istvánnal. A vitákba időnként a királynak is be kellett avatkoznia. A lengyel kereskedők ugyanekkor délebbre akartak jutni Magyarországon, s ebből szintén ellentétek támadtak. Mátyás 1458-ban felszólította Kassa városát, ne akadályozza a krakkóiak tevékenységét. Ekkor még a szerémségi borok miatt akartak délebbre jutni. Kassának azonban régi jogai lehetőséget adtak ennek megakadályozására. II. Lajos 1522-ben elrendelte: "Senki eladás céljából országunkból Lengyelországba Kassán túl ne merészljen bort szállítani, hanem a kiszállítandó borokat Kassára vigye be, mert ott van a lerakat helye." A lengyelek viszont igyekeztek Kassát kikerülni.

Lőcse és Kassa kereskedelmi háborúja Mátyás korában az utóbbi javára dőlt el. A kettős királyválasztás időszakában Lőcse I. Ferdinánd támogatását élvezve ismét fokozta kereske-



delmi tevékenységét. A város főterén jelenleg is áll a Kauffhaus, amely az idegen kereskedők árulerakási és vámolási helye volt. Ebben a kereskedő elkülönített lakrészt, raktárt és pincét kapott. Az üzleteket – köztük a bor adásvételéről szólókat is – itt kötötték meg. Kassán szintén áruházak álltak a portékáikat lerakni kényszerülő kereskedők rendelkezésére.

A 15. század derekán megnőtt az áruforgalom. Mátyás korában, 1475-1485 között, az észak-kelet-magyarországi szabad királyi városok igyekeztek megszerezni a Hegyalja exponált szőlőterületeit. Szántó, Tállya, Újhely, Tolcsva, Liszka és Tokaj területén történtek ezek a vásárlások, vagyis már akkor kialakult az árutermelő szőlőgazdálkodás egységes néven még nem nevezett területe. A városok közösségei, valamint egyes polgárai a 15. század utolsó harmadában árutermelő gazdaságokat alakítottak ki, amelynek révén részben a maguk fogyasztási igényeit kívánták kielégíteni, de azon túl a borral kereskedtek is. Kassa és Bártfa polgárai 1500 és 1526 között már jelentős tételekben vásároltak bort a Hegyalján. A birtokosok közül ekkor többen már kifejezetten eladásra termelték a bort, s kialakulóban volt kapcsolatuk a kereskedő polgárokkal.

Változások a 16. században

Paracelsus 1524-ben Tokaj, Tarcál, Tállya és Eperjes érintésével átutazott vidékünkön. Ő az első ismert személyiség, aki a hegyaljai bor kiválóságát messze földön hirdette. Ez egybeesik Oláh Miklós püspök úti élményeivel. Ő ugyanis átutazott a Hegyalján, betért Tokajba, utólagos feljegyzései a vár jelentőségét emelték ki. Ugyanakkor Liszka, Tarcál és Tállya borai a legnagyobb elismerést kapták tőle: *vini optimi feracia*. Vagyis ezek a települések a legjobb borok termőhelyei. A leírtakból kitűnik, hogy a Hunyadi- és Jagelló-korban a Hegyalja már neves bortermő vidék volt. Ezt az egykori vámfeljegyzések is igazolják. Bártfa vámhelyén 1500 és 1526 között a legtöbb és legdrágább borok még a szerémségiek voltak, de a szállítás volumenét és az árak alakulását tekintve egyértelmű a hegyaljai borok jelentőségének növekedése. Az időszak végére – legalábbis Bártfa harmincadján – nőtt a kivitt hegyaljai borok mennyisége, s javultak azok árai.

A 16. században a bor kereskedelmét befolyásoló tényezők alaposan megváltoztak. Ez az időszak Lengyelország aranykora, amikor a főúri családok mellett szélesebb társadalmi rétegek is igényelték a magyar borokat, ami abban jelentkezett, hogy lengyel birtokosok, várkapitányok kérték a bor szállításában résztvevő magyar városokat vagy kereskedőket, küldjenek az ízlésüknek megfelelő erős, édes, száraz ó- vagy újborokat. I. Zsigmond lengyel király 1533. évi rendelete a régi utak használatát követelte meg a kereskedőtől, mely szerint a Kassáról Lublón át Ó- és Újszandec felé, valamint a Bártfáról a Beszkidek útjain Grybów, Zmigród, Biecz vagy Krosno felé kellett haladni, s az ottani vámhelyeken megfizetni a vámot. A 16. sz. közepéig Biecz volt a Kassáról északra tartó kereskedelem haszonélvezője, ezután a forgalom elkerülte és a Dunajec melletti Szandec, valamint a Bártfáról Tarnow irányában vezető úton fekvő Grybów erősödött meg. Egy 1546-ból származó krakkói kereskedelmi térkép szerint létezett a Varannó - Sztopkó - Váradka - Duklai hágó - Krosno - Sanok útvonala is.

A bevitt borok között megnőtt a magyar nedű rangja, s ezt különböző intézkedésekkel rendszerbe foglalták. 1540. december 17-én a krakkói városi tanács elrendelte: „a magyar borokat nem lehet vignetta nélkül eladni, annak színe zöld legyen (...) a vörös boré cipópiros...” Egyben kimondták, hogy a morvaországi bort ne merje senki magyar borként eladni. 1542-ben Krakkó vámján főként Késmárk és Bártfa polgárai jelentek meg boraikkal. Részükre magyar pénztár, a Bursa Ungarorum működött. 1554. május 4-én a lengyel király megerősítette a két városnak azt a jogát, hogy minden lengyel árumegállító város elkerülésével egyenesen Krakóba vihetik áruikat. Krakkó a borkereskedelmet mindenkor támogatni igyekezett, részben



a város lakosságának fogyasztási igénye miatt, részben mert bevétele származott közvetítő szerepéből. Posen és Stettin, valamint Thorn és Varsó irányában a krakkói kereskedők évszázadokon át nagy tranzitforgalmat bonyolítottak le.

A határ magyar oldalán a török terjeszkedés következményei befolyásolták a kereskedelmet. A Szerémség feldúlása (1521) után eltűnt a piacról az ott termelt bor, a kereskedők más vidékekről szállítottak. A Hegyalján Mátyás korától megváltozott a szőlőtermelés technikája, gondosabb művelés alakult ki, s a szüretelés későbbi időszakra helyeződött át. Bevezették a szőlő válogatását, s csak a jobb, úgynevezett főborok kerültek külpiacra. A magyar borok sikerét legjobban Ruggeri pápai követ 1568. évi jelentése fogalmazta meg, miszerint Lengyelországban legjobban a magyar borokat kedvelték, s azok nemcsak a legdrágábbak, de a legkeresettebbek is voltak.

Lőcse I. Ferdinándtól, Kassa, miután behódolt János híveinek, a Szapolyaiaktól támogatva vívta küzdelmét. 1553-ban a hegyaljai bor szállítása volt a vita tárgya. Az ekkor folyó vizsgálat kiderítette: a vidékünkéről, valamint Szikszó irányából szállított borokat Szepsi mezővárosból származó fuvarosok Gölnic felé a hegyeken át, Csütörtökhelynél Lőcsét kikerülve, Késmárk felé szállították, s ezt a tevékenységet már ötven éve folytatták. Tokaj és más Szapolyai uradalmak tisztjei ugyanebben az időben borokat gyűjtöttek, s az eladásból származó jövedelmet a várak fenntartására fordították. A városok a saját birtokaikon termelt borok mellett nagybirtokosoktól és várnagyaiktól vásárolt borokat is szállítottak a lengyel vásárlóknak. Az 1569. évi XVIII. tc. ismét átszervezte a vámszedést, eszerint Lengyelország felé árumegállító joggal Kassa, Eperjes, Lőcse, Bártfa és Késmárk bírt. Fiók-harmincadok: Homonna, Varannó, Sztropkó. A vámhelyek földrajzi elhelyezkedése mutatja, hogy a régi szállítási útvonalak mellett a Sáros megyei utak szerepe megnőtt.

Évszázados vita alakult ki azon, hogy a lengyelek jöjjenek Magyarországra, vagy a magyar kereskedők menjenek Lengyelországba. Ez a vita a bor iránti igény tartóssága, sőt növekedése miatt eldőlt: a lengyelek egyre gyakrabban jöttek, s ezért a magyar államnak megnöttek a vámbevételei. A szabad királyi városok elvesztették addigi kereskedelem-szabályozó szerepüket, és saját szállítmányaikhoz vámkedvezményt kellett kérniük. Bártfa például 1572-ben 50%-os, Kassa 1573-ban teljes vámmentességet kapott. A két város 1596-ban örök időkre kapott szállítási engedélyt, de csak a vámok lefizetésének feltételével. A nemesség igényelte, hogy vámmentesen szállíthasson, de szembekerült az uralkodók törekvéseivel, s az 1567. évi törvények szerint (amit 1631-ben megerősítettek) meg kellett alkudniuk egyedi, személyhez kötött engedményekkel.

Lengyelországban persze észlelték, hogy mennyi pénz áramlik ki a határokon, s ezért egyre növelték a borszállítás terheit, s vámhelyeken szedték be az adóvá alakult, különböző címen kivetett királyi pénzbevételeket. Lengyelország vámszedő helyein a középkorban árufajtánként vetették ki a vámot, a borra hordónként 6 garast. Ezt a 16. században megváltoztatták, mert a magyar, görög, morva stb. borokra külön-külön, és ezen felül hordónagyság szerint más-más összegben kérték. A vámon kívül városonként pecsétpénzt kellett fizetni, amely a vámfizetést, a bor számontartását jelezte. Emellett (czopowne, majd ducilla, később akciza néven) boradót vezettek be. Ez 1588-tól vámmá alakult, mert a határon szedték be. Ez nem volt elég. A határon külön boradót fizettettek (skladne), majd 1600-tól a kétféle adót összevonták, s hordónként egységesen 6 forintot állapítottak meg. Magyarországon a királynak járó harmincad mellett az országnak járó félharmincadot is beszédtek, s ha a király a maga részét el is engedte, az utóbbit akkor is követelték a bort szállító birtokosoktól. A kereskedőknek nagy nehézségek árán sikerült csak elérniük, hogy haszonnal folytathassák a borszállítást.



A borkereskedelmet a háború jelentősen befolyásolta. Ez már a kettős királyválasztás után visszavetette a forgalmat. I. Ferdinánd korában például tizedére csökkent a vámbevétel. Ugyanez tapasztalható a törökök terjeszkedése, hegyaljai pusztításai, a Tokaj birtoklásáért folyó várostromok vagy a tizenöt éves háború idején. A katonaság jelentős mennyiségű bort fogyasztott, s I. Rudolf csak a katonaság ellátásának figyelembe vételével engedélyezte a bor kiszállítását Lengyelországba. Az ottani igények gyakran kielégítetlenek maradtak. Ez volt az a kor, amikor kevesebb bor termelt az igényelt mennyiségnél.

Tudománytörténeti kuriózum, hogy a kései szüret, az aszúkészítés – a Szirmay Antal által leírt hagyomány szerint – szintén a háborúk miatt alakult ki. A birtokosok rájöttek a kései szüretelés előnyeire. A tömeges aszúsodás lehetővé tette, hogy piac képes mennyiségben készíttessenek aszúbort. Az első ma ismert jelentős tétel egy 1571. évi osztálylevélben fordul elő, amikor a tokaji Garai-örökösök osztozkodtak a családjuk pincéjében elhelyezett hetven hordó és ötvenkét átalag „aszú szőlő boron”. A hegyaljai borok minőségének javulásával érdekes helyzet állt elő, mert a tokaji bor, elsősorban az aszú, megváltoztatta a piaci viszonyokat, s azon túl a két ország kapcsolatrendszerét. A lengyel piacról kiszorultak az olasz és más mediterrán borok, szinte egy csapásra megszűnt a szentgyörgyi és soproni borok szállítása, s miként Szirmay Antal 1798-ban megjelent művében olvasható, helyüket a hegyaljai borok vették át. Ettől az időtől lehet a szállítás útvonalait borútnak nevezni. Egyes magyar főurak nagyon meggazdagodtak ebben az időszakban. A Homonnaiak például határ menti birtokaikról a Lupkovi-hágón át nagy mennyiségben – és vám nélkül – szállították a hegyaljai szőlőkben termelt bort. A legnagyobb szállítók között volt a makovicai uradalmat birtokló Rákóczi György, aki 1576 és 1590 között hihetetlenül nagy jövedelemre tett szert a szállításokból. A borexportáló nagybirtokosok között szerepelt Báthori András és Báthori István országbíró, az egri kapitány Ungnád Kristóf, a tolcsvai középbirtokos Paczot János. A kereskedők közül is kiemelkedett néhány nagy szállító. Az első „hivatásos” magyar kereskedők a 16. sz. elejétől legalább 15-22 hordó, többnyire azonban 50-100 hordónyi tételekben vitték szállítmányaikat a lengyel városok piacaira. Ilyen volt a bártfai Kroph (Kropner) Tamás, a késmárki Millner Kristóf, a Nagyvárad-Tokaj-Gönc-Kassa útvonalon szállító Kalmár Gergely diák, Mágóchy Gáspár és Károlyi Gáspár (a bibliafordító) borainak felvásárlója, Szabó György, Szabó Miklós. Utóbbinak Szandecben ügynöke volt, aki értékesítette a borokat. A kivitel fellendülésében nagy szerepet játszottak a személyes kapcsolatok. Bizonyos kereskedők csak egy-egy birtokos borát szállították külföldre, mint Borbély János, aki Dobó Ferenc megbízottja volt. A 16. sz. közepén már Kassáról Eperjesen és Bártfán át közlekedett a legtöbb kereskedő, s Lublón kívül a Duklai és Lupkói hágóktól Tarnow és Rzeszow és Lviv (Lemberg) felé vezető utakon egyre több bor hagyta el hazánkat. Ám az említett akadályok és változások miatt a kivitel fellendülése ellenére sem nevezhetjük ezt a kort a tokaji aranykorának.

A tokaji bor kivitele a 17-18. században

A 17. század elején nagy jelentőségű törvény született, az 1603. évi XIV. törvénycikk, amely kimondta, hogy a kereskedők bárhol megfizethetik a vámot. Megszűnt az útkényszer, a lengyel vásárlók szabadon jártak-keltek a Hegyalja felé vezető utakon. A birtokos ettől kezdve a lengyel kereskedőnek adta el a bort. A hegyaljai bortermelői jól jártak, mert a városok közvetítő szerepének kiiktatása miatt a kereskedők többet fizethettek a birtokosoknak vagy a szőlőtermelő parasztoknak. A városok polgárai nagy számban vettek részt a borkereskedelemben, azaz már nem a közösség, hanem az egyének részesedtek a kereskedelem hasznából. 1611-ben Lengyelországban új törvény szabályozta a behozatalt. A megnevezett vámszedő helyek a következők voltak: Jaszlo, Dukla, Rymanow, Szandec, Biecz, Nowy Targ, Krosno,



Szombor, Sztrij, Jordanow, Zmigrod. Mivel a vámot a legközelebbi vámhelyen kellett megfizetni, a borkereskedők számára az említett városok jelölték ki az útvonalakat. A tiltott úton szállított bort elkobozták. A vámról nyugta (scheda regia) járt, amelyet a következő vámnál be kellett mutatni. A schedát később passusnak nevezték. A 17. században minden magyar hordó bor után fizetni kellett czopowét (2 zloty), skladnét (4 zloty), akcizát (6 zloty) és a városi különadót, őrzés címén. A 18. század végéig fizettek így, akkor a szabály megváltozott: 1768-ban 20 forint, 1789-ben 50 forint járt minden hordó bor után. A vámszedés szigorú ellenőrzés mellett történt, ennek ellenére virágzott a csempészet. A magyar vámok áttekinthetőbbek voltak: harmincad az uralkodónak, majd ezen felül 1624-től félharmincad az országnak. Ha valakinek a király elengedte a vámfizetést, a félharmincadot még fizetni kellett, hiszen azt az országgyűlés rendelte el. A 16. században (1561) a bor értéke alapján szedett harmincad helyett a hordónként egységes 100 dénárt kívánták kivetni. A 17. században a rendes vám (vectigal regium) 2 forint, a félharmincad 1 forint volt. Így a fél hordóban – ántalag – szállított aszú után is egész vámot fizettek.

A hegyaljai bor az említett útvonalakon a legfőbb kiviteli árucikk lett. A harmincad-helyek bevételei döntő részét a bor vámjából származó jövedelem tette ki. A kereskedelmi utak forgalma az egyes vámhelyek bevétele szerint a következőképpen alakult: Kassa, 1610: az összes harmincad jövedelem 5069 forint 67 dénár, ebből a bor 4995 forint; 1611: bor: 5972 forint, egyéb: 28 forint és 94 krajcár. Homonna, 1610: a borból 8965 forint, másból 121 forint és 54 krajcár; 1611: borból 12414 forint, egyébből 62 forint 84, 5 dénár. Varannó, 1610: borból 14516 forint, másból: 0 forint; 1611: borból: 5401 forint, egyéb: 8 forint és 30 dénár. Eperjes, 1610: 3099 forint, egyéb 411 forint 15 krajcár.

Az adatok Kassa szerepének csökkenését, Homonna és Varannó jelentőségének növekedését bizonyítják. A 17. század első harmadában tevékenykedő lengyel kereskedők nagyobb része Szandecben lakott, így ez a város volt a szállítások központi helye. Mellettük Krakkó és néhány más lengyel város polgárai vettek részt a szállításokban. Thurzó György nádor engedélyezte, hogy a magyar kereskedők boraikat Kassán túl, vagyis a lengyel határvidékre szállíthassák. Kecskeméti György (1600, 1617) Tokajban, Tarcalon és Kassán vásárolt. A krakói egyetem magyar diákjai lehettek Dániel diák Besztercéről (1616), István diák és Márton diák Kassáról (1613), akik helyismeretüket alkalmazva próbálkoztak kereskedelemmel. Ekkoriban közös vállalkozások tűntek fel. 1621-ben Sommochas Henrik, Békéssy István, Asztalos Menyhért kassai polgárok csupán borral foglalkozva kereskedő telepet hoztak létre Duklán és Jaslon. A duklai magyar telep működésére 1616-tól 1634-ig vannak adatok. 1630-ban az eperjesi Strausz Mihály szandeci üzletkötőt alkalmazott. Feja András lengyel kereskedő 1654-ben olyan adománylevelet nyert János Kázmér lengyel királytól, amely nagyarányú szállításokat tett lehetővé a Magyarországról és Erdélyből Krakkóba vezető útvonalon.

A 18. század elején átalakították a vámszervezetet. 1703-ben a kamara javasolta, hogy szüntessenek meg egyes vámhelyeket, csupán a borszállítás útvonalába esőket hagyják meg, „minthogy ezeken a helyeken évente többszáz hordó bort vásároltak lengyel és más kereskedők, amit Szepes megyébe és ismét Lengyelországba szállítanak...” A Felvidéken Késmárk, Szepesófalú, Lubló, Palocsa, Bártfa, Sztropkó, Homonna, Ungvár, Munkács maradtak meg, a többieket megszüntették. Ezeknek a városoknak a Kárpátok hágóin át vezető útjai a 18. századi „borutak.” A Kassa-Lőcse útvonallal szemben az újhely-bártfai út forgalma nőtt. A szepesi kamara szerint ezen évi 20000 hordó bort szállítottak (1714).

Az 1720-as években rossz termések követték egymást. A birtokosok panaszára felfigyelt a kormányzat. 1736-ban a helytartótanács bizottságot küldött a Hegyaljára azzal a céllal, vizsgálja meg az ottani viszonyokat, és tegyen javaslatokat. Kiderült, hogy a szőlőtermelés és



kereskedelem válságban van. Olyan elemzés született, amelynek megállapításai azóta is kísértének. A bizottság javaslatait, amelyek „A hegyaljai, általában tokajinak nevezett borok régi híre visszaállítására” címet viselték, megküldték az udvari kamarának (1737). Megállapították, hogy a minőség romlásának okozója az, hogy a lejtőket (pontosabban a hegyoldalakat – Z.I.) elhagyták. Emellett az árak magasak voltak, s a határzár akadályozta a kereskedők közlekedését. Ezekhez a problémákhoz idővel piaci nehézségek is társultak. Lengyelország társadalma a hanyatlás jeleit mutatta: az arisztokrácia elvesztette régi gazdagságát, a szegénység miatt csökkent a vásárlóerő. A drága magyar borokra egyre kevesebb vevő akadt, s a piacot elárasztották az olcsó francia, olasz és görög borok. A 17. század végétől Lengyelországban új kereskedő társulatok szerveződtek, amelyek telephelyei kijelölték a borszállítási útvonalakat. Az első 1683-ban Jan Boner és testvérei szervezete, majd 1719-ben a duklai kereskedők (Krupka Jeromos és társai) társasága, emellett Krakkóban és Új-Szandecben voltak hasonló kezdeményezések. 1733-ban tevékenykedett a tokaji görög kereskedőtársaság, míg el nem tiltották az aszú vásárlásától. Lengyelországban 1739-ben Gosthovski Jakab jól felépített állami társulata hozatta a hegyaljai borokat, s ellátta a belső piacot. Ez lényegében az első ilyen szervezet volt Európában. Központja Krakkóban működött, de lerakatai álltak Duklában, Bieczben, Grybówban, Nowy Targban, Szandecben és a többi, régi vámszedő helyen. A kereskedelmi hálózatok kiterjedése bizonyítja, hogy a 18. század közepén még működtek a hagyományos „borutak” és a régi magyar kereskedővárosok polgárai szintén tovább folytatták tevékenységüket. Lőcse lakosai a 19. században is jelentős borszállítók voltak.

Ami a szállítási útvonalakat illeti, éppen a hanyatlás korában, 1749-ben készült Andreas Fucker térképe, amely a „Montium vitiferorum utpote Tokaiensis...” címet viseli. Ez az első magyar vidék-térkép helyesen mutatja a Hegyalja útjait. Az egyik az Erdély felől Nagyváradon át Tokajhoz vezető út. A révtől Tarcalon, Mádon, Tállyán, Szántón át halad, Vizsolynál a Hernád völgyébe jut, aztán Hidasnémetinél kellett átmenni a folyó jobb partjára, s onnan Kassa felé vezet tovább. A másik út Tokaj-Keresztúr-Liszka-Patak-Újhely, s onnan tovább a hegyek lábánál vezet észak felé.

A 18. században a hegyaljai bor északi piaca kiteljesedett. II. Rákóczi Ferenc és I. Péter cár politikai kapcsolatai új lehetőségek előtt nyitottak utat. A kuruc fejedelem követei aszúborokat vittek ajándékba. Maga a fejedelem is tervezte az oroszországi borszállításokat. Követének, Talaba Máténak írta, hogy (a saját lengyelországi birtokaihoz tartozó) Duklyán vagy Szkolyán (Skole, Sztríj közelében) kellene lerakatokat létesíteni. A terveket Péter cár néhány év múlva megvalósította, s parancsa szerint 1714-ben a lengyelországi utakon s a Visztulán hajóval kellett 200 hordó bort udvari szükségleteire leszállítani. A következő évben a szállítást Varosótól Gdanskon át hajóval Rigába, onnan szekerekkel szervezték. A Tokaji Orosz Borvásárló Bizottság létrejötte (1733) után Dél-Lengyelországon és Ukrajnán át a Kijev-Szijevszk-Moszkva (Perejaszlavl) útvonalon vagy tovább, Szentpétervár felé szállítottak. Ennek az útvonalnak a magyar szakasza a bevált Tokaj-Kassa-Eperjes-Bártfa-Dukla-Lemberg kereskedelmi út volt. Keresték azonban az olcsóbb vízi utat, s 1745 után Kassától a Visztuláig a szokott utat használták, majd Prikopnál dereglyékre rakták, s Danskon át Pétervárra vitték. Esetenként Eperjestől Lublón és Podolinon át Gnédzába szekéren, onnan a Poprádon és Dunajecen hajózva érték el a Visztulát. Gdanskot ebben az időszakban a bor kikötőjének nevezhetjük. Skandináviába Gdanskon kívül a Krakkó-Posen-Stettin szárazföldi úton, majd onnan hajóval szintén szállítottak tokaji bort.

A 18. század utolsó harmadában Lengyelországot a szomszédos nagyhatalmak egymás között felosztották, s ez a helyzet nem kedvezett a borkivitelnek. Az előkelők a divatosná vált francia, olasz és görög borokat vásárolták. Már a felosztást megelőzően elszegényedett a



1 tudomány és társadalom

lengyel nemesség és a köznép, s lecsökkent a vásárlóerő. Galíciába ugyan vám nélkül történt a szállítás, de a beszűkült piac miatt a szepességi kereskedők borai felhalmozódtak, eladhatatlanná váltak. A hagyományos útvonalak forgalma lanyhult, az egykor gazdag városok elszegényedtek. A magyar szállítók a kereskedelem irányának megváltoztatására törekedtek, s megkíséreltek betörni Poroszország, Hollandia, Cseh- és Morvaország piacaira. A nagy kockázat miatt nem volt elegendő kedv és tőke a vállalkozók részéről, s a piacszerzéshez szervezetségre is szükség lett volna. A kialakult helyzetben nem volt eladható a megtermelt aszú és szamorodni.

A lengyel piac elvesztése után különböző tervek születtek arról, hogyan lehetne elérni az orosz és a nyugati piacokat. Szinyei Merse József táblabíró a Tisza hajóútvonalát kívánta felhasználni, s az Al-Dunán át akarta elérni a tengert (1785). Berzeviczy Gergely a legkönnyebb és legrövidebb útnak a világ piacai felé a Trieszt (Fiume)-Bécs-Pest-Tokaj, valamint Stettin-Danzig-Pétervár útvonalat, vagyis a tengeri szállítás lehetőségeinek kihasználását tartotta (1808). Sokféle terv és próbálkozás után az 1853-1855 között alakult Tokaj-hegyaljai Borművelő Egyesület tevékenysége alakította ki a piacszerzés régi és új útjait. A történet folytatása azonban már nem a hagyományos szállítás, hanem a vasút nagy korszaka.

Felhasznált irodalom

Divéky Adorján: Felső-Magyarország kereskedelmi összeköttetései Lengyelországgal, főként a XVI.-XVII. században, Budapest, 1905.

Domanovszky Sándor: A szepesi városok árumegállító joga. Lőcse és Késmárk küzdelme az árumegállításért 1358-1570, Budapest, 1922.

Fügedi Erik: A bártfai XVI. század eleji bor- és ló kivitel néhány kérdése = Agrártörténeti Szemle, 1972.

Gecsényi Lajos: Bártfa város hegyaljai szőlőgazdálkodása, 1485-1563 = Agrártörténeti Szemle, 1966.

Hodinka Antal: A tokaji Görög Kereskedőtársulat kiváltságának ügye, Budapest, 1912.

Komoróczy György: Borkivitelünk Észak felé. Fejezetek a magyar kereskedelem történetéből, Kassa, 1944.

Tardy Lajos: A tokaji Orosz Borvásárló Bizottság története 1733-1798, Sáropatak, 1961.