

Közlekedési vámtarifák az Árpád-korban

ALTALÁNOSAN ELFOGADOTT AZ A NÉZET, mely szerint a közlekedési vámokat szárazföldi és vízi vámokra oszthatjuk. Szárazföldi vám alatt az útvámokat, vízi vám alatt a híd- és révvámokat tarthatjuk számon.¹ Eltérennek a vélemények a kapuvámot illetően. A szakirodalom egy része a szárazföldi vámok közé sorolja,² másik része vásárvámnak tekinti.³ Hogyan nevezik azonban az Árpád-kori források ezeket a vámokat? Az útvámot csak két esetben említették az írott kútfők, egyik esetben *tributum viae*,⁴ másik esetben pedig *pedagium* kifejezéssel élve.⁵ E vámokat a szárazföldön gyalogosan, illetve szekérrel közlekedők fizették meg.⁶ Találunk a forrásokban több

¹ PETROVICS ISTVÁN: Vám. In: Korai Magyar Történeti Lexikon (9–14. század). Főszerk.: Kristó Gyula. Szerk.: Engel Pál–Makk Ferenc. Budapest 1994. (a továbbiakban: KMTL) 710.

² ECKHART FERENC: A királyi adózás története Magyarországon. Budapest 1908. 86.

³ SÓLYOM JENŐ: A magyar vámügy fejlődése 1519-ig. Budapest 1933. 11.; KUBINYI ANDRÁS: Budafelhévíz topográfiája és gazdasági fejlődése. In: Tanulmányok Budapest múltjából XVI. Budapest 1964. 112–113.; KUBINYI ANDRÁS: Budapest története a későbbi középkorban Buda elestéig (1541-ig). In: Budapest története II. Budapest 1975.² 46.

⁴ 1238. január 29. Urkundenbuch des Burgenlandes und der angrenzenden Gebiete der Komitate Wieselburg, Ödenburg und Eisenburg. I–IV. Bearbeitet von Hans Wagner, Irma Traut Lindeck-Pozza. Wien–Graz–Köln 1955–1985. (a továbbiakban: UB) I. 182. (Az Árpád-házi királyok okleveleinek kritikai jegyzéke. Regesta regum stirpis Arpadianae critico diplomatica. I–II. Ed.: Szentpétery Imre–Borsa Iván. Budapest 1923–1987. (a továbbiakban: Reg. Arp.) 637. sz.)

⁵ 1217. Codex diplomaticus et epistolaris Slovaciae. I–II. Ad edendum praeparavit: Richard Marsina. Bratislavae 1971–1987. (a továbbiakban: CDES) I. 171. (Reg. Arp. 319. sz.); Ugyancsak a *pedagium* kifejezést találjuk egy hamis oklevélben is. 1254. augusztus 5. Rerum Hungaricarum monumenta Arpadiana. Ed.: Endlicher, Stephanus Ladislaus. Sangalli 1849. (a továbbiakban: Endlicher, 1849.) 484–487. (Reg. Arp. 1012. sz.)

⁶ Vö. Elenchus fontium historiae urbanae. III/2. Ed.: András Kubinyi. Budapest 1997. (a továbbiakban: EFHU) 51–52.

adatot is vízi- (*tributum aquae*),⁷ híd- (*tributum/telonium pontis/de ponte*)⁸ és révvámra (*tributum portus/de portu/in portu*).⁹ A fel-le közlekedő hajók vízi-vámját egy esetben *ascendentis tributum*-ként találjuk meg a forrásokban.¹⁰ A *tributum portus* helyett *tributum transitus*,¹¹ *tributum nauli*¹² és *tributum carinarum*¹³ található egy-egy esetben. Vízivám alatt az írott kútfők a vízen hajón közlekedőktől szedett jövedelmet értették. Ezeket birtokosaik feltehetően a hidak, illetve révek mellett létesített kikötőkben szedték be.¹⁴ Híd- és révvámmal az azokon átkelőket sújtották. E vámcsoportba kell sorolnunk még a forrásokban megjelenő sóvámot (*tributum salium/de salibus*) is,¹⁵ melyet a sószállítók fizettek, akár szárazföldön, akár vízen szállították a sót. Ezen vámfajták mellett két esetben csak úgy tudjuk megnevezni a vámot, hogy

⁷ Pl. 1209. május 15. CDES I. 118–119.; 1270 e. DI 292.

⁸ Pl. 1183. CDES I. 89–90. (Reg. Arp. 136. sz.); 1247. szeptember 5. Zala vármegye története. Oklevéltár. I. 1024–1363. Szerk.: Nagy Imre, Véghely Dezső, Nagy Gyula. Budapest 1886. 18–19. (Reg. Arp. 860. sz.); 1251. július 15. CDES II. 256–259. (Reg. Arp. 948. sz.); 1266. Georgius Fejér: Codex diplomaticus Hungariae ecclesiasticus ac civilis. I–XI. Budae 1829–1844. (a továbbiakban: Fejér) IV/3. 313. (A Balassa család levéltára. 1193–1526. Fekete Nagy Antal kézírata alapján sajtó alá rendezte és szerkesztette Borsa Iván. Budapest 1990. 28. sz.);

⁹ Pl. 1215. Fernandus Knauz, Ludovicus Crescens Dedek, Gabriel Dreska, Geysa Érszegi, Andreas Hegedűs, Tibircius Neumann, Cornelius Szovák, Stephanus Tringli: Monumenta ecclesiae Strigoniensis I–IV. Strigonii–Budapestini 1874–1999. (a továbbiakban: MES) I. 207.; 1240. WENZEL GUSZTÁV: Árpádkori új okmánytár. Codex diplomaticus Arpadianus continuatus I–XII. Pest. Pest–Budapest 1860–1874. (a továbbiakban: ÁÚO) II. 110–111.; 1251. augusztus 1. Oklevéltár a Tomaj nemzetségbeli Losonczy Bánffy család történetéhez. I. 1214–1457. Szerk.: Varjú Elemér. Budapest 1908. 7–8.; 1254. június 4. UB I. 233–234. (Reg. Arp. 768., 1010. sz.);

¹⁰ 1295. október 20. Budapest történetének okleveles emlékei. Monumenta diplomatica civitatis Budapest. Csányk Dezső gyűjtését kiegészítette és sajtó alá rendezte Gárdonyi Albert. I. Budapest 1936. (a továbbiakban: BTOE I.) 296–298.

¹¹ 1075. Diplomata hungariae antiquissima. Vol. I. 1000–1131. Op.: Georgius Györffy. Budapestini, 1992. (a továbbiakban: DHA) 206–217. (Reg. Arp. 20. sz.)

¹² 1285. június 14. BTOE I. 217–220. (BÁRTFAI SZABÓ LÁSZLÓ: Pest megye történetének okleveles emlékei 1002–1599-ig. Budapest 1938. 115. sz.)

¹³ 1287. július 6. BTOE I. 231. (Reg. Arp. 3452. sz.)

¹⁴ Vö. Franz Zimmermann–Carl Werner: Urkundenbuch zur Geschichte der Deutschen in Siebenbürgen. I. (1191–1342) Hermannstadt 1892. (a továbbiakban: ZW I.) 77.; Juck, 1984. 80–81. (Reg. Arp. 4142. sz.)

¹⁵ Pl. 1075. DHA 206–217. (Reg. Arp. 20. sz.); 1157. MES I. 110–111.; 1244. november 24. BTOE I. 41–43. (Reg. Arp. 781. sz.)

közlekedési vám. Egyrészt amikor bővebb információnk nincs arra vonatkozóan, hogy a fentebb felsorolt vámok közül az adott településen melyikkel találkozunk (pl. Kompolt); másrészt olyan településeken, ahol egyaránt vámmal sújtották a szárazföldön és a vízen közlekedőket, és e két vámfajta nem különül el egymástól (pl. Győr).

Szándékosan hagytuk a végére a kérdéses besorolású kapuvám (*tributum portae/in portis*) taglalását, melyet Budán és Sopronban említenek a források.¹⁶ Budán a várkapuknál beszedett vámot elsőként az 1255. évi vámtételek említették, amikor a várkapun a szekér gabonával vagy fával belépőktől beszedett vámösszeget írták elő.¹⁷ Szintén fás szekerek várkapuban történő megvámolásáról hallunk 1290. szeptember 6-án kelt oklevélben.¹⁸ Ezek alapján úgy tűnik, hogy a várba belépőket sújtották vámmal, amely eljárás a közlekedési vámokkal mutat rokonságot. A diplomák további vizsgálata azonban ettől eltérő képet mutat. 1288. június 5-én kelt oklevél – melyben elsőként nevezik kapuvámnak a várkapuban szedett vámot – azonosnak tekinti a vásárvámmal (*tributum fori seu porte*), melynek behajtása a margitszigeti apácákat illette.¹⁹ Hasonlóképpen jár el az 1290. szeptember 9-én kelt diploma, mely szerint az apácák a vámot a várkapuban és a vásáron szokták beszedni.²⁰ Végül 1298–1300 között III. András minden város polgárát kötelezte arra, hogy a várkapuban az apácák által beszedett vámot fizessék meg.²¹ Ez utóbbi három forrás arra utal, hogy a kapukban a vásárvámot szedték be az apácák. A várkapuban szedett vásárvámot megtaláljuk Esztergomban is, ahol 1284. június 4-én kelt oklevél szerint a város közössége az esztergomi káptalan vámszedőinek engedélyezte, hogy a vámot bárhol, többek között

¹⁶ A kapu(k)ban szedett vámot megtaláljuk Szamobornál, a heiligenkreuzi és a borsmonostori apátságoknak biztosított hamis vámmentességi privilégiumokban. Ezek azonban a háttérkapuknál szedett vámmal kapcsolatos adatok, így ezek elemzésétől a közlekedési vámok között eltekintünk. Szamobor: 1274. Fejér VII/5. 589–591. (Reg. Arp. 2565. sz.) 1281. ÁÚO XII. 341–342.; Heiligenkreuz 1229. UB I. 118–119. (Reg. Arp. 458. sz.) 1236. október 27. UB I. 169. (Reg. Arp. 615. sz.); Borsmonostor 1225. UB I. 102–109. (Reg. Arp. 420. sz.) 1230k. UB I. 130–131. (Reg. Arp. 468. sz.) 1230k. UB I. 125–127. (Reg. Arp. 469. sz.) 1230–1235. Fejér III/2. 87–90. (Reg. Arp. 607. sz.)

¹⁷ BTOE I. 56–58. (Reg. Arp. 1044. sz.)

¹⁸ BTOE I. 260. (Reg. Arp. 3660. sz.)

¹⁹ BTOE I. 241–242. (Reg. Arp. 3490. sz.)

²⁰ BTOE I. 261. (Reg. Arp. 3661. sz.)

²¹ UB II. 333.

a kapuban is beszedhessék.²² A soproni kapuvámra vonatkozó forrás már nem ad újabb támpontot a vám hovatarozását illetően, csak azt tudjuk, hogy 1217-ben II. András a johannitáknak adományozta a soproni Babót kapu vámját.²³ A Budára és Esztergomra vonatkozó források alapján a kapuvámot kialakulását tekintve nem közlekedési, hanem vásárvámnak tekintjük.

A közlekedési vámokról a szakirodalom úgy tartja, hogy a fizetségért cserébe az utakat és hidakat, valamint a réveknél az átkelési eszközöket karbantartották. Az írott forrásanyagban a vámok adományozása kapcsán találunk adatokat a közlekedési vám felhasználására vonatkozóan. A soproni polgárok a fertői vám felét a vártorony és a város felépítésére és javítására fordíthatták,²⁴ majd pedig az adomány módosítása a városnak felépítését és falainak kijavítását tette elsődlegessé.²⁵ A poroszlói sóvámot a béli ciszterci apátság a kolostorban IV. László uralkodása idején keletkezett károk rendezésére kapta meg.²⁶ 1165-ben III. István király a Meszes kapun áthaladó sószállító szekerektől szedett vám egy részét a meszesi Szűz Mária monostor szükségleteire adományozta.²⁷ Egyetlen olyan adatunk van, mely a szakirodalom álláspontját alátámasztja, még hozzá a Tyukosnál a vízen és szárazföldön közlekedők vámjá adományozása során említik, hogy a veszprémvölgyi apácák a dunai révben lévő hajóik újjáépítésére kapták meg.²⁸ Az oklevél 14. századi hamisítvány, sőt fogalmazata azt mutatja, hogy e hajók már a vám adományozása előtt a kolostor tulajdonát képezték, csak azok karbantartására nem rendelkeztek anyagi fedezettel. A révek esetén természetes, hogy a vámok birtokosai az átkelést elősegítő hajókat gondozták, hiszen azok megfelelő ál-

²² ÁÚO IX. 411–412.

²³ Fejér III/1. 239–243. (Reg. Arp. 328. sz.)

²⁴ 1277. UB II. 102–103.

²⁵ 1297. október 18. UB II. 307. (Reg. Arp. 4133. sz.) Ehhez hasonlóan a pécsújfalui vámot is Újvár várának fenntartása rendeltek egy 1209. évre datált hamis oklevél szerint. CDES I. 123–124. (Reg. Arp. 246. sz.)

²⁶ Hervay, L. Ferenc: *Repertorium historicum ordinis Cisterciensis in Hungaria*. Roma, 1984. (a továbbiakban: Hervay, 1984.) 54.

²⁷ A Zichi és Vásonkeői gróf Zichy-család idősb ágának okmánytára. *Codex diplomaticus domus senioris comitum Zichy de Zich et Vasonkeő*. I–VI. Szerk.: Nagy Imre, Nagy Iván, Véghely Dezső. Pest 1871–1894. (a továbbiakban: Zichy) I. 2. (Codex diplomaticus Transsylvaniae. I. 1023–1300. (Erdélyi okmánytár.) Op.: Sigismundus Jakó. Budapestini, 1997. (a továbbiakban: CDT) 10. sz.)

²⁸ Fejér V/2. 394–397. Az oklevél 14. századi hamisítvány. Reg. Arp. 2815. sz.

lapota elengedhetetlen volt. A hidak és utak rendben tételét csak feltételezhetjük, és elképzelhetőnek tartjuk, hogy az ispáni vámhányad ezért alakult ki. A vízen közlekedő hajóktól pedig a vám csak abban az esetben volt beszedhető, ha megfelelő kikötők álltak a rendelkezésükre.

Az Árpád-korból 19 vámszedő-helyre vonatkozó vámszabályzatot ismerünk.²⁹ Ezek között találunk részletesebbeket, mint pl. Győrnél, illetve egyetlen vámtételt tartalmazót, mint pl. Aranyosnál. Varasd,³⁰ (Pécs)Újfalusi³¹ és

²⁹ 1165. Meszes kapu Zichy I. 2.; 1209. Varasd (Varasd megye) Marko Kostrenčić–T. Smičiklas: *Codex diplomaticus regni Croatiae, Dalmatiae ac Slavoniae. I–XVII. Zagrabiae 1904–1981.* (a továbbiakban: CD) III. 89–91.; 1209. (Pécs)Újfalusi (Sáros megye) CDES I. 123–124.; 1217. Iklód (Kraszna megye) Reg. Arp. 347. sz.; 1220. Varasd CD III. 186–187.; 1221. Aranyosvinc (Torda megye) Székely oklevéltár. 1219–1776. Közzéteszi: Barabás Samu. Budapest 1934. (a továbbiakban: Székely) 2.; 1235. Alvinc (Fehér megye) ZW I. 161.; 1242. Varasd CD IV. 166–167.; 1248. Maros folyó ZW I. 77.; 1255. Győr, Abda (Győr megye), Füzitő (Komárom megye) EFHU 51–52.; 1265. augusztus 11. Turdosin (Árva megye) Századok 1909. 878–881.; 1270–1272. Aranyos (Szolnok megye) ÁÜO V. 66.; 1276. Mereny (Zala megye) Fejér VII/2. 46–49.; 1280. április 9. Kompolt (Heves megye) Fejér V/3. 21–22.; 1283. Putnok (Gömör megye) Reg. Arp. 3237. sz.; 1284. augusztus 1. Bertény (Bihar megye) ÁÜO IX. 400–401.; 1285. december 11. Somos (Sáros megye) Fejér IX/2. 728–731.; 1289. Poroszló (Heves megye) Hervay, 1984. 54.; 1297. május 28. Hetes Levéltári Közlemények 2004. 81.

³⁰ 1209-ben II. András a varasdi hospeseknek vámmentességi kiváltságot biztosított, melynek értelmében áruik után nem tartoztak vámot és harmincadot fizetni, kivéve, ha a német területekre mentek. CD III. 89–91. (Reg. Arp. 247. sz.) Az oklevél hamis, vö. Reg. Arp. 247. sz., Püspöki Nagy Péter: *Piacok és vásárok kezdetei Magyarországon 1000–1301. I. Az Árpád-kori vásártartás írott emlékei és azok kritikája az államszervezéstől a tatárjárásig.* Budapest 1989. (a továbbiakban: Püspöki, 1989.) 131., Pach Zsigmond Pál: „A harmincadvám eredete” Budapest 1990. 36–37.; 1220-ban IV. Béla felsorolta a varasdiak kiváltságait, ugyanis II. Andrástól kapott privilégiumuk elégett. Ezek szerint a varasdi hospesek országos vámmentességgel rendelkeznek, kivéve, ha áruikkal a német területek felé igyekeznek. CD III. 186–187. (Reg. Arp. 567. sz.) Az oklevelet Szentpétery Imre gyanúsának nevezte. Reg. Arp. 567. sz.; A diplomát többen hamisnak tekintették, vö. Pleidell Ambrus: *A magyar várostörténet első fejezet. Századok 68 (1934) 14. 1. jegyzet; Püspöki, 1989. 131.*

³¹ 1209-ben II. András Ráskai Demeternek adományozta az Újfalunál szedett vámot. Az uralkodó elrendelte azt is, hogy senki sem kerülheti ki a vámhelyet. CDES I. 123–124. (Reg. Arp. 246. sz.) Az oklevél 17. századi hamisítvány. Reg. Arp. 246. sz., CDES I. 123.; Ezen oklevelet 1275. június 21-én IV. László király megerősítette Szepesi Rikolphus számára. Az uralkodó elrendelte, hogy az ország nemesei és a katonák, akik nem visznek árukat, mentesek legyenek alóla. Reg. Arp. 2613. sz. Ezen diploma szintén 17. századi hamisítvány. Uo.; A pécsújfalusi vám hiteles oklevélben elsőként 1322. július 28-án jelenik meg, amikor Károly Róbert Ákos nembeli Mihály fia Mikcsnek adományozta. *Codex diplomaticus Hungaricus Andegavensis. Anjoukori okmánytár. I–VII. Szerk.: Nagy Imre-*

Iklód³² esetében a vámszabályt tartalmazó diploma hamisnak bizonyult, így ezeket a vizsgálat során nem tekintettük mérvadónak. Ugyanakkor Varasdra vonatkozóan rendelkezünk hiteles oklevéllel is, így e vámszedő-hely elemzésünk részét képezi. A vámok között találunk a Maros folyóra vonatkozó vívizámot;³³ révvámot figyelhetünk meg Varasd,³⁴ Füzítő³⁵ és Bertény³⁶ helységeknel; hídvámot találunk Abda³⁷ és Merenye³⁸ területén; sóvámot szedtek

Tasnádi Nagy Gyula. Budapest 1878–1920. (a továbbiakban: AO) II. 36–39. (Anjou-kori oklevéltár. Documenta res Hungaricas tempore regum Andegavensium illustrantia. Szerk.: Almási Tibor, Blazovich László, Géczy Lajos, Kristó Gyula, Piti Ferenc. I–XII., XVII., XXIII–XXIV. Szeged–Budapest 1990– (a továbbiakban: Anjou-oklt.) VI. 711. sz.)

³² Az 1217-re datált hamis oklevél szerint II. András király Jónás fia Tamásnak és Salamonnak vámszedési jogot adományozott Iklód és Lampert falvak között egy mérföldnyi területen, de a befolyt vám harmadát kötelesek voltak átadni az ispánnak. Reg. Arp. 347. sz. (CDT 90. sz.) A diploma egy 1575. évi átiratban maradt fenn. Dl 107 691; Az oklevél hamis voltára l. Reg. Arp. 347. sz., CDT 90. sz.; A településnél híd állt, amit az írásos forrásokban 1351. december 6-án felbukkanó Hídvég neve mutat. AO V. 532–534.

³³ A Maros folyón közlekedőktől a vámot az erdélyi káptalan hajtotta be. ZW I. 77.

³⁴ 1242-ben IV. Béla a varasdiak számára megerősítette öccse, Kálmán által adott kiváltságokat. A privilégium értelmében áruik után vámot és harmincadot nem tartoztak fizetni, kivéve, ha a német területekre mennek áruikkal. Erre az esetre a diploma a vámtételeket is meghatározta. CD IV. 166–167. (Reg. Arp. 728. sz.)

³⁵ Füzítőn egy 1263-ban kelt oklevél szerint a Dunánál IV. Béla király rendelt el révvámot, amelynek kétharmadát a füzítői hospesek, egyharmadát a pannonhalmi apátság birtokolta, akiknek tulajdonában volt a vám tizede is. EFHU 55–56. (Reg. Arp. 1375.)

³⁶ A bertényi révvámot felerészben Csanád nembeli Pongrác fia Tamás, felerészben pedig Geregye nembeli Pál fia Achon birtokolta. ÁÚO IX. 400–401.; A forrásokból kiderül, hogy a tatárjárást megelőzően már birtokolta Csanád nembeli Pongrác és felmenői a vámot. ÁÚO VII. 458., ÁÚO VII. 474–476.; Écs fia Pál feltehetően a tatárjárás zűrzavaros időszakában került kapcsolatba a vámmal, mivel mindkét család a rév szomszédságában elterülő földeken volt birtokos. Mivel a Körös folyó közös a volt, az azon működő rév is az lett.

³⁷ Abdánál csak feltételezzük, hogy hídvámot szedtek, mivel az itt fennálló hídra több adatunk is van. 1271. UB II. 142–143. (Reg. Arp. 3063.) 1291. július 14. ÁÚO X. 32–33. (Reg. Arp. 3745. sz.)

³⁸ 1276-ban a veszprémi egyház 50 000 márkára rúgó kárát IV. László többek között a Merenye-Oroszton folyón átkelőktől beszedett vámmal akarta enyhíteni. A településnél már a korábbi időszakban is szedtek vámot, amit a diploma azon kitétele mutat, hogy a fel nem sorolt dolgok után régi szokás szerint fizessék meg a vámot. Fejér VII/2. 46–49. (Reg. Arp. 2750. sz.) Mivel Merenye föld határjárása 1203-ban egy hidat említett, feltételezhető, hogy hídvámot szedtek a folyónál. Fejér VI/2. 360–362.

a Meszes kapunál,³⁹ Aranyosvincnél,⁴⁰ Alvincnél⁴¹ és Aranyosnál;⁴² közlekedési vám szedésére került sor Győrnél,⁴³ Turdosinnál,⁴⁴ Kompoltnál,⁴⁵ Putnoknál,⁴⁶ Somosnál,⁴⁷ Poroszlónál⁴⁸ és Hetesnél.⁴⁹

³⁹ 1165-ben III. István király a Meszes kapun áthaladó sószállító szekerektől a királynak szedett részből egy kősót rendelt természetben vagy értékének megfelelő készpénzben a meszesi Szűz Mária monostor szükségleteire. Zichy I. 2. (CDT 10. sz.) A forrás fogalmazata arra utal, hogy az uralkodó által birtokolt kétharmad részből adott át egy részt a vámból, így feltételezhető, hogy a vám mértéke meghaladta az oklevélbe foglaltakat.

⁴⁰ Az Aranyosnál szedett sóvám egyharmadát I. Géza király adományozta a garamszentbenedeki kolostornak. CDES I. 53–58. (Reg. Arp. 20. sz.); Az oklevélnek és megerősítéseinek hitelességét Salamon Ferenc kétségbe vonta. SALAMON FERENC: Budapest története. III. Budapest 1885. 12.; Vele szemben Knauz Nándor hitelességük mellett érvelt. KNAUZ NÁNDOR: A szent benedeki apátság alapító levele. Új Magyar Sion 1886. 241–260., 321–344.; KNAUZ NÁNDOR: Garam-melletti Szent-Benedeki apátság. Budapest 1890. 1–32.; Az oklevél a kutatás mai álláspontja szerint interpolált. Vö.: FEJÉRPATAKY LÁSZLÓ: A királyi kancellária az Árpádok korában. Budapest 1885. 13.; PAULER GYULA: A magyar nemzet története az Árpád-házi királyok alatt. 1–2. Budapest 1899. Reprint 1984. 376. 10. jegyzet; HÓMAN BÁLINT: A magyar nép neve a középkori latinságban. Történelmi Szemle 1918. 11.; Reg. Arp. 20. sz.; CDES I. 54.; GYÖRFFY GYÖRGY: Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza. I. Budapest 1966. 418–420.; KRISTÓ GYULA: A vármegyék kialakulása Magyarországon. Budapest 1988. 371.; Püspöki Nagy Péter szerint a betoldásokra 1304–1328 között került sor. PÜSPÖKI NAGY PÉTER: Zseliz város címere. Bratislava 1976. 62.; A későbbi birtoklást igazolja egy 1256. évi oklevél, melyben az apátság többek között az Aranyosnál szedett sóvám elfoglalása ellen tiltakozott. CDES I. 57.; II. András 1221-ben az esztergomi egyháznak adományozta a sószállító szekerek után szedendő vámot. Székely 2. (CDT 115. sz.)

⁴¹ A Maros folyón hajón szállított só után Alvincnél szedett vámot II. András király adományozta a gyulafehérvári káptalannak. ZW I. 161. (CDT 177. sz.) A vám egyharmada az erdélyi vajda, kétharmada a gyulafehérvári káptalan tulajdonát képezte. Alvincnél hídvámot is szedtek, mely nem a káptalan kezében volt, mivel annak szedése alól felmentette őket az uralkodó. ZW I. 161. (CDT 448. sz.)

⁴² A Szamos folyón közlekedő sószállító hajók vámját V. István király Gutkeled nembeli Pál comes fia Lothard bánnak és fiának, Lászlónak adományozta. ÁÚO V. 66. (CDT 299. sz.) Ugyanezen adományt újra megtette III. András király. UB II. 268–269. (CDT 507. sz.)

⁴³ A IV. Béla-kori győri vámszabályzat eredeti oklevélben nem maradt fenn. Az oklevelet kiadó Fejér György a Bécsi Levéltárban őrzött eredeti oklevélre hivatkozott, amely azonban nincs meg. Ugyanakkor a Fejér által közölt oklevél szó szerint megegyezik az ugyanitt őrzött 1701–1800 között készült másolattal, így feltételezhető, hogy ezt használta fel kiadásakor Fejér. Vö. DF 258 545, Fejér IV/2. 323–324.; Ugyanezt vette a kiadás alapjául Endlicher is. Endlicher, 1849. 491–493.; Horváth Mihály 1351. augusztus 14-én kelt másolatra hivatkozott a vámtételeket tartalmazó regeszta közlésénél. HORVÁTH MIHÁLY: Magyar regesták a szepesi káptalan, jászai s leleszi conventek, Kassa és Sopron városok s több

- magánosok levéltáraiból s gyűjteményeiből. 1228–1643. Magyar Történelmi Tár 9 (1861) 101–102.; Wenzel Gusztáv okmánytárában szintén 14. századi másolatra hivatkozott Horváth Mihály nyomán. ÁÜO VII. 523–524.; 14. századi másolatot nem találunk a soproni levéltárban, csak 1551. évit, ami azonban szövegében teljesen megegyezik mindkét kiadásban található szöveggel. Vö. DF 201 639. Legutóbb az oklevél kiadására Kubinyi András vállalkozott, aki az 1279-es, Bécsben őrzött oklevelet választotta a kiadás alapjául. Ennek oka az lehetett, hogy ez a legkorábbi olyan átirat, amely eredeti formában maradt fenn. Vö. DF 285 550, EFHU 51–52. A fentebb felsorolt diplomák mellett az 1270. évi oklevélnek másolatát találjuk meg a bécsi levéltárban őrzött 1453. február 24-én kelt (DF 285 556), a pozsonyi levéltárban őrzött 1453. évi (DF 242 427) 1501–1600 között készült okiratokban (DF 241 330). Az egyes kiadások között fellelhető különbségek oka tehát az, hogy más-más okirat alapján készültek el. Az oklevél elemzését l. WEISZ BOGLÁRKA: A győri vám Árpád-kori története. In: Középkortörténeti tanulmányok. Szerk.: Weisz Boglárka. Szeged 2003. 227–236. Győrnél a közlekedőket egységesen vámolták, függetlenül attól, hogy szárazföldi vagy vízi útvonalon érkeztek a városba. Ezt mutatja a szabályzat azon kitétele, hogy az árut szállító hajók rakományát szekérszámra kellett átszámítani, és ennek megfelelően vámolni. Győrnél a Rábán híd állt, melynek vámját 1208-ban említették először a források. UB I. 51–55. (Reg. Arp. 236. sz.) A győri vámszabályzat nem nevezte sem hajó, sem híd, sem útvámnak az itt szedett vámot. Ezek a vámtípusok élesen nem is különültek el Győrnél, ezért összefoglalóan azt mondhatjuk, hogy közlekedési vámot szedtek a városban. Győrben emellett vásárvámmal és harminccaddal is számolnunk kell. A közlekedési vám egyharmad-egyharmad része a zirci és pilisi apátság tulajdonát képezte III. Béla adományából, a fennmaradó egyharmad a győri ispánt illette. CDES II. 310–312. (Reg. Arp. 1011. sz.) A szombatonként megtartott vásár vámja a győri ispán kezében volt. EFHU 61–63. (Reg. Arp. 2132. sz.) A harmincad a királyi kincstár bevételét növelte. Fejér V/2. 337–339. (Reg. Arp. 2741. sz.)
- ⁴⁴ Turdosin a Lengyelországba vezető út vámhelye lehetett, azonban az itt történő vámszedésre csak a lipitói népeknek 1265. augusztus 11-én biztosított vámmentességi kiváltságlevélből értesülünk. Századok 1909. 878–881. (Reg. Arp. 1452. sz.)
- ⁴⁵ Kompolt helységen átmenők részéről adandó vámot IV. László 1280. április 9-én a kompolti Szűz Mária monostor újjáépítésére rendelte. Fejér V/3. 321–322. (Reg. Arp. 3047. sz.)
- ⁴⁶ Putnok birtokon 1283-ban IV. László király engedélyezett vámszedést Rátót nembeli Olivér fiainak, Renoldus és Miklós magisternek. Reg. Arp. 3237. sz.
- ⁴⁷ Somoson az Aba nemzetség Somosi ágához tartozó György fia Péter comes 1285. december 11-én kapta meg a vámszedés jogát IV. László királytól. Fejér IX/2. 728–731. (Reg. Arp. 3393. sz.) A vámtételek közlekedési vám szedését feltételezik. A vám 14. századi történetének alakulását l. DRASKÓCZY ISTVÁN: A somosi vám a 13–14. században. In: R. Várkonyi Ágnes emlékkönyv. Szerk.: Tusor Péter. Budapest 1998. 50–56.
- ⁴⁸ A poroszlói vám egyharmadát mind szárazon, mind vízen egy nagy hajóval együtt IV. Béla 1248. február 24-én az egri püspökségnek adományozta, mely alapítása óta birtokolta annak tizedét is. Árpád-kori oklevelek a Heves Megyei Levéltárban. Diplomata Aetatis Arpadiana in archivo comitatus Hevesiensis conservata. Kiadja: Kondorné Látkóczki Erzsébet. Eger 1997. 13–15. (SUGÁR ISTVÁN: Borsodi oklevelek a Heves Megyei Levéltárban

A vámtarifákat feltehetően kifüggesztették, vagy valamilyen módon közhírré tették. Egyetlen adatunk van az Árpád-korból, ami e feltételezést alátámasztja, amikor a bertényi vámtételek nyilvános helyen történő őrzését írták elő, hogy az átkelők a kiszabott vámnál többet ne fizessenek.

A vízvámokra vonatkozó, legkorábban megjelenő vámszabályzatokban – azaz az 1235-ös alvinci és az 1248-as Maros folyóra vonatkozóban – már különbségtételt figyelhetünk meg a vám kiszabásánál a hajó nagyságát illetően. Ezzel az áru mennyiségét vették figyelembe. Megkülönböztetnek kicsi, közepes és nagy hajót, amely utóbbit *kerep*-nek is neveztek. Az 1255-ös győri vámszabályzatban nem a hajók nagyságát vizsgálták, hanem előírták, hogy az árut szállító hajók rakományát számítsák át szekérre, és annak megfelelően szedjék be a vámot a bejövő és a kimenő hajók után. Ezzel szintén az áru mennyisége a vám kiszabásának alapja. Az 1270–1272 között keletkezett, az aranyosi sóvámra vonatkozó vámszabályzat csak a sószállító hajók után szedendő 20 sót említette. Mivel már a korábbi, alvinci sóvám kiszabásánál különbséget tettek a Maros folyón közlekedő hajók nagyságát illetően, feltételezhetjük, hogy Aranyosnál, a Szamoson közlekedő sószállító hajókra az volt a jellemző, hogy a nagyságuk megegyezett. Feltételezhető, hogy 1235 előtt az volt az általános a vízen közlekedő hajók vámkiszabása tekintetében, hogy a hajókat egységesen vámolták, és nem tettek különbséget a hajó méretét tekintve. Így a forrásokban megjelenő vámszabályzatok már egy fejlettebb vámolási eljárást mutatnak.

A szárazföldön közlekedőket elsősorban a szekerek után történő megvámolással sújtották. Ezek közül igen korán találkozunk már a sószállító szekerekre kivetendő vámmal. 1165-ben a Meszes kapun közlekedő sószál-

1245–1521. Miskolc 1980. 134–135.) A Poroszlónál működő révet 1299. február 19-én kelt oklevél említette. ÁÚO V. 202–203. IV. László király, mivel uralkodása alatt feldúlták és felgyújtották a béli ciszterci kolostort, 1289-ben a poroszlói vámot a béli cisztereknek adományozta. Hervay, 1984. 54. (Reg. Arp. 3525. sz.) Poroszlónál akár szárazon, akár vízen át utazott valaki, megvámolták. Elképzelhető, hogy a béliek csak a vám egy részét, a sószállító szekerektől beszedett (só)vámot kapták meg. Ugyanakkor azt a lehetőséget sem szabad elvetnünk, hogy a vámból fennmaradó egyharmad rész eladományozására került sor IV. László uralkodása alatt.

⁴⁹ Hetes faluban 1297. május 28-án III. András engedélyezett vámszedést Leónak és Gebecsnék, amelyet az ott keresztülhaladó kereskedőktől szedtek be. Levéltári Közlemények 2004. 81.

lító szekerek után 1 só vámot írtak elő.⁵⁰ E vámtétel lesz az általános az egész Árpád-koron át (Kompolt, Putnok, Hetes), csak három esetben találunk ennél nagyobb vámösszeget. Elsőként Győrnél, ahol 2 és fél sót írtak elő. Ennek okát abban lelhetjük, hogy a Győrön keresztül vitt sót az országon kívülre szállították. Ugyanezt nem mondhatjuk el Bertény és Poroszló esetében. Bertény az Erdélybe vezető út körösi révje volt, ezért elképzelhető, hogy fontos sószállító útvonal mellett helyezkedett el, és ez lehetne magyarázata a magas vámnak. Poroszlónál e magas vámtételt azzal magyarázhatjuk, hogy az adományozó IV. László király így akarta kárpótolni a béli ciszterci apátságot az uralkodása alatt ért károkért. Meg kell jegyeznünk, hogy a vásárvámoknál a só esetében 1%-os értékvámval találkozunk.⁵¹ A só az első áru-fajta, amelyet a vámolás során figyelembe vettek, ami ezen árucikk különleges helyzetét mutatja. Ezt erősíti az is, hogy a sószállítás után a vámot elsősorban természetben, sóban szedték. A só a középkor általánosan használt ételízélesztője és tartósítószere volt, így nélkülözhetetlennek számított. Ebben leljük magyarázatát, hogy az első árucikk volt, melyre külön vámot vetettek ki.

A korai időszakban a vámosok nem vizsgálták a szekereken szállított áru minőségét és mennyiségét – kivéve a sószállító szekerekét –, hanem általában fizettették meg a vámot. Ezt figyelhetjük meg a varasdi és a hetesi vámszedő-helynél. A szekerek között elsőként az 1255-ös győri vámszabályzat tett különbséget, még hozzá nemzetiség tekintetében. Megkülönböztették a magyarok, a latinok, és a németek szekerét, ez utóbbiaknál különbséget tettek a bejövő, illetve az országból távozóak között is. A németeknek és a latinoknak sokkal magasabb vámösszeget írt elő a diploma, mint a magyaroknak. A németek kb. négyszeres vámot fizettek a magyarokhoz képest kivitelkor. Szűcs Jenő ezt azzal magyarázta, hogy a németek értékesebb árut szállítottak (posztófajták), így bizonyos fajta érték szerinti vámolás érvényesült ekkor.⁵² Azonban nem számolt azzal a ténnyel, hogy ez az arány mindkét esetben a magyar határon túlra szállított árukra vonatkozott, és bár a németek behozatalkor is két és félszeres vámot fizettek a magyar kivitelhez viszo-

⁵⁰ Ez a vámtétel azonban csak egy része lehetett a vámnak, mivel az uralkodó az általa birtokolt vámhányadból adományozta el.

⁵¹ 1255. július 25. Buda BTOE I. 56–58. (Reg. Arp. 1044. sz.)1278. Gölnicbánya ÁÚO IX. 204–205. (Reg. Arp. 2926. sz.) 1288. április 18. Esztergom MES II. 236–241. (Reg. Arp. 3483. sz.)

⁵² SZÜCS JENŐ: Az utolsó Árpádok. Budapest 1993. 71.

nyítva, de a vámszabályzat kisebb vámot írt elő a Magyarországra jövő német szekerekre nézve, mint az innen távozókra. Ennek okát szintén kereshetjük az áru minőségében, illetve értékében, gondolva itt elsősorban az ezüstre. Ha feltételezzük ennek az elgondolásnak a lehetőségét, akkor azonban a magyar és német szekerek közötti különbségtételt igenis azzal kell magyaráznunk, hogy az uralkodó a magyar kereskedőket külkereskedelemben való részvételre akarta sarkallni az enyhébb vámmal. Ugyanakkor el kell ismernünk, hogy a latinok szekereire, akik alatt itáliai kereskedőket kell értenünk, kivetett magas vám a szállított áru minősége miatt született meg. Ez lehet, hogy vonatkozik az általuk nem vámmentességet élvező ezüst kivitelére,⁵³ vagy pedig a behozott áru (textília, ékszer, fűszer) értékére. Ezt eldönteni nem lehet, ugyanis a vámtétel nem nyújt támpontot arra vonatkozóan, hogy ezek a latinok merről merre tartottak. A győri vámszabályzat végén találunk még két vámhelyre, Füzitőre és Abdára vonatkozó adatot is. Mindkét helységnél megvámolták a németek szekereit, azonban sokkal kisebb vámot vetettek ki rájuk, mint Győrben. Ráadásul e tételek eltérnek a győri vámról vonatkozóktól abban is, hogy nem szerepel külön tételként az ispánnak fizetendő vámhányad. Hasonló jelenséggel találkozunk az esztergomi vám kapcsán is, amikor IV. László király engedélyezte, hogy az esztergomi káptalanak vámszedője legyen Győrben, és itt szedje be a várost elkerülőktől a vámot a büntetéspénzzel együtt. Büntetéspénzről a győri vámszabályzat nem rendelkezett, sőt a vám mértéke is alacsonyabb volt. Mivel magyarázható mégis e vámtételek bekerülése a diplomába? Feltételezésünk szerint Esztergomhoz hasonlóan a Győrt elkerülőket sújtották a vámmal, de abban nem vagyunk biztosak, hogy ezek birtokosai megegyeztek volna a győri vámot beszedőkkel. Füzitőn egy 1263-ban kelt oklevél szerint a Dunánál IV. Béla király rendelt el révvámot, amelynek kétharmadát a füzitői *hospesek*, egyharmadát a pannonhalmi apátság birtokolta, akiknek tulajdonában volt a vám tizede is.⁵⁴ Úgy tűnik, hogy a győri vámszabályzat Füzitőre vonatkozó ki-

⁵³ Vö.: 1217-ben II. András szabályozta Velencével a kereskedelmi kapcsolatot. A szerződés értelmében a velencei kereskedők Magyarországra jövet csupán nyolcvanadot tartoznak áruik után fizetni. Egyes cikkek, azaz az arany, a gyöngy, a drágakő, a fűszer és a selyemszövet után nem kellett vámot fizetniük. ÁÚO VI. 380-383.; A velencei-magyar árucserére l. TEKE ZSUZSA: Velencei-magyar kereskedelmi kapcsolatok a XIII-XV. században. Budapest 1979. 12-26.

⁵⁴ EFHU 55-56, Reg. Arp. 1375. sz.

tétele e révámra vonatkozik. Az Abdánál szedett vámról nem tudjuk megmondani, hogy ki birtokolta a vámot, csak azt feltételezhetjük, hogy híd-vámról volt szó, mivel több adatunk vonatkozik az itt fennálló hídra.⁵⁵

A szekerekkel történő közlekedés irányát vette figyelembe a varasdi vámmentességet korlátozó oklevél is. E szerint a varasdiak áruik után nem fizetnek vámot, kivéve, ha a német területek felé veszik útjukat. Ekkor megakart szekér után 3 dénárt, valamint a Dráva révénél szekerenként 1 dénárt tartoztak fizetni. Ez az összeg nagyjából megegyezik a Győrnél a magyarok szekerei után fizetendő tétellel. Mindkét esetben a határon túlra szállító szekerekre vonatkozott a vámösszeg.

A szekereken szállított árufajtát tekintve – a sószállítást nem figyelembe véve – elsőként szintén a győri vámszabályzat tett különbséget, mely külön tételt írt elő a mézet szállító szekerekre, valamint a hordó bor után fizetendő vámot is külön állapította meg, melyet szintén szekereken kellett, hogy szállítsanak. A szállított áru fajtájának figyelembe vétele a szekérszám szerinti vámolásnál fiatalabb vámtételnek tekinthető, hiszen egyfajta értékvámolás áll fenn. Ugyanakkor nem az áru értékével arányosan, annak tört részében adták meg a vámot, hanem meghatározott összegben vetették ki azt. Az értékvámolás e speciális fajtája a később keletkezett vámszabályzatokban (Merenye, Kompolt, Putnok, Bertény, Somos) is fellelhető, sőt Berténynél az áruk köre is bővült a posztóval.

A szekerekre kirótt vámtételek igazságosabbá tételét szolgálta az a változás is, amikor megkülönböztették egymástól az üres, a könnyebb (vagy chelle), a kevésbé megrakott, a megrakott és a mázsaszekeret. Kisebb vámot róttak ki Merenyénél és Putnoknál az üres szekérre, mint az áruval megrakottra. Putnoknál azonban fele akkora vámtételt szabtak ki az üres szekérre, mint Merenyénél, ugyanakkor a megrakott szekér után fizetendő vám megegyezett mindkét esetben. Somosnál a könnyebb szekeret és a mázsaszekeret különböztették meg, az előbbi után 2 dénár, az utóbbi után 1 pondus vámot róva ki. Poroszlónál pedig a sóval megrakott szekerek után többet kellett fizetni, mint a sóval kevésbé megrakott szekerek után.

A közlekedési vámtarifákban önálló vámtételként szerepelnek a lábön hajtott állatok után kirótt vámtételek. Elsőként Győrnél találkozunk álla-

⁵⁵ 1271-ben V. István az abdai hídnál harcolt a csehek ellen. IV. László 1280. augusztus 17. előtt kelt oklevele szerint. UB II. 142–143. Reg. Arp. 3063. sz.; 1291. július 14-én III. Andráshoz az itteni hídnál ad ki oklevelet. ÁÜO X. 32–33.

tokkal, még hozzá ökrökkel.⁵⁶ A vámszabályzat különbséget tett a németek, illetve a magyarok által hajtott ökrök között. A németek ötször többet fizettek, mint a magyarok. Ennek magyarázatát abban látjuk, hogy míg a németek külföldre vitték az ökröket, a magyarok belforgalomban értékesítették azt.⁵⁷ Ezt támasztja alá az is, hogy az esztergomi vásárvám-jegyzék szerint egy külföldre vitt marha után 2 dénár vámot kellett fizetni. Ugyanakkora vámot írt elő a merenyei vámszabályzat is, amely elképzelhető, hogy szintén külföldre hajtott állatokat takar. Érdekes, hogy a varasdiak számára biztosított kiváltságlevélben a német területek felé hajtott ökrök után csak fél dénár vám szerepel, amelyet megmagyaráz az a tény, hogy egy vámmentességet adományozó oklevélben szerepel e vámösszeg, így annak mértéke a kiváltság miatt volt alacsonyabb.

Az ökrök mellett találunk ló, kecske, bárány, és sertés után kirótt vámot is. A legmagasabb vámösszeget a ló után vetették ki, Varasdnál 2, Merenyénél 3 dénár szerepel. Ennek okát szerintünk nem a Szent László és Kálmán király óta nem enyhülő ló kiviteli tilalomban kell keresnünk, hanem a ló értékéből adódik e magas vám.

Az áru értékével arányos érték vámot a közlekedési vámtarifák közül csak a győri vámszabályzatban találunk, mégpedig a bors, a kesztyű és egyéb kisebb áruk esetén. A borsnál ez egyszázalékos, a többi esetben pedig kétszázalékos vámot jelentett. Mivel érték vám csak a vásárvámtarifákban jelenik meg, feltételezhető, hogy ezek bekerülése a győri szabályzatba az itt megtar-

⁵⁶ A IV. Béla által kibocsátott vámszabályzat eredeti oklevélben nem maradt fenn. A diploma átiratai között különbségek figyelhetők meg. A szövegbeli eltérések között lényegi különbséget fedezhetünk fel, amikor a németek által kivitt ökrökről esik szó. Az egyik másolat szerint az ispánnak a vámból 2 ökrönként járt 1 dénár, a másik szerint 1 ökrönként járt az 1 dénár. Meg kell állapítanunk, hogy IV. Béla diplomájában milyen összeg szerepelhetett. Feltételezésünk szerint a *de duobus bobus Teutonicorum* szerepelt eredetileg, amiből az 1270-es átiratban, illetve annak másolataiban másolási hiba következtében *de duobus Teutonicorum* lett. Mivel ez értelmetlennek tűnt az 1279-es oklevél lejegyzője számára – aki az átirat alapjául az 1270-es diplomát használta fel – *de bobus Teutonicorum*-ra javította ki.

⁵⁷ A vámszabályzatban külön kerül említésre a vámból a vámosnak és az ispánnak jutó rész, melynek vizsgálata azt mutatja, hogy a behozott áruk esetén az ispánnak egyharmad, a vámosnak kétharmad jutott; míg kivitt áruk esetén az ispán a vám egyötödét, a vámos négyötödét tudhatta magának. A magyarok által hajtott ökröknél az egyharmad-kétharmad vámmegosztás érvényesült, ami arra utal, hogy belforgalomban értékesítették azokat.

tott vásár hatását mutatják. Az 1%-os értékvámot megtalálhatjuk a budai,⁵⁸ a gölnici⁵⁹ és az esztergomi⁶⁰ vásárvám-szabályzatban,⁶¹ a 2%-os vám azonban máshol nem fordul elő.

Összefoglalóan elmondhatjuk, hogy a közlekedési vámokat két csoportra oszthatjuk, szárazföldi és vízivámokra. A szárazföldi vámokat útvámoknak nevezzük; a vízivámok körébe tartoznak a vízen közlekedők vámjai, a híd- és révvámok. Mindkét fő csoporthoz tartozik a sóvám, amelyet egyaránt beszedtek a vízen és a szárazföldön közlekedőktől. A vámtarifák az Árpád-kor korai időszakában átalányban szabták ki a vámot, míg a későbbi időszakban az áruajtánként és a szállító eszközök nagyságakénti megkülönböztetésre került sor. Ugyanakkor az egyes nemzetiségeket is más tétel szerint vámolták meg, valamint figyelembe vették a közlekedők úti céljait is. Különleges helyzetet figyelhetünk meg a só vámolása során, mely már a korai időszaktól kezdve specifikált vámnak tekinthető.

⁵⁸ BTOE I. 56–58.

⁵⁹ ÁÚO IX. 204–205. (Reg. Arp. 2926. sz.)

⁶⁰ MES II. 236–241. (Reg. Arp. 3483. sz.)

⁶¹ Mindháromban megtaláljuk a só után kivetett vámnál, az esztergomi vámtarifában ez kiegészült a velencei kereskedők áruj után és a kisebb áruk után kivetendő vámmal.

<i>Dátum</i>	<i>Vámhely (megye)</i>	<i>Vám típusa</i>	<i>Vámtételek</i>						
			<i>Sószállító hajó</i>	<i>Sószállító kis hajó</i>	<i>Sószállító közepes hajó</i>	<i>Sószállító nagy hajó</i>	<i>Kis hajó</i>	<i>Közepes hajó</i>	<i>Kerep hajó</i>
1235.	Alvinc (Fehér megye)	sóvám	-	1 fertó	1 fertó	½ márká	-	-	-
1248.	Maros folyó	vízivám	-	-	-	-	3 pondus	½ fertó	1 fertó
1270-1272.	Aranyos (Szolnok megye)	sóvám	20 só	-	-	-	-	-	-

<i>Dátum</i>	<i>Vámhely (megye)</i>	<i>Vám típusa</i>	<i>Vámtételek</i>				
			<i>Németek szekere</i>	<i>Bejövő németek szekere</i>	<i>Kimenő németek szekere</i>	<i>Magyarok szekere</i>	<i>Latinok szekere</i>
1255.	Abda (Győr megye)	hídvám	2 dénár	-	-	-	-
1255.	Füzitő (Komárom megye)	révvám	1 dénár	-	-	-	-
1255.	Győr (Győr megye)	közlekedési vám	-	4+2 dénár	8+2 dénár	2+½ dénár	1 fertó

Dátum	Vámhely (megye)	Vám típusa	Vámtételek											
			Üres szekér	Szekér	Könnyebb szekér (chelle)	Kevésbé meg- rakott szekér	Megrakott szekér	Postóval megrakott szekér	Borral meg- rakott szekér	Áruval meg- rakott szekér	Mézzel meg- rakott szekér	Sózállító szekér	Mázsaszekér	Egyéb szekér
1165.	Meszes kapu	sóvám	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 só	-	-
+1209	Varasd (Varasd megye)	révva m	-	1 dé- nár (a Dráva révé- nél)	-	-	3 dé- nár	-	-	-	-	-	-	-
+1209	(Pécs) Újfalú (Sáros megye)	közle- kedési vám	-	1 prá- gai garas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
+1217	Iklód (Kraszna megye)	közle- kedési vám	-	-	-	-	1 fertó	-	-	-	-	3 dé- nár, 3 ke- nyér és 3 só	-	3 dé- nár
+1220	Varas (Varasd megye)	révva m	-	-	-	-	3 dé- nár	-	-	-	-	-	-	-
1221.	Aranyos- vinc (Torda megye)	sóvám	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 só	-	-

1242.	Varasd (Varasd megye)	révva m	-	1 dé- nár (a Dráva révé- nél)	-	-	3 dé- nár	-	-	-	-	-	-	-
1255.	Győr (Győr megye)	közle- kedési vám	-	-	-	-	-	-	-	-	3+1 pondu s	2 és ½ só	-	-
1276.	Merenye (Zala megye)	hídvá m	4 dé- nár	-	-	-	-	1 pon- dus	1 pon- dus	-	-	-	-	-
1280. 04. 09.	Kompolt (Heves megye)	közle- kedési vám	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 só	1 pon- dus	-
1283.	Putnok (Gömör megye)	közle- kedési vám	2 dé- nár	-	-	-	1 pon- dus	-	-	-	-	1 só	-	-
1284. 08. 01.	Bertény (Bihar megye)	révva m	-	-	-	-	½ pon- dus	½ pon- dus	½ pon- dus	-	-	2 só és 2 kis- dénár	-	-
1285. 12. 11.	Somos (Sáros megye)	közle- kedési vám	-	-	2 dé- nár	-	-	-	-	-	-	-	1 pon- dus	-
1289.	Poroszló (Heves megye)	közle- kedési vám	-	-	-	2 báni dénár	-	-	-	-	-	4 só	-	-
1297. 05. 28.	Heres	közle- kedési vám	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 só	-	1 báni dénár

<i>Dátum</i>	<i>Vámbely (megye)</i>	<i>Vám típusa</i>	<i>Vámtételek</i>							
			<i>Élőlény</i>	<i>ló</i>	<i>sertés</i>	<i>bárány</i>	<i>kecske</i>	<i>ökör</i>	<i>Németek által kihajtott ökör</i>	<i>Magyarok által hajtott ökör</i>
+ 1209.	Varasd (Varasd megye)	révvám	-	2 dénár	1/3 dénár	-	-	½ dénár	-	-
+ 1209.	(Pécs)Újfalu (Sáros megye)	közlekedési vám	1 solidus	-	-	-	-	-	-	-
1242.	Varasd (Varasd megye)	révvám	-	2 dénár	-	-	-	½ dénár	-	-
1255.	Abda (Győr megye)	hídvám	-	-	-	-	-	½ dénár	-	-
1255.	Győr (Győr megye)	közlekedési vám	-	-	-	-	-	-	2 + ½ dénár	½ dénár
1276.	Merenye (Zala megye)	hídvám	-	3 dénár	1 dénár	1 dénár	1 dénár	2 dénár	-	-

<i>Dátum</i>	<i>Vámbely (megye)</i>	<i>Vám típusa</i>	<i>Vámtételek</i>				
			<i>Hordó bor</i>	<i>Köteg, edény, láda, bog</i>	<i>(teljes vég posztó, só, ólom) ló</i>	<i>100 márká bors</i>	<i>100 kesztyű</i>
+1209.	(Pécs)Újfalú (Sáros megye)	közlekedési vám	-	1 prágai garas	-	-	-
1255.	Győr (Győr megye)	közlekedési vám	8+2 dénár	-	-	1 márka bors	2 kesztyű
1265. 08.11.	Turdosin (Árva megye)	közlekedési vám	-	-	3 új vagy 6 régi dénár	-	-
1280. 04. 09.	Kompolt (Heves megye)	közlekedési vám	2 dénár	-	-	-	-
1283.	Putnok (Gömör megye)	közlekedési vám	1 pondus	-	-	-	-
1285. 12.11.	Somos (Sáros megye)	közlekedési vám	1 pondus	-	-	-	-