

Jászkunság

társadalom, kultúra

XXXIX. évfolyam, 5. szám 1993. október/november

Ára: 50 Ft

Lírai napló 1956-ról
(3. old.)

Összeállításunk a nyelvről (Serfőző Simon,
Lengyel Klára, Sarusi Mihály írása)
(5., 7., 9. old.)

Közelkép Pádár Juliannáról
(11–16. old.)

Interjú Pap Gáborral a magyar koronáról
(23. old.)

Bagi Gábor írása a besenyőkről, Elek György írása
az utakról és a vásáros helyekről,
Ágoston Gábor írása a turkológiáról
(26., 30., 38. old.)

A KOR FALÁRA

Zalán Tibor

Történetforgácsok

Öregszem. Ez egy jobb szövegben legfeljebb zárójeles megjegyzés lehetne, de ez nem egy jobb szöveg, ez egy ilyen szöveg, *csakszöveg*, épp olyan, amely Magyarországon egy szöveg lehet. Most látom, a Magyarországot kis betűvel írtam. Nyúlnék a Backspace billentyű felé, hogy kijavítsam, azután valaki bekeményít bennem. Dafke nem. Provokálunk? A fenét! Csak baromira lehet már unni, hogy ebben az országban mindenki komoly-nak számíthat, illetve lassan csak az számít komoly-nak, aki nemzetiszínű betűket használ közben. Magyarország csupa nagy betűvel. (Ezt persze ne általánosítsuk, ebben az országban vannak olyanok is, akik beszéd közben nem használnak nemzetiszínű hangokat – a hang a betű akusztikusan megjelenő formája, használat közbeni megjelenése, vagy fordítva –, ám ők nem számítanak, mert ők a nemzet árulói, egyszerűen csak nemzethaza-árulók.) Nemzetiszínű hangokkal nem lehet beszélni. Az a valami, ami így, már nem beszéd. Az a valami már egyértelműen csak nemzetiszínű ízé. Egyfajta – más fajta – kommunikáció persze, amit én effektíve nem értek. Én csak azt a jelrendszert értem, amelyet évezredek kultúrája hozott létre. No, nem magyar évezredek voltak ezek, vagy nem csak azok, hanem amolyan *összvilági* évezredek, volt ezen belül természetesen magyar ezeregynehány év is, ám nem témánk ezt ragozni most, tekintjük az egészet inentől visszastomóztottnak.

Öregszem. Onnan eredeztetem ezt a megdöbbenő ostobaságot, hogy egyre több titkot bíznak rám a fiatal lányok. A lányok, akik szépek, és gyönyörűek, és okosak, és sokszor tanácstalanok és boldogtalanok. Én meg, amikor a szöveggyűjtemény mögött van időm kinézni, figyelem őket. Nem is mint bimbózó nőket, hanem mint nyíló lelkeket. És tátva marad a szám.

Mert.

Megérkezőn az óceánon túlról, azzal fogad az egyik tizenhét éves tanítvány, magas, szépen fejlett, szép arcú lány, kicsit emlékeztetőn a fiatal



Hangyási Attila: Memento '56

Folytatás a 48. oldalon



Elek György

Utak, vásáros helyek a hódoltságkori Nagykunszágon és vidékén

Györffy István azt írja a 17–19. századi Nagykunszágról, hogy „nem volt érdemes gabonát termelni, mert nem lehetett a felesleget elvinni. Az utak rettenetesen rosszak voltak. Az emberek lóháton jártak. Esők évadján az utak feláztak, a kénytelenségből járó szekerek és a lovasok felválták, s ha melegebb napok köszöntöttek be, az ilyen felvágott utakon a jármű az utasnak az agyvelejét rázta, s a fűkőszekér széthullott”.¹

Az utak minősége évszázadokig nem változott, s így nemcsak a kunsági, de az alföldi utak általában is legendásan rosszak voltak, egészen a folyószabályozásokig, s még később a tervezett, épített és rendszeresen karbantartott úthálózat kialakításáig. Elképzelhetők az utazás, a szekerezés nehézségei, az embert, barmot próbáló töredelem, de akárhogyan is volt, a korabeli ember mégsem élhetett a városaiba, falvaiba húzódva, hiszen a vidék számára nélkülözhetetlen iparcikkek beszerzése, a felesleg eladása, a kötelező robot és a különféle szolgálatok teljesítése végett látogatnia kellett a közeli s távoli településeket. Az utak rosszását természetesnek vette, s ha az esős időszak beköszöntött, meggondolta az útrakelést. Vagyis az utazásnak is megvolt a korabeli, kialakult gyakorlata.

A következőkben a hódoltságkori Nagykunszág és vidéke útjairól, kereskedelméről szeretnénk képet rajzolni.

Utak

A Nagykunszág területét és környékét már az Árpád-kortól több országos jelentőségű út érintette. A legfontosabb a Szolnok–Balaszentmiklós–Fegyvernek–Bánhalma–Hegyes–Kócshozoszló–Debrecen útvonal. Fegyvernek felől déli irányba ágazott el a Mezőtúr–Gyoma–Békés–gyulai, s ehhez kapcsolódott Békésnél a Békés–Szeghalom–Zsáka–debreceni út.²

E főútvonalak mellett a 15–17. századi írásos forrásokból több, elsősorban helyi jelentőségű utat ismerünk. 1470-ből a Kenderestől Fegyvernek felé vezető utat.³ Az 1521. évi kunhegyesi, kenderesi, karcagújszállási, asszonyszállási határigazítások irataiban is több út szerepel, úm. a Kenderesről Túr városa felé,⁴ a Hegyesről Madaras felé, a Hegyesről Tomajra, a Hegyesről Roffra, Hegyesről Bánhalma felé vezető,⁵ az Asszonyszállást és Nádudvart, az Orgondaszentmiklóst Nádudvarral és a Kápolnást Nádudvarral összekötő utak. A Szolnok–Fegyvernek–Bánhalma–Kunhegyes–Debrecen felé vezető országút Kunhegyesenél elágazott, s Kolbász–Karcagújszállás községek érintésével keleti irányban egy ága Püspökladányra, másik ága Nádudvar–Szoboszlón át Debrecenbe vitt. Ez az út bizonyíthatóan már az 1500-as években bekapcsolta Karcag környékét a forgalomba, hiszen láthattuk, hogy Asszonyszállás, Orgondaszentmiklós és Kápolnás falvak Nádudvarnál kapcsolódhattak az országos úthoz, amely Kunhegyesről Kolbász, Kódszállás, Bócsa, kunsági falvak határán át, Karcagot és Asszonyszállás határát érintve, Ágotán túl, a Hortobágy révén át lépett ki a Nagykunszágról. 1752-ben egy 1650 körül született öreg tanú úgy vall, hogy a „Gergely halmához közel [ez a halom a Kunhegyes–Kolbász–Karcag közötti hármashatár (E. Gy.)] a régi Soó út mellett a Nagy Attya Kardszagi Bíró lévén 7. esztendeig Korcsomát is tsináltatott, mint Kardszagi földön...”⁶ A Hortobágyon lévő átkelőt legelőször az 1591–92. évi defter említi. 1698-ban, egy határjárás vallomásai között olvassuk a Ré halom nevű földrajzi pontról. A nagyforgalmú rév emléke jóval a török idők után is fennmaradt, mert Pesthy Frigyes kérdőívére (1864) még azt válaszolják a karcagiak, hogy a Révhalom, Révfenék „a szomszédos

P.Ladány és karczagi pusztá határon keresztül vonuló Hortobágyon volt révről neveztetik”.⁸ 1725-ből ismerünk ugyancsak ezen a térségen egy „hídláb sziget” nevű helyet,⁹ ami egy valahol létezett híd emlékét őrzi, de erre nézve egyéb adatot nem tudunk.

Hogy ez az út az országos forgalomba is bekapcsolódott, arra a vizsgált időszak elejéről és végéről tudunk bizonyítékot hozni. 1562. március 12-én egri katonák Karcagújszálláson elfogták János Zsigmond Erdélyből a budai pasához küldött futárát. 1685-ben pedig Kálmán György úr nyilatkozik Debrecen magisztrátusa előtt, hogy „a mely javait szekeresi Karczag Új Szálláson le hántak, az ott való bírák előtt úgy nyul hozzá, hogy ha mi kárt vall benne, a szekeresen keresi”.¹⁰ Az Erdélyből jövő „Soó út” 17. századi forgalmát bizonyítja, hogy megérte kocsmát nyitni mellette.¹¹

A 17. századból ismerjük a Szerepet Túrkevével összekötő utat, amelynek mentében a Berettyón híd vezetett át. Az emlékezet szerint a hidat még az 1600-as években „Petneházy és Nadányi nevű urak építtették s az útnak egyenessége miatt a sót Kevi felé arra hordoták”.¹² Kenderesről (Kis) Újszálláson át, Kaba és Marjalaka falvak határát érintve, Himesden keresztül Túrkeve felé vitt az 1581-ben említett „Himes út”.¹³ Azt is tudjuk, hogy a 16. században még jobbágyi állapotú Túrkeve fuvarozási kötelezettsége volt a Zaránd megyéből és a Makra vidékéről idáig szállított tizedet Maklárig továbbvinni.¹⁴ A Szolnokot Debrecen felé összekötő két főútvonal közül gyakorta használtuk a Fegyvernek–Túr–Gyoma–Békés–Szeghalom–Zsáka–debreceni utat, a békés–gyomai kiterőt vágta le a Szeghalom–Ványa–Túr állomásokkal jelezhető rövidebb útszakasz.¹⁵

Már mondtuk, hogy a Szolnok–Fegyvernek–Kunhegyes útvonal a tá-



voli Erdélybe vitt tovább. 1553 augusztusában Kenderesről azt jelentik Egerbe, hogy oda érkezett „200 lovas és 60 szekér, kocsi, hintó, mindegyikben nemes asszonyok... és más nemes népek feleségestől” és jelen van a szolnoki bég is „600 szandzsák néppel”, akik a hír szerint „Várad felé mennek, a Nyírbe rabolni”, innen Erdélybe. A jelentéstévő kéri egyúttal az egri parancsnokot, hogy a veszélyről adjon hírt *Váradra, Debrecenbe, (Balma) Újvárosba, Tokajba*, vagyis minden nagyobb helységnek, amely ezen az úton megközelíthető.¹⁶

Egy, a Tiszamente településeit összekötő útról tájékoztat Rákóczi László naplója. Ő 1656. április 24-én, valahol Eger alatt találkozott egy ónodi lovasportyával. Hiába időzvéen a lesen, Tiszasülyön és Roffon keresztül még áznap éjszaka Kunhegyesre jöttek. Itt megháltak, s a következő nap *Tiszaszentimrén keresztül Polgárra* mentek.¹⁷

A nagyobb folyók víziútjai mellett elentős volt még a nagy kiterjedésű mocsaras területek vízforgalma. A mocsári hajóutak (csónakutak) meglétét igazolja az 1521. és az 1730–1733. évi Kenderes–turgonyi határjárás irataiban egyaránt „hajónyugalomnak” nevezett földrajzi pont.¹⁸

Révek, kikötők

A Tisza víziútja az Árpád-kor óta használatos fa- és sószállító, kereskedelmi útvonal volt. Az 1549–50-ben készült török összeírások Szeged és Szolnok között a *szegedi* 111 183 akcse, a *csongrádi* 23 988 akcse, az *újfalui* 1456 akcse, a *kécskei* 8500 akcse, a *vezensenyi* 23 670 akcse, a *várkonyi* 1506 akcse és a *szolnoki* kikötő vámja 23 738 akcse, elsősorban só után szedett jövedelemmel szerepel.¹⁹ A fenti helységekben *Kécskén, Szolnokon, Újfaluban, Csongrádon, Várkonyban* a kikötő mellett (1548-ban) tiszai rév is működött.²⁰

A tiszai átkelők közül több jelentős és nagy forgalmú révet (és vámot) kell megemlítenünk. A Tiszántúlról nyugat felé irányuló kereskedelem két legjelentősebb tiszai állomása a Nagykunságtól északra *Tokaj*, délnyugatra *Szolnok*, dél felé *Csongrád révje* volt. Ezek mellett kisebb forgalmú, de jelentős

átkelők voltak még *Tiszalöknél, Polgárnál, Csegénél, Füred-Poroszlónál, Abádnál, Roffnál*. Az utóbbiak közül kiemelkedik a polgári rév, amely az Erdélyből Debrecenen keresztül, a Felvidék városai, onnan Lengyelország, Szilézia felé vezető kereskedelmi út egyik átkelője ebben az időben.²¹

A felsorolt kisebb révek a felső-magyarországi városokkal kötötték össze a Tiszántúlt. Láthatunk, hogy a Nagykunságról *Kunhegyesről menti egy út Roffra, és egy másik Tomajon át Abád felé*, a Jászság, illetve Eger irányába.

A tokaji és szolnoki átkelők kereskedelmi és hadászati jelentőségét mutatja, hogy mindkét helyen *vár és állandó híd* is épült.

A *tokaji révén* 1565–67-ben, fennmaradt vámnaplói szerint, körülbelül tízezer ember fordult meg. A városok közül Debrecen, kisebb mértékben Kassa, Eperjes, Bártfa kereskedői és Zemplén, Szabolcs, Szatmár, Abaúj, Gömör, Bereg, Ung, Ugocsa, Bihar megyék lakossága vette igénybe.²²

Tokajnál már 1571-ben terveztek egy hajóhidat, de még hosszú ideig (1578-ban anyagi okok miatt) nem valósult meg.²³ 1589-ben Baptista Bethon, szatmári építész irányítása alatt épült meg a hajóhíd, amit tizenöt év múlva, a hajdúk elől visszavonuló császári hadsereg pusztított el.²⁴ A város, az itt található szárazföldi utak és a tutajokon érkező máramarosi só révén, sókereskedelmi központ is volt. Révjének jövedelme 1570-ben 2705 kocka kőso (270 forint és 50 denár) volt. (1549–50-ben Csongrádon 48, Kécskén 250, Vezsenyben 434 sókockát vámoztak.)²⁵ *Szolnok* hadászati jelentőségére a török is felfigyelt. 1549-ben Heves megye előljárói azt jelentették a pozsonyi kamarának, hogy a török Nándorfehérvárnál sok naszádot, Szegeden pedig sok palánkfát halmozott fel, a hír szerint Szolnokon akarnak várat építeni. Ha a vár felépül, akkor Heves megyét „és a tiszántúliakat a leggyorsabb pusztulás és romlás fenyegeti”.²⁶ Végül magyar csapatok szállták meg a térséget, s környező vidék (Külső-Szolnok, Heves megyék és a Kunság) jobbágyságával 1549–1552 között maguk építették fel a Zagyva torkolatánál Szolnok várát.²⁷ Az 1540-es évek

végéig Szolnokon is sóház működött, de a háborús viszontagságok között elpusztult.²⁸ 1551 nyarán a szolnoki tisztartó javasolta a sókamara visszaállítását, mert „a Tisza folyó körül sok falu szorul rá”.²⁹ A vár fenntartására az egri, váci és a váradi püspökség e tájra eső tizedeit, a kolbászszeiki kunok szolgálatait jelölték ki.

Szolnok várának 1552. évi elestével török fennhatóság alá került a Közép-Tisza vidéke. Szolnokból szandzsák székhely lett, amely az 1571. évi defter szerint Csege, Zám, Püspökladány, Esztár vonaláig, de Gyula vára 1566., s Várad 1660. évi elfoglalásával egészen Erdély határáig terjedt. A szandzsáknak az 1660-as években, a szolnoki vár 500 főnyi őrségével és az ide szolgáló 300 tímárbirtokos katonáival együtt mintegy 3000 harcosa volt.³⁰

A tartósan berendezkedő hódítók rövidesen felépítették Szolnok elővárát, a balaszentmiklósi (ma Török-szentmiklós) palánkot, ahol háromszáz főnyi őrség vigyázta a hódolt területeket, s a már említett Szolnok–debreceni, Mezőtúr–fegyverneki utakat. 1562 júliusára elkészült az első szolnoki Tisza-híd, Verancsics Antal egri püspök kifakadása szerint „az ember jobbat nem kívánna a Tiszán túl való földnek elveszésére”.³¹ Ettől kezdve a török portyák jelenléte, a szolnoki, balaszentmiklósi erődök elpusztítására vezetett „keresztény hadi vállalatok” pusztításai mellett, a híd karbantartása nagyon sok pénzébe, munkájába, szolgálatába került a szandzsákhoz tartozó községeknek. A 120 km-nyire fekvő Debrecenről már 1558-ban a várhoz való palánkfát követelt a szolnoki bég, s még 1684-ben is bejegyzik a város protocollumába, hogy „szomorú hír érkezett: a szónaki hidat az jég elrontotta, s el vitte. Szolnokbul keményen parancsolják, hogy három száz embereket küldjünk annak csinálására.”³² A terhes közmunka persze vonatkozott a várak karbantartására is. A balaszentmiklósi palánkot 1553–55-ben emelték, 1595-ben a keresztények elpusztították. 1640-ben már ismét állott a palánk, míg II. Rákóczi György 1659-ben felgyújtatta, de ekkor is „nem sok



idő múlva a törökök ugyan magyarokkal, azok közt Debrecennel is újabban és jobban felépítették.”³³ A szolnoki várat minden oldalról víz folyta körül, s a palánk gerendázata állandóan romlott, korhadt. A faanyag előteremtése újfent a szandzsák községeinek feladata volt, akik fában szegény vidéken lakván, távolabbról voltak kénytelenek a követelt gerendákat beszerezni.

A Tiszántúl területét átszelő kisebb folyókon több rév is működött. A legjelentősebbek között *Mezőtúrról Szarvas* felé előbb híd (1566-ban), 1676-ban rév vitt át a Körösön.³⁴ Ugyanígy *Gyománál* is volt átkelő. Az út további szakaszán *Békésnél* és *Gyulánál* építettek hidat.³⁵ A Szolnok–debreceni út kunsági szakaszán *Bánhalmánál a Kakaion*, és mint már mondtuk, *Ágotánál a Hortobágyon* volt jelentősebb rév.³⁶

Mielőtt a vásáros helyeket, kereskedelmi központokat tárgyalnánk, nézzük meg, hogy a rossz útviszonyok között mennyi idő alatt lehetett bizonyos távolságokat megtenni. Ehhez néhány hódoltságkori, elsősorban katonai alakulatok mozgására, menetteljesítményére vonatkozó adatunk, s egy 1829–30-ból származó leírásunk van. A reformkori forrás, úgy véljük, a hódoltság korára is vonatkoztatható, hiszen a felsorolt nagyobb útvonalak a 16–17. században már léteztek, s az eltelt pár száz év alatt az utak minősége sem változott.³⁷

1829–30-ban a Bánhalma–Kunhegyes–Karcag–Ágota útvonalat (38 km, „mesterségesen elkészítve nintsen, hanem a maga természeti állapotjában áll fent”) egy igavonó jószágra legfeljebb 4 mázsa terhet számítva, jó útban, tehát téli fagyok és nyári szárazság idején, Bánhalmától Ágotáig 7 óra alatt, esőzések idején egy nap alatt lehetett megjárni.

A Törökszentmiklós és Karcag közötti katonautat (hossza 38 km), amely Kisújszállás és Karcag között igen vizes, lapályos területen vezet át, jó útban 8 óra, rossz útban másfél nap alatt járták meg a szekerek. A Törökszentmiklós–Bánhalma–Kunhegyes–Madaras–Nagyiván közötti országutat Kun-

hegyestől Nagyivánig (15 km) nyári időben öt óra, rossz útban 10 óra alatt lehetett megtenni. Ez utóbbi kereskedelmi, a Kunhegyes–Karcag közötti út 1829–30-ban postaút volt. De lássunk néhány török kori adatot. Tudjuk, hogy 1585 augusztusában a túri vásárt kirabló végváriak 2500 (lovasság és gyalogos) katonája *egy nap alatt Nádudvarra* érkezett.³⁸ 1658. október 10-én II. Rákóczi György *Váradról Balaszentmiklós erődje* megrohanását tervezte, s mint írja: „öt-hat nap alatt megjárnók”. A fejedelem tehát ezt az útvonalat a hadakkal, lovassággal és szekérre ültetett vagy menetelő gyalogsággal, egy-két könnyebb löveggel, szekérrel, oda-s vissza két-két nap alatt megjárhatónak gondolta. (A várvívásra egy napot számítottunk.)³⁹ 1668 augusztusában a *kolbászi* bíró értesítette a szoboszlói hajdúkat, hogy vigyázzanak, mert a török „minden felé való szekereket elhajtatott, nyilván meg egyeztek rajta, hogy vagy *Nánást* vagy *Polgárt* felverjék avagy holnap, avagy más északára...”⁴⁰ A lovasságnál nyilván lassabban mozgó szekerekkel is gyorsan elérhető volt az említett hajdú városok valamelyike. Érdekes adatokat szolgáltat Thököly Imre naplója. 1678. január 12-én *Berekböszörményből* indult, s „éjszakára nagy időn Gyarmatra” érkezett... (kb. 60 km) – január 13-án „*Gyarmatru* is elindulánk, és délután hamar érkeztem *Ványára*...” (kb. 38 km) – január 15-én „*Föröstököm* (reggeli) után indultam meg, és déltájban érkeztem meg *Kevice*, s ott is szálltam...” (kb. 25 km) – január 16. *Kevice*ül es csak *föröstököm* után indultam meg és nagy időn érkeztem *Fegyvernekre a Tisza partjára*”. (kb. 35 km)⁴¹ A kuruc csapatok 1680-ban a Duna–Tisza közéről visszatérve, Szolnoknál egy nap alatt keltek át a Tisza jegén (a bég nem engedte fel a hidra a kurucokat). Másnap a hadak egy része *Mezőtúrra*, másik része *Püspökladányba* és *Karcagújszállásra* érkezett. (Túron és Karcagon egy napot pihentek).⁴² A jó lovon járó futárok, vagy akiket kergettek, akkoriban is gyorsabban jártak. 1697. szeptember 12-én Debrecen város magisztrátusának „némelly katonának, kik az ellenség elől szaladtnak, hírül hozzák, hogy Karcag Új Szállását

a Tatár meg ütötte *ma* csordakihajtáskor”.⁴³

Vásáros helyek, vásárok

Az 1577–79. évi egri összeírásból kitűnik, hogy a 17 nagykunsági község 748 ft 45 denár összegű földesúri és állami adót volt köteles a vár tisztviselőinek befizetni. A török részre járó állami és földesúri járadék összege évi 3635 ft 70 denárt tett ki. (Mindez csak a készpénzben fizetendő szolgáltatás, a természetbeni adókat most nem számítjuk.)⁴⁴ A kettő együttesen 4384 ft 15 denárt jelent, amelynek előteremtése összesen 279 jobbágygazdaságra hárult, s gazdaságonként 15 ft 71 denár „előállítását” követelte meg. Az 1591–92. évi defter ugyanezen falvak jövedelmét 2838 ft-ban határozta meg, s ugyanekkor 441 kaput (gazdaságot) vett számba.⁴⁵ A falvak lakosságának tehát rendszeresen útra kellett kelnie, hogy termelvényeit értékesítse, másrészt hogy a vidék által nélkülözött iparcikkeket⁴⁶, valamint a sót, a fát beszerezze. A paraszti gazdaság árucikkeit, az élőállatot: szarvasmarhát, juhot, disznót, baromfit; a vaját, a sajtot, a gabonát, állatbort, mézet, viaszt akkoriban több helyen is el lehetett adni.

Oláh Miklós az 1530-as években a Váradtól nyugatra fekvő területek leggazdagabb mezővárosának a vásáraitól, marhakereskedelméről nevezetes Debrecen nevezte meg. Jelentős helynek mondja még Túr városát, bár ennek gazdasági lehetőségeiről nem szól.⁴⁷ Az általunk vizsgált időszakban e két város volt a tiszántúli és a közép-tiszavidéki kereskedelem és mezővárosi kézművesség két fő központja. *Debrecenben* évi öt, *Túron* évi három országos vásárt tartottak. A marhakereskedelem révén a debreceni és túri tőzsérek nyugat-európai kapcsolatokkal is rendelkeztek.⁴⁸

E két központ mellett azonban több kisebb vásáros hely volt a Nagykunság környékén. Az 1591–92. évi defter szerint Túr mellett *Balaszentmiklós*nak évente egy országos vására és szombatonként hetipiaca, *Tiszavarsány*nak évi két alkalommal országos vására, vásár-



nap hetipiaca, *Fegyvernek* városnak évi egy országos vására és hetipiaca, *Csongrádnak* országos vására és hetipiaca volt.⁴⁹ A már jelzett útvonalakon elérhető városok közül *Szentesnek*, *Vásárhelynek*⁵⁰, *Békésnek* (évente kétszer), *Gyulának* (évente háromszor), *Simándnak* (évente hét alkalommal) volt országos vására⁵¹. (Gyulán ezen kívül sok török alattvalónak volt boltja.⁵²) Észak felé *Eger*, *Hatvan*, *Gyöngyös* városának, kelet felé *Bajomnak* (évi két alkalommal)⁵³, és távolabb *Váradnak* volt vásártartási joga.⁵⁴ Ezen városok kereskedői vásárolták fel a nagykunsági, közép-tiszavidéki marhát, és látták el áruval a „vonzáskörzetükbe” eső településeket.⁵⁵

A felsorolt vásáros helyek nagy része nem élte túl a tizenöt éves háborút, vagy környéke szenvedett súlyos károkat, néptelenedett el, s a piackörzet csökkenésével a vásárok jelentősége is lehanyaglott. Igaz, az 1610–1648. közötti időszakból az erdélyi fejedelmek ismét vásártartási jogot biztosítottak a Szolnok megyei *Szentimre*, *Tiszavasváry* és *Fegyvernek* városok részére, de ezek további sorsáról alig tudunk valamit.⁵⁶ Nagy jelentőségű volt viszont Báthory Gábor vásártartási privilégiuma, amelyet a hajdúvárosok részére adományozott. A hajdútelepek, elsősorban *Polgár*, *Szoboszló* és *Böszörmény* vásárai nem vehették fel ugyan a versenyt a szomszédos Debrecennel⁵⁷, de mind a beszerzés, mind az értékesítés szempontjából kedvező helyen feküdtek, s vonzották a nagykunsági falvak lakosságát. Ezzel viszont a kunsági árucseré irányába (az állatkereskedelmet nem számítva) Debrecen város és vidéke, kisebb részben Túr felé toldott, s ez volt a kizárólagos még a 19. században is. 1699-ben a kamarai összeírásba azt jegyezték fel, hogy Karcagújszállás városának lakosai „terményüket legnagyobb részben Debrecenbe szállítják, mely innen 7 mérföld távolságra fekszik”.⁵⁸ Pontosan ugyanezt írják 1829–30-ban: „Föld birtokos lakosai leg inkább Szabad Kir. Debrecen várossába viszik természetményeiket elárulás végett.”⁵⁹

A kereskedés

A hódoltság török forrásait elemző

kutatók több helyen hangsúlyozzák, hogy a berendezkedő török közigazgatás mindenütt figyelembe vette a már kialakult helyi szokásokat, az idegen ország joggyakorlatát, s ehhez igyekezett a kánun előírásait igazítani. A fennmaradt törvénykönyvek is kiemelik ezt, s a vámok esetében az addigi áruforgalom ismeretében kialakított vámtarifákat ismétlik újra, illetve egészítik ki. A szolnoki átkelő és híd török vámnaplói sajnos eddig nem kerültek elő, így csak nagy vonalakban tudjuk a vidék árucseréjének, vásározó szokásainak keresztmetszetét adni.⁶⁰ A törvénykönyv intézkedik a szandzsák területére behozott és eladott borokról⁶¹, a vágóhidakról, a szilaj marhák, juhok, kecskék, disznók áthajtásáról, az Ausztria–Németország felé menő, illetve jövő, és az erdélyi kereskedőkről, az állatbőrök, ruházati és élelmi cikkek, a szekéren vásárra szállított gabona, széna, fa és nád, a szekereken hozott „fazék, bögre és faedények”, a sajt, a vaj, a méz, a zsír, a behozott szövetek (hétféle posztó), a vízen hajóval érkező „gabona és élelmiszerfélék” illetékének összegéről, a vásárra érkező kereskedők és a piaci árusok helypénzéről.

A 16–17. század folyamán az Alföld legfontosabb kiviteli cikke az élőállat, ezen belül is a szarvasmarha volt. A legforgalmasabb marhahajtó utak Tokajon és Szolnokon át, északnyugat, Vác, Érsekújvár, valamint a nagyobb dunai vámhelyek felé haladtak. A váci vámnál az 1546–47-ben 90–100 vámmoltató 2800–3000 szarvasmarhát, 70 vámmoltató 29 048 juhot, 1558–59-ben 150 vámmoltató 7500–8000 szarvasmarhát, 30–35 vámmoltató 7500 juhot, 1560–61-ben 1116 vámmoltató megközelítőleg 130 000 marhát, 70 vámmoltató 42 328 juhot hajtott át. 1563 júliusa és 1564 márciusa között ugyancsak Vác-nál összesen 30 248 marhát, 930 db lovat és 24 992 juhot vámmoltattak el.⁶²

Az 1563–64-ben kihajtott szarvasmarhákat 69 községből hajtották nyugatra (pontosabban ennyi településről érkeztek tőzsérek Vácra). A vidékünket érintő 15 községből 7060 szarvasmarha, a kihajtott állomány 23%-a származott. (Csongrád 190, Debrecen 2132, Fegyvernek 437, Simánd 783,

Szentes 491, Túr 1479, Nádudvar 179, Vásárhely 204 állattal szerepel. 1586-ban 4186 marhát debreceni, 3601 marhát simándi, 1433 marhát túri kereskedők vámmoltattak el. Nagykunsági kereskedőt elvéve (Csorba 153 marhával) találunk a tőzsérek között.⁶³ Ennek egyik oka az, hogy ebben az időszakban a nagykunsági községek még nem álltak át a nagyarányú állattenyésztésre, másrészt pedig láthatjuk, hogy a 16. század folyamán a környéken több mezőváros létezett, és az itt megtelepedett kereskedők, akik más vidékek tőzsérei is tartották a kapcsolatot⁶⁴, söre- vagy göbolygyűjtők révén vásárolták fel a hízott marhát⁶⁵. Mivel a Szolnokhoz vezető két főútvonal északról és délről is érintette a Nagy-kunságot, talán a hajtási főidényben, augusztus- szeptember hónapokban, a legelőről verték össze a marhát.⁶⁶

Megváltozik a helyzet a 17. századtól, amikor az 1618-ban újra benépesülő kilenc nagykunsági község évi háromszáz forintért haszonbérbe veszi a tizenegy, pusztán maradt település határát.⁶⁷ Ezen a hatalmas területen már nem csak a kunságiak baromcsordái legeltek, hanem itt béreltek legelőt a debreceni, hajdúvárosi marhatartó gazdák is. Ettől kezdve szaporodik fel a jószág a Kunság földjén, s a fellendülő kereskedelem vitathatatlan gazdasági megerősödést hoz. A Kunság lett a tiszántúli marhahajtás egyik útvonala és állomása. Részben ezen utak forgalmának, részben a hatalmas állatállomány védelmére épült ki az 1640-es évek elején a nagykunsági parasztvármegye.

1654-ben Rákóczi György fejedelem a hét hajdúvárosnak adott, harmincadmentességet biztosító oklevelében a következőket olvashatjuk: „... az mely marha vagy magok Majorságokban nevededik, avagy meg irt két vármegyében [Szabolcs és Szatmár – (E. Gy.)] vétetik... ha csak Eperjesig, Kaszág vagy azon innen lévő Hellyekre hajtják eladásnak okáért, Harmincadal ámbár ne tartozzanak, csak hogy se Erdélyi, se Erdélyhez régtől fogva tartozó Partiumbéli Barmott oda való emberekkel colledályn [szövetkezvén],



és a Két Vármegyére szöktetvén ne vigyenek harmincad nélkül, annál inkább oda fel való Factorokkal [cinkosokkal] ne Cimborállyanak, mint ha csak a Tiszán hajtanók által, a közel való Városokra eladásnak okáért, és azomba Harmincad nélkül lopják ki; se penig a *Kunságon át ne szöktessék oda fel...*"⁶⁸ A kunok régtől fogva rév- és vámmentességet élveztek, tehát a hajdúk vagy kunsági tózséreket fogadtak fel, akik a harmincados előtt sajátjuknak mondták a jóságot, de valószínűbb, hogy a Kunsághoz közeli tiszai átkelők valamelyikén úsztattak át.

1668-ban debreceni kereskedők madarasi földön tartott marhájukkal „Mátyus földre (Trencsén megyébe) indulván”, még elindulás előtt „bírói” választottak maguk közül, hogy „ha mi kár következne ... közönségesen szenvedik”.⁶⁹

1676-ban szintén a madarasi földön vullanak kárt debreceni tózsérek, mert „az Sörös Legényekk” az „Üllön által az szigetbe” hajtották a marhákat, mire előkerült a török földesúr és „tizen négy Tallért vött” bírság fejében.⁷⁰

A hajdúság és a kunsági pásztorok között pedig már az 1620-as évek végén úgy elszaporodtak a verekedések, hogy hivatalos úton voltak kénytelenek fellépni ellene.⁷¹

A kunsági kereskedelem fellendülésére mutat, hogy a jászok és kunok kiváltságait, ezen belül a vám- és révmentességről szólót 1629, 1637, 1646, 1649, 1655, 1668, 1672, 1675, 1681, 1682, 1683 években ismételtelen megerősítették.⁷²

A kunsági kereskedőkről alig tudunk valamit, személy szerint eddig egyikük sem ismeretes. Anyagi helyzetükről is csak annyit mondhatunk, hogy az 1680-as években a katona Kuruc Nagy István négy, valószínűleg

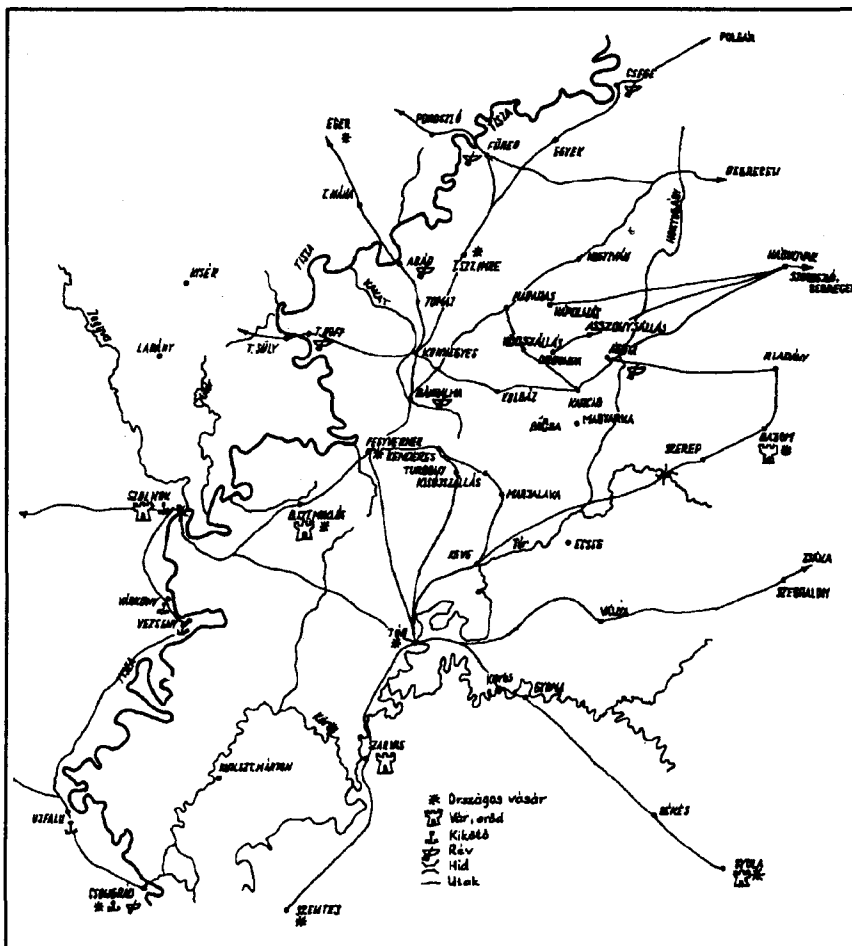
tózsérkedő karcagújszállási gazdától 800 forintot és 17 lovat vett el.⁷³

A marhahajtás útvonalai a 17. századtól egyre inkább Tokaj és más tiszai átkelők irányába rendeződtek át. A szolnoki híd apadó bevételei miatt küldi parancsát a szolnoki bég a tiszántúli községekre, hogy minden érintett kereskedő, akár marhával, akár sóval kereskedik, ha Buda vagy Eger felé megy, csakis a szolnoki hidat használja, a tokaji és polgári révet kerülje el.⁷⁴

Ideje a vásározó népekről, vásári portékákról szólnunk.

Vidékünk vásárai a szolnoki vár eleste, a török közelsége után is népszerűek és látogatottak voltak. „... az áros népek jüttek és mentek, keresköttek, sohol senki őket nem bántotta, kiből az mi kegyelmes fejedelmünk s mind a római császárnak ő felségének haszna volt...” – írja a budai pasa.⁷⁵ A magyarországi török alattvalók nagy része kereskedő volt, még a katonák egy része is kereskedett.⁷⁶ Így aztán vásárainkon megjelentek a török, a 17. századtól a görög kereskedők is (Budán népes zsidó kereskedő-kolónia létezett), akik a Balkán és Törökország áruit hozták piacra. Kelet és nyugat termékei is megjelentek tehát egy-egy vásáron, s összesereglett a környékbeli községek népe. A hódoltság területére eső városokat sokadalom idején gyakorta török csapatok őrizték.⁷⁷ Az árukínálatról a túri vásáron esett zsákmanó tájékoztat. A vásárt „megütő” végváriak 150 szekéren 500 vég abaposztót, 900 hosszú és hajtott gyolcsot, 725 kék török vásznat, 5075 kendőt, 250 lat selymet, 200 tucat női selyem övet, 25 rác tafotát, 25 patyolatot, 1500 szőrharisnyát, 975 szattyánbórt, 850 bocskort, csizmát, 550 pár papucsot, 3075 kapcaféle harisnyát, 1200 font kék fonalat, 25 mázsánál több borsot és fűszert vittek el.⁷⁸ Ez persze csak az értékesebb, a kótyavetyén jól eladható részét jelentette a vásárosok portékájának. A nyugatról az Alföldre szállított áruk, mint kohászati és fémkészáru (rúdvas, kés, balta, ásó, borotva) a Tiszán érkező faáru (deszka, zszindely), cserépedények is mind a vásárookra kerültek.⁷⁹

A legnépesebb debreceni vásáron 1670-ben 160 esetben só t árusítók, 53



A hódoltság úthálózata a 16-17. században
(a térképet készítette Kovács György)



esetben tőzsérek, 45 esetben szalonnával, kásával kereskedők, 27 esetben vasasok, 22 esetben mézesek, 14 esetben gyapjú és lenárusok fizettek helypénzt,⁸⁰ de bőven voltak búzával megterakott szekerek is.⁸¹

A sokadalmakat azonban nem csak a kereskedők, hanem a jó zsákmányban reménykedő végvári portyák is „felkeresték”. Így pl. csak vidékünkön 1569-ben a tiszavarsányi, 1571-ben a simándi, 1578-ban a fegyverneki, 1585-ben a túri vásárt rabolták ki.⁸²

„Az utaknak lese”

Iskolapélda, hogy vásáros helyekké, mezővárosokká leginkább a forgalmas utak mellett fekvő települések lettek. Ahol több út találkozott, ott piacközpont alakult ki, kereskedők, mesteremberek telepedtek meg. Békében tehát az út közelsége áldást jelentett. Még kisebb falvak esetében is megérte, mert az utasok eltartották a község csapvagy mészárszékét. De mi lett ebből a török hódoltság idején, amikor még békeidőben is magyar–török portyák leselkedtek az utakon, egyik vagy másik fél (les, portya, adószedés miatt) hosszabb ideig tanyázott egy-egy helyen. Ha összetalálkoztak, általában annak is a parasztok adták meg az árát.⁸³

Már a 16. században sok panasz volt arra, hogy a kállói, tokaji katonák a nagykunsági falvaknak Egerből kimérésre átadott bort megitták, de nem fizettek érte, hanem a panaszt emelő jobbágyokat megverték.⁸⁴ A 17. század elejétől, a tizenöt éves háború után, szinte teljesen megszűnt a közbiztonság, az utakat kóborlók; rablók, fizetetlen hajdúk és végvári katonák lepték el. Létrejött a paraszti önvédelmi szervezet, a parasztvármegye is, de ez nagyobb csapatok ellen már nem tudta megvédelmezni a falvakat.

1669-ben már arról panaszkodtak a nagykunságiak, hogy ezek a kóborló katonák lettek „csap- és vágó székeinknek rontói és pusztítói, mert nem csak húsát és borát fogyasztották el ingyen erővel, hanem mindenféle hasznait is elvevék, elhordván egy székből is 60-70 öreg bőrt, s még többet is. Ezért van, hogy Polgártól lakóig 24 mérföldön nincs több három csap- és hét vágó széknél, holott

azelőtt ilyenek minden faluban valának.”⁸⁵ Ugyanekkor azt is feljegyzik, hogy „földünknek minden mesterembereit, szűcseit, szabóit, vargáit és minden járó-kelő kufarit, kereskedőit elretenték.”⁸⁶ Sorozatban előfordult a kereskedők, útonjárók kifosztása, rosszabb esetben megölése is. Ahogy a debreceniek írták 1679-ben: „az úton álló sancolatú latrok ... marháját, szekereit elhajtották [és] verték, szidták az úton járó embert...”⁸⁷ Néhány hazai példával is szolgálhatunk. 1683-ban Illyési István Kis Györgyöt a „Karczag Új Szállási földön [megtámadta]... kezénél fogva összekötözvén, ruháit el tolvajlotta és megkötözvén a mezőn hagyta.” 1685-ben a karcagújszállási Feke Gáspárt, aki „a Váras dolgában küldetvén Szolnokra, Szolnokon innen a pusztán” kirabolták, lovait elvették.⁸⁸ A Györffy István által szép elbeszélésben megörökített „lőzérhalmi eset” is egy országúti rablógyilkosság emlékét őrzi.⁸⁹

Az utak mellett fekvő települések a latrok miatt sokat szenvedtek, érthető tehát a pocsaji Rákóczi-udvarházat építtető Debreceni Tamás jószágkormányzó érvei: „az mostani időben az kinek Ország útjában vagyon jószágja is, ha lehetne felfelé való helyre vinné, nem hogy Ország útját kellene erre hozni... Pocsajt soha Paraszt emberrel meg nem szállíthatjuk, mert az úton járó most mind Istentelenül jár, Pénzen nem él, s nem hogy ide szállana az jobbágy, de az ki itt vagyon is mind el megyen róla, ha erre Ország útja leszen, Fejértónak, hosszú Monostoros Pályinak [a szomszédos községeknek] annyi jövő-járója leszen, hogy azoknak is pusztulásuk leszen... Vendégfogadó ha kerülhetne is, de ez földi ember felé sem megyen annak... sőt az mennyi sok csavargók most járnak, mind majorházat, vendégfogadót fel fogják venni.”⁹⁰ Ez a kép, úgy véljük, általánosítható annyira, hogy a már korábban bemutatott adatok alapján a Nagykun-ságra is érvényes legyen.

Végezetül szeretnénk áttekinteni azokat az útvonalakat, városokat, ahol forrásaink szerint a nagykunságiak rendszeresen megfordultak.

1551. évi panaszlevelükéből kiderül, hogy 1541. előtt a királyi jövedelmeket

(a gabonát és a pénzt) *Budára* szállították. Fráter György fennhatósága alatt kerültek kapcsolatba *Váradal*. 1552. után a községek egy része *Egerbe*, más része *Gyulára* járt nyári robotra, ide fuvarozták a természetbeni adót, és Egerből hordták el a kimérésre átadott bort. A török földesurak részére *Szolnokra* és *Budára* vitték az adót s gyakran megfordultak itt a vár és a tiszai híd javítási munkálatain. 1636-ban *Eperjesen* öntettek harangot. Az 1660-as években sokszor igénybe vették a nagykunságiak szekereit a végvárok: *Ónod, Tokaj, Putnok, Szendrő, Kálló, Ibrány* katonái, nemcsak fuvarozás végett, hanem „postálkodásra”, hírvivő szolgálatra is. A 17. század közepén *Fülekre* menekült Heves vármegyénél is megfordultak. Szoros kapcsolatuk volt a *hajdúvárosokkal, Debrecennel, Túrral, a Sárrét településeivel*, közte *Biharnagybajommal*. Polgári vagy katonai tisztviselőknél *Kassán* is többször jártak.

A Nagykunsnak tehát a hódoltság korában is kapcsolata volt a tiszántúli és felvidéki területekkel, kereskedők pedig ennél távolibb vidékekre is eljártak. Vagyis eleink sem éltek olyan vizek közé szorult, elszigetelt, földhözragadt életet, mint azt Györffy István idézett kijelentése sejtetni engedti.

Jegyzetek

1. GYÖRFFY, 1984. 7. p.
2. GYÖRFFY György: Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza Békés, Bihar, Heves megyék. 1344-ből egy adat ennek az útnak a meglétét bizonyítja, ekkor ugyanis I. Lajos Király megjutalmazott egy Olás nembeli kunt, aki őt Túrrol Kócsra éjnek idején átkaluzolta. L.: GYÖRFFY György, 1974., 7. p.
3. KORMOS: Oklevéltár, 1979., 20. p.
4. KORMOS: Oklevéltár, 1979., 26. p.
5. Academiai értesítő, 1855. VI. sz., 524–528. p.
6. GYÁRFÁS 3., 371–375; valamint Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Levéltár (a tavábbiakban JNKSZML) Jászkun Kerület iratai, Polgári Pörök 2. sz. csomó, Kunhe-



- gyes–Kunmadaras közötti határigazítás iratai, 1752.
7. ÁGOSTON, 1988., 294. p.
8. ILLÉSSY, 1897., Pesty Frigyes, 1978., 152.
9. JNKSZML, Jászkun Ker. iratai, Polgári pörök, 1. sz. csomó. a Karcag–Püspökladány közötti határper iratai 1725–28. Sass Demeter kisújszállási lakos vallomása.
10. GYÁRFÁS 4., 94. p.
- Hajdú-Bihar Megyei Levéltár (a továbbiakban HBML) Debrecen város iratai, IV. A. 1011/a. 22. K. 1685. aug. 4., 121. p.
11. A 18. században ezen az úton épült fel a Tíbec-csárda, a hortobágyi révhez közel pedig 1725-ben az Ágota csárda.
12. GYÖRFFY, 1984., 38. p.
13. HBML, Debrecen város iratai Török oklevelek F. 23., 1581. dec. 6–15. Az ecsegi és marjalaki határok megállapítása.
14. GYÁRFÁS, 1879., 25. p. A Makra vidékének a mai Arad- Hegyalját értették a középkorban. Pallas nagy lexikona XII.
15. DEBRECEN török oklevelei 1571, 1579, 1584-ből, Bethlen Miklós az erdélyi hadsereggel vonult át ezen az úton 1682-ben. Debrecen és Fegyvernek között Ványát és Túrt említi meg. Kemény J. és Bethlen M. művei, 1980., 729–733. p.
16. GYÁRFÁS 4., 38. p.
17. RÁKÓCZI László naplója, 1990., 217–218. p.
18. KORMOS: Oklevéltár, 1979., 23–26., 63–65., 82–91. p.
19. VASS Előd, 1979., 30. p.
20. VASS Előd, 1979., 50–51. p.
21. BALOGH, 1974., 102–103. p.
22. SZABÓ István, 1934., 90. p.
23. CSORBA Csaba, 1980., 76. p.
24. CSORBA Csaba, 1980., 92; 99–100. p.
25. CSORBA Csaba, 1980., 78. p.
- VASS Előd, 1979., 30. p.
26. ILLÉSSY, HK, 1893., 638–639. p.
27. ILLÉSSY, HK, 1893., 642; 662. p.
28. ILLÉSSY, HK, 1893., 647. p.
29. ILLÉSSY, HK, 1893., 657. p.
30. EVLIJA Cselebi, 1904., 212. p.
31. BALÁSSY, 1858. VERANCSICS, 104. p.
32. ZOLTAI, 1936., 57. p., HBML Debrecen város iratai: Protocolon IV. A. 1011/a. 21. K., 1684. márc. 25.
33. BARTHA Boldizsár, 1984., 27. p.
34. KÁLDY–NAGY, 1982., 254. p.
- FODOR–FODOR, 1978., 21. p.
35. KÁLDY–NAGY, 1982., 163. p.
36. ÁGOSTON, 1988., 293–294. p.
37. CSEH Géza, 1986., 29–39. p.
38. GÖMÖRI, HK. 1894., 680–685. A cikk szerzője a *turai* vásár kirablásáról szól, de a Budai pasák magyar nyelvű levelezése c. kiadvány néhány idevágó irata, valamint a földrajzi utalások alapján, kétséget kizáróan a mezőtúri vásár kifosztásáról van szó.
39. A két Rákóczi György levelezése, 1875., 568. p.
40. NYAKAS Miklós i.m. 40. p.
41. THÖKÖLY Imre naplója, 1866., 120–132. p.
42. THÖKÖLY Imre levelei, 1882., 94–100. p.
43. HBML Debrecen város iratai IV. A. 1011/a. 24. K.
- Protocolon 1697. szept. 12., 117. p.
44. BOTKA J. 1987.
- 1577–79-ben Karcagújszállás és Kisújszállás török részre fizetett adóiról nem készült feljegyzés. A többi község nagy összegű adóját figyelembe véve, a 17 község több mint 4000 forintot fizetett évente a töröknek.
45. ÁGOSTON, 1988., 1989.
- Ez átlagosan 6 ft-ot jelent, de láthattuk, hogy a török földesurak követelése a defterben lefektetett összeget jóval meghaladták. Ehhez járult még a magyar részre fizetett adó.
46. Az Ágoston Gábor által közölt defter a kunságon és környékén két kovácsot és egy szűcsöt említ.
47. OLÁH M., 1985., 66–67. p.
48. GECSÉNYI, 1981., 99–112. p.
49. ÁGOSTON, 1988.
50. VASS Előd, 1980., 42. p.
51. KÁLDY–NAGY, 1982.
52. EVLIJA Cselebi, 1904., 229. p.
53. KOVÁCS, 1973.
- MÓDY, 1992., 49. p.
54. EVLIJA Cselebi, 1904., 233. p.
55. KOCSIS, 1986., 26. p.
56. HBML IV. A. 12/c. 17. Báthory Gábor oklevele, 1610. ápr. 1.
- IV. A. 12/c. 17. Bethlen Gábor oklevele, 1623. márc. 8.
- IV. A. 1021/c. 251. Rákóczi György oklevele, 1648. júl. 12.
57. POÓR, 1967., 39. p.
58. GYÁRFÁS, Századok, 16. p.
59. CSEH Géza, 1986., 29–30. p.
60. ÁGOSTON Gábor, 1988. A szolnoki kanunname nagyon hasonló, szinte megegyezik a szegedi szandzsák törvénykönyvével.
- Ld. Vass Előd, 1979., 34–36. p.
61. Oláh Miklós már korábban megjegyzi, hogy a kunok a vidékükre szállított borokon kívül a bozát kedvelik.
62. VASS Előd, 1972., 132. p.
- Káldy-Nagy Gyula, 1965–66., 32. p.
63. KOCSIS, 1986., 31; 42. p.
64. SZAKÁLY, 1972., 356–383. p.
65. TAKÁTS, 1961., 129. p.
66. Itt csatlakozunk Kocsis Gyula véleményéhez, miszerint „a nagykunsági települések is igen kis mértékben foglalkoztak marhaexporttal. A Nagykunságban felhizlalt marhákat mezőtúri tőzsérek értékesíthették. A XVI. században a Jászkun Kerületek közül egyedül a Jászság marhakereskedelme volt jelentős. A legtöbb marhát exportáló mezővárosok azonban nem a Jászságban és a két Kunságban voltak, hanem Arad, Bihar, Csongrád megyékben.”
- KOCSIS, 1986., 26. p.
67. JNKSZML Karcag város levéltára: Történelmi okmányok 2. sz., 1626. máj. 27.
68. HBML Hajdú Kerület Levéltára, IV. A. 502/h., Vegyes iratok, Fasc. VII. 21.
69. HBML Debrecen város iratai, IV. A. 1011/a. 17. K.
- Protocollum, 1669. febr. 18. pag. 476–477.
70. HBML Debrecen város levéltára, IV. A. 1011/a. 19. K.
- Protocollum, 1676. jan. 23.
71. HBML, Hajdúszoboszló város iratai, V. A. 402/a. 34. K..
- Tanácsülési és közgyűlési jegyzőkönyvek mutatója. 1630. febr. 16.
72. Illéssy János, én.
73. SZAKÁLY, 1969., 85. p.
74. IZSÉPY, 1962., 32. p.
75. Budai Basák, 1915., 352. p.
76. Ld. Káldy–Nagy, 1982.; valamint Evlija Cselebi, 1904.
- Gyula városában nagyon sok török katonának volt boltja.
77. Az 1585. aug. 24-én megütött túri vásárt a szolnoki bég őrizte 300 katonával de Evlija Cselebi is megemlékezik arról, hogy Várad városában sokadalom idején a pasa katonái fegyveresen őrködnek. Gömöri, 1894.; Evlija Cselebi, 1904., 234–235. p.
78. Gömöri, 1894., 680–685. p.
79. KÁLDY-NAGY GYULA, 1965–66.
80. BÁRSONY, 1984., 381. p.
81. Ld. 80. sz.
82. TAKÁTS: Régi magyar kapitányok...



203. p., 207. p.; FORGÁCH, 1977. 1027–1028. p.; Gömöri im.

83. Szakály Ferenc, Gyárfás István több ilyen esetet is hoz.

84. RUZSÁS, 1939., 59. p.

85. GYÁRFÁS 4., 321. p. Heves vármegye 1660. évi limitációja egy ökörbőrt 1 ft 60 és 2 ft 25 denárra, egy tehénbőrt 1 ft 25 és 1 ft 60 denárra taksálja. Ez a 60-70 bőr tehát 96–135, illetve 75–96 forintot jelentett.

NÉMETH, 1990., 113. Az útvonal megjelöléséből, valamint az említett karcagi kocsmá helyéből következik, hogy ezek az útonjáróktól várható bevételekre létesültek. Ld. 6. sz. jegyzet.

86. GYÁRFÁS 4., 322. p.

87. HBML Debrecen város iratai IV. A. 1011/a 20. K., Protocollum 1679. dec. 9. pag. 583.

88. HBML Debrecen város iratai, IV. A. 1011/a. 21. K., 1683. márc. 24.; IV. A. 1011/a. 22. K., Protocollum 1686. máj. 25.

89. JNKSZML Jászkun Kerület Levéltára. Polgári Pörök, 1. sz. csomó; Karcag–Püspökladány határpere

90. DÉTSHY, 1982. 98. p.

Irodalom

ÁGOSTON Gábor: A szolnoki szandzsák 1591–92. évi összeírása = Zounuk 3.: A Szolnok Megyei Levéltár évkönyve. Szolnok, 1988., 221–294.; II. rész = Zounuk, 1989. 191–287. p.

BALÁSSY Ferenc: Török-Szent-Miklós történeti tekintetben = Új Magyar Múzeum. Pest, 1858.

BALOGH István: Polgár a hajdúvárosok sorában = Polgár története. Polgár, 1974.

BÁRSONY István: A város kereskedelme 1693-ig = Debrecen története I. köt.

BOTKA János: A Nagy- és a Kiskunság az egri vár 1577/79. évi összeírásában = Zounuk 2., 1987., 205–252. p.

A budai basák magyar nyelvű levelezése. Budapest, 1915.

CSEH Géza: A Nagyunság úthálózata. (kézirat) Szolnok, 1986.

CSORBA Csaba: Várak a Hegyalján: Tokaj, Ónod, Szerencs. Budapest, 1980.

DÉTSHY Mihály: A pocsaji Rákóczi udvarház = Bihari Múzeum Évkönyve III. Berettyóújfalu, 1982., 93–121. p.

EVLIA Cselebi magyarországi utazásai. Budapest, 1904. 2. köt.

FEKETE Lajos: Debrecen város török oklevelei = Levéltári Közlemények, 1925.

FODOR Zoltán–Fodor Zsigmond: Mezőtúr város története I. köt. Mezőtúr, 1978.

FORGÁCH Ferenc: Emlékirat Magyarország állapotáról = Humanista történetírók. Budapest, 1977., 567–1040. p.

GECSÉNYI Lajos: Adatok a tiszántúli és erdélyi kereskedők Nürnbergi kapcsolataihoz a XVI. század második felében = Hajdú-Bihar Megyei Levéltár Évkönyve. Debrecen, 1981., 99–112. p.

GÖMÖRI: A turai kincs = Hadtörténelmi Közlemények, 1894. 680–685.

GYÁRFÁS István: Dobó István Egerben. Budapest, 1879.

GYÁRFÁS István: A jász-kunok története 3. köt. Szolnok, 1883.; 4. köt. Budapest, 1885.

GYÖRFFY György: Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza. Budapest, 1963. 1. köt., 2. köt. Budapest, 1987.

GYÖRFFY György: A Nagykunság és Karcag a középkorban = Karcagi várostörténeti tanulmányok. Karcag, 1974.

GYÖRFFY István: Nagykunsági krónika. Karcag, 1984.

ILLÉSSY János: Adatok a szolnoki vár építéséhez és első ostromához = Hadtörténelmi Közlemények, 1893., 635–666. p.

ILLÉSSY János: Htárper Karcag, P.Ladány és Nádudvar közt = Nagy-Kunság, 1897. 13. sz. 2. p.

ILLÉSSY János: Jászberény r.t. város levéltárában lévő kiváltságlevelek és oklevelek gyűjteménye. Jászberény, é.n.

IZSÉPY Edit: Végvári levelek (Egri és váradi pasák s szolnoki bégek levelezése magyar végvári kapitányokkal és hódoltsági helységekkel), 1660–1682. Budapest, 1962.

KÁLDY-NAGY Gyula: A gyulai szandzsák 1567. és 1579. évi összeírása. Békéscsaba, 1982.

KÁLDY-NAGY Gyula: Statisztikai adatok a török hódoltsági terület nyugat felé irányuló áruforgalmáról 1560–1564-ben = Történeti statisztikai Évkönyv 1965–66. Budapest, 1968.

Kemény János és Bethlen Miklós művei. Budapest, 1980.

A két Rákóczi György levelezése. Budapest, 1875.

KOCSIS Gyula: Szolnok megyei települések állatkereskedelme és „szekerezése” a XVI. század második felében = Zounuk 1. Szolnok, 1986., 25–52. p.

KORMOS László: Kenderes története II. köt. Oklevéltár. Szolnok, 1979.

KOVÁCS Béla: Középkori vámok és vásáros helyek Heves megyében = Archivum: A Heves Megyei Levéltár Közleményei. Eger, 1973. 15–30. p.

MÓDY György: Bajom és a Bajoni család

uradalma a középkorban = Biharmagybajom története és néprajza. Debrecen, 1992., 27–71. p.

NYAKAS Miklós: A szabolcsi hajdúvárosok helyzete Várad eleste után a kassai főkapitányhoz írt levelek tükrében 1668. = A Hajsúsági Múzeum Évkönyve VI. Hajdúböszörmény, 1987.

NÉMETH Gábor: Heves és Külső-Szolnok vármegyék limitációja 1660-ból = Archivum 12., A Heves Megyei Levéltár Közleményei. Eger, 1990., 87–122.

OLÁH Miklós: Hungária. Budapest, 1985.

PESTY Frigyes kéziratos helynévtárából. Kecskemét–Szolnok, 1978. I. köt., Jászkunság

POÓR János: A hajdúvárosok gazdasági és társadalmi helyzete (1607–1720). Debrecen, 1967.

RÁKÓCZI László naplója. Budapest, 1980.

RUZSÁS Lajos: Az egri vár gazdálkodása a XVI. században. Budapest, 1939.

SZABÓ István: A tokaji rév és Debrecen 1565–67-ben = Debreceni Képes Kalendárium. Debrecen, 1934.

SZAKÁLY Ferenc: Balázs deák gyöngyösi kereskedő üzleti könyve = Agrártörténeti Szemle, 3–4. sz., 1972., 356–383. p.

SZAKÁLY Ferenc: A parasztvármegyék a XVII. és XVIII. században. Budapest, 1969.

TAKÁTS Sándor: A magyar adás-vevés a török világban = T. S.: Művelődéstörténeti tanulmányok a XVI–XVII. századból. Budapest, 1961.

TAKÁTS Sándor: Régi magyar kapitányok és generálisok. Budapest, é.n.

THÖKÖLY Imre levelei. Budapest, 1882.

THÖKÖLY Imre naplója (1676–1678). Pest, 1866.

VASS Előd: A szegedi és a csongrádi náhije 1548. évi török adóösszeírása = Tanulmányok Csongrád magyar történetéből. Szeged, 1979.

VASS Előd: A Váci török várnaplók adatai az Alföld felől nyugatra irányuló XVI. századi áruforgalomból = Agrártörténeti Szemle, 1–2. sz., 1972., 120–152.

VASS Előd: A vásárhelyi náhije 1560. évi és 1570. évi török adóösszeírása = Tanulmányok Csongrád megye történetéből IV. Szeged, 1980., 5–59. p.

ZOLTAI Lajos: Ismeretlen részletek Debrecen múltjából. Debrecen, 1936.