

Zsigmond lengyel herceg utazásai Magyarországon

JELEN KÉRDÉS VIZSGÁLATÁHOZ a forrást Jagelló Zsigmond budai számadáskönyvei nyújtják,¹ melynek Magyarországra vonatkozó részeit 1914-ben Divéky Adorján tette közzé az eredeti nyelven.

A számadások pontos datálásának, a gondos számadás-vezetésnek köszönhetően megrajzolható Zsigmond magyarországi utazásainak útvonala, a hozzájuk tartozó állomásokkal együtt. Az ennek kapcsán megszerzett ismeretek lehetővé teszik, hogy pontosítsuk a középkori Magyarország úthálózatáról már meglévő ismereteinket. A naponként megtett távolságok adatainak felhasználásával hozzávetőlegesen kiszámolhatjuk a haladási sebességet is.

Az utazás viszonylatában (és más viszonylatban sem) a szakirodalom nem foglalkozik érdemben a témával. Divéky Adorján egy, a Századokban megjelent cikkében érintette ugyan,² azonban kizárólag a herceg Krakkói utazásával foglalkozott, gyakorlatilag a latin szöveg magyar összefoglalását végezve el, beérte néhány érdekesség kiemelésével. A herceg egy másik utazásával Zolnay László egy négyoldalas cikkében foglalkozott,³ kizárólag Szeged környéke művelődéstörténetének vonatkozásában. Nem tűnik tehát túlzásnak kijelenteni, hogy ez a nagy forrásértékű dokumentum gyakorlatilag kihasználatlanul hever.

Zsigmond herceg magyarországi útjai

A herceg magyarországi utazásait alapvetően három csoportba tudnám sorolni. Az első útja egyszerű kirándulásnak tekinthető, ez 1500. július 28-tól

¹ Zsigmond lengyel herceg budai számadásai (1500–1502, 1505). Budapest 1914. (a továbbiakban: *Számadások*)

² DIVÉKY ADORJÁN: Zsigmond lengyel herceg II. Ulászló udvarában. Századok 48 (1914) 449–463.; 562–576. (a továbbiakban: DIVÉKY)

³ ZOLNAY LÁSZLÓ: Szeged környék néhány művelődéstörténeti emléke 1500 őszéről. A Móra Ferenc Múzeum Évkönyve. Szeged 1974–75/1. 5–9.

augusztus 8-ig tartott. A herceg Vácon keresztül Visegrádra ment, ahol több napot töltött el.

A második csoportot azok az utak alkotják, melyeket kifejezett politikai céllal tett, ilyen az 1500. október 9-től november 29-ig tartó útja Bácsra, ahová bátyját, a törökellenes hadjáratot indító Ulászlót kísérte. Ide tartozik még tolnai utazása is, amit 1501. augusztus 23-a és október 20-a között bonyolított le, és amelynek célja a János Albert halála miatt kialakult helyzet megvitatása volt.

A harmadik csoportba sorolnám azokat az útjait, amelyeket az országba érkezésében, vagy innen távoztában tett. Első megérkezése kimaradt a számításokból.⁴ Egyévnyi tartózkodás után 1501. november 29-én hazaindult, december 9-én elhagyta az országot és a glogai hercegség érintésével Krakkóba ment. Legközelebb 1502. szeptember 11-én tért vissza. Ugyanabban az évben november 28-án Sziléziába távozott, majd 1505. június 18-án érkezik újra az országba, és ugyanezen év augusztus 12-én végleg távozik.

Készülődés az utazásra

Azt hiszem, nem túlzok, amikor azt állítom, egy ilyen utazásra való készülődés fenekestül felforgatja az udvar életét. Elgondolható, milyen kihívást jelentett egy több hetes útra való felkészülés a kor viszonyai között.

A lovak és szekerek előkészítése különösen fontos. Előbbiekhez az út előtt patkókat, patkószeget, takarókat, utóbbiakhoz vasalatokhoz való anyagot, a tengelyek megkenéséhez szurkot és zsírt, és mivel mindig szükség van rájuk, különféle köteleket vásároltak. Több alkalommal vásároltak új szekereket, erre különösen az 1501. évi krakkói út előtt volt szükség. Az út előtt megjavíttatták, megerősítették és kengyellel szerelték fel a nyergeket is. A legnagyobb előkészületet az első krakkói út igényelte. Az utazást 1501. november 29-én kezdték meg, azonban már október 25-én hozzáláttak a készülődéshez. Külön erre az útra tizennégy új lovat vásároltak Székesfehérváron.

A ruházat is ennél az utazásnál nyer nagyobb jelentőséget, tekintettel a késő őszi időjárásra. A *familia* részére ruhákat, cipőket, lábszárvédőket, fekete és flandriai posztót, valamint báránybőrt vásároltak. Komoly felújítás érte a hercegi ruhatárat is. Zsigmond új csizmát, két új hacukát, díszpalást-

⁴ Divéky csak az 1500. május 8-tól terjedő időszakot adta ki, Zsigmond 1499. december 12-én már Budán volt.

hoz való szövetet, harisnyát, új kardhüvelyt, díszpárnákat, valamint takarókat készíttetett magának. Tizenkét szőnyeg beszerzéséről is gondoskodtak.

A patikában vették meg a papírt, a vörös és zöld viaszt, a füstölőszert. Ugyanitt különböző gyógynövényeket zúztak össze másfél forintért, ezek tárolására kis zsákokat vettek. Itt említem meg azokat az élelmiszereket, amiket nem lehetett beszerezni az úton. Nagy mennyiségű fűszert vásároltak nyolcvankét forintért. Ezek: tíz font sáfrány, húsz font fahéj, tíz font szegfűszeg, negyed mázsa⁵ bors, tíz font gyömbér voltak. A tartós élelmiszerek közül vásároltak harminckét és fél font finom cukrot, fél mázsa rizst és harminc font mazsolaszőlőt. Néhány szót érdemel még a szállítás ügye. Rendkívüli gondossággal csomagolták el a törékeny dolgokat, általában külön burkolatot, tokot készítettek nekik. A fűszereket kis zsákocskákban tartották. Több ládát is vásároltak, illetve készíttetek az útra, ezeket kötelekkel kötötték a szekerekre.

Az utazásra vitt személyzet

Egy ekkora dinasztia tagja természetesen kísérettel utazik, ennek nagysága az úttól függ. Zsigmond a váci kirándulásra hat, a bácsi hadjáratra legkevesebb huszonhét embert vitt magával, nem számítva a lovászokat és kocsisokat. Legalább hat lovászra volt szükségük,⁶ indulás előtt pedig hat kocsisnak fizetett a herceg.⁷

Minden tekintetben a Krakkozóba történő hazaút a legjelentősebb. Zsigmond ez alkalommal végleg elhagyta Magyarországot, mondhatni hazaköltözött, bár két rövidebb látogatást ezután is tett Budán. Valószínűsíthető tehát, hogy mindenki, akinek szolgálatára később igényt tartott, vele utazott. Divéky Adorján az utazók teljes létszámát hatvan főre tette.⁸ Számításaim szerint legkevesebb ötven főről lehet szó, így nem valószínűtlen a hatvanfős becslés sem.

⁵ A „czathnar” Budán 54–73 kg között volt, egy bécsi mázsa 56 kg. Vö.: A történelem segédtudományai. Szerk.: BERTÉNYI IVÁN. Budapest 1998. 347.

⁶ A herceg az utazás előtt hét lovász felett rendelkezett. Számadások 74.

⁷ Számadások 74.

⁸ DIVÉKY 572.

Közlekedési eszközök, útviszonyok, vezetők

Vegyük először a lovat, mint a közlekedés legfontosabb tényezőjét, melynek döntő szerepe volt a kor közlekedésében. Zsigmond loállományában különféle lovakat találhatunk.

Az első csoportot azok a lovak alkotják, amiket egyszerűen az *equus* szóval említenek. Ezek alkotják a hátaslovak csoportját. Amikor nem hátaslóról van szó, azt külön jelzi az írnök. A hátasló másik elnevezéseként az *ambulator*⁹ szót használják, ezeket különleges járásmódra¹⁰ tanították be, lengyelül *innochodnik*-nak nevezték.

A következő csoport a befogott lovaké. Az egyik fajta, az igásló egy helyen nyer említést, a másik a hámos ló, másként *redarius* jóval gyakrabban fordul elő.¹¹ Az igás- és hámoslovak befogásuk módjában különböztek, lengyelül mindkettőt a *wosznyki*¹² kifejezéssel illették. Különlegességnek számított az arab ló, ezzel a fajtavál három alkalommal találkozhatunk a számadásokban,¹³ Zsigmond ajándékba kapta őket.

Négyféle szekérfajta különíthető el a forrásban, az egyik az egyszerű szekér, a *currus*. Mivel a szekerek külső megjelenésében jószerével csak a négy kerék volt közös,¹⁴ nem tudjuk, hogyan nézhetek ki Zsigmond szekerei. Annyi bizonyos, hogy kassal látták el őket.¹⁵ Zsigmond két kocsi szekeret¹⁶ vásároltatott a bácsi hadjárat előtt. A következő fajta, a hintó.¹⁷ Erre vonatkozó adatot az 1505-ös évben találunk.¹⁸ A kocsiszekrény felfüggesztését szíjakkal oldották meg, lengyelül *kolebka*-nak nevezték. Az italszállító szekérral (a forrásban *currus pythny*) háromszor¹⁹ találkozhatunk a számadások között. Ezeknek minden egyes alkalommal a kerekét kellett megjavíttatni. Ebből is

⁹ Számadások 31.; 55.; 65.; 90.; 92.; 104.; 113.; 124.; 178.; 203–205.

¹⁰ Számadások 224.; Divéky 568.

¹¹ Számadások 46.; 57.; 67.; 75.; 107.; 112.; 124.; 136.; 140.; 142.; 143.; 187.

¹² Számadások 231.

¹³ Számadások 26.; 33.; 204.

¹⁴ TARR LÁSZLÓ: A kocsi története. 1968. 172. (a továbbiakban: TARR)

¹⁵ Számadások 135.

¹⁶ A kocsira és kocsi-szekérré vonatkozóan: TARR 199–200.

¹⁷ TARR 196–198.

¹⁸ Számadások 211.

¹⁹ Számadások 168.; 180.; 190.

látszik, hogy ezek a szekerek nagy igénybevételnek voltak kitéve a rajtuk szállított ital tekintélyes súlya miatt.

Az utakról megállapíthatjuk, hogy általában véve katasztrofális állapotban lehettek. A középkorban általános volt a jelenség, hogy az utak javítására, útépítésre nem fordítottak gondot, s ha mégis, a természet erői gyorsan semmivé tették a javításokat,²⁰ így aztán néha pusztán az utak felismerése is problémákba ütközött.

Kitűnik az utak rossz állapota a számadások vizsgálata közben is. Gyakran fordult elő kerék és tengelytörés,²¹ a kocsirúd eltörése.²² A rossz út miatt sokkal gyakrabban kellett patkoltatni.²³ Egy alkalommal a forrás szerint az összes lovat meg kellett patkolnia a kovácsnak, mert a rossz utak miatt lekoptak a patkóik.²⁴ A krakkói út során a felvidékre érve a megváltozott terepviszonyok között gyakrabban fordultak elő különféle balesetek. Az utak azonban nem csak rosszak voltak, hanem bizonytalanok is. A középkori utat nem volt könnyű felismerni, csak az esetleges töltések, hidak árulkodtak jelenlétéről,²⁵ gyakran csak két egymás mellett futó keréknyom volt az út, így a falvak, városok környékén az egymást keresztező utakon könnyen el tévedhetett, aki nem ismerte a környéket.

Ezen okokból kifolyólag Krakkó felé való utazása közben Zsigmond herceg is folyamatosan vezetőik segítségét volt kénytelen igénybe venni. A vezetők többnyire az egyik falutól a következőig vezették, ahol újabb vezetőt fogadtak. Általában parasztok szolgálatait vették igénybe.

A rossz útviszonyok mellett nagy kihívást jelentett a vizeken való átkelés is. Ezzel a kihívással Zsigmondnak is meg kellett küzdenie. Bács felé menet át kellett kelniük a Dunán. Erről nem maradt feljegyzés, mert az átkelést

²⁰ PETNEKI ÁRON: Tanta malitia itineris, avagy az utazásnak veszedelmes voltáról. In: Klanczay Emlékkönyv. Budapest 1994. 20. (a továbbiakban: PETNEKI)

²¹ Számadások 160.; 164.; 167.; 168.; 169.; 180.; 190.; 191.; 202.;

²² Számadások 163.

²³ Számadások 162.; 161.

²⁴ Számadások 162.

²⁵ GÁRDONYI ALBERT: Felső Magyarország kereskedelmi útjai a középkorban. Közgazdasági szemle 1908. 92.

a király biztosította.²⁶ Krakóba menet Esztergomnál keltek át, ezt az átkelőt használták minden későbbi alkalommal is.²⁷

Élelmezés, egyéb ellátás, kiadások

Az utazás ilyen körülmények között, különösen télen eléggé nagy testi és lelki megterhelést jelentett.²⁸ Ez a kalóriaszükségletet is jelentősen megnövelte ember és állat esetében egyaránt, ezért biztosra vehető, hogy az úton nem csak többet, de más ételeket is fogyasztottak.

Az utazás közben nem voltak mind beszerezhetőek a megszokott alapanyagok. A problémás tárolású illetve eltarthatóságú élelmiszereket kénytelenek voltak mellőzni. Nyilvánvaló, hogy a herceg étrendje jelentősen leegyszerűsödött, a tábori körülmények nem nyújtottak lehetőséget az ételek változatos elkészítésére, és az alapanyagok egyébként igen széles skálája is jelentősen beszűkülhetett.

Nem csak a táplálékról kellett útközben gondoskodniuk azonban, hanem egyéb, az úton nélkülözhetetlen dolgokról is. Ilyenek elsősorban a takarmány, a gyertyák, a szekerekhez szükséges alkatrészek, faggyú, de adott esetben ruha és cipő is.

Minden egyes településen, ahol megálltak nagyobb mennyiségű élelmi-szert és takarmányt szereztek be, és ahol szükséges volt, további dolgokat is.

Több alkalommal kénytelenek voltak különböző szekéralkatrészeket vásárolni, a kerék fogyóeszköznek minősült. Emellett egyéb szolgáltatásokat is igénybe vettek. Ilyen volt például a ruhák mosatása, a fürdő, a szállás és a már tárgyalat vezetőik.

Szállás

A hosszabb utazásoknál fontos, hogy az utazók milyen körülmények között pihenhetik ki az út fáradalmait, a megfelelő szállás ezért nagy szerepet játszik utazás közben. Zsigmondot váci útján valószínűleg a váci püspök látta vendégül. Tolnai tartózkodása esetében a hiányzó adatok miatt nem lehet pontosan tudni, hol szállt meg, de valószínű, hogy a király gondoskodott róla.

²⁶ Számadások 69.

²⁷ Számadások 165.; 190.; 205.

²⁸ PETNEKI 14.

Ugyanígy nem volt gondja Bácsón, ahol szintén Ulászló gondoskodott elhelyezéséről.

Zsigmondnak szokása volt a szállás elrendezése érdekében előreküldeni valakit.²⁹ Ezt a feladatot az esetek többségében egyik udvarnoka, Karuatt látta el. Általában két nappal az indulás előtt küldték előre, de előfordult, hogy egy, esetleg már három nappal hamarabb is. Minden bizonnyal az összes útba eső állomáson gondoskodnia kellett szállásról. Többnyire egy forintot kapott a költségeire.

A szálláshelyek körülményeire gyakorlatilag semmiféle adatot nem találtam, egyes helyeken valószínűleg jobban kellett nélkülözniük a kényelmet, a magukkal vitt szőnyegek felhasználásával azonban kellemesebbé tudták tenni a herceg szállását.

Különleges esetek

Itt kerülnek említésre a szokásostól eltérő események, mint például az emberhalál, sérülések, károk. Nézzük először a bácsi út szokatlan eseményeit. Egészen Bácsig semmi különleges nem történt. A városban azonban több probléma is fellépett. Az első ilyen Crzywonosz kocsis halála. A szövegből nem derül ki az oka, csak annyi, hogy a temetésre egy forintot költött a herceg.³⁰ A második kár (az elsővel természetesen nem összemérhető), ami a herceget érte, hogy út közben eltörtött a szobaklozetje, amit meg kellett javíttatnia. Ez negyed forintjába került.³¹ A szokásos keréktörések kijavításán túl a városban további problémákkal kellett szembenézniük. Néhány kocsis és mások megsebesültek. Egyértelműen nem derül ki, hogy mi történt. A számadás egy bejegyzésben, egy kiadásként kezeli a borbélynak a megérkezés után adott két forintot. Tekintettel arra, hogy a lovak körül a mai napig meglehetősen sok sérülés történik, elképzelhető, hogy a több sebesülés egyszerre esett valamilyen lovas- vagy kocsibaleset kapcsán. Ezen kívül a kíséret két tagja is megbetegedett: a bolond és Jurek küldönc.

A hazaérkezés sem volt problémamentes, a Pest és Buda közötti átkelés alkalmával ugyanis a hajózás miatt a szekerek és lovak még Pesten vesztegel-

²⁹ A szállás vonatkozásában: *Számadások* 67.; 70.; 75–77.; 121.; 130.; 135.; 161–165.; 167.; 187.; 190.; 191.; 194.; 204.; 206.; 208.; 215.

³⁰ *Számadások* 73.

³¹ *Számadások* 73.

tek, amikor a herceg néhány szolgájával együtt már Budán volt. A hosszúra nyúlt lemaradás miatt a lovaknak takarmányt kellett beszerezni, a *familiának* pedig az étkezéssel támadtak gondjai. A menet ugyanis kettészakadt, a Budán lévők a királyi konyháról még nem kaptak enni, a herceg konyhafelszerelése azonban még Pesten rostokolt, így a szolgáknak kenyeret kellett venni, az éppen áthajózással foglalatoskodó lovászokat és kocsisokat pedig utóbb szintén el kellett látni.³²

Azért jó is érte a herceget az úton: a szegedi polgárok megkedvelhették, mert bő egy hónappal hazaérkezését követően újévi ajándékként borral lepték meg, amit maguk szállítottak Budára és helyeztek el Zsigmond pincéjében.³³ Nemes gesztusnak kell tekintenünk ezt, tekintettel a távolság és a tekintélyes súly miatti szállítási nehézségekre.

Vegyük most számba a Krakkóba utazás folyamán történt különleges eseményeket. Rögtön az indulásnál apróbb kellemetlenségek adódtak. Ekkor derülhetett ki, hogy jó néhány dologról nem gondoskodtak idejében, s ezeket az elindulás órájában szerezték be olyan mértékű sietséggel, hogy az írnoknak egyszerűen nem volt ideje feljegyezni őket.³⁴ Az egyszerű keréktöréseket már nem is említeném külön, de néhány esetben komolyabb kalamitás származott belőlük. Egy alkalommal a drága edényeket, szőnyegeteket egész éjjel őriztetni kellett a decemberi éjszakában, ez plusz kiadásokat okozott.³⁵

Később eltört a papok szekérének kereke is, sőt a szekér a vízbe csúszott. Mindezek azt eredményezték a szekér kivontatásán és a kerekek javításán túl, hogy újra takarmányt kellett beszerezni, a szállítmányt őrizni, és az erdőben éjszakázni.³⁶ Megállapíthatjuk tehát, hogy igencsak fel kellett készülnie annak, aki ilyen útra vállalkozott. Emellett meg kell jegyezni, hogy azokon az utakon, amelyeket Zsigmond a későbbi években tett Magyarországon, összehasonlíthatatlanul kevesebb probléma adódott. Ennek oka az lehetett, hogy a későbbiekben kisebb kísérettel, mindössze néhány hetes tartózkodásra felkészülve, több tapasztalattal felvértezve utazott.

³² Számadások 77.; 78.

³³ Számadások 85.

³⁴ Számadások 153.

³⁵ Számadások 162.

³⁶ Számadások 163.

Itinerárium

Lássuk először a váci (1500. júl. 28–aug. 8.) kirándulást. Zsigmond Vácon keresztül utazott Visegrádra, visszafelé pedig valószínűleg kényelmi okokból a hajóutat választotta.

A bácsi hadjárat esetében (1500. okt. 9–nov. 29.) pontosabban meghatározható az útvonal. A királyi had azt az ősi, dunamenti országutat használta, amit Baranyanagyútnak vagy Baranyaútnak is neveztek, és amely Mohácson át egészen Eszékig haladt, majd ott szétágazott.³⁷ Vonala Ercsítől a következőképpen haladt: Adony–Földvár–Paks–Dunaszentgyörgy–Fadd–Tolna–Szekszárd–Kesztlöc. Utazóink itt letértek róla, és valószínűleg Bátaszéken, Bátán³⁸ és Szeremlén keresztül érkeztek meg Bátmonostorra. Azt mindenestre megállapíthatjuk, hogy a hadsereg átlagos napi teljesítménye 20–25 km volt.

Zsigmond herceg krakkói útjáról több adat maradt, mint a bácsi hadjáratról, így pontosan meghatározhatók az egyes állomások és elkülönülnek a napi útszakaszok. A krakkói út esetében (1501. november 29–december 9.) az állomásokat nézve rögtön feltűnhet, hogy nem a Lengyelország felé vezető Pest–Hatvan–Kassa útvonalat használták,³⁹ hanem Esztergomon, Nyitrán és Trencsénen keresztül hagyták el az országot. Ez a kerülőút valószínűleg azal magyarázható, hogy Zsigmond egyúttal el akarta intézni a Glogoui hercegség ügyeit is. Esztergomig a Szántón, Cséven és Kesztlöcön át haladó utat⁴⁰ használták. Az átkelés Esztergomnál egy teljes napot vett igénybe, ami a járművek és állatok nagy számát tekintve érthető. Az út hátralévő részén a Kakat–Csúz–Nagymánya–Nyitra–Szolcsány–Bán–Trencsén útvonalon meglehetősen egyenletesen tartották a napi 20–30 km-es teljesítményt. Ez nem tekinthető rossz teljesítménynek, különösen annak fényében, hogy sok állattal, nagy rakománnyal, ismeretlen úton kellett előrehaladniuk.

³⁷ Az utak azonosításához ld.: GLASER LAJOS: Dunántúl középkori úthálózata. Századok 63 (1929) (a továbbiakban: GLASER) 140.

³⁸ Az eddigi települések között légvonalban mért távolságok összeadásával a Budától Bátáig megtett távolság 164,3 km, Bátmonostorig 174,36 km. ENGEL PÁL: Magyarország a középkor végén. CD ROM.

³⁹ GLASER 147.

⁴⁰ GLASER 151.

Más útvonalat használtak azonban 1505-ös érkezésükkor. Az úgynevezett brünni út⁴¹ Holicnál lépett az ország területére, és a Nagyszombat–Sempte–Udvard–Párkány útvonalon keresztül érte el Esztergomot.

Ezzel el is készítettük a Zsigmond herceg magyarországi utazásairól rajzolható kép kezdetleges vázlatát, a kiszínezése azonban még hátra van.

⁴¹ GLASER 147.