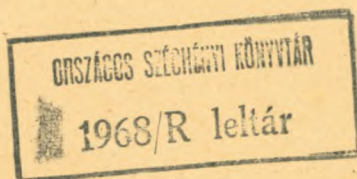


M 222. 972

(R
2)





MÁZSASZEKÉR.

Irta : *dr. Domanovszky Sándor.*

Középkori kereskedelmünk és harmincadügyünk történetével foglalkozva, ismételten akadtam vámtarifákban, privilegiumokban és királyi decretumokban a «mázsaszekér» terminusára, de irodalmunkban hiába kerestem olyan közleményt, mely felvilágosított volna a szó mögött rejlő fogalomról. A kocsi és a hintó kifejezései és fogalmai hosszú vitákra adtak alkalmat, Tagányi, Kropf és Melich a mindössze csak három esetben előforduló ajoncaszekér kérdését is megvitatták, a mázsaszekér azonban, amely a legfontosabb hivatalos jellegű középkori kiadványainkban elég gyakorta előfordul, elkerülte kutatóink figyelmét. Minthogy pedig vámszabályzataink egészen külön emlékeznek meg a mázsaszekér vámtételéről, privilegiumaink pedig jogokat és kötelezettségeket kapcsolnak hozzá, szükségesnek tartottam az írott emlékek boncolásával megkísérlni a fogalom meghatározását, hogy a reávonatkozó intézkedések jelentőségét értékelhessem. Ezen vizsgálódásaim eredményét közlöm az alábbi sorokban, megkísértve egyben azt is, hogy fuvarozó eszközeink fejlődésében kijelöljem a mázsaszekér helyét.

I.

A mázsaszekér az írott emlékeinkben előforduló legrégebb speciális fuvarozó fogalom. Addig csak currusról általában van szó ; szekérről, és maga a szekér szó helynevekben, mint «Szekeres»,

előfordul már korábban is;¹ hogy azonban a szekérnek különböző fajtái fejlődtek, arról először az 1255-iki budai vámtarifából értesülünk. Itt fordul elő legelsőben a «*currus magnus quod vulgo masa dicitur*»,² előfordul azonban az ehhez korban legközelebb álló 1278-iki gölniczi,³ az 1280-iki kompoldi vámszabályzatban is,⁴ valamint az esztergomi tarifa 1284-ből származó részében.⁵ A szó tehát a XIII. század közepétől általánosan használatos, sűrűn szerepel különösen Zsigmond idejében, a XV. század első évtizedeiben, amikor az 1405-iki decretum minus is megemlékezik róla. Zsigmond uralkodása után azonban mind ritkábban fordul elő, a XVI. században már csak olyan jogi vitákban, amelyekben a perlekedés régi privilegiumok körül folyt; ezek folyamán a mázsaszekér átírásokban és ítéletekben még átszármazott az új okmányokba, de akkor már nem volt élő szó, csak a régi jogállapotot védő konzervatizmus használta. Hogy különben épen ebben az időben tűnik el a használatból, annak természetes oka az a nagy átalakulás, amelyen a XV. században és a XVI. század elején fuvarozó eszközeink — s a fuvarozás általában mindenütt — átmentek.

Fogalmának meghatározásánál tehát mindenekelőtt azt kell megállapítani, hogy a hivatalos iratok a különböző korokban milyen értelemben használták a szót?

E tekintetben már az a legrégebbi okmány, amely először említi a mázsaszekeret, igen becses felvilágosítást nyújt. A mázsaszekér név itt még csak mint a tömegben szállított nagy halak fuvarszöke fordul elő.⁶ Különben rendszeren csak currusról van szó, amikor is nehéz meghatározni annak minőségét. Csak a marhabőrszállításnál fordul még elő a *currus magnus*, amelyről, ha

¹ V. ö. Magyar Oklevélszótár: *szekeres*. A legrégebbi adat a pannonhalmi Albeus-féle összeírásban 1095: *aratores in Cupan, Poscuba, Zazton, Ratun, Scekere, Paztur, Lopu*...

² M. O. L. D. 398., kiadva: Endlicher: *Monumenta Arpadiana*. 493. l.

³ M. O. L. D. 1011., kiadva: Wenzel: *Árpádkori új okmt.* IX. 204. l.

⁴ M. O. L. D. 1062., kiadva: Fejér. V. 3. 22. l.

⁵ Eszterg. főegyházei kápt. lt. Lad. 41. fasc. 3. no. 3., kiadva Knauz: *Monum. Eccl. Strig.* II. 238. l.

⁶ *Item de curru magno piscium, quod vulgo masa dicitur, medium fertonem.*

mellette nincs is kitéve «quod vulgo masa dicitur»,¹ mégis teljes joggal állíthatjuk, hogy ugyancsak mázsaszekér volt.

Az értékes felvilágosítást azonban a budai tarifa tételei szolgáltatják. A mázsaszekér hal fél fertót fizet (7 K 65 fill.),² míg egy hajó hal csak annak hatodrészét, egy pondust (1 K 27 fill.). Ezt kiegészíti a tarifa egy másik adata, amely szerint a gabonát kétféle: kis (simplex navis) és nagy (carina) hajón szállítják, a kis hajó után a gabona vámja ugyancsak egy pondus, épen úgy, mint a hajórakomány hal után; a nagy hajó után ennek hatszorosa, fél fertó, épen úgy, mint a mázsaszekér hal után.³ Minthogy pedig a vámtarifa értékvámokat tartalmaz, egy kis hajó hal és egy mázsaszekér hal értéke közt ugyanannak a viszonyoknak kellett fennállania, mint a kis- és nagyhajórakomány gabona értéke közt, ami azt jelentené, hogy a mázsaszekérre és a carina nevű hajóra a közönséges hajó rakományának hatszorosa fért rá. Minthogy továbbá minden olyan tételnél, ahol az árú értéke kimondottan öt márká, pl. ezüstnél,⁴ posztónál,⁵ prémnél, viasznál⁶ a fizetendő vám egy pondus, arra kell következtetnünk, hogy a mázsaszekéren halból is, bőrből is körülbelül 30 márká értékű árú fért el, ami abban az időben, amikor ezen az áron átlag 10 eke (1200 hold) földet,⁷ vagy tíz rabszolgát lehetett kapni,⁸ horribilis érték. Ennyi értéket csak a nagybani kereskedelem hozhat forgalomba, a mázsaszekérnek tehát nemcsak nagy alkotmánynak kellett lennie, hanem olyan szállítóeszköznek, amely a nagykereskedelem szolgálatában állott. Ilyen magas vámtételek, mint a mázsaszekérnél vagy a carina-rakománynál, csak a méznél és a bornál fordulnak még elő, amelyek azonban annak a kornak leg-

¹ Currus magni qui portant pelles bouinas, statuimus ut soluant dimidium fertonem.

² Az átszámításokat Hóman nyomán közlöm. Magyar pénztörténet. 530. l.

³ Preterea ordinauimus, quod de carina frugum medium fertonem recipiunt tributarii, de simplici naue frugibus onerata unum pondus.

⁴ Ceterum si mercator non deferret aliquas merces, nisi argentum, de quinque marcis debet soluere unum pondus.

⁵ ... de panno valente quinque marcas recipiant unum pondus.

⁶ ... secundum quod estimantar pelles, de quinque marcis recipiant unum pondus, similiter statuimus de cera.

⁷ V. ö. Hóman: Magyar pénztörténet. 506. l.

⁸ V. ö. id. mű 520–521. l.

drágább termékei. Megjegyzem, hogy szerepel még a tarifában a szekérszámra szállított gabona,¹ komló,² fű,³ ólom⁴ és vas⁵ is. Ezek a nagykiterjedésű vagy nagysúlyú árúk azonban világosan kis szekereken szállítottak, amit elárulnak alacsony vámtételeik.

Amit különben a budai vámtarifa bizonyított, azt bizonyítja nemcsak a tételeiben vele megegyező gölnczi, hanem az 1288-ból datált esztergomi vámszabályzat is. Ott is a sózott halakat szállítják mázsaszekéren,⁶ tehát olyan cikket, amely nem a mindennapi fogyasztás szolgálatában áll, hanem valószínűleg külföldre megy. Érdekes, hogy vámtétele egy uncia, vagyis fél fertő, épúgy, mint a pesti tarifában. Megjegyzem még, hogy az esztergomi vámtarifa az árúkat már nem rakományszámra, hanem szám vagy pontos mérték (vég, mázsa) szerint vámolja el; kivétel csak: a szekérszámra elvámolt gabonaneműek, a hal mázsaszekere, a határra menő vagy Moson felől jövő, de Esztergomon csak áthaladó kereskedő-szekér és a hajórakomány. Az így előforduló fuvarok pedig határozottan két csoportra oszthatók: «qui cottidie deferri consueuerunt ad forum», t. i. a gabonaneműek és kis halak fuvarozó eszköze és a kereskedő kocsi: transeuntes «cum suis mercimonys». Minthogy pedig az előbbiekre a vámtétel egy pondus, az utóbbiaknál azonban a szabályzat úgy intézkedik, hogy «soluitur iustum tributum», «integrum soluitur tributum», azt következtetem, hogy a kereskedőnek rakománya egész értéke után meg kellett fizetnie a rendes, jogos vámot, úgy tudniillik, hogy amennyiben az ilyen rakomány különböző

¹ Item de curru onerato cum frugibus, qui intrat per portam, duos denarios. Ebből semmikép sem vonható le az a következtetés, hogy egy közönséges hajóra, amelynek a vámtétele a szekérének hétszerese, tényleg hét szekérrakomány fért (a carinára tehát 42), mert e tételnél valószínűleg nem értékvámról van szó, hiszen a távolról jövő gabona után az értékvámot már megfizették a hajóból való kirakásnál. Ez a tétel valószínűleg csak a polgárok betakarított saját termésére vonatkozik. A bornál is kevesebbet fizetnek, ha saját használatra van szánva, mintha kereskedelmi forgalomba kerül.

² Item de curru cumulonis recipiant tres denarios.

³ Item curras herbarum unum denarium.

⁴ Item de curru plumbi tria pondera.

⁵ Item de curru ferro onerato tres denarios, majd később item de curru ferri duos denarios.

⁶ Item de curru, Masa uocato, salsorum piscium minorum, uel maiorum, luciorum et pasardorum, vnciam dant.

árúból alakult, a vám is az árúk szerint külön-külön volt kiszámítandó. A különböző árút szállító szekér alatt azonban ismét csak nagy alkotmányt és a nagykereskedelem szolgálatában álló fuvarértérhetünk, tehát lényegében ugyanazt, mint a mázsaszekérnél, amely, ha egységes áruval van megrakva: sózott hallal, hatszor annyit fizet, mint a mindennapi forgalomban szereplő közönséges szekér rakománya kis halakból. A két rakomány értékének aránya tehát 1 : 6, ami azonban még nem adja meg a kulcsot a rendes és a mázsaszekér befogadóképességének pontos meghatározására, mert számításunkat bizonyos tekintetben megnehezíti, hogy az egyik tételben csekélyebb értékű kis halakról van szó, a másikban meg sóval konzervált halakról, amelyek a friss hallal szemben esetleg veszítettek értékükből.

A mázsaszekér befogadóképességének tehát nem kellett okvetlenül a közönséges szekér hatszorosának lenni. Mindenesetre azonban jóval nagyobb volt, mint a közönséges szekér.

A kompolti 1280-iki,¹ a bicskei 1306-iki,² a telegdi³ és a nagymihályi 1312-iki,⁴ a bácsi 1314-iki,⁵ a fegyverneki 1320-iki⁶ és a budai rév 1326-iki⁷ tarifáit csak kiegészítésként említem. Lényeges adattal a fogalom meghatározásához ugyanis nem járulnak. Bicskén meglepően alacsony is a tétel: 12 dénár, míg Telegden egy fertó, Nagymihályon és Fegyverneken fél fertó, Bácsott pedig két pondus. A mázsaszekér és a megrakott közönséges szekér tétele csak Bács, Fegyvernek és a budai rév tarifájában fordul elő egymás mellett, de igen különböző arányban. A budai révnél azokról az összegekről van szó, amelyeket a hajósok a szedett díjak után a káptalannak fizetnek; itt a mázsaszekér (amelyet ez az oklevél rudasnak is nevez) négyszeresét fizeti a közönségesének, 4 dénárt, míg a rendes szekér 1 dénárt. A bácsi vámon a mázsaszekér a megrakott közönséges szekér díjának

¹ Fejér V. 3. 22. l.

² Anjouk. okmt. I. 111. l.

³ Hazai oklt. 187. l.

⁴ Anjouk. okmt. I. 570. l.

⁵ Fejér VIII. 3. 57. l.

⁶ Anjouk. okmt. I. 264. l.

⁷ Sztáray oklt. I. 41. l.

ötszörösét fizeti: 2 pondust; a rendes szekér 2 banalist.¹ A fegyverneki vámon pedig a díj a közönséges szekérének tizenötszörösére emelkedik, fél fertó 4 kis (bécsi) dénár ellenében.² Mindez a mázsaszekérnek tetemes nagysága mellett tesz tanuságot, anélkül, hogy pozitív alapot szolgáltatna a szembeállított fuvar-típusok befogadóképességének arányára.

A budai rév tarifája azonban más irányban is ad felvilágosítást, amennyiben a mázsaszekeret a rudasszekérrel azonosítja, amely I. Károly és Nagy Lajos idejéből való privilegiumokban az egyfogatú ajoncaszekérrel van szembeállítva. A somosi vám 1358-ban kelt szabályozásánál viszont a mázsaszekér egy csillé-nek nevezett könnyű szekér-típussal szemben szerepel.³ Ezekből az adatokból is kétséget kizárólag kitűnik tehát, hogy a mázsaszekér szóval nehéz-típust jelöltek meg.

A legfontosabbak azonban a mázsaszekér Zsigmondkori emlékei. Kereskedelmünknek a XIII. században megindult és az Anjouk alatt megerősödött föllendülése után, közgazdasági életünknek ez az ága Zsigmond idejében érte el teljes erejében való kibontakozását. Egészen természetes tehát, hogy ez a korszak a nagykereskedelem szolgálatában álló mázsaszekérről a korábbiaknál nagyobb jelentőségű adatokat szolgáltat fogalmának tisztázásához.

E tekintetben elsőben is az 1405-iki decretum minus 15. t.-c.-nek 3. §-át kell említenem. A nemzetközi forgalomban szereplő árú elvámolását, megharmincadolását illetőleg akkor már meghatározott szokások fejlődtek ki. A vámolás nem a határon, hanem a kereskedelmi központokban történt. Az exportálandó árút e központokban hivatalos ellenőrzéssel csomagolták s az így csomagolt árút lepecsételték. A lepecsételt árú a határszélek harmincadhivatalain nem került fölbontás alá, kivéve, ha a harmincados a pecsét hitelességében kételkedett. Úgy látszik azonban, hogy a harmincadosok okadatolatlanul sok akadályt gördí-

¹ ... a curru honerato quod vulgo masa dicitur duo pondera, item a simplici curru duos banales. Banalisokban számítva a márkát, 240 dénárosnak kell calculálni.

² ... de curru Masa dicto dimidius fertó et de quolibet curru pannis, salibus aut aliis quibuslibet rebus honerato, quatuor parui denarii. Kis vagy bécsi dénárokkal a márka 480 dénárba számítandó.

³ M. O. L. D. 4708. De curru magno vulgariter masa vocato et de qualibet tunella vini pondus, item de curribus levioribus Chelle vocatis duo denarii exigentur.

tettek a pecsételt árú kivitele elé, amin Zsigmond és a rendek a fent említett törvénnyel oly módon akartak segíteni, hogy a harmincados, ha a pecsételt árút mégis felbontotta, a kocsi nagysága szerint bizonyos pénzösszeget volt köteles a kocsi rúdjára tenni, és ha gyanuja alaptalannak bizonyult, s az árú a bevallásnak megfelelt, ezt az összeget elveszítette. Ez az intézkedés a különböző kocsitípusokra vonatkozólag a következőket mondja:

... «*tunc si currus, in quibus ballæ et pondera deferuntur, magni onerati, vulgo Mazsa dicti, extiterint, unam marcam auri vel sexaginta quatuor florenos aut monetam eiusdem valoris, si verro currus medius seu parvus foret, tunc mediam marcam, aut florenum aut monetam æquivalentem ad temonem ipsius currus apponendo, eadem ballas et pondera disligare et conspiciere valeant atque possint.*»

Ez a törvénycikk tehát háromféle nagyságú fuvarozó eszközről tesz tanúságot, amelyek közül a legnagyobb a mázsaszekér, a currus magnus oneratus. Vele szemben a másik két típus a közepes és a kis szekér. Befogadási képességüket illetőleg azonban ez az adat sem szolgál pontosabb felvilágosítással. A mázsaszekér egy márkájából, a közepes és kissetekér félmárkájával szemben semmiféle következtetést nem vonhatunk le. A különbség meghatározása itt nem történhetett az érték szerint, amely csomagolt árúnál tulajdonkép — ha a harmincados nem hisz a bevallásnak — ismeretlen, de nem történt a befogadóképesség arányának komoly mérlegelésével sem, mert akkor a közepes és a kis szekér átvizsgálásánál nem szerepelne ugyanaz az összeg. Minthogy az utóbbi kettő közt a különbséget nem vették figyelembe, a mázsaszekérre azonban kétszeres összeget állapítottak meg, kétségtelenül bizonyos, hogy a mázsaszekér és a közepes-szekér közt jóval nagyobb különbség lehetett, mint a két kisebb típus közt. A rájuk megállapított összegek alapján a mázsaszekér térfogatát legalább is a közepes-szekér kétszeresének kell tartanunk, de valószínűleg még ennél is nagyobb lehetett.

Az 1405-iki decretum minus tehát kétségtelen bizonyossággal igazolja azt, amit már a korábbi adatokból is következtettünk, hogy a mázsaszekér a nagykereskedelem szolgálatában álló legnagyobb teherszállításra szolgáló szekerünk volt.

És hogy miért nevezték éppen mázsaszekérnek, azt sejtenuünk engedi egy ugyancsak Zsigmond idejéből származó privilegium.

A lengyelországi kereskedelem útiránya miatt a XV. és XVI. században elkeseredett küzdelmek folytak Lőcse és Késmárk közt. Lőcse még I. Károly királytól árúmegállító jogot kapott, amely a lengyel kereskedőt arra kötelezte, hogy árúját mindenekelőtt Lőcsére vigye és ott rakja ki. Ennek következtében Lőcse megkapta az árú mérlegelésének jogát is és a harmincadhivatalt is ott állították föl. Ezzel szemben Késmárk a szállítást Késmárkon át akarta irányítani és felhasználva a husszita küzdelmek idején szenvedett csapásait, arra törekedett, hogy hűsége jutalmául olyan privilegiumokat kapjon, amelyekkel Lőcsétől az elsőséget elvitathassa. Így szerezte meg 1435 november 11-én kelt kiváltságlevelét, amellyel teljesen azonosat ugyanazon év december 6-án Igló is szerzett magának. E kiváltságok értelmében mind a két város mérleget kapott és árúmegállítási jogot is, de Lőcsével szemben e privilegiaik korlátok közé voltak szorítva. A mérlegelés joga nagyrészt csak a bányatermékekre: rézre, ólomra, acélra és vásra, továbbá viaszra és faggyúra vonatkozott; árúmegállításuk pedig csak a közönséges és könnyű szekerekre szólt, a mázsaszekerre nem.¹ Ez elhatárolás következtében az 1435. két privilegiumnak pontosabban kellett a mázsaszekeret körülírnia: «*cursus magni summarii, vulgo Masazeker vocati, qui more antiquo in ceteris civitatibus et locis regni nostri Hungarie ad id specialiter deputatis, deponi et disligari solent*». Ez a meghatározás ismétlődik azokban az ítéletlevelekben is, amelyek az ellentétes privilegiumok következtében a két város: Lőcse és Késmárk közt támadt és másfélszázadon át minduntalan ismét felújult pörökben hozattak.

E meghatározásban új a summarius jelző. Ez a szó a sagma-tól származva, ugyanazt jelenti, mint a korábbi adatok currus oneratusa:² a terhes szekeret, ámbár a summarius kifejezés a teherhordó állatra: lóra, öszvérre, számár-ra volt használatos,

¹ ... et quod iidem preter currus magnos summarios, vulgo Masazeker vocatos, qui more antiquo in ceteris civitatibus et locis regni nostri Hungarie ad id specialiter deputatis deponi et disligari solent, currus communes et leves pannis et aliis rebus venalibus que in talismodi curribus communibus et levibus per fora hinc inde causa forizationis deferri consueverunt, oneratos tam per se, quam alios mercatores inducere ... valeant atque possint. Késmárk v. lt. fasc. IV. no. 1. kiadva Wagner *Analecta* I. 55. l.; Iglóé Igló v. lt. 52. l. kiadva Fejér X. 7. 667. l., Wagner *Analecta* I. 219. l., Weber *Suppl.* III. 21. l.

² V. ö. Du Cange-nál sagma alatt.

úgy hogy a mi számár szavunk is belőle származott.¹ A *currus magnus summarius* szavakkal tehát ez a meghatározás is csak azokat a sajátságokat fejezi ki, amelyekről már a korábbi oklevelekből is értesültünk. Új azonban a meghatározásnak az a része is, amely szerint a mázsaszekerek ősi szokást követve Magyarország e célra külön kijelölt városaiban terhüket le szokták rakni és ki szokták bontani. Ezzel a meghatározással az 1435. privilegiumok, átírásaik és az ez oklevelek alapján hozott ítéletek a legkifejezettebben azt tanúsítják, hogy a nagykereskedelemben és a nemzetközi forgalomban szereplő fuvaros-szerszámról van szó.

Az árúmegállítást mindenekelőtt a nagykereskedelmet és a nemzetközi forgalmat sújtotta. Épen a késmárki és az iglói szabadalmakból tűnik ki, hogy a nehéz szekereknek csak a régi árúmegállítási központokban kellett és volt szabad megállaniok. Amint ezek körül újabb, másodrendű központok támadtak, nekik is adtak bizonyos kiváltságokat, amelyek azonban nem vetekedhettek a régi központokéval. Ez utóbbiakban a nagybani forgalom összpontosult, míg az újak csak a helyi forgalomban, egy szűkebb vidék kereskedelmi életében vettek részt, amely a nemzetközi árukat már ama régi, árúmegállítást élvező központokról kapta, és nem egyenesen az importeurtól, hanem attól a kereskedőtől, aki a lerakóhelyen vásárolta áruját az importeurtól.² Ezt határozottan ki is fejezi a Lőcsé és Késmárk közt folyt perben Révai Ferenc nádori helytartó által 1543-ban hozott ítélet, amely Késmárk jogát Lőcsével szemben úgy határozza meg, hogy a mázsaszekerek csak Lőcsén rakhatnak le és bonthatják ki áruikat, a késmárkiak a mázsaszekeret meg nem állíthatják, ők maguk azonban közönséges és könnyű szekéren föl nem bontott, tehát árúmegállítóhelyen közvetítő kereskedő kezébe át nem ment

¹ V. ö. Magyar Nyelvőr. XXVIII. 87. l.

² A vele szembeállított könnyebb szekerekről t. i. azt mondja: *non plures quam quos quattuor equi vehere possunt id. hely.* Ennek ugyan ellentmond Mátyás király 1474 szept. 11-én kelt ítéletlevele, amely lényegében ugyanazt a határozatot tartalmazza s a *currus magni Hungarici* qui vulgo Masazeker vocantur megállítását csak Lőcsének engedi meg, de a könnyebb fuvarokra ezt a világosan téves magyarázatot tartalmazza: *currus vero leviores, qui bohemicus, silesicus et polonicus vocantur et aliorum regnorum currus vectorales qui communiter sex aut octo equis ad civitates nostras Hungariae... merces... duci solent.* Késmárk v. lt. fasc. VIII. no. 8., ezt a nyilvánvalóan téves magyarázatot azonban figyelmen kívül hagyhatjuk.

árút is egyenesen bevihetnek Késmárcra, amely ez esetben ott kerül megállításra. A nem késmárki kereskedők azonban közönséges és könnyű szekeren is csak Lőcsén már megállított, ott a helyi kereskedelem szolgálatában álló kiskereskedő kezébe átment árút vihetnek be Késmárcra.¹ Az 1435. és 1543-iki oklevelek meghatározása szerint tehát a helyi forgalomban a mázsaszekérnek nem volt szerepe. Minthogy ezt a nagy alkotmányt csak a régi lerakóhelyeken állították meg, joga, sőt kötelessége volt árúinak kibontása nélkül a legközelebbi árúlerakóhelyig menni. Ha pl. Lengyelországból jött, először Lőcsére, vagy onnan Kassára. Inkább kötelesség volt ez, mint jog, mert hiszen az ilyen intézkedéssel különösen az idegen kereskedőt a nagybani eladásra szorították, hogy a kiskereskedelem hasznát a vidék árúinak biztosítsák. Ilyen körülmények közt a mázsaszekér elnevezése onnan származhatott, hogy a lerakóhelyeken ősi szokás szerint (*more antiquo*) köteles volt lerakott és kibontott árúját megmázsáltatni azon a mérlegen, amelyet ezek a helyek az árúmegállítással kapcsolatos kiváltságaik értelmében tartottak fenn.

Összes adataink tehát, a mázsaszekér kifejezés használatának egész idejére egybehangzóan azt bizonyítják, hogy alatta a nemzetközi forgalom és a nagykereskedelem szolgálatában álló társzekeret kell értenünk, amelyen a külföldről hozott kereskedelmi árút, a bálokban szállított textilipari cikkeket és a hordókban csomagolt fűszer- és darabárút vitték. Azt is megállapíthatjuk Révai Ferenc fentidézett ítéletleveléből, hogy legalább négy ló húzta, amelyeket párosával: rudasmódra fogtak a szekér elé, befogadó képességének pontosabb meghatározására azonban már nem vagyunk képesek.

II.

A fentiekben a mázsaszekér fogalmát határozván meg, azt kell még megállapítanunk, hogy ez a szekér a más típusú fuvarozó eszközöktől miben különbözött és hogyan illeszthető bele fuvarozó szerszámaink általános fejlődésébe.

¹ ...res autem venales quas tam forensibus, quam indigenis regni huius his nempe, qui incole ipsius civitatis Kesmark non fuerint, in eandem civitatem Kesmark etiam in curribus communibus et levibus inducere licet, non nisi eas, que in ipsa civitate lewche iam disligate et aperte extiterint, intelligi debere ... Késmárk v. lt. fasc. VIII. no. 7.

A mázsaszékér feltűnésével körülbelül egyidőben, a XVI. század elejéről származó okmányokban fordulnak elő már említett ajonca, és rudasszékér kifejezések. Első említésük 1336-ból való, amikor I. Károly király a cseh királlyal megállapodott a Morvaországból Budára haladó út mentén a kereskedőktől szedendő vámok ügyében.¹ A vámhelyek és tételek megállapítása a brünni és a nagyszombati polgárok vallomása alapján történt s a régi, az utolsó Árpádok és az interregnum idejét kitöltő zavarok előtti állapotok visszaállítására törekedett. Amikor tehát 1336-ban e kifejezések Károly király oklevelében előfordulnak, ezek nemcsak annak a kornak, hanem a XIII. századnak — hiszen az oklevél egyenesen utal IV. Béla korára² — viszonyait tüntetik fel. 1344-ben Nagy Lajos a morva és cseh kereskedők e kiváltságát ugyanazon kifejezésekkel a rajnamenti, kölni és huyi kereskedőkre is átruházta³ s e kiváltságok 1384-ig magának a megállapodás szövegének, tehát az ajonca és rudas kifejezéseknek elhagyásával ismételtelen megerősítettettek, 1370-ben pedig a nagyszebeniekre is átruháztattak.⁴ Már ez alapon is megállapítható tehát e kifejezések használata a XIII. század második felében és az egész XIV. század folyamán.

A dolog lényegére nézve azonban ezek az okmányok nem nyújtanak felvilágosítást. Útvámról lévén szó, az egyetlen magyarázó adat, hogy a rudasszékér vámja duplája az ajoncaszékérének. Ebből és a nyelvészeti bizonyítékokból, hogy t. i. az ajoncának megvan a szláv analógiája: ojnice, amely egy ló befogására szolgáló villaalakú rudat jelent, s a vele szembeállított rudas kifejezésből, amely a két ló befogására szolgáló egyszerű rúdtól veszi eredetét, nem volt nehéz megállapítani a kettő között a különbséget.⁵ Az ajonca ezenkívül csak a besztercei és schlägli⁶ szójegy-

¹ Anj. Dipl. Eml. I. 343. l.

² Que omnia loca tributorum tam civibus Brunensibus de Regno Bohemie, quam nostris civibus Tyrnauiensibus referentibus scimus esse a tempore Bele Regis instituta, legitima et omnino fore iusta. U. ott.

³ Eredetije Köln város levéltárában. Kiadva Lacomblet Urkundenbuch f. d. Gesch. d. Niederrheins. III. 319. l. és Magyar Tört. Tár VII. 245. l., Anjoukori Dipl. Eml. II. 47. l.

⁴ Zimmermann—Werner: Urkundenbuch. II. 338. l., Fejér IX. 7. 299. l.

⁵ V. ö. Gazdaságtörténelmi Szemle. V. 238. l., Magyar Nyelvőr XXVIII. 87. l., Századok 1893. 167. és 323. l., végül Magyar Etymologiai Szótár I. 40.

⁶ Finály Henrik: A besztercei szószedet. 45. l., készült 1380—1390 közt.

zékben fordul elő, a rudasszekér még egy 1326-iki okmányban, amelyben a pesti hajósok Demeter tárnokmester előtt az óbudai káptalannal a hajóvámot illetőleg egyezsége lépnek.¹ Ez az okmány a rudas-szekeret azonosítja a mázsaszekérrel, de azt az összeget, amelyet a hajósok az átszállítás díja után a káptalannak fizetnek, a könnyű szekérével szemben nem annak kétszeresében, hanem négyszeresében állapítja meg.²

Ez az adat tehát azt bizonyítja, hogy a rudas- és a mázsaszekér még sem volt teljesen azonos fogalom. Nem is képzelhető el, hogy a pesti hajósok, akik oly kitartással védelmezték érdekeiket és olyan makacs küzdelmeket folytattak a káptalannal, beleegyeztek volna abba, hogy a mázsaszekér után a vassal, rézzel, ólommal vagy gerendával megrakott könnyű kocsi díjának négyszeresét fizessék a káptalannak, ha a kettő közt csak a különbség, hogy az egyik egylovas, a másik meg kétlovas. Két üres szekér után ép úgy egy dénárt fizettek, mint a súlyosan terhelt könnyű szekér után, a mázsaszekérnek tehát, amely után ennek a tételnek négyszerese járt, még ha jóval súlyosabb volt is, valószínűleg sokkal nagyobb helyet is kellett elfoglalnia, valószínűleg fogatjánál fogva.

Ezt az érvet különben megerősíthetem egy másikkal. 1358-ban fordul elő először a csille szó a könnyű szekér megjelölésére, tehát ugyanazon időben, amikor még az ajonca is használatos. Előfordul pedig a somosi útvámban, ahol a csille után 2 dénárt fizetnek, a mázsaszekérért ellenben egy pondust.³ Másrészről azt sem tehetjük föl, hogy egy fuvar vasat, rezet, ólmot avagy gerendát — ha a fuvar kicsiny is volt — egy lóval húztak volna. A csille, mint levis currus, sem lehet tehát azonos az ajoncával és azt hiszem, nem tévedek, ha úgy vélekedem, hogy az ajonca és a rudas kifejezések csak a befogás módját jelentették, hogy t. i. a kocsiba fogott lovakat egyenként avagy párosával fog-

V. ö. Tagányi értekezését Századok 1893. 308. l. és Szamota: A schlägli szójegyzék 60. l.

¹ Magy. Tört. Tár. IV. 128. l.

² de quolibet curru magno vulgo rudas seu maza dicto, quibascunque oneribus onerato ... solvent et dabunt 4 denarios regales pro tempore currente. Item de quolibet curru minore sive ferro, sive cupro, vel plumbo, asseribus seu aliis quibuscunque rebus onerato unum denarium.

³ M. O. L. D. 4708.

ták-e egymás mögé? Hiszen az ajonca szó is eredetileg a kétágú (villaalakú) rudat jelentette! Ebből azonban még korántsem tudjuk, hogy az illető szekérbe hány ló volt befogva.

Ebből a befogási módból esetleg arra lehetne következtetni, hogy az ajonca kétkerekű volt, amint a latin népeknél ma is divatos súlyosabb terhet is ilyen kétkerekű taligán szállítani, amikor is több lovat fognak egymás elé. Ezzel teljesen meg volna magyarázva az a körülmény, hogy legrégibb útvámjaink az Ujvár és Buda közti úton járó cseh, morva, rajnamenti és németalföldi, sőt nagyszebeni kereskedők részére is a fogatok szerint kétféle vámtételt állapítanak meg.

A kétkerekű taliga különben is általánosan ismert volt nálunk az utolsó Árpádok idején. A budai 1255-iki vámtarifának az a tétele, amely a három hordóból álló borrakományt említi, csakis ilyen kétkerekű taligára vonatkozhatik.¹ Krónikánk is említi a bigát s az emberhúzta kétkerekű taligát, amelyet Kun László szekérének neveztek el.² Ezt a taligát különben a középkorban az egész Európában általánosan használták s különösen a korábbi századoknak igen kedvelt szállítóeszköze volt.

A csille azonban aligha azonosítható ezzel a járművel. A szó egyes vidékeken, a Fertő mellett, Győr és Veszprém megyékben, mai napig fennmaradt, s ott a hegyes vidéken használt «szűkre, keskenyre vont kis szekér»-et jelent, «melyen a hegyek közötti szoros utakon szenet, meszet, fát, szénát hordanak a piacra»,³ általában kis szállítmányt, amely többnyire fát, szalmát, szénát tartalmaz.⁴ Származékszavában: csilleget, csillent is benn van a kicsinység fogalma, amennyiben jelentése: 1. holmi aprólékos dolgokat ellop, elcsíp, csen; 2. valaminek hegyét, végét könnyen elcsípi.⁵ Hogy ez az értelem a régi használatból származik, azt bizonyítják azok a XVI. századbeli adatok, amelyek a csillét szintén mindig szénával vagy fával kapcsolatosan említik.⁶ 1519 —

¹ item in curru, in quo extra castrum tres tunelle deferuntur.

² Illo tempore biga, scilicet duarum rotarum vehiculum, a regni incolis currus regis Ladislai dicebatur, quia propter continua spolia, animalia vehicula trahentia defecerant in regno, sed homines more pecorum, bigis iuncti, vices animalium impendebant. Kún László uralkodása jellemzésének végén.

³ Czuczor—Fogarasi nagy szótára.

⁴ Magy. Tájszótár, Magy. Nyelvőr III. 405. l.

⁵ V. ö. Czuczor—Fogarasi nagy szótárát és a Magy. Tájszótárt.

⁶ V. ö. Oklevélszótár.

fenum cum uno chelle, 1529 — ligna septem czellye, 1559 — negwen chellye zenat. A csillét tehát ezek alapján 1358-iki előfordulásában is csak annak vehetjük, ami a XVI. században volt, s ami a dunántuli nyelvhasználat szerint ma is: rudas módra befogott könnyű kis szekérnek, amely különösen a hegyvidéken volt használatos. Ezt a fuvart a szintén rudasfogatú mázsaszekértől mindenesetre meg kellett különböztetni, s azt hiszem, nem tévedek, ha már XIII. századi vámszabályzatainknak a „currus vulgo masa“-val szembeállított rendes currus és currus levis kifejezésében nem keresek okvetlenül taligát vagy egyfogatú szekeret, hanem csak valami kisebb típusú vehiculumot.

A Gellért-legenda is — első szövegünk, amely fuvarozó eszközeinkről megemlékezik — többféle szekértípust ismer. Amikor a papok Csanádra utaztak, Csanád comes a tíz presbytert saját kocsijára vette föl, egy szekérre, amelyen tehát 10—11 személynek kellett elférnie.¹ Ez akkor kétségtelenül ritka dolog volt, mert hiszen az utazás még lóháton történt. Magáról Gellértről is kiemeli a legenda írója, hogy amikor Endre elé ment „cum esset brevis statura, omnesque vires suas in servicio dei funditus consumpsisset, currus subvectione utebatur,“ mintha mentegetni kellene, amiért kocsin utazott. Ez a szekér azonban nehezebb volt, semhogy abban a hegyről lelökhették volna, ezért szekereből kivonszolták, kétkerekű taligára tették és úgy gurították le;² mert a biga itt is, ép úgy mint krónikánkban csak kétkerekű taligát jelenthet. Gellért azonban ez alkalommal egyedül utazott a szekéren, — a püspökök bizonyára lóháton voltak, — s így föltehetjük, hogy szekere nem volt akkora, mint a Csanád comesé.

A késői Árpád és Anjoukorra vonatkozólag tehát megállapítható, hogy a nehéz kettősfogatú (négy, hat stb. lovas) négykerekű szekér: a mázsaszekér mellett több könnyebb típus is volt ismeretes, egy és kétfogatúak; nem is említve a kétkerekű taligát, amelyet emberi erővel is továbbbítottak.

A könnyebb típusoknak ezt a változatosságát bizonyítják Zsigmond korának és a XV. századnak adatai is. Az ajonca kifejezés ugyan eltűnik, a csilléé specializálódik, de mint új nevek feltűnnek: a kólya, majd a kocsi.

¹ Vita S. Gerardi 11. c.

² ibique abstracto eo de curru eius in biga positum de monte Kreenfeld submiserunt. 20. c.

Zsigmond korának terminológiája pontosabb volt az előző időkénél. Eszerint a közönséges és a könnyű szekerek a kiskereskedelem és a helyi forgalom szolgálatában állottak, a nagykereskedelem csak a bányatermékek szállítására használta őket; a mázsaszekér viszont a nemzetközi forgalom és a nagykereskedelem szolgálatában állott. Érdekes azonban, hogy sem az 1405-iki decretum minus, sem Késmárk és Igló privilegiumai nem tartották fenn a könnyű típus speciális nevét.

Megtaláljuk azonban azt Zsigmondnak egy másik oklevelében, abban a mandatumban, amelyet a vámtulajdonoskhoz és vámosokhoz intézve, 1435-ben adott ki Körmöczbánya jegyzőjének és Handlova soltészának kérésére.¹ Ez a körmöczbányaiak vámmentességére vonatkozik, akik azonban ezt a mentességet csak a helyi forgalomban a lovon szállított árúra és a könnyű kocsikra élvezték: «predictos montanistas, cives, incolas ac inhabitatores, tam more equitantium, quam cum levibus curribus vulgo Hungarica kola vocatis procedentes, victualiaque ac aliarum rerum genera pro usu et cultura ipsarum montanarum necessaria, aut res mercimoniales ad predictam civitatem deferentes ad loca tributorum tendentes» meg ne vámolják.

Az itt szereplő könnyű kocsik tehát kétségtelenül ugyanazok, amelyek Késmárk és Igló privilegiumaiban is említetnek. Magyar elnevezésük, a kólya, az oklevélszótár adatai szerint 1434-ben fordul elő először, tehát egy évvel az itt említett körmöczbányai okmány kiadása előtt, a kifejezés azonban korábbi is lehetne, mert Zsigmond 1435-iki parancsát Nagy Lajos egy má már — sajnos — ismeretlen intézkedésére hivatkozva adja ki, aminek folytán nem tudjuk eldönteni, vajjon a kólya kifejezés Zsigmond korának toldása-e, avagy benne volt-e az említett Nagy Lajos-féle oklevélben?

A kólya különben elég sűrűn fordul elő a XVI. század második felében és gyakran használják a XVI. és XVII. században is, de értelme a különböző adatokban igen eltérő, ami könnyen érthető, ha tekintetbe vesszük, hogy épen ez az a korszak, amelyet a kócsi evolúciója korának nevezhetünk.

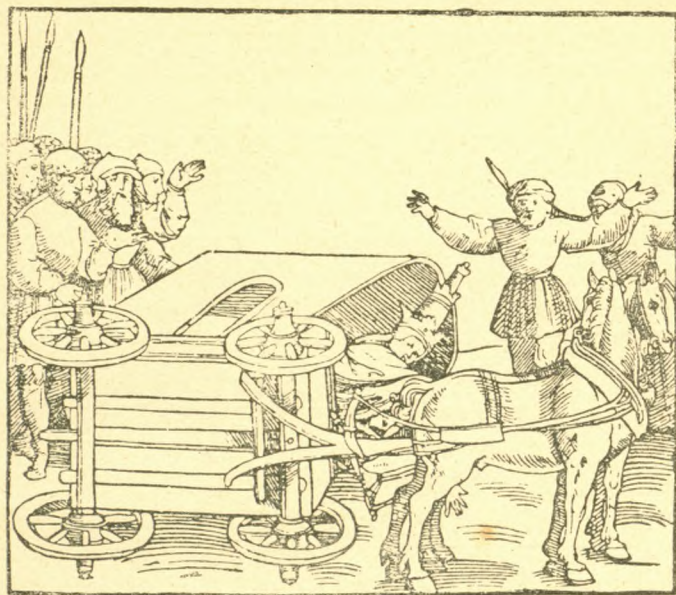
¹ Körmöczbánya város levéltára. F. 35. 1. No. 14.

A középkorban a szekér nem szolgált személyszállításra,¹ e célra legfeljebb fejedelmek, papok és asszonyok használták fel, de szintén csak kivételképen. Általában a népvándorlás idején a fuvarozás visszafejlődött, a szekér egy vagy két tengelyre erősített nyers faszekrény volt. Ilyennek mutatja a Bécsi Képes Krónika is azt a szekeret, amely Szent László holttestét Nagyváradra szállította. Ez a szekrény különben szilárdan volt a tengelyekre ráerősítve, ami az egész alkotmányt nagyon nehézkessé tette. Ilyen nehézkes alkotmány az a kocsi is, amellyel János pápa a konstanzi zsinatra menet fölborult. Ezt a jelenetet Reichenthali Ulrik «Das Concilium, so zu Constanz gehalten ist worden» c. 1536-ban megjelent munkája egy metszetben örökítette meg, amely szerint a szekéren mindössze annyit változtattak a pápa kényelmére, hogy a durva alkotmányt befödtek. A kép különösen abból a szempontból tanulságos, hogy a régi szekér alsó építményének nehézségéről ad fogalmat.

A mi viszonyaink azonban a nyugateurópaiaktól eltérően fejlődtek, aminek egyik oka nemzetünk állattenyésztő foglalkozásában, a másik földrajzi viszonyainkban, a magyar lakta területek sík voltában keresendő. A nálunk megfordult nyugateurópaiak nemcsak az ország terményekben való nagy bőségét csodálták meg, hanem nagy lóállományát és a lovak olcsó árát is.

Hogy az említett két körülmény nálunk tényleg különleges viszonyokat teremtett, annak legszebb bizonyága Bertrandon de la Broquière útleírásának fuvarozásunkra vonatkozó megjegyzése. Bertrandon de la Broquière 1433-ban a Szentföldről visszatértében utazott át hazánkon. Akkor írta: «Rencontray en mon chemin des gens qui aloient sur charios six en aucuns sept, huit en vng autre, ainsi que la chose la donne, qui nont que vng cheval qui les maine; et quant ilz vuellent faire grant journee, ilz font ainsi. Il y a daucuns charios couvers a la maniere du pays, qui sont tres beaulx et sont moult legiers, roes et tout, et me samble que

¹ A fuvarozás fejlődésere v. ö. Encyclopedie française és Grande encyclopedie; Gozzadini cikke az Atti e memorie della regia deputazione di storia patria per le provincie di Romagna. Vol. II. 1863.; F. Perrot: Zur Gesch. des Verkehrswesens, Vierteljahrschrift f. Volkswirtschaft u. Kulturgeschichte. Bd. XXI. 1868. 27–55. l.; a kocsi története, Európa 1884. évf. 330. l.; Götz: Verkehrswege im Dienste des Welthandels 1888. 531. és köv. ll.; Borgh: Das Verkehrswesen. 1894. 76. és köv. l.; Veredarius: Das Buch von der Weltpost. 1894. 91–95. l.



János pápa fölborulása.

Reichenthal Ulrik «Das Concilium, so zu Constanz gehalten ist worden. 1536.



Fedeles nehéz szekerek.

Hans Tirol metszete : Előkelő nők fölvonulása az 1530-iki augsburgi gyűlés alkalmával.

vng homme le porteroit bien a son col, sil estoit loye ; et sout les roes de derriere beaucoup plus haultes, que celles de devant, et se peut on tres bien dormir et reposer dedens, car le pays est si tres uny, que on ny treuve point dempeschement, que le cheval ne puist bien tousiours troter.»¹ A nyugati embernek tehát feltűnt egyrésről a szekér felhasználása a személyszállításra, másrészt a szekér könnyű szerkezete. Az Alföld homokos talaján, nagy sártengereiben őseink bizonyára nem használhattak olyan nehéz alkotmányokat, amilyenek a nyugati szekértípusok voltak. A mázsaszekér használatának sincs semmi nyoma a nagy magyar Alföldön. A nemzetközi árúforgalom útja nem haladt erre, a mázsaszekér használata ennek megfelelően csak a Dunántúlon, a Kis-Alföldön és az északi fölvidéken állapítható meg. A XV. századig terjedő időre tehát mindenesetre éles különbséget kell tennünk az Alföld és a külső országokkal érintkező dombos és hegyvidék fuvarozó eszközei között.

Bertrandon de la Broquière leírása az Alföld viszonyaira vonatkozik. Az általa leírt könnyű kocsi teljes ellentéte volt a nyugati országok szekér- és taliga-típusainak. Ami neki leginkább feltűnt, hogy a hátsó kerekek jóval nagyobbak voltak, mint az elölők, csak sokkal később terjedt el a külföldön a szekéren eszközölt más tökéletesítésekkel együtt.

A köztudat szerint ezeket a tökéletesítéseket a külföldön a kocsiszekér és a hintó típusának elterjedése honosította meg. Ezt a típust azonban Magyarországon megelőzte a Broquière által leírt könnyű szekér, amely már fogatjában is lényegesen különbözik a kocsitól, amelybe három lovat fogtak be egymás mellett.

Minthogy tehát a könnyű szekerekre a kólya elnevezés már körülbelül 60 évvel a kocsi szó feltűnése előtt használatos, fölmerül az a kérdés, hogy Bertrandon de la Broquière nem a kólyát írta-e le?

E kérdés megoldásánál azonban a kocsi sokat vitatott eredetéből kell kiindulnunk. Nem akarom e helyen a régi vitát ismét fölújítani, csak áttekintem történetét. A kocsi magyar eredetét nálunk először Cornides vitatta,² s ámbár az ő érvelésé-

¹ Közölve : Magy. Történelmi Okmánytár IV. k. 312. l.

² Beweis, dass die Kutschen eine ungarische Erfindung, und dass selbst die in allen europäischen Sprachen beinahe ähnliche Benennung dieses Fahrzeugs in Ungarn zuerst entstanden sey. Ungarisches Magazin. I. köt. 1781. 15–21. l.

nek volt egy alapvető hibája,¹ eredményét a német irodalom szelvében elfogadta.² A francia encyclopædia ugyan a franciáknak vindikálta a személyszállító kocsi (hintót ért alatta) feltalálását,³ azonban az olasz Gozzadini kimutatta, hogy ez a találmány Itáliából származott át a franciákhoz, ahol viszont magyar hatás alatt fejlődött.⁴ Ámbár külföldi írók már a XVII. században szelvében hangoztatták a „kocsi” magyar származását, nálunk a XIX. század végén Riedl Frigyesnek és Réthei Prikkel Mariánnak mégis újra föl kellett fedeznie a szónak a fogalommal együtt, úgyszólván egész Európában⁵ való elterjedését. Az ő fejtegetéseik azonban minden alaposságuk mellett is élénk ellenmondást váltottak ki,⁶ míg Tolnai Vilmos és Tóth Béla összefoglaló közleményei a vitának véget nem vetettek.⁷

Az itt említett fejtegetésekre hivatkozva a kocsi eredetére vonatkozó megállapításokat a következőkben összegezhetem.

A kocsi szó évtizedekkel korábban tűnik fel a magyar nyelvben, mint a belőle származott idegen szavak (német : Kutsche, francia : coche, olasz : cocchio, angol : coach, lengyel : kotzi stb.). Legrégibb említése II. Lajos király 1494/5. számadáskönyvében

¹ A «Cotzi», «Kotze» szót a mosonmegyei Köpesény (nála Kottsee) nevéből származtatja, nem a győrmegyei Kocs-éből.

² Perrot még Cornides hibáját is átveszi és a kocsit Kotsee nevéből származtatja (Wieselburger Gespannschaft). Id. hely 41. l.; Borghst szerint : In Kocs bei Raab sollen die ersten Wagen dieser Art gebaut sein, und daraus wird allgemein das Wort Kutsche abgeleitet. Id. hely 177. l.; Veredarius a kocsit szintén Kocs helységtől származtatja, de összetéveszti a hintóval. Id. hely 94. l.

³ Carosse. Les carrosses sont de l'invention des François et par conséquent toutes les voitures qu'on a imaginées depuis à l'imitation des carrosses.

⁴ Dell' origine e dell' uso dei cocchi e di due Veronese in patricolare. Atti e memorie della regia deputazione di storia patria per le provincie di Romagna. II. 18.

⁵ Riedl : Kocsi. M. Nyelvőr XI. 103–106. l., Réthei Prikkel Márián : A kocsi eredete. Egyetemes Philologiai Közlöny. 1897. 53–56. l. M. Nyelvőr XXVII. 385–388. l. és 551–554. l. V. ö. még Szamota : A kocsi. M. Nyelvőr. XXIV. 554–556. l.

⁶ Kropf Lajos : Még egyszer a kocsiról. Egyet. Phil. Közl. 1897. 254–258. l. Sörös Pongrácz : A kocsi kérdéséhez. M. Nyelvőr XXVII. 549–551. l.

⁷ Tóth Béla : Magyar ritkaságok, ahol a «kocsi» cikket Tolnai, a «hintó» Tóth írta (1899). V. ö. még Tóth B. : Mendemondák (1900). 58–65 l. — Réthei Prikkel véleménye mellett nyilatkozott Simonyi Zsigmond is : Magyar elemek az európai nyelvekben. M. Nyelvőr XXXVII. 100. l.

fordul elő¹ kwchy, kochy alakban egyrészt a kocsist, másrészt a kocsit (*currus kochy*) jelentve. Hogy ez a név Kocs helységtől származik azt bizonyítja, hogy egy ízben a számadáskönyv *curriker de Koch*-ot említ.

A kocsi leírását először Herberstein adta 1518-iki magyarországi utazása kapcsán a következőkben: «*zwaintzigisten Aprilis fuern also sambt der Moscovittischen Podtschafft ab gen Wien, da wir unsere mit verordnete fanden, und mit uns namen, fuern auf Kotschi Wägnen die man also nent nach ainem Dorff bey zehen meilln dishalb Ofen, die mit dreyen Pferden neben ainannder lauffenndt gefurt werden und derselben zeit kain Eisen oder gar wenig daran was, fuern vier Personen sambt dem fuerman, und lauffen in tag und nacht von Ofen gen Wien sein wol gemesner zwo und dreissig meillen, und fuettern doch alle mall nach funf oder Sechs meillen, und zu Rab am mittl des wegs, namen Sy anndere Pferd, und ist ein gar bequeme fuer, das ainer sein Pett, Klaider, Speisz und tranckh, des man der ennden notturfftig mit fuern mag, kain schwere fuer thain Sy nit.*»² A *Rerum Moscovitarum Commentarii* című munkájában pedig ez utazásnak következő részletezését adja: «*Pannonium currum conscendi, quo trijugis equabus curru volitante celerrime ferebar, paucisque horis Budam triginta duobus miliar. perveni. Tantæ antem celeritatis causa est, tam commoda per iusta intervalla respiratio equorum et permutatio. Quarum prima utuntur in Pruk, oppidulo ad Leitham fluvium, qui Austriam ab Hungaria dividit, distatque a Vienna 6 miliar. Secunda in Ovar castro, cum oppidulo, Ger. Altenburg, 5 miliar. Tertia in Jaurino oppido, sedeque episcopali. Hunc locum Hungari Jurr, Germani vero ab Raba fluvio, qui oppidum alluit, Danobiumque ingreditur Rab appellant. Hoc quidem in loco, qui ab Ovar 5 miliaribus distat, equos permutant. Quarta sex infra Jaurinum miliaribus, in pago Cotzi a quo et vectores currus nomen acceperunt Cotzique adhuc promiscue appellantur. Ultima in Vark pago,*

¹ Engel: *Geschichte Ungarns und seiner Nebenländer*. I. 72., 79., 100., 111., 167., 172. l.

² A kocsihoz vonatkozó legrégibb adatok összeállítását lásd Tolnai Vilmosnak Tóth Béla *Magyar ritkaságok* c. könyvébe írt «A kocsi» cikkében 25–34. l. Ugyanott felsorolva több XVI–XVII. századi külföldi adat is, amely a kocsit magyar eredetűnek nevezi. A magyar kocsinak Itáliába való átszármazásáról v. ö. Gozzadini id. cikkét.

quinque a Cotzi miliaribus : quo loci equorum soleas, num qui clavi vacillent, aut desint inspiciunt, currus loraque sarciunt : quibus omnibus reffectis Budam, sedem regalem, 5 inde miliar. invehuntur». ¹

Szakasztott ugyanilyennek írja le a kocsit egy 1501 okt. 22-én kelt levelében Dainero is : «... da Buda a Viena miglia 160 de postre ; dave se li va per di vole da ogni tempo, in quatro persone suso un carro da cocia in uno di e una nocte cum tre jumente, nou mutando se non una volta le bestie la estate e do lo inverno ; la qual cossa ho commemorata, perche me pare un grande caminare». ²

E leírásokból tehát nyilvánvaló, hogy a kocsi-szekér (currus kochy) a régi szekerektől eltérő gyorsjáratú, könnyű típus volt, amelyet eleinte vasalkatrészek nélkül szerkesztettek s amelybe egymás mellett három lovat fogtak be. E szekéren ellentétben a B. de la Broquière által említett szekérrel csak négy utast szállítottak, a kocsist is beleértve, utasa azonban összes podgyászat is magával vihette, ámbár nehéz fuvarozásra akkor ezt a járművet nem használták.

A gyorsjárat és a könnyű szerkezet azonban nem volt új dolog, Broquière szerint ezt az Alföldön már Zsigmond idejében is ismerték. A kocsi-szekérnek tehát föltétlenül ebből az alföldi típusból kellett fejlődnie, különbözött azonban attól a fogatját és a nagyságát illetőleg : kisebb volt és hármassfogatú.

A hármassfogat kétségtelenül egyik legjellemzőbb sajátága lehetett és maradt még jóideig. Oláh Miklós 1562-iki végrendeletében a kocsi-lovakat mindig hármassával hagyományozza. ³ Jere-

¹ Önéletírásában, Kovachich : Sammlung kleiner noch ungedruckter Stücke. 167. l. Ez adatot Szamota is közli Régi utazások Magyarországon és a Balkánon c. könyvében 147—148. l., de nagyon pontatlan fordításban.

² Starcewski : Hist. Ruthenicæ scriptores exteri sæculi XVI. Vol. I. 95. l. Ezenkívül Herberstei nmég kétszer említi önéletírásában. 1523-ban : Am fünfundzwaintzigisten February bin Ich auf Kotzien zu Khunig Ludwigen gen Ofen geschickt, mein Weg aus Neustat nach Wien, und dann gen Pruckh an der Leita, Altenburg, Rab, Kotzi und gen Ofen. Kovachichnál 196. l. és 1541-ben : Graf Nielsch von Salm kam auf den Cotzien Wägnen zu der nacht hernach, u. ott. 260. l.

³ Reliqui tres (equi) qui in curia mea serviunt quottidie, una cum Koczay dentur Joanni Listio et uxori. Tres similiter equi Kocsy qui Posonii sunt, dentur Emerico Saaghy provisori. Tres similiter equi kocsi, qui in Olah-Wywar sunt dentur provisori. Történelmi Tár. 1896. 157. l.



Részlet magyar kocsikkal Jost Amman metszetéről:
a török követség bevonulása Frankfurtba II. Miksa császár koronázására 1562.



Jeremias Schemel metszete a magyar kocsiról 1568.



Részlet Jost Amman egy metszetéről.

Különböző fogatú teherszállító szekerek, személyszállító fődeles szekér és a háttérben egy magyar kocsi. XVI. század közepe.



Comenius képe az Orbis pictusból 1685.

Elöl szekér, mögötte hintó (13), kólya (16), lektika (17), kocsi (15).

mias Schemel augsburgi festő is 1568-ban hármasszogatúnak rajzolta az «ungarische Gutsche»-t,¹ így mutatja be Jost Amman két metszete is.

A képek azonban a kocsi alakjára nézve eltérnek egymástól. Schemel kocsija egyszerű, a tengelyeken nyugvó szekér, amelynek favázát fonott kas tölti ki; úri utasai a kocsi hátulsó részében ülnek, ahol a kas magasabbra emelkedik, velük szemben ül a szolga, háttal ennek, a kocsi elején a kocsis. Jost Amman képein a kocsi hátsó része szintén magasabbra emelkedik; az utas, esetleg kettő, ebben a hátsó részben ül, több esetben kísérei kétoldalt a kocsi középső részén lévő fölszállókon, a kocsis a kocsi elején. Valamennyi ábrázoláson a gyors hajtást a lovak ugró állása juttatja kifejezésre. Ugyanilyen alakot mutat Comenius 1685-iki *Orbis pictus* is, ahol azonban a kocsiban csak egy utas van, a kocsi kétfogatú s a kocsis a nyergesen lovagol. A XVII. században tehát a kocsi jellemző hármasszogatát már nem ismerték. Az *Orbis pictus* kísérő szövege is azt mondja: «Egyébek (járnak) két lovan kocsin.» Ki kell még emelnem, hogy mindhárom képen a hátsó kerekek nagyobbak, mint az elsőek. Ezt a sajátosságát tehát a kocsi szintén a B. de la Broquière által leírt típustól örökölte.

Ezzel ellentétben azonban a képek nem mutatják a kocsit fedettnek, csak Jost Amman képein van hátsó részükön félfedél-féle borítás, holott Broquière a magyar szekerekről kiemelte, hogy némelyik az itt divó szokás szerint fedve van. Avila y Zuniga is azt írta 1548-ban V. Károlyról, hogy «... se puso a dormir en un carro cubierto al quel en Hungaria llaman coche, el nombre y la invencion es de aquella tierra»;² az ő adata tehát annyiban összevág Herbersteinével, hogy az utas ágyát is magával vihette, de a kocsit határozottan fődöttnek mondja.

Kérdés azonban, hogy V. Károly kocsija tényleg kocsi volt-e, hogy nem volt-e inkább hintó? Hogy e két fogalom lényegében különböző, azt először Tóth Béla állapította meg.³ Az ő véleménye

¹ Ein seer Herrlichs wollgegründs und gezierdes Auch Nutzlich und schenness Chaunteruet Buoch. A kép felírása: ein ungerische Gutsche, wie si soll geordnet und mit aller zugehor gerist Werdenn.

² Ugyanezt az adatot megerősíti a XVI. századi Hortleder is Vom deutschen Krieg 613.l.: Der Kaiser Karl V. legte sich weil er Podagra hatte in einen ungarischen Gutschwagen schlafen.

³ Mendemondák 58. l.

szerint a felfüggesztett, tehát nem a tengelyeken nyugvó caros-seria találmánya régibb, mint a kocsiszekéré. Az első hintónak azt tekinti, amelyen 1342-ben I. Károly király holttestét temetése alkalmával szállították s amelyről Küküllei azt írta: «cum sartaneo curru seu mobili aut ostilario regnali»;¹ a mobilis, ostilarius kifejezésekben nemcsak a hintó fogalmát látja kifejezve, hanem később feltűnő magyar nevét is. Ilyen «currus mobilis cum sex equis» fordul elő I. Károly özvegyének, Erzsébet királynénak hagyatékában is.² Ilyet küldött 1457-ben V. László is Toursba a francia királynénak, amikor leányát, Magdolnát megkérte; erről írja Villaret «un chariot branlant et moult riche».³ Magyar neve a kocsiéval körülbelül egyidőben, 1490-ben tűnik fel először.⁴

A külföldön legelőbb Franciaországban van nyoma. A Grande Encyclopedie szerint⁵ az első hintó Franciaországban az volt, amelyen Bajor Izabella VI. Károllyal kötött házassága alkalmával bevonult, a második V. László fentemlített hintója. 1470 körül egy francia miniator a boroszlói Froissart-codex miniatúráiban már a hintót rajzban is megörökítette, de ez a találmány csak lassan terjedt és Párisban, ahova akkor olasz közvetítéssel jutott ismét el, még 1550-ben is csak három volt.

Szerkezetére ez az alkotmány tudomásunk szerint épen ellenkezője volt a kocsiszekérnek. Nehéz aléptményű, erős kerekeken és súlyos hosszanti gerendán (nyújtó-fa) tartóvasak vagy oszlopok segítségével felfüggesztett carosseria. Leírását — igaz hogy csak a XVIII. század elejéről (1732) — a legaprólékosabb részletekig Apor Péter Metamorphosisai tartották fenn.⁶ Ez a kor azonban már nagyon távol esett a hintó feltalálásának idejétől s így Apor leírásában nem kereshetünk bizonyítékot a XV. századi vagy a XVI. század elejéről való hintó szerkezetére. Ennek a felfedezésnek a lényege mindenesetre a kocsiderék felfüggesztésében állott, ami a hintót a személyszállítás szolgálatába állította,

¹ Florianus Fo tes III. 135. l.

² Pray: Annales regum Hungariae. II. 148. l.

³ V. ö. Tóth: Mendemondák. 60. l.

⁴ 1490: Cum duobus curribus, uno Hynthozeker dicto et alio Terheszekeer. Körmendi lt. IV/5. nr. 45.; 1494: Hyndotarthowas M. O. L. D. 26076.; 1500: currus hyntho cum coopertura M. O. L. D. 24864.

⁵ Altorjai Apor Péter munkái. (Mon. Hung. Hist. Script. XI.) 363—375. l.

⁶ V. ö. a Carosserie cikket.

mert az utast megkímélte a rázás kellemetlenségeitől. A hintó tehát ellentétbe került a szekérrel és magyar nevének első említésekor a «hynthozekér» tényleg a «terheszekeer» fogalmával szembeállítva tűnik fel.¹ Ezen rendeltetésének következménye lehetett, hogy már korán fedelet alkalmaztak rá, amint ezt a szekérrel is megtették, ha személyszállításra használták. Már 1500-ban egy oklevél azt mondja „currus hyntho cum coopertura”² és Apor leírása szerint is a hintó mindig födeles, de födele lehet kétféle eresztős avagy orsós.³ Korántsem akarom ezzel azt mondani, hogy födelet egyedül a hintónál alkalmaztak, de leginkább ott alkalmazták és így főképp a hintóra volt jellemző.

Nem is valószínű, hogy amikor a külföld a szekéren eszközölt magyar találmányokkal megismerkedett, a könnyű kocsi-szekérnek a nagy kényelmet nyújtó hintó előtt elsőbbséget adott volna. Gozzadini kimutatta, hogy a magyar kocsit (*carro da cocchia*) Estei Hyppolit honosította meg Itáliában, először Ferrarában 1509 körül, amikor Olaszországba visszatért.⁴ Az a kocsitípus azonban, amely ennek következtében Itáliaszerte elterjedt s amelynek két, Veronában megmaradt s az ő meghatározása szerint 1549-ből és 1572-ből származó carosseriáját be is mutatja, határozottan hintó volt.

Ilyesfajta lehetett V. Károlynak Avila y Zuniga által említett híres kocsija is. A nyugati országok nem is törekedtek annyira gyorsjáratú, könnyű szekerekre; a további fejlődés is azt bizonyítja, hogy több érzékük volt a kényelmes hintó iránt, mely a fényűzésre is bőségesen adott alkalmat. Innen az a sok törvényes intézkedés az olasz és a német államokban a kocsik új divatja ellen, amely elpuhítja az embereket és oktalan fényűzést teremt.⁵

¹ A körmendi levéltár egy 1490-ből való jegyzékében, amelyet nem volt alkalom eredetiben tanulmányozhatni.

² M. O. L. D. 24864.]

³ Id. hely 364. l. Az magyar hintó is kétféle vala, egyik kétféle eresztős, az drágább is volt, az második orsós.

⁴ Id. mű 218–220. l. A kocsinak Estei Hyppolit számadásaiban és leveleiben előforduló elnevezései: *carete da Cozo*, *Caretta ongarasca*, *l'Ongaro*; kocsis: *caratiero da Cozo*; kocsi, lovak: *cavalli da Coze*. Hogy 1509-ben már ismeretes Itáliában, Borgia Lucrezia egy 1509 nov. 17-ről datált levele árulja el, amelyben Estei Hyppolitól kölcsönkéri *«l'Ongaro»*-ját. U. ott 219. l. Hogy különben ez a találmány Estei Hyppolit révén jutott el Itáliába, már P. Ligurius is tudta: *«il cocchio fu portato prima in Italia dal primo signor Ippolito Cardinale di Ferrara, da Ungaria.»*

⁵ V. ö. erre vonatkozólag Perrot cikkét a *Vierteljahrschrift für Volkswirtschaft*

Sohol semmi nyoma annak, hogy az egyszerű kocsi-szekér a külföldön hasonló népszerűségre tett volna szert.

A fogalmakban azonban már a XVI. században, mikor az új típusok a külföldön elterjednek és még inkább a XVII.-ben bizonyos zavar támadt, az elnevezések eltolódtak. Ezt a zavart látjuk Calepinus szótárában (1586), valamint a későbbi szótáríróknál és Comenius Orbis pictusának 1681-iki kiadásában.

Pontosabban csak a hintót tudják meghatározni. Calepinus szerint ez «hangender Wagen», a római pilentum,¹ amely négykerekű díszes kocsi volt, különösen asszonyok használatára.² Comenius is azt írja: «A nagyúri rendek járnak hat lovakon két kocsissal, függő szekérben (currus pensilis, Hangwagen, wisicym woz), mely hivattatik hintónak (Karrete, Kutsche, carpentum, pilentum, kocz)», de ő már a német elnevezésben összezavarja a kocsival, a latinban a carpentummal,³ amelyet gabonaszállításra is használtak, amint hogy Calepinus is a pilentumot nemcsak a hintó szóval magyarázza, hanem a kólyával is. Páriz Pápainál is (1767) a hintó: hangender Wagen, Rollwagen, de egyszersmind Gutsche is, a carpentum (1782) egyben kotsi, fedeles kotsi és hintó.

Calepinus még halványan emlékszik rá, hogy mi volt a kocsi eredetileg, amikor a trigát magyarázza e szóval,⁴ a magyar szöveg azonban elárulja, hogy a kocsi fogalma már korántsem az, ami eredetileg volt: «Kolia, háromlovú kotsi.» Külön ki kell emelnie azt, ami eredetileg a kocsiszekérnek legjellemzőbb saját-

und Kulturgeschichte. 1868. 42—49. l. és Gozzadini id. cikkét 228. l. — A braunschweigi herceg 1588-iki rendelete élesen kikel, dass sich fast alle unsere Lehen-Leute Diener u. Verwandten ohne Unterschide, jung und alt, auf Faullenzen und Kutschen-fahren zu begeben unterstanden; Angliában meg 1673-ban röpirat készült a kocsizás ellen, amely azt fejtegette, hogy a kocsizás veszedelmes Anglia kereskedelmére és káros az egészségre. Nálunk csak a fölkeléseken tiltják a kocsin való megjelenést: 1523. 20. t.-c. Et quod nobiles unius sessionis per singula capita pariter insurgere et advenire teneantur §. 1. Et non in koci (prout plerique solent) sed exercituantium more vel equites, vel pedites, ut pugnare possint, venire sint obligati.

¹ V. ö. a pilentum szónál.

² V. ö. ókori lexikon: pilentum és Pyrrhus Ligorius művét: De vehiculis antiquorum (kiadva Joan. Schefferius által De re vehiculari veterum 1671. c. munkája függelékéként): inserviebat dicto ministerio, ad portandas nempe matronas cum calathis ad sacrificia, habebatque rotas quatuor.

³ P. Ligorius 373. l. Használták gabonaszállításra, a szent ünnepeknél és a nők részére.

⁴ V. ö. a triga szónál.

sága volt. Hogy e szó régi jelentésére még visszaemlékeznek, azt bizonyítja a rheda magyarázata. Calepinus ezt is kocsi-val fordítja és így írja le: «Genus leuculi currus, in quo gestabantur nobiliores in villas suas, cuiusmodi sunt hodie quos Itali cochos vocant.»¹ A magyar találmány fogalmát azonban olasz példával világítja meg. Kotsi-nak, ernyős kotsi-nak nevezi azonkívül a carpentumot is, a vehiculum magyarázatában pedig a szekérrel egyértelműen használja a szekerek általános megjelölésére, ezzel elárulva azt, hogy a kocsi szót akkor már minden szekérfajta megjelölésére használták, hogy tehát fogalma tágabb értelemben a szekérével azonosult. Ugyanezt bizonyítja egy 1594-iki oklevél, amely a hintószekeret már «Hintho kochi»-nak nevezi, és Páriz Pápai szótára (1782), amely a vehiculum szót szekérrel és kocsival fordítja.² Comeniusnál csak a kép árulja el, hogy ismeri e typus eredeti alakját, a szöveg: «Egyébek két lovan kocsin (essedum, rheda, Calesse, kocz)» szerint már fogalma sincs róla, hogy a kocsik eredetileg milyenek voltak.

Amilyen mértékben a kocsi fogalma kibővült, úgy specializálódott a kólyáé, a kocsie kiterjedt minden fuvarozó eszközre általában, a kólyáé korlátozódott a kizárólag személyszállítókra. Így nevezi Calepinus a hintót, a pilentumot, azonkívül az «arce-ra»-t,³ amelyet németül szintén a hangender Wagen kifejezéssel határoz meg és így ír körül «significat plastrum tectum undique ex tabulis, quasi arca quædam magna, vestimentis instrata... quo vehiculi genere senes et ægroti cubantes vectabantur.»⁴ Ez a leírás bizonyos tekintetben, ami a fekvést illeti, megfelelne annak, amit Herberstein a kocsiról mond. Ugyanúgy a kocsira vall a trigának a kolyával való már föntemlített azonosítása. Ezeken kívül azonban a kolyával azonosítja még a petoritumot⁵ egy gall eredetű négykerekű szekeret, amelyet németül így magyaráz:

¹ V. ö. a rheda szónál. P. Ligorius szerint a rheda kétkerekű «portandis oneribus rebus usu» a pits vel herbis. Usus eius in villis ad portandas matres villarum cum liberis». 409. l.

² M. O. L. UC. 78/7.

³ P. Ligorius szerint a kétkerekű ökrök vagy lovak által vont fuvarozó eszköz: quo utebantur in rebus rusticis, contegebatur a nonnullis, commodumque erat senibus et iuvenibus... est in commodum ægrotis ob concussionem. 391. l.

⁴ V. ö. az arcera szónál.

⁵ Négykerekű gall eredetű nyílt szekér, amelyet a köznép használt.

«Ein sonderbare gattung eines Karrens oder Wagens, Roll oder zugedeckter Wagen», és az essedumot,¹ egy britt eredetű harci szekeret, amelyet magyarul «kólyakotsi»-nak mond. Szóval vegyesen jelöl meg vele harci, falusi és utazószekeret, kétkerekűt és négykerekűt, de mindig olyat, amelyet elsősorban személyszállítónak tekintett. Ugyancsak személyszállításra berendezett, de kereketlen útiszerszámnak jellemzi Comenius: «A kolyák (arceræ, Roszbare, konske nosidla) és lektikák hordoztatnak két lótul.» És a XVII. század elején Nagy Szabó Ferenc is díszes úriszerszámnak nevezi, amely azonban a közönséges szekérhez állt közel.²

A bizonytalanság ennél a szónál a legnagyobb; a szó eredeti értelmére tehát legkevesébb emlékeztek. Mindazonáltal könnyű, főképp személyszállító kocsi jelölésére használják, amelyet fedettnek is mondanak. Értelmét — úgy látszik — a kocsi zavarta össze. Pontosabb meghatározására azonban a XV. századi, a XVI. század első feléből származó okleveles adatok sem adnak alapot. Egy 1434-iki adat kétlovasnak sejteti,³ 1465-ben egy hintóval szemben közönséges szekérnek nevezik: «Duos currus unum pendentun alium vero simplicem Kolazekér vocatum.»⁴ Egy 1490-iki lajstrom mintegy a hintó és a terhesszekér közé helyezi és lengyel eredetűnek mondja,⁵ míg 1532-ben a födeléről van szó. Ez adatok közül a lengyel eredet mindenestre tévedésen alapszik. Calepinus, amit magyarul kólyának nevez, lengyel nyelven: kotzy, koliebka és koliassa szavakkal jelöli.⁶ A lengyelben a szó, ha meglett volna, kolesza alakban lépett volna föl. És ha lengyel eredetű lett volna az elnevezés, akkor a körmöcbányaiak nem mondták volna «vulgo hungarico Kola»-nak.

Minthogy azonban az mégis megállapítható, hogy egy némelykor földött, eredetileg is többnyire személyszállításra hasz-

¹ Alacsony harci szekér két nagy kerékkel; könnyű utazókocsinak is használták. Ókori lexikon. V. ö. még Ligurius 390. l.

² V. ö. Memorialeját ad an. 1620. Erdélyi Történelmi Adatok I. 133. l.: a szekér pedig csak közönséges szekér, veres skarláttal vala borítva, kétfelől ablaka vala, olyannak látszék nekem, mint régen itt az urak kólyája volt.

³ Unum currum vocatum cum duobus equis. Nemz. Muz. Kállay levélt.

⁴ M. O. L. D. 28527.

⁵ Tertium currum qui currus polonicus sive Lengelska kola dicitur. Körmendi levélt. IV/5. nr. 45.

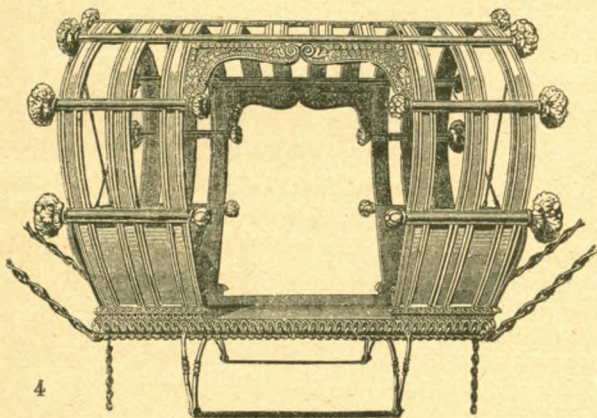
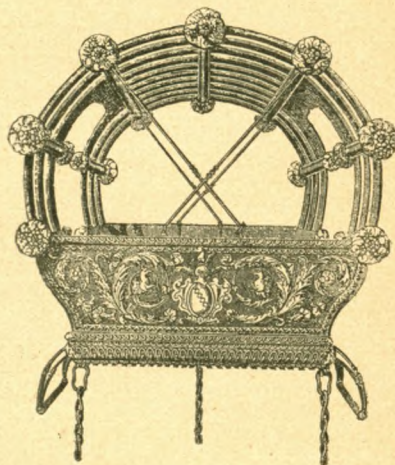
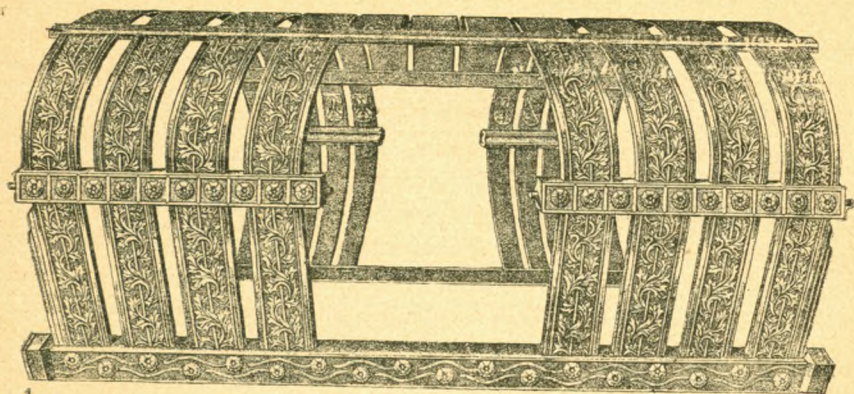
⁶ Az essedum, pilentum, arceræ és petoritum szavaknál.

2
nált, de még nem felfüggesztett, könnyű szekértípus volt, hajlandó vagyok a kolyát lényegében azzal a könnyű szekérrel azonosítani, amely már a kocsiszekér előtt a személyszállításra is használatos volt és amelynek leírását Bertrandon de la Broquière útleírásában bírjuk. Ez az a currus levis, amelyet a currus medius vagy communisszal együtt a mázsaszekérrel szembeállítottak, amelynek a kereskedelemben csak a szűkebb helyi forgalomban volt szerepe. Ennek a könnyű típusnak azonban semmi köze sem volt a csilléhez, amelyet a XVI. században is sűrűn említenek, de mindig csak a fa- és szénahordásnál.

A könnyű kólyaszekér szolgáltatta az alapot a fuvarozóeszközök további fejlődéséhez. Még a kocsitípus feltünése előtt nagy hatással volt a hintóra. Bertrandon de la Broquière említi, hogy milyen szépek a földött példányok, könnyű szerkezetüket azzal jellemzi, hogy egy ember a vállán elviheti nemcsak a kocsidereket, hanem a kerekeket is. Ezek az adatok önkéntelenül is III. Frigyes császár hintájához és a Gozzadini által bemutatott két XVI. századi veronai hintóhoz vezetnek el bennünket. A carosseriának ez a kerekekről való lekapcsolása csak a hintós szerkezet mellett érthető. A veronai kocsiknak és III. Frigyes Grazban őrzött hintájának tényleg csak a felső részük maradt korunkra: a kocsiderék a földéllel.

Ez a két alkatrész ott elválaszthatatlan és a földött szekérből való közvetlen fejlődést tünteti föl. A hintó borítása itt ugyanolyan abroncsokon van megerősítve, mint az ekhós szekéren, csak hogy az abroncsok helyett az azokon felül és oldalt a kocsi hosszában elhelyezett rudak (eredetileg ezeket nevezhették orsóknak) veszik át a főszerepet. Rajtuk erősítették meg azokat a bőrtökeket vagy posztókat, amelyekkel a hintót befedték; a hosszanti oldalak közepén hagyott nyílásból alakult a hintó felszállója, illetve ablaka. Ez a váz azonban nemcsak földél volt, hanem kocsiderék is, amelyhez csak alul járult tömör alap. A XVI. századból származó ábrázolásokon a kocsifödelet mindig ilyennek rajzolják. Ha a borítás le van eresztve, elől és hátul kilátszik a rendesen hét darab orsó gombos vége. Ilyen lehetett V. Károly híres kocsijának cooperturája, ilyent ábrázolnak egyszerű szekéren, tehát nem hintós szerkezettel, Jost Amman, Hans Tirol, Tobias Stümmer metszetei.¹ Hogy ugyanez a hintós szerkezetnél is divatos volt,

¹ Közölve Diederichsnél: Deutsches Leben der Vergangenheit, 757. és 759. szám alatt.



III. Frigyes császár hintaja.
1. oldalról, 2. hátulról.

A veronai hintó.
3. hátulról, 4. oldalról.

a veronai hintók bizonyítják, amelyeken a felfüggesztéshez való láncok is fennmaradtak, valamint a boroszlói könyvtár 1470 körül készült Froissart-codexének néhány miniature képe, amely tudomásom szerint a legrégebb hintórajz.¹

Az elhelyezkedés is a veronai hintókon megfelel annak, amit Betrandon de la Broquière mond s amilyen az elhelyezkedés a XVI. és a XVII. század nehéz hintóin általában volt. A veronai carosseriák azonban a későbbi nehéz hintókkal szemben könnyű szerkezetűek. Az egész alkotmány csak 176, illetve 180 cm. hosszú, mindkettőnél 102 cm. széles, legnagyobb magasságuk pedig 130, illetve 110 cm. És ez a szerkezet mégis Gozzadini szerint eleinte talán csak két személy részére szolgált, később azonban négy, sőt nyolc személynek adott helyet.² Az első és a hátsó ülésen ketten-ketten foglaltak helyet, a felszállókban is ült egy-egy, esetleg kettő is. A fenti méretek mellett hatan fértek el. Később a hintóban ez az elhelyezkedés általános volt;³ Bertrandon de la Broquière még csodálkozott rajta.

Ez a hintóalak jutott át az Esték révén 1509 körül Ferrarába és onnan a többi itáliai városba, ilyen lehetett a Margit francia királynőnek 1457-ben küldött „chariot banlant et moult rische“ és V. Károly «carro cubierto»-ja. Ilyenek a boroszlói Froissart-codex miniature hintajai. Itáliában ez a típus gyorsan terjedt: 1543-ban Ferrarában már 60-at számoltak, Bolognában 1563-ban 30-at, Mantovában 1574-ben 54-et.⁴ 1509-ben a Brandenburgi Joachim örgróf által Ruppiban tartott tornajátékon is szerepelnek már hintók.⁵ Franciaországban csak a XVI. század közepén,⁶ Angliában még később honosodott meg.⁷ Alakja akkor már bizo-

¹ Közölve A. Lindner: Der Breslauer Froissart. Festschrift des Vereins für Geschichte der bildenden Künste zu Breslau zum 50 jähr. Jubiläum Berlin, 1912. 5. és 40 melléklet.

² Id. mű 235. l.

³ V. ö. Apornál: Az hátulsó ülésben az úr s az asszony ültenek, ha olyan három-négy esztendőes gyermekek volt, azt közbevették, ha pedig nagyobb volt, kivált leány, az az öreg asszonnal az első ülésben ült; némelykor hárman is ültek elől. Az frajok az ablakokban ültenek, néha négy személy is szorult az két ablakban. Id. hely 369. l.

⁴ Gozzadini id. mű. 221. l.

⁵ Perrot cikke, id. hely 41. l.

⁶ V. ö. Gozzadini id. mű 220. l. Perrot id. hely 40. és 42. l. Grand Encyclopedie Carrosserie cikke.

⁷ V. ö. Perrot id. hely 42. l.



II. Richard temetése : hintó.



Izabella királyné bevonulása Párisba :
ugyanaz a hintóderék szilárdan a tengelyeken és lovas lektika gyanánt.
A boroszlói Froissart-codex miniaturái 1470 körül.

nyos változásokon ment át. Az orsós szerkezet mellett még a XVI. század folyamán meghonosodott a kétfelé eresztős fődél (Landauer). Az állandó, meg nem mozgatható födelet pedig a XVII. század elején 4—6—8 oszlopra helyezett mennyezetrel helyettesítették. Apor Péter már ezt az utóbbi két formát írja le s a mennyezetes hintót nevezi orsósnak, úgy hiszem mégis, hogy az orsó nevet eredetileg nem e mennyezettartó oszlopokra alkalmazták, hanem az ekhós fődél gombosvégű hosszanti rúdjaira. A mennyezetes oszlopos alakból fejlődött azután a hintó ismert barokk alakja. Ezek az utóbbi formák már mind nehezek voltak. A XVII. században ennek következtében a hintót nálunk hatlovasnak ismerték. Ilyennek mondja Comenius és Apor szerint is mindig hat lovat, igen ünnepélyes alkalomkor esetleg nyolcat is fogtak eléje.¹ Eredetileg azonban a sok ló inkább a nagyobb dísz kedvéért lehetett, hiszen I. Károly király özvegyének, Erzsébet anyakirálynénak hintaja is hatlovas volt.²

Ezeket azért tartottam szükségesnek elmondani, hogy a kólya és hintó fogalmak összezavaródását kellőképen megvilágítsam. Minthogy különben a boroszlói Froissart-codex miniatora a hintó carosseriáját szilárdan a tengelyekre erősítve, majd két lótól laktikaszerűen hordozva is ábrázolja, lehetséges, hogy a kólya minden egyébben megegyezett a hintóval, kivéve, hogy nem volt fölfüggesztve. Az bizonyos, hogy lassankint egészen átalakult személyszállító eszközzé. Ezt a folyamatot azonban a kocsiszekér használata mozdította elő, amely már első feltűnésekor nemcsak a személyszállítás szolgálatában áll, hanem a teherfuvarozásra is használatos.

Ennek a találmánynak lényege gyorsjárata. Listi János veszprémi püspök és kancellár feltalálójának Mátyás királyt mondja.³ A hármasszékű, könnyűderekű szekér eleinte főképp a Buda és Bécs közötti gyorsforgalmat bonyolíthatta le, vonatkozása a komárommegyei Kocsfal tehát kétségtelen; később

¹ Apor szerint: Legelsőben egy hintó eleiben akkor is rendszerént hat lovat fogtanak, mert némelykor nyolc lovat is fogtanak. Id. hely 367. l.

² *currus mobilis cum sex equis.*

³ Listi János kancellár jegyezte be Bonfinius példányába, a hol Mátyásról azt mondja: «aurigatione assidua usus est», — «bizony kocsis nem volt. Romanus enim ille mos iam olim tum desierat, nisi forte dicere velit, curru kochy vectum, cuius rex primus inventor fuit». V. ö. Cornides értekezését id. hely.



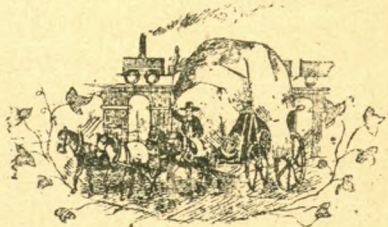
Kétfelé eresztős hintó: landauer.
A XVI. század első feléből származó metszetről.



Mennyezetes hintó a XVII. századból.
Egy I. Lipót császár koronázását ábrázoló
metszetről. 1658.



Hátul lógós kocsí
Remsharth metszetéről: vásári jelenet
a bécsi Grabenen. 1740.



Társzekerek.
Hazai fuvarlevelekről, 1850 körül.

azonban egyebükt is elterjedt. A Magyarországon föllépett újítások: a nagyobb hátsó kerék, a könnyű szerkezet, a hintós föl-akasztás és a 6—8 személyes elhelyezkedés vívmányai közül — úgylátszik — a németek, bizonyára a bécsiek révén,¹ leginkább a kocsiszekér sajátásaival ismerkedtek meg. Amikor tehát e magyar találmányokat átvették, az új kocsiformákra a kocszi nevét alkalmazták, ámbár őket a nagyobb kényelmet nyújtó hintó bilincselte le. A német Kutsche (eredetileg Gotschi, Gotschiwagen, Gutschi, Gutsche) szóval azután az egész nyugaton általánosan egy olyan fuvarozó eszközt, a hintót jelölték meg, amely saját-ságait tekintve a kocsival ellentétben állott.

A kocsinak tudniillik eleinte nem volt teteje. Ezt még a XVIII. században Apor Péter is tudta, pedig akkor a fogalmak már nálunk is összezavarodtak. Szerinte: «az közönséges főembereknek nagy bőrös kocsijuk volt, az hátulja mindenkor lógos, némelyiknek az elei is szintén olyan volt, egyéb minden alkalmatossága az egy fedelin kívül; az mint az hol ide alább az fedeles hintót leírom, tudd meg, hogy épen olyan volt az bőrös kocszi is.»² Ez az adat különben a fogalmak összezavarodását új tényezővel is magyarázza, utóbb már a kocsit is, legalább hátul, felfüggesztették. Ezt nevezi talán Comenius «félhintó»-nak.³ A különböző típusok sajátos vívmányait tehát átvitték a többi alakokra is, különösen a fényűző hintókra. De a hintó mellett alkalmazták pl. a fedelet szekérszerkezeten is, eleinte csak orsós alakban, majd a kétfelé eresztős alakot is. A hintós akasztás is mind általánosabb lett a személyforgalomban és nemcsak a nehéz hintón alkalmazták, hanem könnyebb szerkezeteken is. És végre a fogatok is változtak, a kocszi jellegzetes hármass fogata lassankint kiment a divatból és a helyét a kettős és négyes fogat foglalta el. Természetes, hogy ez a differenciálódás, az eredeti típusok jellegzetes saját-ságainak más típusokra való átvitele, a fogalmakat szükségképp összezavarta.

A kocszi mostohábban fejlődött mint a hintó s minthogy megmaradt a teherszállítás szolgálatában is, érthető, hogy fo-

¹ V. ö. pl. Cuspinianus Diariumának 12. §-át (Bél: Adparatus 292. l.): *Ingre-diebantur toto die Viennam currus, quadrigæ et bigæ Hungarorum et Polonorum, vehabantur multi in curribus illis velocibus, quibus nomen est patria lingua Kotschi.*

² Id. hely 363. l.

³ *Janua linguæ* 87. l.

galma a szekérével azonosult. Már az 1494/5-iki királyi számadások szerint is szállítanak rajta narancsokat vagy gyertyákat.¹ A XVI. század közepén már általánosan használják a kereskedők. Ráteszik rakományukat és maguk is vele utaznak. Lőcse város híres jegyzője és fontos ügyekben eljáró követe, Türk Dániel pl. 1560-ban hamarjában írja meg egyik jelentését Pozsonyban a városnak, míg a kereskedő, aki Lőcse felé indul, megrakítja a kocsiját, hogy sorait ezzel az alkalmatossággal továbbbíthassa.² Egy más alkalommal Bécsből Pozsony felé haladva egy kereskedő veszi fel kocsijára, aki bizonyára ugyanazzal viszi árúit is.³

A mázsaszékérrel szemben tehát a XVI. században a kocsi vette át a kólya régebbi szerepét. De a fent felsorolt adatok, különösen, hogy a kocsit árúfuvarozásra használták olyan hosszú vonalon, mint a pozsony-lőcsei, azt bizonyítja, hogy a kocsi a kereskedelemben jelentőségben felülmúlta a kólyát. Ez már nem volt helyi forgalom, a kocsi tehát már nemcsak a kiskereskedelemben szerepelt. Ezzel az újítással pedig meg kellett változniok az árúmegállapítás körül követett szokásoknak: a kocsirakományt is meg kellett állítani, nemcsak a mázsaszekeret. A mázsaszékér külön fogalma tehát megszűnt, a XVI. században már csak átiratokban találkozunk vele. A szó a nyelvhasználatból teljesen kiveszett, annyira, hogy ez idegen kifejezések, mint a furmán-székér meghonosodására adott alkalmat.⁴

Ez természetesen nem jelenti azt, hogy maga ez a nagy, nehéz szekértípus is eltűnt volna, eredeti neve csak azért vészett el, mert már nem volt meg régi jogi tartalma. Alakja fennmaradt, mint teherszékér,⁵ megjelölésére pedig éppen a XVI. századtól a társzékér szó jött forgalomba.⁶ A társzékérnek a XIX. század

¹ 1494. *Prima die Maji, ad mandatum Regiæ Majestatis missa sunt ad Wyssegrad poma narantia dulcea et acerba per curum kochy...; per eundem kochy missæ sunt lucernæ et candelæ parvæ...; 1494. XIX. Novembris. Nicolao Litterato cum certis et præfatis poma narantiis et aliis rebus... pro kochy...*

² *Diesz hab ich in eyl geschriebe weyl sie auff den Cotschi geladenn haben.* 1560 nov. 7. Lőcse város levélt. VIII. oszt. 52/6. sz.

³ Türk 1558 jul. 5-én Lőcse város-tanácsához intézett levele. Lőcse v. lt. VIII. oszt. 41/1. sz.

⁴ Pósházi: *Igazság istápjá.* 1669. II. köt. 652. l. nem volna olyan Lengyel-Országi Furmán-székér, amely meg nem telnék vélek.

⁵ Az Oklevélszótár legrégibb adata 1490-ből.

⁶ Az Oklevélszótár szerint 1518-tól.

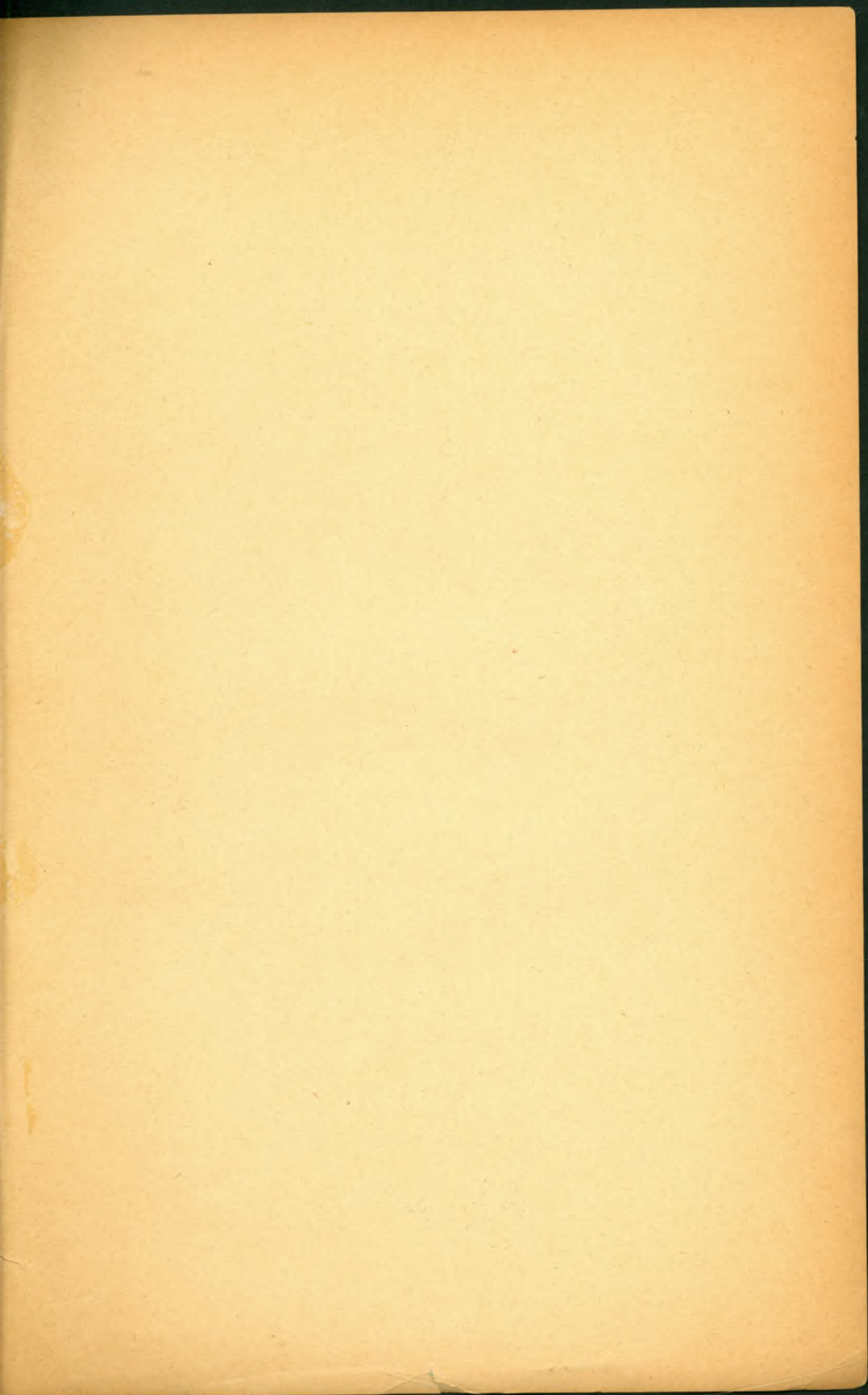
ötvenes éveinek fuvarlevelein látható ábrázolata alapján véve még ugyanaz, amilyen a mázsaszekéré lehetett. Ugyanezt a fogalmat jelölheti a XVI. század első felében néhányszor előforduló kassai szekér,¹ amelyről az egyik adat világosan elárulja, hogy vasalt volt.² A név magyarázata talán az, hogy a kassai vonalon ez a társzekér szelvében divatozott még, amikor nyugaton a kocsi már hátraszorította. Bethlen Gábor idejében ezt a nehéz társzekeret épen úgy hat ló vonta, mint az ugyancsak nehéz hintót, de hogy annál nehezebb, nagyobb alkotmány, bizonyítja, hogy egyszerű szerkezete mellett is ép úgy öt forintba került, mint a hatlovas kocsi (hintó), holott a három vagy négylovas kocsi ára csak 4 frt 50, a kétlovasé 4 frt volt.³

A nagykereskedelemben szereplő, nehéz mázsaszekérnek, a későbbi társzekérnek a felbukkanása tehát kereskedelmünknek a XIII. század folyamán történt fellendülésével kapcsolatos. Típusa a könnyű magyar szekerekkel szemben külföldi származásra vall. Használata soha sem terjedt el az egész országban. Az Alföldön nem volt használatos. Leginkább a Dunántúlon és az északi felvidéken találkozunk vele. Nagy jelentősége a fuvarozás nagy átalakulásának idején, a XVI. század elején szűnt meg a kocsinak az árúforgalom lebonyolításába való bevonásával.

¹ V. ö. Oklevélszótár. Adatai: 1504: M. O. L. D. 25,427.; 1524: Lelesz Acta 130/34.; M. O. L. D. 36,401.; 1536: M. O. L. L. III. 16. 17.

² 1536: Currum wigo was zekereth kassay.

³ V. ö. a Magy. Tört. Tár XVIII. 234. l. közölt árszabást: Az Kerekes Mes-
terekről mint adják műveket. Ugyanezt a viszonyt tüntetik föl az egyes alkatrészek:
kerék, rúd, tengely árai is.



FRANKLIN-TÁRSULAT NYOMDÁJA