

Tóth Dominik¹

**SZEKÉRGYÁRTÁSRA ALKALMAS HELYSZÍNEK
STÁTUSZÁNAK VIZSGÁLATA HÁROM EGYKORI
VÁRMEGYE TELEPÜLÉSHIERARCHIÁJÁBAN**

INVESTIGATION OF THE STATUS OF LOCATIONS
SUITABLE FOR WAGON MANUFACTURING IN THE
HIERARCHY OF THREE FORMER COUNTY TOWNS

[HTTPS://DOI.ORG/10.30583/2024-TK-Kulonszam-275](https://doi.org/10.30583/2024-TK-Kulonszam-275)

Absztrakt

Dr. Turcsányi Károly professzor úrral végzett korábbi vizsgálataink során már két ízben is történt kísérlet a Kárpát-medence, illetve a Magyar Királyság azon helyszíneinek lokalizálására, ahol a 15–17. században elvben lehetséges volt a szekerek nagyobb volumenű gyártása. Kiderült, hogy ezen helységek túlnyomó többsége a vizsgált földrajzi terület nyugati, északnyugati és északi felében fekszik fontos nemzetközi kereskedelmi utak vonzáskörzetében. Mindezidáig azonban elmaradt annak vizsgálata, hogyan illeszkednek a bognárok részvételével létrehozott, szekérgyártásra képes céheknek otthont adó helységek a történelmi Moson-, Sopron-, és Vas vármegyék településszerkezetébe a 15-16. században. Jelen munkámban erre próbálok meg (legalább részben) választ találni.

Kulcsszavak: szekérgyártás, bognár, településhierarchia, Magyar Királyság, középkor, kora újkor.

Abstract

In the course of our previous studies with Dr. Professor Károly Turcsányi, two attempts have already been made to locate the sites in the Carpathian Basin and the Kingdom of Hungary where, in principle, it was possible to produce wagons on a large scale from the 15th to the

¹ Orcid: 0000-0002-5593-5730. E-mail: toth.dominik@mail.militaria.hu, dmnk.tth@gmail.com

17th centuries. It turned out that the vast majority of these sites were located in the western, north-western and northern parts of the aforementioned geographical area, in the vicinity of important international trade routes. Until now, however, there has been no examination of how the localities housing the guilds established with participation of wheelers how were integrated into the settlement structure of the historic counties of Moson, Sopron and Vas in the 15th and 16th centuries. The main goal of this work is to find (at least partial) answer on that question.

Keywords: produce of cart, wheeler, hierarchy of settlements, Kingdom of Hungary, medieval era, early modern age.

Bevezetés és problémafelvetés

Turcsányi professzor úrral korábban már kísérletet tettünk arra, hogy lokalizáljuk azokat a helyszíneket a 15–17. századi Kárpát-medencében, ahol a szekerek nagyobb volumenű gyártása elvben lehetséges volt. Az első próbálkozásra az Ő irányításával elkészített *A huszita harci szekerek és alkalmazásuk a Kárpát-medencében (1428–1606)* c. doktori értekezésemben került sor. [4: 69–77] Kiindulópontként a bognárokat is magukba foglaló céhek működési helyeinek számbavételére alapoztam. Abból a feltevésből indultam ki, hogy ezeknek a „kiváltságokkal körülbástyázott érdekvédelmi szervezet[eknek]” [1: 112] a tagjainál megvolt a kellő szaktudás, műhelyeikben pedig rendelkezésre állt a gyártáshoz szükséges szerszámkészlet. Az érdekvédelmi szervezet létrejöttének kiváltó oka a konkurencia megjelenése volt. [1: 118–119] Annak érdekében, hogy ezt kiküszöböljék, és egyúttal a termék minőségét is az elvárt színvonalon tartsák, adott településen hivatalos gyártás csak céhes keretek között folyhatott. Ennek betartatása azonban mindig is problémás volt, így egy adott időszakban nem feltétlenül csak ott zajlott szekérgyártás. Ezek a helyszínek azonban források híján nem lokalizálhatók megnyugtatóan.

Az értekezésben elvégzett elemzés során összesen 51 olyan települést² azonosítottam³ sikeresen, ahol hivatalos keretek között szekér-

² Pinkafő és Borostyánkő szakemberei közös céhben tömörültek, de feltehetően mindkét városban voltak műhelyeik. [3:125]

³ Csak azok a céhek láthatók a térképen, amelyek konkrét településekhez voltak köthetők; ahol csak annyi szerepelt, hogy „Fejér vármegye”, [3:91] azok nem.

illetve kerékgyártás zajlott, és elvben lehetséges volt a szóban forgó járművek „nagyobb volumenű” gyártása is.

Ezek a helységek következők voltak:

- Bártfa [Bardejov, Szlovákia⁴],
- Borostyánkő [Bernstein, Ausztria⁵],
- Brassó [Braşov, Románia⁶],
- Buda,
- Csepreg,
- Csütörtök [Štvrtok na Ostrove, SK.],
- Debrecen,
- Detrekő [Plavecké Podhradie, SK.],
- Eger,
- Eperjes [Prešov, SK.],
- Feketeváros [Purbach am Neusiedler See, A.],
- Fraknó [Frochtenstein, A.],
- Harka,
- Kabold [ma: Kobersdorf, A.],
- Kapuvár,
- Kassa,
- Késmárk [Košice, Kežmarok, SK.],
- Kismarton [Eisenstadt, A.],
- Komárom [Komárno, SK.],
- Kőhalom [Rupea, R.],
- Kőszeg,
- Locsmánd [Lutzmannsburg, A.],
- Lőcse [Levoča, SK.],
- Magyaróvár [Mosonmagyaróvár],
- Marosvásárhely [Târgu Mureş, R.],
- Mecenzéf [Medzev, Sk.],
- Modor [Modra, SK.],
- Nagymarton [Mattersburg, A.],
- Nagyselyk [Şeica Mare, R.],
- Nagysink [Cincu, R.],
- Nagyszeben [Sibiu, R.],
- Nagyszombat [Trnava, SK.],
- Nagyvázsony,

⁴ A továbbiakban: SK.

⁵ A továbbiakban: A.

⁶ A továbbiakban: R.

- Németkeresztúr [Deutschkreutz, A.],
- Németújvár [Güssing, A.],
- Nezsider [Neusiedl am See, A.],
- Pápa,
- Pest,
- Pinkafő [ma: Pinkafeld, A.],
- Püspöki [Podunajské Biskupice, SK.],
- Riomfalva [Richiș, R.],
- Ruszt [Rust, A.],
- Sárvár,
- Sellye [Šala, SK.],
- Somlyóvásárhely,
- Somorja [Šamorín, SK.],
- Sopron,
- Szabadka [Subotica, Szerbia],
- Szakolca [Skalica, SK.],
- Székesfehérvár,
- Várpalota.

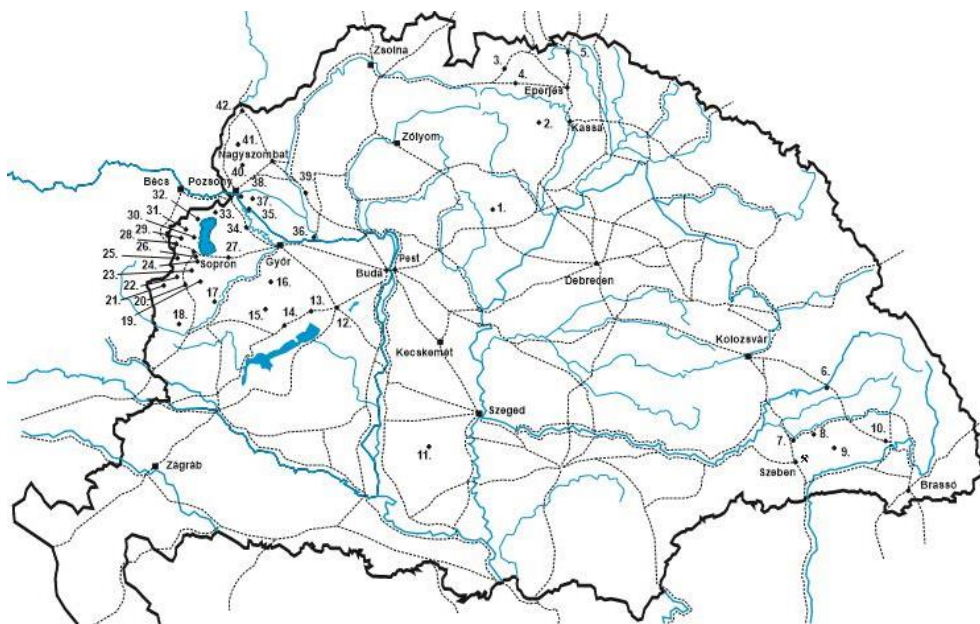
Ez a korábbi vizsgálat nem csak a bognárokra terjedt ki, hiszen ezek a mesterek nem csak önállóan alapítottak céhet. Gyakran a kovácsokkal, illetve lakatosokkal karöltve léptek fel érdekeik védelme érdekében.⁷

A felsorolt települések túlnyomó többsége a Kárpát-medence nyugati, északnyugati és északi felében fekszik. (Lásd: 1. térkép) Ezen belül is a Szombathely–Sopron–Pozsony–Szakolca vonalon, illetve a Kassa–Eperjes–Késmárk kereskedelmi úton és az azt nyugatról határoló Érc-hegység területén volt megtalálható a legtöbb bognárok közreműködésével létrehozott céh. Az előbbi csoport tagjai az osztrák tartományok, illetve Cseh- és Morvaország felé vezető kereskedelmi utak mentén fekvtek, és feltehetően az itt zajló nemzetközi kereskedelem kiszolgálása volt a létrejöttük egyik oka. A Kassán, Eperjesen és Késmárkon át Lengyelország felé irányuló áruforgalom szintén indokolhatta a tömörülések nagyobb számát az ország többi részéhez képest.

A lehetséges gyártási helyszínek kérdéskörét másodjára *Az innováció értelmezése a hadtörténetben a huszita harci szekér és a szekérvártaktika vizsgálatán keresztül* c. [5: 92–93.] a professzor úrral közösen írott cikkünkben érintettük. Mivel a cikk fő tárgyához nem tartozott

⁷ Ez a függés egészen a 20. századig megmaradt, hiszen a vasalások elkészítése külön célszerszámokat és szaktudást igényelt. [2:131]

hozzá a 15–17. századi gyártásra alkalmas helyek vizsgálata, így a témát csak röviden érintettük. A lehetséges gyártási helyeket azonban egy, a disszertációban szereplőnél részletesebb térképvázlaton tüntettük fel. (Lásd: 1. térkép.)



1. számú térkép. *Bognárok közreműködésével létrehozott céhek a Kárpát-medencében (15-17. sz.)*

- | | | |
|------------------|------------------|-----------------------------|
| 1.) Eger | 2.) Mecenzéf | 3.) Késmárk |
| 4.) Lőcse | 5.) Bártfa | 6.) Maros-/Székelyvásárhely |
| 7.) Nagyselyk | 8.) Riomfalva | 9.) Nagysink |
| 10.) Kőhalom | 11.) Szabadka | 12.) Székesfehérvár |
| 13.) Várpalota | 14.) Nagyvázsony | 15.) Somlyóvásárhely |
| 16.) Pápa | 17.) Sárvár | 18.) Németújvár |
| 19.) Csepreg | 20.) Kőszeg | 21.) Pinkafő |
| 22.) Borostyánkő | 23.) Locsmánd | 24.) Németkeresztúr |
| 25.) Kabold | 26.) Harka | 27.) Kapuvár |
| 28.) Fraknó | 29.) Nagymarton | 30.) Ruszt |
| 31.) Kismarton | 32.) Feketeváros | 33.) Nezsider |
| 34.) Magyaróvár | 35.) Somorja | 36.) Komárom |
| 37.) Csütörtök | 38.) Püspöki | 39.) Sellye |
| 40.) Modor | 41.) Detrekő | 42.) Szokolca |

Mindkét munkából kimaradt azonban a szóban forgó céhek elhelyezkedésének pontosabb vizsgálata. Azt korábban is megállapítottuk, hogy általában a kereskedelmi utak közelében jöttek létre, ám elmaradt annak vizsgálata, hogy a céheknek otthont adó helységek milyen helyet foglaltak el az adott térség településhálózatában.

Egy, az egész országra kiterjedő alapos vizsgálat szétfeszítené jelen írás kereteit, így most csupán egy szűkebb földrajzi térséget elemzek egy ugyancsak szűkebb időszakban. Egyelőre a kutatáshoz nem áll rendelkezésre túl sok kapaszkodó. Mivel azonban Turcsányi professzor úr mindig bátorított – természetesen szigorú keretek között és lehetőség szerint jól megalapozott – hasonló gondolatkísérletekre, célul tűzöm ki, hogy megvizsgálom, hogyan illeszkednek a bognárok részvételével létrehozott céheknek otthont adó helységek a történelmi Moson, Sopron, és Vas vármegyék településszerkezetébe a 15-16. században. Ehhez kísérleti jelleggel olyan szempontokat veszek alapul, amelyek bővítés, illetve alaposabb kidolgozás után akár a középkori magyar állam egyéb területein is alkalmazhatók lesznek.

Módszertan

Kubinyi András *Városhálózat a késő középkori Kárpát-medencében* [6] c. tanulmányában máig ható elméletet dolgozott ki. Ennek lényege, hogy miután tíz meghatározott ismérv alapján (pl. működött-e ott bíraskodási, vagy pénzügyigazgatási intézmény, mennyire minősült kereskedelmi központnak stb.) pontozta a Magyar Királyság centrális helyeit/városait, fontossági sorrend alapján besorolta azokat különböző kategóriákba. Összesen 60 pontot lehetett elérni, amely maximumot egyetlen hazai város sem ért el. A legmagasabb pontszámot, 55-öt Buda, mint főváros érte el. [6:12] A meghatározott kategóriák a következők:

- 1) elsőrendű (főbb) városok (pl. Buda, Szeged);
- 2) másodrendű városok (pl. Pécs, Esztergom);
- 3) kisebb városok és jelentős városfunkciójú mezővárosok (pl. Debrecen, Veszprém);
- 4) közepes városfunkciót ellátó mezővárosok (pl. Pápa, Nyírbátor). [6:23-24]⁸

Az elmélet nagy hatást gyakorolt a magyar középkorkutatásra és több kutató is felhasználta, továbbfejlesztette Kubinyi módszerét. Draskóczy István *A magyarországi kőszó bányászata és kereskedelme (1440–1530-as évek)* c. monográfiájában [7] például a kategóriákat és azok

⁸ Kubinyi András elismerte, hogy a forrásadottságok miatt néhány terület kimaradt az elemzésből, így a középkori magyar állam területének mintegy 2/3-a lett abba bevonva. [6:23]

ponthatárait megtartotta, ám további négyet rendelt hozzájuk, úgy mint:

- 5) részleges városfunkciójú mezővárosok (pl. Baja, Szolnok);
- 6) átlagos mezővárosok (pl. Szalacs, Szalárd);
- 7) kisebb jelentőségű helyek (pl. Iza, Lúc);
- 8) kiszámolt pontszámmal nem rendelkező helyek (pl. Dobóc, Tokaj). [7:355]

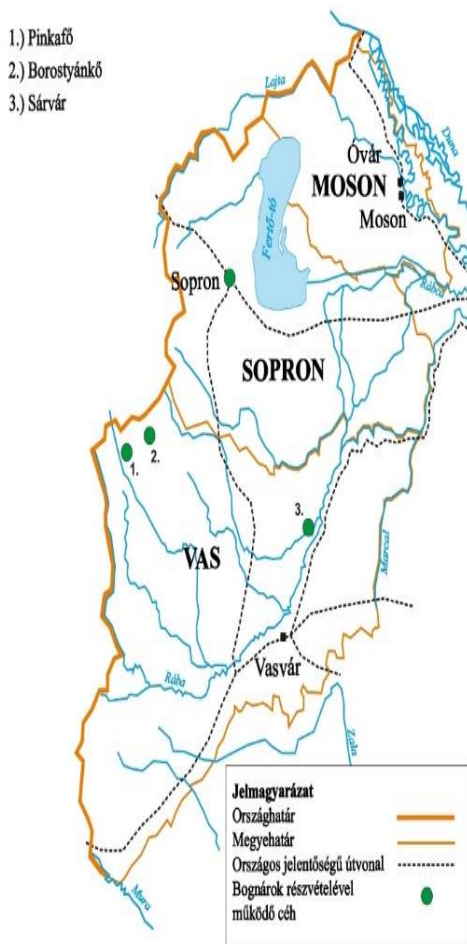
Jelen munkában ennek a Kubinyi András által kidolgozott és Draskóczy István által kibővített rendszernek az alkalmazásával kívánom megvizsgálni, hogy ezek a céhek miért éppen az adott településen létesültek. Mivel a szempontrendszer alapján felállított városhierarchia csak a 14. századtól a középkor végéig tartó időszakban alkalmazható megbízhatóan, a korábbi három évszázad helyett, itt csak a 15–16. század közötti időszakot fogom megvizsgálni. Mivel az eddigi elemzések azt mutatták, hogy a Dunántúl nyugati felében működött a legtöbb céh, ezért az elemzést az történelmi Moson, Sopron és Vas vármegyék területén fogom elvégezni.

A térképek elkészítésekor a fent említett munkákon kívül a céhek lokalizálásában az Éri István, Nagy Lajos és Nagybakay Péter szerkesztésében megjelent *A magyarországi céhes kézművesipar forrásanyagának katasztere* c. munkát, [3] Cseh Fruzsina kutatásait, legfőképpen pedig *A kerékgyártó mesterség múltja Magyarországon* c. monográfiáját [8] használtam fel. Az országos jelentőségű, illetve a nemzetközi kereskedelemben használt utak rekonstrukciója Draskóczy Istvánnak a fent említett munkáján [7] kívül Szende Katalin *Krakkó és Buda a középkori Európa úthálózatában* c. írására, és a *Korai magyar történelmi lexikon (9–14. század)* [10] térképanyagára támaszkodtam. Referenciaként ugyancsak áttekintettem Glaser Lajos *Dunántúl középkori úthálózata*, [11] Szakály Ferenc *A Dél-Dunántúl külkereskedelmi útvonalai a XV. század derekán* [12] és Szilágyi Magdolna *Városok, utak, kereskedelem. Az úthálózat szerepe Vas megye városi fejlődésében a 13–14. században* [13] c. munkáit is.

Szekérgyártásnak otthont adó városok helye a történelmi Moson, Sopron és Vas vármegyék 15–16. századi településstruktúrájában

Az 1. térképet szemügyre véve kitűnik, hogy a szóban forgó három vármegye területén a 15-17. század között 19 lokáció volt számba vehető, ami a teljes/országos létszámnak több, mint az egyharmada

(≈37%). A jelen vizsgálat időszakában azonban ezeknek a száma jóval kevesebb, mindössze 4: Sopron, Pinkafő, Borostyánkő és Sárvár. [3:121, 125] (Lásd: 2. térkép.)⁹ Sopron esetében érthető a céhes jelenlét, hiszen azon túl, hogy a vármegye központja volt, már akkor is fontos kereskedelmi utak találkozásánál feküdt. Sárvár már nehezebben magyarázható - hiszen bár a Győrbe vezető útvonal közelében feküdt - egyszerű magánföldesúri birtok volt. Mint hamarosan látható lesz az említett település sem Kubinyinál sem Draskóczynál nem ért el semmilyen pontszámot. Ugyanez egyaránt érvényes Pinkafőre és Borostyánkőre is.



2. számú térkép. Bognárokat is tömörítő céhek a 15-16. századi Moson-, Sopron- és Vas vármegyékben



3. számú térkép. Moson, Sopron és Vas vármegyék városias településeinek besorolása a Kubinyi-féle szempontrendszer alapján

⁹ Ami ráadásul csak 3 céhet takar, lásd: 1. lábjegyzet.

A Kubinyi András és Draskóczy István szempontrendszerének rávetítése a három vármegyére csak részben segíti elő a jelenség megértését. Moson vármegye területén mindösszesen 2 olyan település található, amely pontszámot ért el: Óvár és Nezsider. Mindkettő *közepes városfunkciót ellátó mezőváros* volt. [6:24] Sopron megye területén ez a szám 3: Kismarton, Sopron és Csepreg. Sopron nem meglepő módon *elsőrendű város* volt. [6:23] A fenti okokon túl jelentőségét egyebek mellett az is növelte, hogy itt volt megtalálható a vármegye egyetlen sókamarai központja. [7:197] Kismarton a *kisebb városok és jelentős városfunkciójú mezővárosok* csoportjába került, [6:24] míg Csepreg a *közepes városfunkciót ellátó mezőváros* [6:24] besorolást kapta. Vas vármegye Mosonhoz hasonlóan 2 besorolt településsel bírt: a névadó Vasvár és Kőszeg. Vasvár ispánsági központból lett megyeszékhelyként a *kisebb városok és jelentős városfunkciójú mezővárosok* csoportjába osztottatott be. [6:24] Ehhez feltehetően hozzájárult az a tény, hogy – csakúgy, mint Sopronban – itt volt megtalálható a vármegye egyetlen sókamarája. [7:197] Kőszeg *közepes városfunkciót ellátó mezővárosnak* minősült.

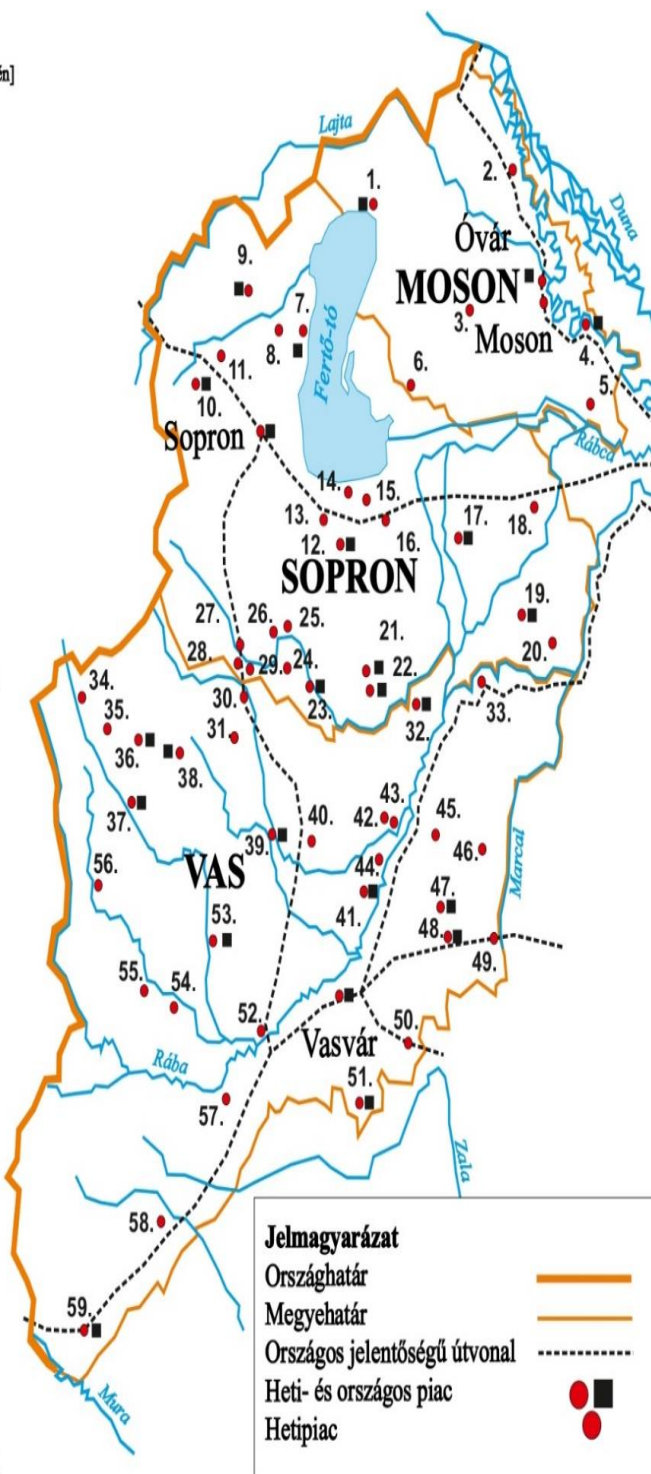
A pontszámot elért városok közül tehát egyedül Sopron volt az, ahol rendelkezésre álltak a hivatalos szekérgyártáshoz szükséges feltételek. Mi indokolhatta tehát a vizsgálatban szereplő céhek létrehívását Sárváron, illetve Pinkafőn és Borostyánkőn? Egy újabb szempontnak a vizsgálódásba történő bevonása nyújthat némi kapaszkodót.

Kubinyi András kritériumnyalábjában szerepel egy tényező, ami bár önmagában nem volt elégséges egy magasabb besoroláshoz, a fent megfogalmazott kérdésre legalább részben magyarázatul szolgálhat: a vásártartás kérdése. [6:15–16] Weisz Boglárka és Nagy Béla térképre vették [14] a középkori Magyar Királyság összes olyan települését, ahol az odaadományozott privilégium értelmében valamilyen heti-, illetve országos jelentőségű piac (ún. sokadalom) működött.¹⁰ A térképből kiolvasható, hogy egyedül Moson, Sopron és Vas vármegyék területén összesen 63 település adott otthont piacnak: köztük Sopron, Pinkafő és Sárvár.

A fentiek alapján tehát nem zárható ki, hogy a rendszeres piac és az ehhez kapcsolódó szállítási és egyéb feladatok indokot szolgáltathattak bognárok részvételével működő céhek működésére Sárváron és Pinkafőn. (Borostyánkő itt is kimaradt, ám ahogy az többször említésre került, az itteni mesterek a pinkafőiekkel közös céhbe tömörültek.)

¹⁰ A középkori piacok típusai összetett kérdéskört takarnak. Leegyszerűsítve azonban a szerzőpárosnak a térképhez fűzött leírása jól összefoglalja a lényegét: „A vásártartás gyakoriságát tekintve három vásártípust különböztethetünk meg a középkorban: a naponta, a hetente és az évente megtartott vásárt, a sokadalmat.” [14]

- 1.) Nezsider
- 2.) Rajka
- 3.) Csütörtökhely [ma Várbalog területén]
- 4.) Kútsőkimle [ma Kimle]
- 5.) Lébény
- 6.) Szerdahely [Pamhagen]
- 7.) Ruszt
- 8.) Szentmargita [St. Margarethen]
- 9.) Kismarton
- 10.) Nagymarton
- 11.) Szerdahely
- 12.) Lózs [Nagylózs]
- 13.) Pereszteg
- 14.) Hegykő
- 15.) Széplak [Felsőszéplak]
- 16.) Szerdahely
- 17.) Babót
- 18.) Csoma
- 19.) Szil
- 20.) Szany
- 21.) Ság [Simaság]
- 22.) Kál [Sajtoskál]
- 23.) Csepreg
- 24.) Peresznye
- 25.) Locsmánd
- 26.) Micske [Strebersdorf]
- 27.) Lasztaj [Mannersdorf]
- 28.) Menyhárt [Mannersdorf területén]
- 29.) Kéldhely [Mannersdorf]
- 30.) Kőszeg
- 31.) Szerdahely [Kőszegszerdahely]
- 32.) Család [Vámoscsalád]
- 33.) Pápoc
- 34.) Pinkafő
- 35.) Hetvehely
- 36.) Szalónak [Stadtschlaining]
- 37.) Vörösvár [Rotenturm]
- 38.) Hodász [Althodis]
- 39.) Szombathely
- 40.) Vép
- 41.) Kovácsi [Meggyeskovácsi]
- 42.) Sár [ma Sárvár része]
- 43.) Sárvár
- 44.) Ikervár
- 45.) Sítke
- 46.) Ság [ma Celldömölk része]
- 47.) Káld
- 48.) Szentódorfa [Vashosszúfalu]
- 49.) Karakó
- 50.) Mártonfalva [Bérbaltavár]
- 51.) Egervár
- 52.) Körmend
- 53.) Monyorókerék [Eberau]
- 54.) Szombatfalva [Strem]
- 55.) Némétújvár
- 56.) Szentelek [Stegersbach]
- 57.) Marác [Felsőmarác]
- 58.) Kerca [Kercaszomor]
- 59.) Muraszombat [Murska Sobota]



4. számú térkép. Piacok a középkori Moson-, Sopron- és Vas vármegyék területén

Összefoglalás

Jelen írásban „próbaúrás” jelleggel arra kerestem a választ, hogy a történelmi Moson, Sopron és Vas vármegyék területén a 15–16. század során működő bognárok bevonásával működő céhek miért éppen a nekik otthon adó helységeken jöttek létre. Más szóval fogalmazva azon túl, hogy országos/nemzetközi kereskedelmet kiszolgáló utak vonzáskörzetében jöttek létre, mi egyéb indokolta a helyszínválasztást?

A (legalábbis részleges) válasz megtalálásához a Kubinyi András által kidolgozott [6] és Draskóczy István által továbbfejlesztett [7] késő-középkori városhierarchia feltérképezését célzó elméletet, valamint a Weisz Boglárka és Nagy Béla által elkészített piac-térképet [14] használtam fel.

Összesen 4 település elhelyezkedését vizsgáltam: Sopront, Sárvárt Pinkafőt és Borostyánkőt. Az analízis rámutatott, hogy a soproni céh létrejöttét több tényező is indokolta: egyebek mellett vármegye székhely volt, fontos kereskedelmi utak találkozásánál feküdt, itt volt megtalálható a vármegye egyetlen sókamarája, sőt országos jelentőségű piacnak is otthont adott. Ez utóbbi ismérv közös volt Sárvárral és Pinkafővel: ugyan nem országos jelentőségű (mint Sopronban), de rendszeres vásár színhelye volt mindkét település. Ez az indok feltehetően hatással volt arra, hogy szekerek gyártására képes céheket hozzanak itt létre.

A helyszínválasztás okai feltehetően ettől jóval bonyolultabbak, ám az eddigiek alapján arra a következtetésre jutottam, hogy a jelen cikkben alkalmazott metódus néhány további szempont beemelésével a középkori/kora újkori Magyar Királyság más területein is felhasználható lehet.

Felhasznált irodalom

[1] **Szűcs J.:** *Városok és kézművesség a XV. századi Magyarországon.* Budapest, MTA Történettudományi Intézete, 1955.

[2] **Jordán K.:** *Bognár kisipar.* Budapest, KIOSZ Országos Központ, 1959.

[3] **Éri I. et alii (Szerk.):** *A magyarországi céhes kézművesipar forrásanyagának katasztere I–II.* Budapest, magánkiadás, 1976.

[4] **Tóth D.:** *A huszita harci szekerek és alkalmazásuk a Kárpát-medencében (1428–1606).* Budapest, 2022. (Doktori értekezés)

- [5] **Turcsányi K. – Tóth D.:** Az innováció értelmezése a hadtörténetben a huszita harci szekér és a szekérvár-taktika vizsgálatán keresztül. *Honvédségi Szemle*, 2024. 2. sz. 86–96. p.
- [6] **Kubinyi A.:** Városhálózat a késő középkori Kárpát-medencében. *Történelmi Szemle*, 2004. 1–2. sz. 1–30. p.
- [7] **Draskóczy I.:** *A magyarországi kőszó bányászata és kereskedelme (1440–1530-as évek)*. Budapest, MTA Történettudományi Intézet, 2018.
- [8] **Cseh F.:** *A kerékgyártó mesterség múltja Magyarországon*. Budapest, MTA, Bölcsészettudományi Kutatóközpont, 2014.
- [9] **Szende K.:** Krakkó és Buda a középkori Európa úthálózatában. – In: **Benda J. et alii (Szerk.):** *Közös úton – Budapest és Krakkó a középkorban*. Budapest, Budapesti Történeti Múzeum, Muzeum Historyczne Miasta Krakowa, 2016. 31–37. p.
- [10] **Kristó Gy. (Szerk.):** *Korai magyar történeti lexikon (9–14. század)*. Budapest, Akadémiai Lexikon, 1994.
- [11] **Glaser L.:** Dunántúl középkori úthálózata. *Századok*, 1929. 4–6. sz. 138–167 p., 7–8. sz. 257–285. p.
- [12] **Szakály F.:** A Dél-Dunántúl külkereskedelmi útvonalai a XV. század derekán. *Somogy Megye Múltjából*, 1973. 4. sz. 55–112. p.
- [13] **Szilágyi M.:** Városok, utak, kereskedelem. Az úthálózat szerepe Vas megye városi fejlődésében a 13–14. században. *A Vas megyei múzeumok értesítője*, 2013. 223–241. p
- [14] **Weisz B.–Nagy B.:** 11–15. sz. Vásárok a Magyar Királyságban (térkép és leírás).
<https://tti.abtk.hu/terkepek/terkepek/11-15-sz-vasarok-a-magyar-ki-ralysagban> (utolsó hozzáférés: 2024. november 24., 0:25)

Térképek jegyzéke:

- 1. térkép:** Bognárok közreműködésével létrehozott céhek a Kárpát-medencében (15-17. sz.) Saját munka, eredeti közlési helye: [5].
- 2. térkép:** Bognárokat is tömörítő céhek a 15-16. századi Moson, Sopron és Vas vármegyékben. Saját munka a [3] [8] [7] [10] [11] [13] alapján.
- 3. térkép:** Moson, Sopron és Vas vármegyék városias településeinek besorolása a Kubinyi-féle szempontrendszer alapján. Saját munka a [6] [7] [10] [11] [13] alapján.
- 4. térkép:** Piacok a középkori Moson, Sopron és Vas vármegyék területén. Saját munka a [7] [10] [11] [13] [14] alapján.