



NÉMETH ISTVÁN

A KASSAI KÖVETEK ÚTJA A POZSONYI ORSZÁGGYŰLÉSRE 1572 JANUÁR – JÚLIUS

A kassai követjelentés nemcsak a felső-magyarországi városszövetség 1572. évi első országgyűlésen végzett közös munkájáról mutat nagyon élő képet, hanem – mivel az a követek itineráriumát is tartalmazza – a követek által bejárt, Kassától Pozsonyig (illetve Bécsig) vezető útvonalat is bemutatja. Megragadva a forrás adta kitűnő lehetőségeket, a *Gárdonyi Albert* által felvázolt felső-magyarországi útvonalhálózatot szeretném egy kicsit kiegészíteni,¹ illetve az ott „folyó” utazás minőségéről és gyorsaságáról „adalékokat szolgáltatni” egy későbbi, Magyarország útvonalhálózatát rekonstruálni szándékozó kutatás számára.²

Az útvonal

A követjelentésben három útvonal szerepel részletesen. Az első az országgyűlési követek Pozsonyba vezető útja, ami 1572. január 21-től 31-ig, illetve a visszaút, ami április 15-től 23-ig tartott;³ a második utazás célja a városra rótt adó mértékének

-
- 1 *Gárdonyi Albert*: Felső-Magyarország kereskedelmi útjai a középkorban. In: Közgazdasági Szemle 1908. Klny.
 - 2 A középkori illetve koraújkori Magyarország útvonalhálózatát feldolgozó monográfia sajnos eddig nem jelent meg. Az útvonalhálózat feltárását célzó kutatások ugyan születtek már – általában egy-egy megye, kisebb-nagyobb tájegység területén belül lévő utakról –, de ezek a művek, talán a forrásadottságok miatt is, csak a vámok, vámhelyek azonosításával, és az azok között lévő utak rekonstrukciójával foglalkoztak. Azonban így csak a legfontosabb, a király által engedélyezett utakat lehet megismerni, és a csempészatokat már kevésbé, míg az alsóbbrendű utakat már egyáltalán nem, vagy csak nagyon elvétve ismerjük. Ezt a fontos gazdaságtörténeti problémát újabban hadtörténeiszink kezdték el vizsgálni, és a most még kezdő stádiumban lévő munkáról az 1993-ban Noszvajon megtartott „Végvár és környezet” című konferencián *Domokos György* és *Hadházi Gábor* számolt be.
 - 3 Archiv Mesta Kosic (a továbbiakban: AMK) Supplementum H. Mestsky kníhy, kníhy nadmestského zákonodárstva. III/1. Acta diaetalis 5. sz., illetve Magyar Országos Levéltár, X 4759, 47-50. p., illetve 82-83. p.

csökkentése volt. Ez alkalommal a jelentésben csak a visszaút szerepel részletesen, amely július 4. és 12. között zajlott le.⁴

A kassai követek 1572. január 21-én indultak el, és első nap Kassahámorig jutottak a Csermely patak völgyében, ahonnan (valószínűleg Folkmáron és /Szepes/Olaszin keresztül) másnap Iglóra érkeztek, ahol a Krompachból Lőcsén át odaérkező egyik kassai követ (valószínűleg *Lorenz Goldschmidt*) a lőcsei követek elindulásáról számolt be. Innen 23-án Lőcsére utaztak, ahol a lőcsei követek utasításáról szereztek információkat, majd rátérve az Eperjesig húzódó országútra, 24-én a Liptó megyei Csorbáig jutottak. Csorbától a Vág mentén Szentmiklóst érték el, ahol *Kubinyi Benedektől*, Liptó vármegye alispánjától az országgyűlés elhalasztásáról értesültek. Január 26-án Szentmiklósról, miután átkeltek az Árva és a Vág folyókon, a Turóc vármegyei Turányra érkeztek, ahonnan másnap a Vágon átvágva Szucsánon keresztül a Turóc mentén, majd azt elhagyva Nedozerba jutottak. Nedozeráról a Nyitra és a Nyitricska mellett Zsámbokrétén (január 28.), majd ismét a Vágot érintve Galgócon (január 29.), majd Szencen (január 30.) át az országos utat követve január 31-én reggel 10 órakor a lőcsei követekkel Pozsonyba érkeztek.

A kassai és a többi város követei kétszer is Bécsbe mentek a szokásos Schwechaton átvezető úton, hogy ott részben a császártól kihallgatást nyerve, közösen terjeszthessék be úgy a városszövetség által összeállított, mint a saját ügyeiket, részben pedig, hogy a Bécsben felállított központi hivatalokban ugyanezen ügyeiket gyorsabban és nagyobb hatásfokkal tudják elintézni. Először február 4-én indultak Pozsonyból, majd már másnap Bécsbe érkeztek; az első „kirándulás” a két napos visszaúttal 26-án ért véget.⁵ Az ezt követő út is (a látogatás március 18. és 30. között történt) két-két napot vett igénybe (az odaút március 18-20-ig, a visszaút március 28-30-ig tartott).⁶

4 Uo. 90. p.

5 Uo. 51-52. p.

6 Uo. A bécsi utazások és az ottartózkodás a 69-77. p. között, az első bécsi út a 69. p., a második a 77. p.

Az országgyűlés végeztével a követek április közepén indultak haza. A visszaút nem sokban tért el a követek első útvonalától. Pozsonyból Szencen át (15-én), Ūrmincen és Bajmócon keresztül (16-17-én) több kisebb és két nagyobb (Vág és a Nyitra) folyó érintésével április 18-án értek Szucsánba, majd a Fátrán át a Vág menti országúton Szentmiklóstra (április 19-én), majd onnan Poprádra (április 20-án). Poprádról Iglón át (április 21.) április 22-én Lőcsére érkeztek, ahonnan még aznap továbbutaztak az eperjesi országúton – nagyjából a ma is meglévő út vonalán –, ahol Újfalug jutottak el. Ezt követően letértek az Eperjes felé vezető országútról, és a Szinnye patak mentén, majd a Hernád mellett április 23-án Kassára érkeztek.

A kassai követek második útjának csak a visszafelé vezető útvonalát ismerjük, amely egy rövid szakaszt kivéve nem tért el az ezt megelőző útvonalaktól. A követek július negyedikén indultak el Bécsből Pozsonyba, amely utat – a korábbiaktól eltérően – mindössze egy nap alatt tették meg, és így 5-én Nagyszombaton keresztül már a Nyitra megyei Püspökibe érkeztek. Püspökiből Zsámbokréten át a Nyitra bal partján haladva Kossba jutottak (július 6.), majd onnan másnap Tót-Prónán keresztül Szentmártonba (július 7.), és másnap Kralovánba, az Árva és a Vág torkolatához. Az Árván való nehéz átkelés után Rózsahegyén át Szentpéteren éjszákáztak (július 9.), ahonnan másnap Teplic érintésével Lőcsére érkeztek (július 10.) a már előző utakból jól ismert eperjesi úton. Lőcséről Sirokán át az előző útvonal ismertetése során már megismert mellékúton, (Újfalun át) Radácsra jutottak, majd onnan másnap, július 12-én, Kassára.

Az ismertetett útvonalak mindegyike megtalálható *Lipszky János* „Mappa Generalis...” című térképén – amit a helységek beazonosításánál nagy haszonnal forgattam –, és jobbára ugyanazokat az útvonalakat használják ma is, ami megerősíti azt a (már jól ismert) tényt, hogy az utak kontinuitása fennáll; ez azokon a tájegységeken, ahol azt a természetföldrajzi tényezők nagyobb mértékben befolyásolják (mint ahogy például az ismertetett útvonalak területén is), még egyértelműbb.

A másik – szinte közhelyszerű – megállapítás, amelyet az ismertetett útvonalak vizsgálata során megállapíthatunk (amit *N. Ohler* monográfiája is hangsúlyoz⁷), az, hogy az utak vonalát elsősorban a földrajzi tényezők határozzák meg (ami ter-

mészetenem nem jelenti azt, hogy nem kell figyelembe venni a gazdasági környezetet – amit azonban a természetföldrajzi tényezők szintén döntő módon meghatároznak) – főként az olyan magasabb hegyek és folyóvölgyek által tagolt területen, mint amelyen az általunk ismertetett utak vezetnek.

Az utazás gyorsasága

Az utazás sebességét elsősorban az utak földrajzi elhelyezkedése, viszonyai és az utazás időpontja befolyásolja.

A kassai követek útjai ebből a szempontból is nagyon jó értékmérők lehetnek a hegyi utakra nézve, hiszen az első út január második felében, a visszaút áprilisban, míg a második, Kassa felé vezető út július első felében történt.

Az utazás módját illetően nem rendelkezem pontos adatokkal, de valószínűsíthető, hogy kocsival tették meg az utat a követek. Feltételezésünket az is megerősíti, hogy egyikük, *Lorenz Goldschmidt* igen öreg lehetett ekkor, hiszen már 1552 óta a szenátus tagja, és több alkalommal Kassa bírása egészen haláláig, 1586-ig;⁸ ami azt jelenti, hogy nem tehetette meg az utat lovon, amit a követek küldetése miatt sem tartok valószínűnek.

Az első út alkalmával a követek Pozsonyig 421 km-t utaztak tizenegy nap alatt, ami átlagosan 38.27 km-t jelent naponta. A leghosszabb utat a Kassahámor és Igló, illetve Turány és Nedozer közti szakaszon tették meg; mindkét alkalommal 55 km-t. Ha jól megfigyeljük ezt a két szakaszt, azt láthatjuk, hogy mindkét útszakasz viszonylag könnyűnek tekinthető, hiszen egyik során sem kellett magasabb hegyen (ami a Kassahámor-Igló szakasz esetében elsősorban a Folkmár-Igló szakaszra kell érteni) vagy valamilyen folyón átkelni. Az Igló-Lőcse szakaszt, ami a követek által megtett legrövidebb út volt, nem vizsgálhatjuk meg ilyen szempontból, hiszen az út rövidegét nem annak nehézsége okozta, hanem az a tény, hogy a követek Lőcsén

7 *Ohler, Norbert*: *Reisen im Mittelalter*. München, 1991. DTV (továbbiakban *Ohler, N.*: *Reisen im Mittelalter*) 21-22. p.

8 AMK H Knihy mestskej administratívy III/2 pur. 3. 7. ff., pur. 2. Liber restaurationum. 242., 244-251., 254-255., 262-284. ff.

információszerzés céljából megálltak. Ugyanígy nem tekinthetjük a 18 km-es Kassa-Kassahámor szakaszt sem az egy nap alatt megtett legrövidebb útnak, mivel ekkor sem egy teljes nappal számolhatunk; éppúgy mint a Szenc és a Pozsony között megtett 25 km-t sem, mivel ekkor pedig a végcél közelsége miatt nem utaztak egy teljes napon át. Így a legrövidebb szakasz, amit egy nap alatt a követek megtettek, ez alkalommal a Csorba-Szentmiklós és a Nedozer-Zsámbokrét közti 35, illetve 37 km volt, ami nem tér el lényegesen a 41.6 km-es átlagtól (ami az említett három rövid szakasz kivonásával kapott átlagot jelenti).

A visszaút során (a tavasz jótékony hatására) a követek által naponta megtett távolságok megnöttek. A követek összesen 435 km-t kocsiztak kilenc nap alatt, mindent beleszámítva átlagosan 48.3 km-t megtéve naponta. Természetesen ez alkalommal is ki kell vonni ebből a Pozsony-Szenc szakaszt, amit du. 4 órától tettek meg a követek, illetve a Poprád-Igló szakaszt, mivel Iglón *Frölich Tamás* vendégszeretete marasztalta őket, ami miatt ekkor sem egy egész nap utaztak. Az így megkapott, átlagosan egy nap alatt megtett távolság most már 55 km volt (ugyanannyi, mint az odaút során megtett legnagyobb távolság!). Figyelemre méltó a követek leghosszabb útszakaszának a nagysága is: Szenc és Ürminc között 66 km-t tettek meg.

Mint láthattuk a második utazás során ugyanazon az útvonalon utaztak a kassai követek, mint az első alkalmával. Most már a Bécs és Pozsony közötti szakaszt is egyetlen nap alatt teszik meg (szemben az addigi másfél-két nappal), ami azt jelzi, hogy az utazás lényegesen meggyorsult – annak feltételeinek javulása következtében – a január-áprilisi utazás időtartamához képest. Így nem csodálkozhatunk azon, hogy a Pozsony-Kassa út naponként megtett szakaszai hosszának összesített átlaga 54.375 km, az út legrövidebb szakaszának hossza 19 km volt, míg a leghosszabb szakasz 72 km! A két szélsőséges érték közti igen nagy különbséget az Árván való hosszadalmas átkelés okozta. Ez a művelet a követek idejéből igen sokat elvett, mivel a folyó vízszintje – valószínűleg a „zöldár” miatt – nagyon megnőtt, hiszen már július 8-án megérkeztek Kralovánba, de ott egy teljes napot

töltöttek el. Ezzel lehet a Tót-Próna és Kralován közötti 45 km-es legrövidebb szakaszt is magyarázni.

Az ezután következő legrövidebb útszakasz okára viszont egy teljesen más magyarázat adódhat. Ez a Pozsony és a Nagyszombat között megtett 49 km – mely a napi 66.75 km-es normális sebességhez képest (amiben a Radács-Kassa, Tót-Próna-Kralován és a Pozsony-Nagyszombat szakasz nincs benne) igen alacsonynak tekinthető – valószínűleg azért csak ennyi, mivel a követeknek (mint ahogy az utazók többségének is) a természeti viszonyokon túl az utak mellett elhelyezkedő szállás- és étkezési lehetőségekhez is alkalmazkodniuk kellett, ami Nagyszombaton jobb lehetőségeket kínált, mint az utána következő többi mezővárosban vagy faluban.

Sajnos más, hasonló jellegű magyar utazások menetteljesítményéről nem tudok. *Kovács Péter Estei Hippolit* útjának menetsebességét sík terepen a 35-40 km-es, míg hegyi terepen 20-25 km-es napi teljesítményben adta meg.⁹ Az utazási sebesség átlaga nem tért el lényegesen a hasonló jellegű európai utazások menetteljesítményétől. *Ohler* adataiból tudjuk, hogy egy pápai futár az alföldi részeken 100 km-es átlaggal, míg a hegyi utakon kb. 50 km-essel utazott.¹⁰ A kassai követek 41-66 km-es átlaga ehhez képest is jó teljesítményt takar, figyelembe véve azt is, hogy a pápai futár valószínűleg lovas lehetett, de azt is, hogy az általa megtett hegyi utak jóval nehezebbek lehettek, mint a követeink által követett útvonal hegyi útjai.

A menetsebességből jól láthatóak az egyes évszakoknak az utazás körülményeire gyakorolt hatása. Az első, téli út alkalmával az utazási sebesség igen lassú, ámbár egyenletesnek mondható. Igen gyakran panaszkodnak a követek az igen rossz időjárásra, a gyakori havazásra és a hidegre, amit a kimerítő terep tovább nehezít. Az út legnehezebb szakaszának megtételekor (Csorbától Nedozerig) a panaszok szinte mindennaposá váltak.¹¹ Éppen ezért nem csodálkozhatunk a koráb-

9 *E. Kovács Péter*: Egy középkori utazás emlékei. *Történelmi Szemle*, (32) 1990. 108-109. p.

10 *Ohler, N.*: *Reisen im Mittelalter*. 141. p.

11 Január 25.: „*valde turbulenta, Mane nebulosa, Reliquo toto die nivosa*”, január 26.: „*Tipensinimus semel Vagum semel Oravam et per loca montosa aspera et confragosa iter fecimus.*”.

bi, 1550. évi – szintén télen megtartott – országgyűlésen résztvevő rendek szabadkozásán, akik első ülésükön (január 15.!) az okból mentegetőztek, hogy csak több nappal a kitűzött határnap után jelentek meg, amit a nagy távolságoknak és az utazás nehézségeinek tulajdonítottak.¹²

A tavaszi utazáskor a menetsebesség megnövekedett ugyan, de még mindig nem érte el a júliusi teljesítményt, azzal együtt, hogy a nyári utat megszakította a folyók magas vízszintje. A nyári út alkalmával mind az átlagos, mind a maximális menetsebesség megnőtt – elérve akár még a napi 72 km-t is.

január 27.: „*Hoc die iter valde difficile habuimus.*”. AMK H III/1. Acta diaetalis 5. sz., ill. MOL X 4759, 48-49. p.

12 Magyar Országgyűlési Emlékek. Szerk.: Fraknói Vilmos. Bp., 1876. 3. köt. 249. p.