

## ADATOK ÉS MEGJEGYZÉSEK A TUTAJOZÁSHOZ

Barna Gábor az 1980-as években egy konferencia előadásban és egy tanulmányban foglalkozott a vízi szállítás problematikájával. Azonban nem csak azért gondoltam az őt ünneplő kötetben a tutajozás kérdéséhez hozzászólni, mert többé-kevésbé ma is aktuálisnak vélem azon felvetését, hogy – az elmúlt évtizedekben megszorodó publikációk ellenére – talán ma is többet tudunk a hajózás múltjáról, mint a tutajozásról,<sup>1</sup> hanem azért is, mert az elmúlt évtizedekben magam is igyekeztem figyelemmel kísérni ezt a témakört, elsősorban úgy, mint a Kárpát-medence népeit összekötő kapcsolatrendszer egyik közvetítő eszközét. Alább elsősorban néhány általam fontosnak vélt szempontot vetek fel, amelyek talán hozzájárulnak a problematika további kibontásához.

1.) Közismert tény, hogy az európai parasztok a termelő tevékenységüket az erdő (és a víz) rovására hozták létre, s a földművesek fáradtságos munkával kialakított kultúrtája – sőt egész kultúrája – a feudális korban már annak ellenére ambivalens volt az erdő világával, hogy maga a paraszti létforma sokfelé több szállal kötődött az erdőhöz.<sup>2</sup> Amíg az öreg kontinens döntő részét két évezrede még szinte háborítatlan erdő borította, s a korai erdőirtók korszakát Jacques Le Goff francia történész joggal nevezte a *fa civilizációjának*,<sup>3</sup> addig a késő középkortól, ill. a korai újkortól kezdve a szántóföldet foglaló parasztok mellett a fa iparszerű felhasználása is általánossá vált. A fa forgalmát az évszázadok során persze jelentősen befolyásolták a felhasználók szükségletei – a hajlékok létrehozásától a szerszámokig, közlekedési eszközöktől a céhes kézművesiparok nyersanyagigényéig –, de a dolog mindenütt úgy fordult, hogy a fa korábbi, jószerével szabad felhasználását a földesurak és az államapparátus tiltásai, az erdők egyre tudatosabb védelme váltotta fel, miközben egyre magasabbra emelkedett a fa ára is. Témánk szempontjából egyaránt jelentősége van annak, hogy a földrajzi-növényföldrajzi szinteknek megfelelően sokfelé erdősült vidékek maradtak, másutt viszont fában szegény tájak jöttek létre, valamint annak, hogy – átmeneti övezetek közvetítésével – ezeknek megfelelő, eltérő létformák alakultak ki. Az egyik a fa kereskedelmét hozta létre az eltérő adottságú tájak között, a másik pedig ahhoz vezetett, hogy a gyenge mezőgazdasági adottságokkal rendelkező erdővidékek népe a fából (is) kézműves portékákat készített a síkvidékiek számára.

A Kárpát-medence övezetes felépítésének megfelelően, a belső alföldi jellegű táj, az azt gyűrűszerűen övező dombvidék, valamint a peremterületek erdősült hegykerete között az elmúlt századokban intenzív forgalom zajlott mind a fával, mind az erdővidék népének kézműves termékeivel, mind azokkal a javakkal, amelyeket a folyóvizeken leúsztatott farakomány hátán szállítottak.<sup>4</sup> A folyóvízi „ereszkedés” – főleg a tutajozás – a faanyag és a só szállításában még a 18-19. században sem veszi-

<sup>1</sup> Barna 1988. 189., Lásd még: Barna 1981.

<sup>2</sup> Összegzően: Hoffmann 1998. 242–275.; R. Várkonyi 1992.; Sz. Jónás 2007. 123–132.

<sup>3</sup> Idézi: Sz. Jónás 2007. 123.

<sup>4</sup> Összegzően: Viga 1990. 33–56., 190–193.

tett jelentőségéből. Sőt, a fakereskedelemre szakosodott csoportok, vállalkozások létrejötte a 19. század derekán a vízi szállítás virágkorát jelentette.<sup>5</sup> A falusi népesség kezén az újabb anyagok, ill. a belőlük készített termékek is nehézkesen szorították ki a fát és a fatárgyakat, s valójában a 19. század végén, a vízrendezést követően kiépülő vasúti és közúti hálózat adott lehetőséget a szállítás korábbi formáinak korszerűsítésére. Mindez persze nem jelentette a tutajozás elmúltát: annak szerepét – a Kárpát-medence belső tájaira – elsősorban a trianoni országhatárok megvonása korlátozta majd.<sup>6</sup>

2.) Ha a fakereskedelmet és a faárúk forgalmát Európa különböző tájain a földrajzi feltételekhez igazodó tájhasználati módokkal kapcsoljuk össze, akkor azt is hangsúlyoznunk kell, hogy mindezek vonatkozásában a vízi szállításnak a 19. század végéig jószerével nem volt alternatívája. A szállítás formáit, egyszersmind a kereskedelem lehetőségeit tekintve az európai földrész erősen tagolt. A mediterrán Dél és az óceániai Nyugat nem utolsó sorban éppen a vízi szállítás és kereskedelem következtében élvez össze nem hasonlítható előnyös feltételrendszert Köztes-Európa, hangsúlyosan a Kárpát-medence térségéhez képest, még akkor is, ha a szárazföldi kereskedelem útvonalai – egészen a 19. századig alig változó állapotukban ugyan – ebben a régióban is a javak cseréjének sajátos érrendszerét képezik.<sup>7</sup>

A fa nagyobb távolságra való szállítása – részben a szállító járművek alkalmatlansága, részben a rossz utak miatt – roppant nehézségek árán volt kivitelezhető. A feudális szolgáltatások között az erdővidék jobbágy-parasztjai számára a fa fuvarozása a legnagyobb terhet jelentő feladatok egyike volt, ami igénybe vette az embert és az állatot egyaránt. Az erdő faállományának kivágása, a járható utakhoz való közelítése viszonylag kis térségek – technikában és társadalomban – jól szervezett munkája volt, a távolsági szállítás azonban már erre szakosodott szállítókat igényelt. Kétségtelen, hogy a tér kinyitható volt a vízi szállítás révén, ami valós gazdasági hasznot jelentett a kerekeken történő szállítás irracionális munkaértékéhez viszonyítva.

A feudális szolgáltatások sorába tartozott a tutajok összeállítása is. Például, Árva vármegye 22 faluja a 17. század első negyedében telkenként 3 tutaj beszolgáltatásával szolgált a földesurának.<sup>8</sup> Bars vármegye Garam mentén fekvő falvai (a 18. század derekán) ugyancsak fenyőfát úsztattak a földesuruknak, ha az igényelte. Hasonló volt a helyzet Zólyom vármegye Garam menti falvaiban, s másutt is a Vág és a többi, délre siető folyó völgyében: élénk forgalom zajlott rajtuk a Dunáig.<sup>9</sup> Nagyon fontos megjegyezni, hogy a fa, hasonlóan a *szalak* rakományának vízen történő szállítása nem egyszerűen a természeti feltételek kihasználását jelentette, hanem a táji adottságok tudatos formálását is. A kivágott szálfák vízhez való közelítését az erdei utak javításával, karbantartásával igyekeztek segíteni: 18. századi forrásaink szerint kövel, földdel, gyakran fahusángok lerakásával. A Felföld meredek lejtőin különféle *csúszdákat* ácsoltak, annak alkatrészeit (*székek, kötések*, stb.) a jobbágyok robotszolgáltatásban készítették. A Garam felső folyása mellett például mintegy 40 kisebb-nagyobb patak segítette a vízi szállítás, amelyeken főleg tavasszal és ősszel, amikor a

<sup>5</sup> Gráfik 1983. 8–9.; Gráfik 2001. 976.; Garda 1994.

<sup>6</sup> Gráfik 2001. 981.

<sup>7</sup> Pounds 2003. 23–36.

<sup>8</sup> Jančo 1971. 150.

<sup>9</sup> Prinz–Teleki én. II. 109.; Udvari–Viga 1998. 336.; Udvari–Viga 2007. 281.

vízállás megengedte, fát is úsztattak. A természetes vízfolyások adottságait duzzasztással, árkolással, kisebb-nagyobb csatornák építésével, a leúsztatott szálfák kifogására pedig ún. *gereblyék* kialakításával igyekeztek javítani. Az utóbbiak kisebb tározók is voltak, amelyek lassították áradáskor a folyók futását. (Ilyen volt például Zólyomban a Kis-Garam alatt *Rezsőpatakon* és *Besztercebányánál* (Banská Bystrica), de valószínűleg *Garamszentmiklósnál* (Dubová), *Majorfalvánál* (Majer), s lejjebb, a gömői és a zólyomi fa Bars megyei kikötőhelyeinél: *Jálna* (Jálná) és *Zsarnóca* (Žarnovica) határában.) S vélhetően nem csupán ezeknek a vízi műveknek a karbantartása, hanem a földesurak és a kamara tulajdonában levő fűrészmalomok környezetének gondozása is robotmunkában zajlott.<sup>10</sup> Mindezek egyértelműen a tájformálást igazolják – a természetes vízi utak kihasználásának érdekében.

Ne feledjük el, hogy már a 19. század utolsó harmadában is jelentős vita zajlott a magyarországi vízi szállítás gazdasági jelentőségéről – nem egy néprajzi dolgozat feladata arra emlékeztetni, hogy például a Dunát illetően ez máig nem jutott nyugvópontra –, aminek kapcsán itt csak két forrást említek. Az egyik Hunfalvy János akadémiai értekezése hazánk közlekedési eszközeiről, amiben tanulságosan utalt a tudatos erdőgazdálkodás és a vízi szállítás összefüggéseire.<sup>11</sup> A másik, Ruttner Antal, az ungvári uradalom erdőmesterének írása azt igazolja, hogy az Ung folyásának alsó részén, valamint a Laborc, a Latorca és a Bodrog vizén a 19-20. század fordulóján még olyan helyeken is próbálkoztak a fenyőfa-tutajozás meghonosításával, ahol az korábban nem működött rendszeresen. Gyakorlott *nagybereznai* (Velikij Bereznij, Ukrajna) tutajosokat alkalmaztak, akik 1 egész 4 talpból álló rövid-, és 12-20 talpból álló hosszútutajjal ereszkedtek. Az eredményt azt igazolta, hogy a nevezett folyókon a tutajozás – tetemes fölteherrel is – kisebb akadályokkal elvégezhető volt, sőt, a tutajokot a „lakárti sellyő” alá szállítva, még tavaszi közepes vízállásnál is alkalmasak lehettek ezek a vizek a fa eresztésére. A szállítás időtartamát *Ókemencétől* (Kamenyica, Ukrajna) *Szőlőskéig* (Viničky, Szlovákia) 3-5 napra becsülték, a „*rendesen 470-625 köbméter tutajfa és 94-125 k. m. föltehert tartalmazó hosszútutaj*” önköltségét pedig 150 Ft 36 kr összegben jelölték meg.<sup>12</sup> Ezzel együtt, a tutajozás vélhetően nem köthető csupán az erre berendezkedett csoportok, *tutajos falvak* tevékenységéhez,<sup>13</sup> hanem alkalomszerűen is gyakorolhatták azt – például kincstári vagy magánuradalmi erdészetek –, ha az üzemi tevékenységük igényelte ezt a szállítási módot. Azt is bátran feltételezhetjük, hogy az eltérő adottságú tájak közötti gazdasági kapcsolatok főbb ereit jelentő, a vízi szállításuk múltjáról a történeti-néprajzi forrásokban ismert folyóvizek mellett, a kisebb folyók is alkalmi szállítók lehettek.<sup>14</sup>

3.) A nagyobb forgalmat bonyolító vízi szállítás valójában a fuvarozással együtt töltötte be a szerepét a Kárpát-medence peremterületei és a centrális zóna között.<sup>15</sup> A fa útja természetesen nem ért véget a folyami kikötőkben: ahogyan a kitermelés helyétől a vízig, a fuvarosoknak fontos szerep jutott a faanyagnak a kikötőkből

<sup>10</sup> Udvari-Viga 1998. 336–337.

<sup>11</sup> Hunfalvy 1867. 48–49. Idézi: Gráfik 2001. 979.

<sup>12</sup> A digitálisan feldolgozott forrást az interneten találtam:

EPA/OSZK.HU/001100/01192/01124/332-334.

<sup>13</sup> Pl. Huska 1972.

<sup>14</sup> Takács-Udvari 1989. 361.

<sup>15</sup> Viga 1990. 193.

való elszállításában is.<sup>16</sup> Ha nem is olyan mértékben, ahogyan Komárom gazdasági helyzetét fellendítette a Felföldről a Dunára úsztatott faanyag kereskedelme és feldolgozása,<sup>17</sup> más települések gazdasági életében is fontos szerepet játszott a leúsztatott faanyag közvetítése. Ilyen volt például *Esztergom, Vác, Pest* és *Buda* valamint *Baja*, ill. *Tokaj, Tiszafüred, Szolnok* és *Szeged*. Szolnok fuvarosai a 19. század elején a máramarosi só szállító tutajok faanyagát szekerezték tovább: csak a kecskeméti piacon mintegy 300 szekérnyi fenyőfát, ölfát, deszkát értékesítettek évente.<sup>18</sup>

A vízen és a kerekeken való szállítás együttműködése egyértelműen megrajzolható a történetileg jól adatolt sószállítás példáján. *Magda Pál* szerint a 19. század elején Magyarország éves sófogyasztása 1.300.000 mázsa lehetett. A termelés zömét adó *Máramaros* és *Sóvár* (Sáros vm.) bányáinak, ill. üzemeinek termelését számtalan környékbeli – ruszin és szlovák – fuvaros szállította *Huszt, Munkács, Nagykároly* és a tiszai kikötők, ill. *Dél-Zemplén* és *Abauj* felé. Máramaros sója és fája a vármegye jobbágysai sajátos létformájának kialakulásához járult hozzá. Már a 16-17. században is részt vettek szatmári és tiszaháti emberek a máramarosi só Nógrád és Hont irányába való szállításában, a sóvári, nagytárkányi és tokaji sóházak körül ugyancsak fuvarosok százai végeztek bérfuvarozást. Hasonlóan működtek közre a szekeresek a tiszai kikötőkbe vízen érkező só továbbszállításában. De lengyelországi só is utazott a Magyar Alföld felé szlovák tutajosok közvetítésével.<sup>19</sup>

Ahogyan a vízi átkelőhelyek, úgy a kikötők – itt a *portus*nak nevezett állandó kikötők mellett az időszakos kikötőhelyekre is gondolnunk kell – akár több, környékbeli település népének adtak arra lehetőséget, hogy alkalmi szállítással, kereskedéssel egészítsék ki a jövedelmüket.<sup>20</sup> Mellettük azonban számos más településen emlékeztek a falujuk alatt kikötő tutajosokra, akik élelmet igyekeztek szerezni maguknak. Például a Tisza mellett fekvő *Cigándon* (Zemplén vm.) az 1980-as évek derekán még apró piros, kásás húsú almát emlegettek az idős adatközlők, amit a Máramaros-szigetről *szálahon* közlekedő románoktól kenyérért kaptak cserébe.<sup>21</sup> Szolnok Lajos a Bodroghoz közel fekvő *Vajdácska* idős lakosaitól jegyezte le a falu alatt kikötő *dobronyi szálasok* (Bereg vm.) emlékét.<sup>22</sup> Bizonyos, hogy nem csak a Tisza és a Bodrog mentén lehet jószerével minden településen követni a legidősebbek emlékezetében a tutajosok emlékét, akiről egyébként számos jeles kollégám gyűjtései is tanúskodnak, gazdagítva a történeti források tanulságait.<sup>23</sup>

---

<sup>16</sup> Barna 1988. 205., Hasonló feladatot láttak el a fuvarosok a vasútállomással nem rendelkező települések javainak a vasúthoz, ill. az állomásokról való szállításában is. Vö.: Frisnyák 2002., A fuvarosság szerepéhez: Viga 1989.

<sup>17</sup> Kecskés 1969. 892.; Gráfik 2001. 978.

<sup>18</sup> Sükösd 1984. 96. Szolnok Megye Néprajzi Atlasza 62. számú gyűjtőpontján, Nagyréven arra emlékeztek, hogy a Tiszán járó *olájoktól* vették meg az épületfát, s Szolnokról szekéren szállították azt a faluba. Damjanich Múzeum Néprajzi Adattára.

<sup>19</sup> Összegzően: Viga 1990. 63–64. A máramarosi jobbágysok létformájához: Takács – Udvari 1997. 241–249.

<sup>20</sup> Az átkelők forgalmához: Páll 1987. 50.

<sup>21</sup> Saját gyűjtés, 1986. Balla Józsefné, szül. 1902.

<sup>22</sup> Idézi: Cseri 1986. 211.

<sup>23</sup> Barna Gábor a Közép-Tisza és a Körösök mentén kéttucatnyi kikötőt mutatott be: Barna 1988. 194., 204.; Bellon 2003. 139–170.; Boros 1994. 514–515.; Korompay–Boros 1979. 83–

Két bizonyítékát ismerem annak, hogy az 1930-as évek legvégén a Felső-Tisza tutajozása még működőképes volt. Az egyik a kiváló miskolci fotográfus, Kletz Károly (Bártfa 1904 – Miskolc 1977.; 1939-ben került Kárpátaljára) Agfa anyagra készített színes filmje, ami az első tavaszi tutajukat a vízre bocsátó ruszinokat, s az azt megáldó papjukat mutatta.<sup>24</sup> A másik a kisdobrai (*Dobrá*, Zemplén vm., ma Szlovákia) görög katolikus esperesség halotti anyakönyvének bejegyzése, ami szerint *Ján Moyš* bílai illetőségű tutajos 1938. július 9-én a Tiszába fulladt, s a legközelebbi faluban, Nagytárkányban (Zemplén vm., ma Velké Trakany, Szlovákia) temették el.<sup>25</sup>

A tutajozás technikája, aktualizálásának lehetősége a Tiszán egészen az 1950-es évek első feléig, a tiszalöki vízlépcső megépítéséig megmaradt. De hogy üzemi keretek között később is előfordult, azt például Szlankó István 1964-ben nyárfatutajokról készített fényképfelvételei igazolják.<sup>26</sup>

4.) Az etnográfia számára természetesen a legalapvetőbb kérdés az, amit Barna Gábor 1988-ban megjelent tanulmányának a címe is jelöl: a tutajozás kulturális jelentősége. Ebben a vonatkozásban vannak ismert tények és összefüggések, de vannak a dolog természetéből fakadó következtetések is, amelyek evidenciának tűnhetnek, részleges adatoltságuk ellenére is. Az kétségtelen, hogy a Kárpát-medence folyóvizein zajló tutajozás magában hordta az interkulturális kapcsolatok lehetőségét: a peremterületeken – ahonnan a forgalomba kerülő fa származott – szlovákok, ruszinok, ukránok, románok éltek, a 19–20. században közvetítő örmények és zsidók kapcsolódtak a folyamatba, a célterületen pedig jellemzően magyarok hasznosították a szállítmányokat. Ez a történet elvi kerete, s az is bizonyos, hogy a szomszédos népek egyes csoportjainál a tutajozás – az első világháború végéig – jószerével „jellegzetes” foglalkozásnak számított.<sup>27</sup> Bizonyos, hogy a folyók hátán leúszó fa, valamint az azon utazó – zavarba ejtően sok és sokféle – faáru századokon át lejutott a síkvidékre, de hogy hol, milyen módon, s kiknél hasznosult, arról gyakran csak sejtéseink lehetnek, s nem ritkák a sztereotíp megnyilatkozások a kutatásban sem. Az összefüggések egyértelműnek tűnhetnek: pl. *Vargha László* megfogalmazása szerint, a Tiszán leúszó fának fontos szerepe volt abban, hogy a folyam és mellékfolyói mentén a szelemenes tetőszerkezet volt az uralkodó.<sup>28</sup> A nyersanyag felhasználásának azonban számos más kérdése ma is nyitott, s nem kizárt, hogy az is marad: már csak a faanyag romlékonyságának, s az építőkultúra változásának okán is. Fokozottan igaz ez a fatárgyakra, bútorokra, eszközökre, amelyek esetében a tárgy történet korszakai jellemzően egybeesnek az adott tárgy típus egy-egy generációjának használatával. (A fémtárgyak esetében ez sokkal árnyaltabb probléma.) Bizonyára sokat segítene, ha a múzeumokban

---

85.; Kós 1972. 15.; Páll 1986. Magam a Tisza-völgy gyümölcskereskedelméhez (Viga 1986.) és a Bodrog tutajozásához közöltem adalékokat: Viga 1996. 163–164.

<sup>24</sup> A film a leszármazottak tulajdonában volt, de mivel sem a miskolci Herman Ottó Múzeumnak, sem a Néprajzi Múzeumnak nem állt módjában megvásárolni, további sorsát nem ismerem.

<sup>25</sup> A név vélhetően az északkeleti térség fakereskedelmének társadalmi vonatkozásaira is utal, ez azonban további vizsgálatot érdemel.

<sup>26</sup> Közli: Barna 1988. 195. 2–3. kép.

<sup>27</sup> Például a szlovákoknál: Huska 1972. Napjainkban közismert a Tátra vízvázalasztójáról Lengyelország felé folyó Dunajec „hagyományörző” tutajosainak idegenforgalmi szerepe.

<sup>28</sup> Vargha 1940. 49–50.

örzött fatárgyakról, eszközökről nemzetközi kataszter készülhetne – ezt a mai technika megengedné! –, ám örülnünk kell az egyes gyűjteményeket bemutató katalógusok megjelenésének is. Pedig éppen a fatárgyakban, faeszközökben megmutatkozó tipológiai egyezések figyelmeztetnek arra, hogy ezek készítésében és terjedésében nagy amplitúdójú kapcsolatok mutathatók ki, amit például *Gertrud Benker* vagy *Gertraud Liesenfeld* monográfiái igazolnak.<sup>29</sup> Más összefüggésben veti fel ezt a problémát *Szabó László* a favillák kapcsán, s tesz fontos megállapításokat, még akkor is, ha ma már tudjuk, hogy a nagy hatósugarú famegmunkáló központok egyaránt készítettek és terjesztettek hasított és toldott ágú favillákat.<sup>30</sup> A távolról érkező tárgyak a múzeumi gyűjteményekben persze nem típusosként, atipikusként is megjelenhetnek, ami akár kívül is helyezheti őket a feldolgozó érdeklődésén. A vízi utak persze a terjedésnek csak egyik lehetőségét biztosították. Sajnos, a ritkuló recens adatok – jószerevével nincs már adatközlő, aki a trianoni határokat megelőző állapotokról informálna! – ma már csak nehezen igazolhatók a tárgyi örökség emlékenyagával.<sup>31</sup>

Vagyis, a Kárpát-medence tájai között zajló vízi szállítás, forgalom a gazdasági és műveltségi kapcsolatok egyik gyűjtőmedrét jelentette, aminek jobban ismerjük a lehetőségét, feltételrendszerét, mint a valódi lefolyását, főleg a hatását. Még inkább így van ez azoknak a specifikus hagyományoknak a vonatkozásában, ami a tutajosok tevékenységét, a folyóvízhez való viszonyát, hiedelmeit jelentette, s amit vélhetően eltérő vallási hagyományuk is erősített (pl. a románok esetében).<sup>32</sup> Bár a találkozások, a fa körül végzett közös munka, s a kereskedelem különböző mozzanatainál kézenfekvőnek gondoljuk, igen sok nyitott kérdést vet fel a nyelvi elemek átadásának és átvételének megvalósulása is. S egyáltalán nem kérdéses Barna Gábor megfogalmazásának igazsága sem: a Kárpát-medence népeinek egykori érintkezésében a tutajozás és az azzal összefüggő árucseré csupán a kapcsolatok egyik fontos lehetőségét jelentette.<sup>33</sup>

---

<sup>29</sup> Benker 1979., Liesenfeld 1987.

<sup>30</sup> Szabó 1976. 41–60.

<sup>31</sup> Gyerekkoromban anyai nagyanyám (Márki Antónia, 1895–1961.) többször emlegette, hogy fiatal lány korában szülőfalujában, a szatmári Vámosorosziban a román tutajosoktól „cifra” női kisbundákat meg rövid posztó gubákat lehetett venni. Ez önmagában csak egy lehetőségére utal az elterjedésnek.

<sup>32</sup> Nyomatékosan utalt erre Huska könyvéről írott recenziójában Márkus Mihály. Vö.: Márkus 1972. 37.

<sup>33</sup> Barna 1988. 208.

BARNA Gábor

1981 Zur kulturellen Bedeutung der Flösserei auf der Theiss und auf der Hármas-Körös, in: PALÁDI-KOVÁCS Attila szerk. *Traditionelle Transportmethoden im Ostmitteleuropa*. MTA Néprajzi Kutató Intézet, Budapest, 157–159.

1988 A tutajozás kulturális jelentősége a Közép-Tisza és a Hármas-Körös mentén. *Ethnographia XCIX*. 198–212.

BELLON Tibor

2003 *A Tisza néprajza. Ártéri gazdálkodás a tiszai Alföldön*. Timp Kiadó, Budapest.

BENKER, Gertrud

1979 *Altes bäuerliches Holzgerät*. Verlag Georg D. W. Callwey, München.

BOROS László

1994 Adatok a felső-tiszai áruszállítás történetéhez. *A Herman Ottó Múzeum Évkönyve XXXII*. Miskolc, 512–525.

CSERI Miklós

1986 Az építőanyag mint az árucsere tárgya, in: SZABADFALVI József – VIGA Gyula szerk. *Árucseré és migráció*. A Miskolci Herman Ottó Múzeum Néprajzi Kiadványai XVIII. Herman Ottó Múzeum, Miskolc, 205–231.

FRISNYÁK Zsuzsa

2002 Szekerezés a vasutakhoz: a magyarországi vasútállomások vonzáskörzetei (1895). *A Herman Ottó Múzeum Évkönyve XLI*. Miskolc, 147–170.

GARDA Dezső

1994 A gyergyói tutajozás társadalomrajzához. *Népismereti Dolgozatok*. Kriterion, Bukarest, 18–28.

GRÁFIK Imre

1983 Az áru útja a szállítás forradalma előtt. *Ethnographia XCIV*. 1–35.

2001 Vízi közlekedés és szállítás, in: SZILÁGYI Miklós szerk. *Magyar Néprajz II. Gazdálkodás*. Akadémiai, Budapest, 974–1020.

HOFFMANN Tamás

1998 *Európai parasztok. Életmódjuk története I. A munka*. Osiris, Budapest.

HUNFALVY János

1867 *Hazánk közlekedési eszközeiről*. Pest.

HUSKA, A. Miroslav

1972 *Slovenskí pltníci*. Slovenského Narodného Múzea, Martin.

JANČO, Štefan

1971 Pltničenie na Orave. *Zborník Oravského Múzea 2*. Dolní Kubín, 149–159.

JÓNÁS Ilona, SZ.

2007 A fa a középkori ember világában, in: GÖMÖRI János szerk. *Az erdő és a fa régészete és néprajza*. Az anyagi kultúra a Kárpát-medencében 2. MTA VEAB Iparrégészeti és Archaeometriai Munkabizottsága és Kézművesipar-történeti Munkabizottsága, Sopron, 123–132.

KECSKÉS László

1969 Komáromi szekeresgazdák. *Irodalmi Szemle XII*. Pozsony, 885–905.

KOROMPAY Gábor – BOROS László

1979 A felső-tiszai áruszállítás régen és most, in: FRISNYÁK Sándor szerk. *Szabolcs-Szatmári Földrajzi Olvasókönyv*. Tudományos Ismeretterjesztő Társulat, Nyíregyháza, 80–91.

KÓS Károly

1972 Az árucsere néprajza, in: *Népélet és néphagyomány*. Kriterion, Bukarest, 9–51.

LIESENFELD, Gertraud

- 1987 *Viechtauer Ware. Studien zum Strukturwandel einer Hausindustrie in Oberösterreich mit besonderer Berücksichtigung der letzten 100 Jahre.* Österreichische Akademie der Wissenschaften, Philosophisch-historische Klasse, Sitzungsberichte, 479. Band. Wien

MÁRKUS Mihály

- 1972 Ism.: Huska A. Miroslav: Slovenski pltnici című könyvéről. *A Miskolci Herman Ottó Múzeum Közleményei 11.* Miskolc, 34–37.

PÁLL István

- 1987 A hegyaljai városok szabolcsi vonzáskörzete a XVIII. század második felében. *Borsodi Művelődés V.* Miskolc, 48–54.

POUNDS, Norman J. G.

- 2003 *Európa történeti földrajza.* Osiris Kiadó, Budapest.

PRINZ Gyula – TELEKI Pál

- é.n. *A magyar munka földrajza.* Magyar föld – Magyar faj, II. kötet. Magyar földrajz második rész. Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, Budapest.

SÜKÖSD Jánosné

- 1984 A piac és az állatvásárok forgalma Kecskeméten a 18–19. század fordulóján. *Történeti Statisztikai Közlemények 5.* Magyar Statisztikai Hivatal, Budapest, 93–113.

SZABÓ László

- 1976 Egy tárgy szótörténeti háttere, in: KAPOSVÁRI Gyula szerk. *Túrkevei tanulmányok.* Szolnok Megyei Múzeumok Igazgatósága, Szolnok–Túrkeve, 41–60.

TAKÁCS Péter – UDVARI István

- 1989 Adalékok a 18. századi zempléni vásárok és a vásároló zempléni lakosok történetéhez. *A Herman Ottó Múzeum Évkönyve XXVII.* Miskolc, 359–381.

- 1997 Adalékok a máramarosi jobbágyok bérmunkalehetőségeihez a kamarai sóbányákban és a kincstári erdőkben, in: CSOMA Zsigmond – VIGA Gyula szerk. *Európából – Európába. Tanulmányok a 80 esztendő Balassa Iván tiszteletére. Néprajzi Látóhatár VI.* Budapest–Debrecen, 241–249.

UDVARI István – VIGA Gyula

- 1998 A táj és az életmód néhány összefüggése a Garam völgyének településein a XVIII. század utolsó harmadában, in: FRISNYÁK Sándor szerk. *A Felvidék történeti földrajza.* MTA Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Tudományos Testülete – Bessenyei György Tanárképző Főiskola Földrajz Tanszéke, Nyíregyháza, 333–345.

- 2007 Bars vármegye 18. századi jobbágy-parasztojainak életviszonyaihoz. *A Herman Ottó Múzeum Évkönyve XLVI.* Miskolc, 263–292.

VARGHA László

- 1940 *A tilalmasi tanyák építkezése.* Budapest.

VÁRKONYI Ágnes, R.

- 1992 *Pelikán a fiaival.* Liget Kiadó, Budapest.

VIGA Gyula

- 1986 A gyümölcs a népi árucserében, in: SZABADFALVI József – VIGA Gyula szerk. *Árucseré és migráció.* A Miskolci Herman Ottó Múzeum Néprajzi Kiadványai XVIII. Herman Ottó Múzeum, Miskolc, 175–195.

- 1989 Az észak-magyarországi fuvarosok. (Egy sajátos „vállalkozói” forma a hagyományos árucserében). *A Herman Ottó Múzeum Évkönyve XXVII.* Miskolc, 383–407.

- 1990 *Árucseré és migráció Észak-Magyarországon.* Ethnica, Debrecen–Miskolc.

- 1996 *Hármas határon.* Officina Musei 4. Herman Ottó Múzeum, Miskolc.