

COMERȚUL CU SARE AL TRANSILVANIEI ÎN SECOLELE XVI—XVII

Abordarea problemicii valorificării sării constituie unul din cele mai importante aspecte ale cercetărilor referitoare la exploatarea acestei bogății a subsolului Transilvaniei. Studiile care au abordat această tematică se referă mai ales la prima jumătate a secolului al XVI-lea și la a doua jumătate a secolului al XVII-lea¹. Cercetările lui I. Dordea și V. Wollmann referitoare la exploatarea și comercializarea sării în secolul al XVIII-lea elucidează această problematică pentru perioada abordată și prezintă o amplă bibliografie a tematicii². Pe baza studiilor amintite și a unor izvoare arhivistice până acum necercetate vom încerca să prezentăm modul cum s-a desfășurat comerțul cu sare în secolele XVI—XVII, precum și veniturile realizate de pe urma acestui comerț.

În perioada principatului autonom unul din principalele venituri ale vistieriei statului l-au reprezentat veniturile realizate din comercializarea sării. Procentajul acestor venituri, din totalul veniturilor realizate de principii, este destul de greu de stabilit datorită izvoarelor destul de lacunare și nu întotdeauna destul de concludente. Din puținele date de care dispunem se poate totuși reconstitui procentajul veniturilor din sare raportat la totalul veniturilor.

Tab. 1

Procentajul veniturilor realizate din sare³

Anul	Din sare fl.	Total venit fl.	%
1586	13850	137556	10.07
1602	31000	219036	14.15
1628	19118	167261	11.43
1629	32752	164010	19.97

¹ Hóvári J., *Az erdélyi só a török Szendrőben, 1514—1516*, în *Gazdaság, társadalom, történetírás, Emlékkönyv Pach Zsigmond Pál 70. születésnapjára*, Budapest, 1989, p. 41—63; Kulcsár A., *Sóbányászat és sókereskedelem Erdélyben I. Apafi Mihály uralkodása idején*, în *Századok*, 1991, nr. 5—6, p. 415—447.

² I. Dordea — V. Wollmann, *Exploatarea sării în Transilvania și Maramureș în veacul al XVIII-lea*, în *AIAC*, XX, 1977, p. 163—203; Idem, *Transportul și comercializarea sării din Transilvania și Maramureș în veacul al XVIII-lea*, în *AIACN*, XXI, 1978, p. 135—171.

³ Pentru 1586 — MGSz, III, 1896, p. 322; 1602 — Kemény J., *Collectio minor manuscriptorum historicum*, Tom. XII, p. 143—152. Manuscris în Biblioteca Academiei, Filiala Cluj-Napoca; 1628, 1629 — Imreh I., *A fejedelmi gazdálkodás Bethlen Gábor idejében*, Kolozsvár, 1992, p. 32.

Din datele de mai sus rezultă că veniturile din sare au reprezentat cel puțin 10% din veniturile anuale ale statului, dar în ani mai buni ajungeau la aproape 20%. Aceste cifre însă nu sunt întru totul concludente, deoarece nu cunoaștem dacă s-au luat în calcul aceleași date. De exemplu la venitul din sare din 1602 am luat în calcul și venitul ocnelor din secuime (200 fl.) și al celor din Maramureș (8000 fl.) deoarece nu cunoaștem dacă venitul acestor ocne a fost luat în considerare în celelalte cazuri sau nu. Izvoarele ne oferă de multe ori date contradictorii. Astfel, dacă în 1586 se amintește de faptul că venitul câmării din Dej a fost de 800 fl., în 1602 acest venit a fost estimat la 4000 fl. Venitul realizat în punctul de desfacere de la Partoș (lângă Alba Iulia) în 1586 a fost de 10554 fl., iar în 1602 acest venit, împreună cu venitul ocnelor de la Turda, Ocna Sibiului și Cojocna, a fost estimat la 16000 fl. O altă problemă care se pune este dacă datele din izvoare se referă la venitul net obținut din vânzarea sării sau din această sumă se scad cheltuielile de exploatare. Înclinăm să credem că este vorba de câștigul curat rezultat în urma valorificării sării. Ne fac să credem acest lucru următoarele date: în 1575 câmărașul din Turda a administrat din venitul acelui an 5200 de taleri principelui Ștefan Báthori⁴, iar cronicarul Szamosközy amintește că veniturile ocnelor din Turda pot depăși și suma de 30000 fl.⁵ Verosimilitatea acestor date este întărită de raportul episcopului Naprágy care, în 1602, amintește că veniturile ocnelor de sare pot atinge suma de 100000 de taleri⁶.

O imagine mai concludentă asupra beneficiilor obținute de principii ne dă acel extras de socoteli care ne înfățișează veniturile realizate în anii 1643—1665 la punctul de desfacere a sării de la Partoș;

Tab. 2

Venitul realizat din vânzarea sării la Partoș în anii 1643—1665⁷ (taleri)

Anul	Vânzare sare		Sare cu „lucrum” ⁸	Anticipație	Total
	Bolovani	Fragmente			
1643	49320	134	791		50245
1653	60087		6451		66538
1654	30048				30048
1655	46870		2574		49444
1656	38898		3615	1440	43953
1660	13848	535	450	150	14983
1661	991	370		520	1881
1662	35737	570	3602	1100	41009
1663	32642	314	4942	2289	40187
1665	18632	13	849	7043	26537

⁴ Kemény J., *Appendix Diplomatarii Transilvanici* (în continuare ADT), Manuscris în Biblioteca Academiei, Filiala Cluj-Napoca (Lucrările lui Kemény J. citate în continuare se găsesc tot aici), vol. XII, p. 4.

⁵ Orbán B., *Torda város és környéke*, Budapest, 1986, vol. II, p. 278.

⁶ MCRT vol. I—XXI, Budapest, 1895—1898, vol. V, p. 170.

⁷ Tabelul a fost întocmit pe baza documentelor aflate în: Magyar Országos Levéltár, Budapest (Arhivele Statului din Budapesta, în continuare MOL), A Gyulafehérvári Káptalan Országos Levéltára (Arhiva Capitlului din Alba Iulia — în continuare Gvfv), Lymbus, pachetele XVI/1, XXV; Kemény S., *Grammatophilaceum Transilvanicum*, Manuscris în Biblioteca Academiei, Filiala Cluj-Napoca, vol. XI, p. 651—652; *Történelmi Tár*, 1894, p. 710—717.

⁸ Sarea cu „lucrum” era numită acea sare care după ce era cumpărată de la

Acest tabel cuprinde doar veniturile realizate din vânzarea sării provenite din ocnele de la Turda, Cojocna, Sic și Ocna Sibiului. Nu sunt înregistrate veniturile realizate în urma vânzării sării la aceste ocne, precum nici beneficiile ocnelor de la Dej, ale celor din Secuime și Maramureș. Cu toate acestea, sumele de mai sus reprezintă beneficii importante realizate de erariu din care, în anii de pace, doar o mică parte era reconvertită pentru continuarea producției și salariile funcționarilor, așa cum reiese din tabelul de mai jos.

Tab. 3

Anul	Erariu	Comisioane	Suma plătită Salarii	Producție	Transport	Total
1643	49932		313			50246
1653	56667	9705	166			66538
1655	44842	4474	166			49482
1656	44837	3979	166			48982
1660	9291	352	22	715	4603	14983
1661 ⁹		200		1124	147	1471
1662	16651	12719	133	4648	6212	40399
1663	8400	16689	166	6217	9140	40612
1665 ¹⁰	8071	2751	100	4176	7297	26537

Datele de mai sus demonstrează că în vremuri liniștite veniturile realizate doar la punctul de desfacere a sării de la Partoș atingeau suma de peste 66500 de taleri, din care peste 85% au intrat în vistieria principelui. După expediția catastrofală a principelui Gheorghe Rákóczi al II-lea în Polonia, Transilvania a fost pustiită de hoardele turcești și tătare; n-au scăpat nici orașele salinare. Ocnele de la Cojocna au fost incendiate¹¹, iar din Turda „n-a mai rămas nimic, afară de o grămadă de ruine“, după mărturia lui Evlia Celebi¹². Acest lucru s-a repercutat negativ și asupra producției de sare, care cunoaște o evidentă scădere față de perioada precedentă. Cu toate acestea, veniturile din 1662 urcă la suma de peste 40000 de taleri, mai ales datorită producției mari a

ocne de către cumpărător, putea fi vândută liber, dacă se plătea erariului „lucrum“-ul adică profitul net ce parvenea fiscoiului în urma vânzării sării. Această sumă se percepea în porturile de desfacere și în 1669 a fost de 10 taleri pentru sarea din Turda, 9 taleri pentru cea din Cojocna, 8 pentru cea din Sic, 5 pentru cea din Dej, și 6 taleri pentru sarea din Ocna Sibiului. (MGSz. 1899, p. 228—229). Prin această măsură se căuta stimularea vânzării sării la ocne, cumpărătorul suportând cheltuielile de transport până în porturile de desfacere și de aici putea transporta sarea mai departe, după ce plătea câștigul fiscoiului.

⁹ Socotelile conțin date doar pentru patru luni ale anului.

¹⁰ Documentul este un extras de socoteli din 24 iulie 1665, probabil nu conține date decât pentru prima jumătate a anului.

¹¹ MOL, Gyfv, Lymbus, XVI/I.

¹² *Călători străini despre țările române* (în continuare: *Călători*), București, vol. VI, p. 548.

salinelor de la Ocna Sibiului, care dau 67,39% (26895 de taleri) din cantitatea de sare vândută la Partoș. Distrugerile provocate au mărit sumele alocate reconstrucției și reînzestrării ocnelor, aceste sume ajungând în 1661 la 86,40% din venituri, iar în anii următori au reprezentat în jur de o treime din percepția realizată. Față de perioada precedentă, la începutul domniei principelui Mihai Apafi I, sumele intrate în erariul principelui devin din ce în ce mai mici, ajungând la 20—40% din venituri. Cresc în schimb sumele pe care le-am cuprins în rubrica „comisioane”. Pentru anii 1661—1663 dispunem de date mai detaliate referitoare la încasările și cheltuielile funcționarului de la Partoș¹³. Din aceste socoteli rezultă că în 1662 s-au plătit în tributul față de Poartă 10000 de taleri, iar în 1663 14807 taleri. Pe lângă acestea, sume importante au fost alocate diferiților emisari care au fost trimiși la Poartă sau la înalții dregători otomani pentru a normaliza relațiile cu turcii. Nu lipsesc nici sumele mai mici acordate conducătorilor trupelor turcești staționate în principat, sau pentru eliberarea din robie turcă sau tătară a unor prizonieri ardeleni. Pe lângă comisioanele în bani nu au lipsit cele în sare. Astfel ceaușului agăi ienicerilor din Buda i s-au dat 5500 bolovani de sare (în valoare de cca. 1600 taleri), beifului Hamza 2200 bolovani (cca. 700 taleri), agăi Osman 200 de bolovani (cca. 50 taleri).

Toate aceste date demonstrează importanța pe care au căpătat-o veniturile din sare în condițiile în care, prin pierderea cetății Oradea și a teritoriilor din jur, beneficiile bănești ale principatului au scăzut simțitor. Putem afirma că fără veniturile ocnelor din Transilvania, principele Mihai Apafi I cu greu ar fi strâns suma de 80000 de taleri necesară plății tributului față de Poartă. De acest lucru au fost conștienți și reprezentanții stărilor, care, în dieta din februarie 1664, au hotărât ca o parte a veniturilor porturilor de desfacere a sării și a ocnelor de la Turda, Cojocna, Sic, Ocna Sibiului să fie alocate satisfacerii tributului față de Poartă¹⁴. În 1670 s-au plătit 16670 taleri în contul tributului, iar din 1671, când s-a instituit sistemul arendării cămărilor și a portului de la Partoș, arendatorii au contribuit anual cu 20000 de taleri la achitarea tributului¹⁵.

În continuare, pe baza datelor de care dispunem, ne propunem să prezentăm modul cum se realizau veniturile din sare și care au fost factorii care au influențat comerțul cu acest produs. O primă problemă care se ridică este aceea a monopolului statului asupra comerțului cu sare. Dacă în privința exploatarei sării monopolul erariului a fost evident, nepermițându-se exploatarea altor ocne decât cele ale fiscului¹⁶, în privința comerțului cu sare acest monopol se limita doar la obligativitatea de a cumpăra sare de la ocnele și locurile de desfacere desemnate de către principe. Cauza acestui monopol limitat a constituit-o faptul că eficacitatea acestui comerț depindea de modul cum se rezolva

¹³ MOL, Gyfv, Lymbus, XXV, I.

¹⁴ MCRT, vol. XIII, p. 294; Kulcsár A., *op. cit.*, p. 417.

¹⁵ Kulcsár A., *op. cit.*, p. 417.

¹⁶ MCRT, vol. IX, p. 316; *Corpus Juris Hungarici — Magyar Törvénytar, 1540—1848 évi erdélyi törvények* (în continuare: *Corpus Juris*), Budapest, 1900, p. 48.

problema transportului sării de la producător la beneficiar. Deoarece nivelul de dezvoltare a mijloacelor de transport era redus, drumurile pe uscat greu practicabile, cheltuielile, deci implicit prețul produsului, creșteau proporțional cu distanța la care se efectua transportul. Pentru aceasta, statul a căutat să se retragă, pe cât a fost posibil, din operațiunile de transport, lăsându-le pe seama unor agenți economici interesați în efectuarea acestei activități (de exemplu o parte a nobilimii, negustori din orașe, chiar o parte a țărănimii înstărite). Retragerea statului din activitatea de transport a avut drept urmare instituirea comerțului liber cu sare. Până la 1521 transportul sării de la locurile de exploatare la locurile de desfacere s-a realizat pe cheltuiala statului prin intermediul locuitorilor orașelor salinare și a populației localităților unde au existat cămări de desfacere. Regele Ludovic al II-lea, prin decretul din 17 februarie 1521, instituie libertatea comerțului cu sare pentru toți locuitorii regatului, desființând în același timp cămările de desfacere a sării¹⁷. Consecințele acestui decret nu au fost imediate, raportul lui Dernschwam (1528)¹⁸ și cel al comisarilor imperiali Paul Bornemissza și Georg Werner (1552)¹⁹ mai amintesc cămările de desfacere de pe malurile Mureșului și Someșului, dar ambele rapoarte subliniază că în vremurile tulburi căraușii nu vin la ocne să cumpere sare, ceea ce demonstrează că în practica de toate zilele libertatea comerțului funcționa.

Libertatea comerțului cu sare odată instituită, nu a mai fost anulată nici în timpul principatului autonom, doar, că ea a fost cuprinsă într-un cadru juridic care ținea cont de interesele fiscolei. Legile în principiu garantau libertatea comerțului cu sare²⁰, dar această libertate se referea mai ales la sarea vândută la ocne și transportată cu carele pe valea Crișului Repede sau prin Poarta Meseșană spre comitatele din Partium. Cea mai mare parte a sării era însă exportată pe căi fluviale, pe Mureș și Someș, și cu câteva excepții, în întreaga perioadă a principatului, valorificarea acestei sări a constituit un monopol al fiscolei. Uneori interesele statului impuneau interzicerea exportului sării, așa cum s-a întâmplat în mai 1581, când dieta a hotărât sistarea transportului sării din țară până ce principele nu va ridica această interdicție²¹. Dieta din octombrie 1589 permite transportul liber al sării pe toate drumurile, printre altele și pe la Negreni, pe drumul Crișului²². În anii de criză a puterii princiare (la sfârșitul secolului al XVI-lea — începutul secolului al XVII-lea) stările au profitat, introducând completa libertate a comerțului cu sare, ștergând chiar și obligativitatea

¹⁷ Arhivele Statului Cluj-Napoca, Fond Primăria orașului Dej, cutia 264; Iványi B., *Két középkori sóbányastatutum*, în *Századok*, 1911, p. 107—113, 189—194.

¹⁸ *Călători*, vol. I, p. 270—271; H. Dernschwam, *Erdély. Besztercebánya. Törökországi útínapló*, Budapest, 1984, p. 95.

¹⁹ Raportul comisarilor imperiali: E. Hurmuzaki, *Documente privitoare la istoria românilor*, vol. II/4, București, 1894, p. 711—756; Traducere în limba română: *Călători*, vol. II, p. 18—42.

²⁰ *Corpus Juris*, p. 48—49, 212, 308.

²¹ MCRT, vol. III, p. 160.

²² Idem, vol. III, p. 368.

plății tricesimei²³. Dieta din martie 1599 revine însă și subliniază că acei nobili care transportă sare pentru alt scop decât pentru folosință proprie sunt obligați la plata vămii și a tricesimei²⁴. Tot în acești ani arendarea cămărilor a atras după sine abandonarea aproape totală a controlului principelui asupra comerțului cu sare. În 1608, chiar și cel mai important punct de desfacere, cel de la Partoš, a fost arendat pe trei ani, împreună cu ocnele de la Turda și tricesima din Lipova, pentru suma de 20000 fl., arendatorii ajungând să monopolizeze comerțul cu sare pe Mureș²⁵. Principele Gabriel Bethlen recuperează ocnele arendate și reînstaurează controlul asupra comerțului. Permite comerțul liber doar cu sarea cumpărată de la ocne²⁶, monopolizând desfacerea sării din porturile de la Partoš și Dej. Din această cauză, în dieta din ianuarie—februarie 1630, stările au cerut principesei Ecaterina de Brandenburg să aibă acces la portul din Dej și comerțul cu sare pe ape să fie declarat liber²⁷. În timpul domniei principilor Gheorghe Rákóczi I și al II-lea, situația rămâne neschimbată, fiscul controlează porturile de desfacere de pe cele două căi principale de transport al sării, Mureșul și Someșul. Totodată, lasă liber comerțul pe uscat cu sarea cumpărată la ocne și transportată cu carele spre comitatele din Partium și teritoriile din Ungaria ocupate de turci²⁸. Monopolul princiar asupra desfacerii sării la Partoš este ilustrat de tabelele 2 și 3 care conțin veniturile obținute de Rákóczești.

În prima parte a domniei principelui Mihai Apafi I, monopolul exclusiv al fiscului asupra desfacerii sării a reieșit clar din cele prezentate aici. Veniturile din vânzarea sării au fost alocate plății tributului față de Poartă și în acest sens comerțul cu sare a fost subordonat acestui scop. Funcționarii de la cămările de sare au primit instrucțiuni precise prin care li se poruncește ca în primul rând să aprovizioneze portul de la Partoš și numai după aceea, cu aprobarea percepătorului din port, aveau voie să vândă sarea diferiților căruțași ce veneau la ocne. În instrucțiunile date în februarie 1665 cămărașului din Sic, se specifica chiar că nimeni nu mai are voie să facă comerț cu sare, toate eforturile sale să fie îndreptate spre aprovizionarea cu cât mai multă sare a portului de la Partoš²⁹. În 1671 cămările de sare de la Turda, Ocna Dej, Cojocna, Sic și Ocna Sibiului, precum și portul de la Partoš au fost arendate lui Hendri Benedek, Péter János și Szegedi György, care s-au angajat la plata anuală a 20 000 de taleri în contul tributului și a 15 000 de taleri principelui. Practic până la sfârșitul principatului autonom (1690), acest sistem a rămas în vigoare, cu precizarea că din 1675 suma alocată principelui a crescut la 18.000 de taleri³⁰. Prin aceasta se renunța la monopolul princiar asupra comerțului cu sare,

²³ Idem, vol. III, p. 497.

²⁴ Idem, vol. IV, p. 272.

²⁵ MOL, Gyfy Erdélyi Fejedelmi Kancellária (Cancelaria Princiară Transilvană) Libri regii, vol. V, fol. 8.

²⁶ MCRT, vol. VII, p. 516—517.

²⁷ Idem, vol. IX, p. 87, 91.

²⁸ Idem, vol. IX, p. 316, 320, 593, 595; vol. XI, p. 75.

²⁹ MGSz, 1897, p. 176—178, 180, 183, 185.

³⁰ Kulcsár A., *op. cit.*, p. 433.

arendatorii apelând la mijloace economice pentru a asigura piața cu cantitatea de sare necesară. Așa se explică faptul că din ce în ce mai mulți nobili se angrenează în afaceri salinare, obținând beneficii importante, cum este cazul viitorului cancelar Nicolae Bethlen, care în 1689 întocmește chiar un plan de optimizare a desfacerii sării³¹.

Veniturile obținute din comercializarea sării depindeau în mare măsură de aria pieții de desfacere. Această piață a avut o componentă internă și una externă. În ce privește piața internă, ea nu contribuia decât în mică măsură la sporirea veniturilor erariului, „căci aproape toată Transilvania mai că nu cumpără de loc sare pentru trebuințele sale”³². Acest lucru se datora faptului că în urma unor privilegii mai vechi, anumite categorii sociale primeau sare pentru folosință proprie gratis, sau la un preț derizoriu, ce nu aducea venit. În 1552 comisarii imperiali subliniau: „nobili asigură că ei se bucură de acest privilegiu ca să li se dea fără plată atâta sare câtă le trebuie pentru gospodăria lor”³³. Acest privilegiu s-a menținut toată perioada principatului autonom, nobili nescăpând nici un prilej să sublinieze cu ocazia dietelor că acesta este un drept vechi (*antiquam consuetudinem*) pe care l-au primit de la regii Ungariei³⁴. În 1571 stările au reglementat problema sării nobiliare, stabilind ca fiecare nobil să primească pentru „bucătăria și gospodăria sa” sare mărunță (nu sare formală, bolovani), plătind tăietorilor, pentru fiecare sac de sare (*egy táska darabnak*), 9 denari, iar pentru extragerea ei din ocne un denar³⁵. În secolul al XVII-lea s-a modificat doar tariful plătit pentru un sac (málha) de sare (din 1610 s-au plătit 12 denari pentru tăiere și 2 denari pentru extragere)³⁶. Privilegiul s-a menținut, fiind cuprins în *Approbatæ Constitutiones* ca o lege de bază³⁷.

O altă categorie privilegiată au fost secuii care „au pretutindeni în ținutul lor atâta sare, încât dacă aceasta nu li se dăruiește chiar de tot fără bani, ea să poată totuși fi cumpărată pe un preț de nimica”³⁸. „Și deși secuii trebuie să folosească sarea lor numai acasă la ei și să nu o scoată dincolo de hotarele ce le-au fost statornicite lor — înăuntrul cărora se cuprinde și o parte a sașilor, dincolo de Sighișoara până la Brașov prin Țara Bârsei, cât și Făgărașul — această sare e transportată pe ascuns și în alte părți ale Transilvaniei...” spune raportul comisarilor imperiali din 1552³⁹. Privilegiile secuilor din secolul al XV-lea⁴⁰, ca pe lângă folosință proprie să poată vinde în Transilvania sarea exploatată pe teritoriile lor, au fost anulate în perioada principatului. Încă în 1553 regele Ferdinand I a interzis secuilor comercializarea sării⁴¹ în afara hotarelor lor. Măsurile cele mai drastice le-a

³¹ Kemény S., *Grammatophilaceum Transilvanicum*, vol. XI, p. 297—312.

³² Raportul comisarilor imperiali din 1552 în: *Călători*, vol. II, p. 35—36.

³³ Ibidem.

³⁴ MCRT, vol. I, p. 308, 496, 503, 545—546; vol. II, p. 340, 561.

³⁵ Idem, vol. II, p. 504.

³⁶ Idem, vol. VI, p. 178, 422—423; vol. IX, p. 429—430; vol. XIV, p. 215.

³⁷ Idem, vol. XXI, p. 215.

³⁸ Raportul din 1552 — *Călători*, vol. II, p. 36.

³⁹ Ibidem.

⁴⁰ Iványi B., *op. cit.*, p. 191—192.

⁴¹ Idem, p. 193.

luat însă principele Ioan Sigismund, care, după răscoala secuilor din 1562, a confiscat toate ocnele, deoarece „în fiecare țară cămărilor de sare aparțin de vistieria împăraților, regilor și principilor”⁴². Hotărîrea dietei precizează totodată că fruntașilor secui li se va asigura sare pentru nevoile proprii conform vechilor obiceiuri ale nobilimii. În 1568 Ioan Sigismund a întărit privilegiile fruntașilor secui din scaunele Odorhei, Mureș, Ciuc, Gheorgheni și Trei Scaune și le-a permis ca, asemenea nobililor din comitate, și ei să primească sare de la ocnele din ținuturile lor după ce au plătit cheltuielile de tăiere (gyrapenz)⁴³. Privilegiile fruntașilor secui au fost confirmate de Gabriel Bethlen⁴⁴ și de numeroasele hotărîri dietale din secolul al XVII-lea referitoare la sarea nobiliară, ei beneficiind de același statut ca nobilimea din comitate.

De privilegii similare cu cele ale nobilimii și ale secuilor se bucurau sașii. Printre libertățile acordate sașilor de regii Ungariei s-au aflat și cele referitoare la primirea de sare măruntă de la ocne, așa cum rezultă dintr-un document al lui Matia Corvinul din 1472⁴⁵. Comisarul imperial, în 1552, descriu și modul cum se acorda sarea sașilor: „Sașii merg și ei cu carele lor la aceleași ocne și îndeosebi la cea de la Ocna Sibiului și plătind patru denari de fiecare vită ce trage carul și tot atâta de fiecare roată, primesc atâta sare cât poate fi scoasă cu acel car și acele vite...”⁴⁶. Documentele nu amintesc de vreo anulare a privilegiilor sașilor, deci ei s-au bucurat și în perioada principatului autonom de libertățile câștigate anterior.

Pe lângă ocnele din Secuime care, după cum am văzut, aprovizionau cu sare și o parte a ținuturilor locuite de sași și Țara Făgărașului, un alt punct de exploatare a sării a fost cel din jurul cetății Gurghiu. Dar nici această sare nu era comercializată decât într-o anumită zonă și în cea mai mare parte servea la aprovizionarea populației. Un document din 1609 precizează chiar hotărele până unde era voie să fie transportată această sare: Mediaș, Sighișoara, Iernut, Lechința și Jelna de lângă Bistrița⁴⁷.

Din cele de mai sus reiese clar că în Transilvania, datorită bogăției în sare a subsolului, aproape nimeni nu cumpăra sare în cantități atât de mari, încât să aducă venit vistieriei. Deoarece Moldova și Țara Românească aveau producția lor proprie de sare, singura piață de desfacere rămăneau teritoriile ce se întindeau la apus și la sud-vest de Transilvania istorică. Pe baza unor documente și descrieri provenite din secolele XVI—XVII se poate în mare reconstitui zona geografică până unde ajungea sarea transilvană. Hans Dernschwam, reprezentantul Fuggerilor în Transilvania, amintește în 1528 că sarea de aici ar putea ajunge pe cele două râuri, Mureșul și Someșul, până în mijlocul Ungariei. Pe

⁴² Hotărîrea dietei din iunie 1562: MCRT, vol. II, p. 207.

⁴³ *Erdélyi Történelmi Adatok*, Kolozsvár, 1855, vol. I, p. 270—272.

⁴⁴ MCRT, vol. VI p. 362; vol. VIII, p. 322.

⁴⁵ Documentul amintește de „antiqua eorum libertate ipsis a divis regibus Hungariae nostris scilicet praedecessoribus concessa” — *Urkundenbuch zur Geschichte der Deutschen in Siebenbürgen*, Bukarest, 1981, vol. VI, p. 530, doc. 3923.

⁴⁶ *Călători*, vol. II, p. 36.

⁴⁷ Arhivele Statului Cluj-Napoca, Fond Comitatul Turda, Protocoale de judecată, nr. 3, p. 49.

Mureș ar ajunge până la Szeged, iar de aici, pe la Titel, ar urca pe Dunăre și pe Drava până la Varasdin. El propune chiar înființarea unor camere de desfacere a sării la Pécs și Zagreb. Camerele cele mai importante Dernschwam le-ar înființa pentru desfacerea sării coborâte pe Someș și anume la Szolnok, apoi la Pesta, Veszprém și Kismarton (Eisenstadt — Austria)⁴⁸. Raportorii imperiali în 1552 arată că sarea de la Turda și Ocna Sibiului se transportă cu luntrea în Ungaria „dincoace și dincolo de Dunăre și dincolo de Belgrad”⁴⁹. Antonio Possevino, în 1584, menționează că sarea de la Turda „este transportată fără încetare spre Buda și Belgrad”⁵⁰. Evlia Celebi, în jurul anilor 1660, arată că în cetatea Titel se află trei sute de depozite de sare. Această sare provine din Ardeal și de la Titel „se trimite pe Dunăre în toate vilaietele îndesulându-le”⁵¹. În 1669 Edward Brown precizează că sarea transilvană „urcă pe Dunăre <fiind desfăcută> în toate orașele până la Pressburg” (Bratislava). O altă parte a sării este „coborâtă pe Dunăre spre a fi vândută în Serbia și în țările vecine”⁵².

Mărturiile de mai sus schițează aria geografică până unde ajungea sarea din Transilvania, circumscriind totodată piața care absorbea acest produs. Aria acestei piețe a variat bineînțeles în perioada principatului autonom și cu toate că, în urma expansiunii turcești, o parte a ei a fost înglobată în imperiul otoman, iar alta în imperiul habsburgic, interesul pentru sarea transilvană n-a scăzut. Aceasta deoarece în imperiul otoman, din cauza cheltuielilor mari de transport, numai o parte a teritoriilor din Peninsula Balcanică erau aprovizionate cu sarea marină provenită de pe malurile Mării Negre și Mării Egee, precum cu cea comercializată de ragusani. De asemenea sarea exploatată la Tuzla, în Bosnia, nu satisfăcea decât piața bosniacă și în parte pe cea croată. Sarea din Țara Românească era valorificată la sud de Dunăre, în Bulgaria, unde ajungea să concureze sarea ardeleană⁵³. Aceasta ajungea pe Dunăre până la Smederevo, unde în 1555, după părerea lui Dernschwam, turcii aveau o cameră de sare. De aici cu carele se transporta mai departe spre Serbia și Bulgaria în regiunea Vidinului⁵⁴. Deoarece teritoriile Serbiei și ale Ungariei ocupate de turci nu aveau altă sursă de aprovizionare decât Transilvania, sarea ardeleană a ajuns să fie un produs căutat pe aceste piețe. Paradoxal, apropierea granițelor imperiului otoman de locurile de exploatare a sării din principat nu a însemnat reducerea rentabilității comerțului cu acest produs. Ocuparea de către turci a principalelor drumuri ale sării a însemnat și preluarea cheltuielilor de transport spre piețele de desfacere. Principii ardeleni au avut doar misiunea să amenajeze în interior puncte de desfacere ușor accesibile negustorilor din imperiu, sau să faciliteze transportul sării în apropierea granițelor. Astfel pentru ardeleni cheltuielile de transport erau mult reduse, nemaivorbind de situația de monopol în stabilirea prețurilor.

⁴⁸ H. Dernschwam, *op. cit.*, p. 100.

⁴⁹ *Călători*, vol. II, p. 35.

⁵⁰ *Călători*, vol. II, p. 551.

⁵¹ *Călători*, vol. VI, p. 645.

⁵² *Călători*, vol. VII, p. 506.

⁵³ Hóvári J., *op. cit.*, p. 42.

⁵⁴ *Ibidem*; H. Dernschwam, *op. cit.*, p. 143, 145.

Problema pieții din Ungaria superioară, aflată sub stăpânirea Habsburgilor, este mai complexă, deoarece aici sarea transilvană putea fi ușor concurată de sarea poloneză și cea austriacă. Sarea poloneză a concurat-o pe cea ardeleană în a doua jumătate a secolului al XVI-lea, când pentru o vreme și ocelele de la Wieliczka au fost în posesia Habsburgilor. Împăratul Maximilian, în 1563, pentru a facilita pătrunderea sării poloneze, a instituit o taxă vamală severă asupra sării transilvane, dar la cererea cămării ungare această taxă a fost redusă, mărindu-se în același timp taxa asupra sării poloneze⁵⁵. Habsburgii au încercat uneori să faciliteze pătrunderea în Ungaria a sării austriece din provinciile ereditare, așa cum a făcut-o în 1557 Ferdinand I după pierderea locurilor salinare din Transilvania și Maramureș⁵⁶. Ocuparea comitatelor din Ungaria superioară de către Gabriel Bethlen a însemnat concurarea sării austriece de către cea ardeleană, ceea ce l-a determinat în 1629 pe împăratul Ferdinand al II-lea să interzică vânzarea „sării turcești și ardeleni” în Ungaria⁵⁷. Calitatea sării ardeleni și de multe ori facilitarea de transport pe ape au favorizat-o față de sarea austriacă care nu cobora mai departe de Győr.

Din cele expuse până acum reiese clar că beneficiile din sare depindeau în primul rând de exportul ei în afara granițelor principatului. Rentabilitatea acestui export depindea de modul cum se rezolvau problemele de transport. Prețul sării exploatare în ocelele din Transilvania creștea în funcție de distanța la care era transportată. De exemplu în 1602 la ocelele de la Sic s-a vândut un bolovan de sare cu 5, 6, și 8 denari, dar aceeași sare transportată la Cluj s-a vândut cu 12, 16, 18 denari bolovanul⁵⁸, în această sumă intrând atât cheltuielile de transport cât și profitul. În 1608, când portul de la Partoș a fost arendat, în contractul de arendare s-a prevăzut ca la ocne bolovanul de sare să fie vândut cu 10 denari (10 florini)⁵⁹ o sută de bolovani, iar în port cu 16 denari (16 florini sută)⁶⁰. Dar cel mai bine ilustrează raportul dintre prețul sării și cheltuielile de transport memoriul întocmit de patru nobili transilvăneni în decembrie 1689⁶¹. Printre altele documentul prezintă cheltuielile transportului de la fiecare cămară de sare la prin-

⁵⁵ Lukinich I., *Erdély területi változásai a török hódítás korában 1541—1711*, Budapest, 1918, p. 158.

⁵⁶ Ibidem.

⁵⁷ Idem, p. 400—401.

⁵⁸ Arhivele Statului Cluj-Napoca, Fond Primăria orașului Cluj (în continuare POC), Socotelile orașului (în continuare: Soc.) fasc. 10/IV, 10/XV.

⁵⁹ În socotelile funcționarilor salinari veniturile și cheltuielile au fost calculate în florini (Fl.) ungurești, un florin fiind echivalent cu 100 de denari. Pe lângă florin s-a operat și cu taleri (tal.), a căror valoare în anii 1630—1660 a fost în jurul a 160—180 de denari, în 1660 ajunge la 180 de denari, apoi în 1683 ajunge la 200—225 denari (2 Fl.) Vezi: Buza J., *A tallér és az aranyforint árfolyama valamint szerepe a pénzforgalomban Magyarországon török uralom alatti területén a XVII században*, în *TSz*, 1977, nr. I, p. 73—107.

⁶⁰ MOL, Gyfv, Libri regii, vol. V, fol. 7.

⁶¹ Memoriul a fost întocmit de Nicolae Bethlen, Petru Alvinczi, Pavel Inczédi și Valentin Dobolyi în urma consultărilor cu cămărași și cu János Péter ca specialiști ai problemei. Documentul inedit se află în colecția Kemény Sámuel, *Grammatophilaceum Transilvanicum*, Biblioteca Academiei, Filiala Cluj-Napoca, vol. XI, p. 297—312.

cipalele puncte de desfacere de la hotarele principatului. Aceste cheltuieli se prezintă astfel:

Tab. 4

Transportul sării pe Someș de la Dej și Ocna Dejului

— Prețul a 100 bolovani de sare la ocne	Fl. 12
— Bani pentru chitanța de transport (<i>cédulapénz</i>), de fiecare căruță 12 denari	
dacă e transportat de patru care	Fl. 0,48
— Costul transportului de la ocne la Someș	Fl. 1
— Costul transportului pe Someș până la Jibou	Fl. 5
— Costul transportului pe uscat până la Marghita	Fl. 18
— Tricesima în principat și în afara lui	Fl. 9
— Total cheltuieli	Fl. 45,4

Transportul pe uscat la Satu-Mare de la Dej, Sic, Cojocna

	Dej 12	Sic 12	Cojocna 12
— Prețul a 100 bolovani la ocne Fl.			
— Bani pentru chitanța de transport, de fiecare căruță 12 denari, dacă e transportat de patru care fac Fl.	0,48	0,48	0,48
— Costul transportului la Satu-Mare Fl.	50	60	66
— Tricesima în țară Fl.	1	1	1
— Tricesima la Satu-Mare Fl.	8,50	8,50	8,50
— Total cheltuieli Fl.	71,98	81,98	87,98

Transportul sării de la Turda și Ocna Sibiului la

	Deva 12	Hațeg 12	Caransebeș 12
— Prețul a 100 bolovani la ocne Fl.			
— Bani pentru chitanța de transport, de fiecare căruță 12 denari, dacă e transportat de patru care fac Fl.	0,48	0,48	0,48
— Costul transportului până la Deva Fl.	33		
— Costul transportului până la Hațeg Fl.		40	
— Costul transportului de la Hațeg până la Caransebeș Fl.			60
— Tricesima în țară Fl.	1	1	1
— Tricesima la Caransebeș Fl. — necunoscută			
— Total cheltuieli Fl.	46,48	53,48	73,48

Transportul sării de la ocne la portul de la Partoș

Dej	Fl. 18
Sic	Fl. 14
Cojocna	Fl. 12
Turda	Fl. 10
Ocna Sibiului	Fl. 7

Transportul pe Mureș de la Partoș la Lipova

— Prețul a 100 bolovani	Fl. 20
— Bani de chitanță pentru o luntre (<i>hajó</i>)	Fl. 4
— Tricesima în Transilvania	Fl. 1
— Tricesima la Lipova	Fl. 75
— Vamă, câte doi bolovani de luntre la Deva și câte unul la Ilia fac	Fl. 1,5
— Fiecăruî cărmaci (<i>kormányos</i>), de pe fiecare luntre, câte 10 bolovani de sare cu 40 denari bolovanul	Fl. 4
— Total cheltuieli	Fl. 105,5

Din datele de mai sus reiese clar că în cazul transportului pe uscat cheltuielile ajungeau până la 70—80% din preț, în punctele de desfacere din apropierea granițelor. Erau mai reduse cheltuielile transportului pe ape, dar din cauză că ocnele, în afară de cele de la Dej, se aflau la distanțe destul de mari de porturi, sarea trebuia transportată pe uscat, crescând astfel din nou costurile.

Datele din tabelele de mai sus schițează în linii mari modul cum se realiza comercializarea sării și principalele rute de transport. Vânzarea sării avea loc atât la ocne, cât și în porturile de pe malurile Mureșului (Partoș, Deva) și Someșului (Jibou). În ce privește raportul dintre sarea valorificată la ocne și cea valorificată în portul de la Partoș, este prezentat în tabelul următor:

Tab. 5

	Anul	Bolovani sare			%	
		Ocne	Pcrt	Total	Ocne	Port
Cojocna	1601	32208	82019	114227	28,20	71,80
Cojocna	1670	70591	90541	161132	43,81	56,19
Sic	1656	23109	27522	50631	45,64	54,36
Sic	1657	44568	42079	86647	51,44	48,56
Turda	1665	39159	91574	130733	29,95	70,05
Total		209635	333735	543370	38,58	61,42

După cum se observă, tendința a fost ca cea mai mare parte a sării (61,42%) să fie valorificată în port și nu la ocne. Reiese de asemenea că se transporta mai ales sarea de la Turda (70,05%) și Cojocna (71,80%), iar în cazul celei de la Sic raportul este aproape egal, ba mai mult, în 1657 cantitatea vândută la ocne a fost mai mare cu câteva procente. Aceasta se explică prin distanța mai mare a ocnelor de la Sic față de Partoș și de aici costuri de transport mai mari.

Vânzarea sării la ocne se efectua de către funcționarii cămărilor (cămăraș, contabil, magulator) care întocmeau și chitanțele de transport (scheda, cédula, lăbócédula). Această chitanță era eliberată în 1528 și 1552 contra unei taxe de 4 denari de fiecare căruță, iar în 1689 contra a 12 denari (dar împreună cu taxa cuvenită celui care încărca carele). În chitanță se trecea locul (ocna) și data cumpărării, localitatea de unde provenea și numele căruțașului, cantitatea de sare transportată (defalcată nominal pe fiecare căruțaș, dacă transportau mai mulți o cantitate mai mare), uneori și prețul de cumpărare (sau dacă era sare primită în urma unei donații, se trecea ce fel de sare se transporta)⁶². Chitanțele serveau la justificarea provenienței sării și la plata tricesimei sau a altei vămi pe ruta de transport. Lipsa unui astfel de document

⁶² Tabelul a fost întocmit pe baza: POC, Soc, fasc. 9/V; MOL, Gyfv, Lymbus XVI/1, XVI/2. Pentru simplificare am luat doar cantitatea de sare valorificată în anii respectivi; această sumă nu poate fi confundată cu producția din acel an, care de multe ori a fost mai mare.

⁶³ *Călători*, vol. II, p. 21—22; MOL, Gyfv, Lymbus, XVI/I; Kemény S., *Grammatophilaceum Transilvanicum*, vol. XI, p. 297—312.

și nejustificarea provenienței sării putea atrage după sine confiscarea produsului de către funcționarii fiscoiului.

Cantitatea de sare transportată într-o căruță a variat în funcție de mărimea blocului de sare. În 1552 comisarii imperiali aminteau că înainte, când bolovanul a fost de 17 libre (aproximativ 8—8,5 kg, o libră = 0,49 kg), se încăreau chiar și 150 de bucăți într-un car (aproximativ 1250 kg), dar pe vremea controlului lor sarea de la Turda a fost de 32 (15,68 kg), iar cea de la Ocna Sibiului de 33 (16,17 kg) de libre și din această sare abia dacă se puteau încărca o sută de blocuri (aproximativ 1568—1610 kg)⁶⁴. Nu cunoaștem evoluția greutateii blocurilor de sare, însă scăderea numărului bolovanilor transportați într-un car o punem pe seama sporirii greutateii lor.

Tab. 6

Numărul mediu al bolovanilor transportați într-un car

Anul	Localitatea	Nr. bolovani	Anul	Localitatea	Nr. bolovani
1600	Cojocna	53	1656	Sic	30
1601	Sic	54	1657	Sic	28
1602	Cojocna	56	1667	Ocna Sibiului	23
1603	Cojocna	51	1670	Cojocna	26
1604	Cojocna	38	1689	Dej, Sic, Turda	25

Sporirea greutateii blocurilor de sare este confirmată și de câteva date din a doua jumătate a secolului al XVII-lea. În instrucțiunile date în 1671 cămărașului din Rona de Sus s-a specificat ca greutatea blocului de sare să nu fie mai mare sau mai mică de 60 de libre (font). Deoarece într-o altă instrucțiune din 1675 se amintește că în Maramureș se tăia sarea „după obiceiul ardelean“, putem accepta că și în ocnele din Transilvania se tăiau blocuri de sare de aproximativ aceeași greutate cu cele din Rona de Sus (60 de libre)⁶⁵. Socotind libra transilvană egală cu 0,45 kg⁶⁶, rezultă că un bloc de sare cântărea aproximativ 27 de kg. Înmulțind această cifră cu cifra medie a numărului de blocuri transportate într-un car în perioada 1656—1689, rezultă că într-un car se transportau între 620—810 kg de sare. Precizăm că tăierea unor blocuri formale de greutate aproape identice a fost un desiderat permanent al fiscoiului, însă în realitate această dorință nu se prea realiza. Încă în 1552, comisarii se plângeau de mărimea diferită a blocurilor de sare în cele cinci cămări transilvane⁶⁷. Nicolae Bethlen, reprezentantul principatului în tratativele cu imperialii, în mai 1690 a încheiat un acord cu aceștia referitor la comercializarea sării ardelenne, în care se specifica că blocurile ce vor fi tăiate trebuie să aibă greutatea de

⁶⁴ *Călători*, vol. II, p. 74.

⁶⁵ MOL, Erdélyi Fiskális Levéltár (Arhiva Fiscală a Transilvaniei — în continuare EFL), dulap XVI, fasc. 7; Kulcsár A., *op. cit.*, p. 421.

⁶⁶ Bogdán I., *Magyarországi úr-, térfogat-, súly-, és darabmértékek 1874-ig*, Budapest, 1991, p. 445—446.

⁶⁷ *Călători*, vol. II, p. 41—42.

85 libre transilvane (aproximativ 38 kg.)⁶⁸. Nici această hotărîre nu a fost respectată, deoarece un raport din 1701 întocmit de Ioan Kászoni arată că la acea dată la ocne se găseau blocuri de mărimi diferite cuprinse între 30—70 kg. Același raport amintește însă de existența în depozitele de sare a unor bolovani mai vechi, cu greutatea cuprinsă între 15—40 kg.⁶⁹ Această informație confirmă calculele noastre și putem afirma că, față de 1552, în secolul al XVII-lea greutatea blocurilor de sare a crescut, ajungând la 20—27 kg.

În ce privește rutele de transport pe uscat, din datele de care dispunem, putem schița următorul tablou. În funcție de costurile de transport s-a conturat în jurul fiecărei cămări o zonă din care cărauși specializați transportau sarea cu regularitate spre locurile de desfășurare. Socotelile funcționarilor salinari ilustrează în felul următor aceste zone:

Tab. 7

Cantitatea de sare transportată de la ocnele din Cojocna

Județul	1600—1604				1670			
	Nr. care	%	Nr. bolovani	%	Nr. care	%	Nr. bolovani	%
Alba	42	2.89	2762	3.71	13	0.88	360	0.92
Aracl	1	0.07	50	0.07				
Bihor	31	2.13	2210	2.97	7	0.47	220	0.56
Cluj	1078	74.19	54438	73.05	752	50.98	20424	52.25
Hunedoara	68	4.68	3694	4.96				
Mureș	8	0.55	142	0.19				
Sălaj	210	14.45	10704	14.36	703	47.66	18082	46.26
Satu Mare	1	0.07	4	0.01				
Timiș	14	0.96	518	0.70				
Total:	1453	100	74522	100	1475	100	39086	100.00

Se observă că cei mai mulți cărauși care au transportat sare în anii 1600—1604 de la Cojocna au provenit din localitățile județului Cluj (74%) și Sălaj (14%), aceștia reprezentând marea majoritate a căraușilor (88%). În socotelile din 1670 proporția acestora este și mai mare, ajungând la 98%. Urmărind pe hartă poziția geografică a localităților, putem reconstitui și direcțiile în care era transportată sarea de la Cojocna. Astfel spre vest drumul trecea pe la Cluj și apoi urma valea Căpușului și Nadășului, satele de pe aceste văi fiind prezente în număr mare în socoteli. Urmău apoi satele din Ținutul Călatei din jurul Huedinului, până la Poieni. Satele din Valea Almașului și Agrijului sunt de asemenea prezente în număr mare, arătând că în evul mediu pe aci treceau drumurile cele mai frecvente dinspre Transilvania în Partium. Dincolo de Munții Meseșului apar localitățile din valea Zalăului (cu crășul Zalău), Valea Crasnei și a Barcăului până la Marghita. Înregistrarea

⁶⁸ MCRT, vol. XX, p. 379.

⁶⁹ Kemény Sámuel, *Cartophilaceum Transilvanicum*, Tom. XVIII, Manuscris Biblioteca Academiei, Filiala Cluj-Napoca. Greutatea blocurilor vechi a fost între 25—40 kg la Ocna Sibiului, 15—22 kg la Sic, 19—22 kg la Cojocna.

localităților din Valea Crișului Repede arată că de la Huedin mai era un drum care pe la Vădul Crișului—Aleșd—Tileagd ajungea la Oradea. Prezența satelor din jurul Cojocnei, din câmpia transilvană, desemnează o altă direcție de transport, spre sud. Căraușii din această zonă transportau sarea ori în portul de la Partoș, ori coborînd pe linia Mureșului o vindeau luntrașilor de pe fluviu, sau căraușilor din Banat. Atestarea în socoteli a căraușilor din localitățile județului Hunedoara, Arad și Timiș arată că uneori era rentabilă cumpărarea sării direct de la ocne și transportul ei pe uscat spre Banat.

Tab. 8

Cantitatea de sare transportată de la ocnele din Sic⁷⁰

Județul	1601				1656—1657			
	Nr. care	%	Nr. bolovani	%	Nr. care	%	Nr. bolovani	%
Alba	6	2.14	350	2.31	26	1.26	859	1.43
Bihor	80	3.89	2537	4.21				
Bistrița	7	2.5	177	1.17	10	0.49	250	0.41
Cluj	150	53.57	8505	56.08	367	17.85	11179	18.55
Caraș-Severin	6	2.14	400	2.64				
Hunedoara	19	6.79	1155	7.62				
Maramureș					10	0.49	297	0.49
Mureș					47	2.29	1183	1.96
Sălaj	92	32.86	4579	30.19	1510	73.44	43791	72.65
Satu-Mare					6	0.29	180	0.30
Total	280	100	15166	100	2056	100	60276	100

Situația a fost asemănătoare în cazul sării de la Sic, care, spre vest, trecea Someșul peste podul de la Bonțida⁷¹, apoi, așa cum reiese din numele satelor, urma Valea Așchileului, trecea în Valea Almașului și Agrijului, apoi peste Meseș urma același drum cu sarea de la Cojocna. Datele din anii 1656—1657 arată că mai ales căraușii din satele sălăjene erau aceia care transportau îndeobște sarea de la Sic (73%), proporția mai mare a localităților din județul Cluj în 1601 se explică prin situația politică tulbură din acel an în condițiile războiului de cincisprezece ani. Probabil aceleași vremuri tulburi au provocat lipsa sării pe piețele din Banat, ceea ce a atras după sine urcarea în 1601 a căraușilor din sudul Transilvaniei și din Caraș până la Sic.

După cum reiese din tabelul 9, ocnele de la Ocna Sibiukui aprovizionau cu sare îndeosebi județele din sudul Transilvaniei și din Banat. În afară de câteva localități mai îndepărtate din județele Covasna și Brașov, majoritatea căraușilor au provenit din județele Hunedoara (70%) și Caraș-Severin (14%). Pentru locuitorii acestor județe comerțul cu

⁷⁰ POC, Soc., 9/10; MOL, Gyfv, Lymbus, fasc. XVI/1.

⁷¹ O hotărâre dietală din 1607 acordă sare de la câmara din Sic pentru întreținerea și repararea podului de la Bonțida, amintindu-se că acest pod este „pentru folosul ocnelor”, MCRT, vol. V, p. 509.

Cantitatea de sare transportată de la Ocna Sibiului în 1667⁷³

Județul	Nr. localități	Nr. care	%	Nr. bolovani	%
Alba	1	2	0.34	26	0.19
Brașov	4	17	2.89	433	3.10
Caras-Severin	9	86	14.63	2359	16.88
Covasna	1	3	0.51	27	0.19
Hunedoara	42	414	70.41	9627	68.89
Mureș	2	10	1.70	249	1.78
Sibiu	7	21	3.57	391	2.80
Neidentificat	5	35	5.95	862	6.17
Total	71	588	100	13974	100

sare reprezenta un mijloc de sporire a veniturilor în condițiile în care hotarele Imperiului otoman s-au extins până la Munții Poiana Ruscăi. Căderea Caransebeșului și a ținutului Severinului pe mâinile turcilor (1658) nu a însemnat ruperea legăturilor economice a acestor teritorii cu Transilvania. Sarea era transportată în continuare de la ocnele ardelenice, așa cum rezultă din socotelile tricesimatorului din Zeicani⁷³. Acesta a înregistrat în cursul anului 1667 cărauși din 40 de localități, care au transportat prin pasul Zeicani, spre Banat (Imperiul otoman), 11152 blocuri de sare. Din cele 40 de localități, 25 (62,5%) au fost din județul Hunedoara, iar 15 (37,5%) au fost din județul Caras-Severin. Comparând lista localităților ai căror locuitori au transportat sare de la Ocna Sibiului cu lista localităților ai căror locuitori au transportat sare prin Zeicani, spre Banat, am constatat că numele a 17 localități din județul Hunedoara și 6 din județul Caras apar în ambele registre. Deoarece numele căraușilor din cele 23 de localități și datele de transport diferă, putem însuma cantitățile de sare transportate⁷⁴. Rezultă astfel că din totalul de 25126 bolovani de sare transportați de la Ocna Sibiului și prin Zeicani, 15509 bolovani au fost transportați de cărauși din aceste localități, ceea ce reprezintă 61.72%. Faptul că locuitorii din comitatul Hunedoara se îndeletniceau cu comerțul cu sare a fost subliniat și de hotărârile dietale din noiembrie 1673 și 1674, cea din 1674 interzicând chiar intrarea căraușilor de pe pământul turcesc în interiorul țării, permițându-le doar venirea până la Hațeg, unde erau nevoiți să cumpere sarea de la căraușii locali⁷⁵.

Transportul sării pe apă s-a efectuat pe râurile Mureș și Someș. Pe Someș era transportată sarea de la Dej (Ocna Dejului) și uneori cea de la Sic. H. Dernschwam și comisarii imperiali în 1552 au subliniat că pe Someș, sarea cobora până la Satu-Mare, de aici era dusă mai de-

⁷² MOL, Gyfv, Lymbus, fasc. XVI/2.

⁷³ MOL, Gyfv, Lymbus, fasc. XVIII, fol. 1173—1187.

⁷⁴ Cei care veneau cu sarea de la Ocna Sibiului plăteau tricesima la Zeicani numai în cazul în care nu o plăteau la Orăștie.

⁷⁵ MCRT, vol. XV, p. 346, 461—462, vol. XVI, p. 607.

parte, până ajungea pe Tisa, unde cobora până la Szolnok⁷⁶. În jurnalul său de călătorie Dernschwam amintește că în 1553 a văzut în portul de la Dunăre Smederevo (Szendrő) șapte bărci mari de stejar pentru transportul sării care au provenit de la Dej⁷⁷. Aceasta dovedește că pe Tisa și apoi pe Dunăre, luntrii cu sare de la Dej ajungeau până în Balcani. Ocuparea de către imperiali a cetății Satu-Mare și a teritoriilor din jur a tăiat calea transportului liber pe Someș. Deoarece nu se mai puteau efectua lucrările de amenajare care să permită navigația pe fluviu, în a doua jumătate a secolului al XVI-lea se pare că s-a renunțat la transportul pe apă în afara principatului, înființându-se portul de desfacere de la Jibou. Sarea de la Dej cobora pe Someș doar până la Jibou, de aici fiind transportată mai departe cu carele, așa cum rezultă din tabelul 4.

De la ocne sarea era transportată de locuitorii din Dej și Ocna Dejului până la casa cămării din Dej, care era pe malul Someșului. De aici luntrașii din Dej, numiți celeriști (*cellérek*), încărcau sarea în luntrii lor mari [lungimea de 61 (37 m), lățimea de 18—19 coți (11 m) transilvăneni]⁷⁸. Celeriștii erau organizați într-o asociație asemănătoare breslelor, având în frunte un staroste (magister, céhmester). Ei au primit de la principii transilvăneni privilegiu care, pe lângă comerțul cu sare, le asigurau monopolul comercializării și a altor produse în Dej și la Jibou⁷⁹. În 1587 celeriștii din Dej, intrând în conflict cu Wesselényi Ferenc, pe moșia căruia funcționa portul de la Jibou, au vrut să deschidă un nou port la Vad (Ormezó), pe moșia lui Gyulaffy László, cu care au încheiat chiar și o înțelegere⁸⁰. Prin acest contract Gyulaffy se obliga să amenajeze la Vad un port, să construiască, contra cost, magazine pentru sare și mărfurile celeriștilor, precum și o casă unde aceștia să se adăpostească. Gyulaffy trebuia să mobilizeze oameni, care, pentru 6 denari suta de bolovani, descărcau sarea din bărci și o transportau în magazine. Celeriștii cereau de asemenea sprijin în respectarea privilegiului lor ca nimeni, în afară de ei, să nu facă comerț pe Someș cu bărcile. Se pare că intenția celeriștilor nu a fost acceptată, deoarece scrisoarea de confirmare a privilegiilor lor, din 1591, se referă din nou la portul de la Jibou⁸¹. În 1610 a mai existat o încercare de a transfera portul de la Jibou la Vad dar principele Gabriel Báthori, la protestul celor din comitatele Solnocul de Mijloc și Bihor, a poruncit arendatorului Mihail Literatul din Dej să nu cumva să îndrăznească să facă acest lucru⁸². Se pare că principii au lăsat comercializarea sării din Dej celeriștilor, ei mulțumindu-se cu venitul obținut din vânzarea sării la ocne. În martie 1623 celeriștii nu transportaseră încă nici un bolovan de sare, ceea ce l-a făcut pe prefectul bunurilor fiscale Debreceni Tamás să propună principelui preluarea controlului asupra portului din Jibou prin numirea unui sameș (*rationista*) în această funcție care să

⁷⁶ *Călători*, vol. I, p. 266; vol. II, p. 27, 30—31.

⁷⁷ H. Dernschwam, *op. cit.*, p. 142.

⁷⁸ *Călători*, vol. II, p. 44.

⁷⁹ Privilegiul din 1 iulie 1591, confirmat în 1603, 1607 și 1612, în Arhivele Statului Cluj-Napoca, Fond Primăria orașului Dej, nr. 328.

⁸⁰ *Történelmi Társ.*, 1887, p. 806—807.

⁸¹ Vezi nota 80.

⁸² Szabó T. Attila, *Nyelv és település*, Budapest, 1988, p. 515.

organizeze transportul sării în port⁶³. Nu cunoaştem răspunsul principelui, dar faptul că printre funcţionarii salinari nu este pomenită nici o persoană care să deţină această funcţie ne determină să credem că propunerea nu a fost acceptată. Transportul sării pe Someş era îngreunat însă de numeroasele stăvilare ridicate de nobilii locali, pentru morile lor. Pentru eliminarea acestor obstacole, dietele din aprilie 1638 şi aprilie 1640 au hotărît îndepărtarea stăvilarelor, astfel că bărcile ce transportau sarea să poată naviga nestânjenit⁶⁴.

Drumul cel mai important, pe care ieşea cea mai mare cantitate de sare din Transilvania, a fost cel fluvial al Mureşului. Sarea ardeleană, coborând pe râu, ajungea „la Lipova, Seghedin şi apoi pe Dunăre şi în părţile de peste Dunăre“, subliniază comisarii imperiali în 1552⁶⁵. Se transporta îndeosebi sarea de la Turda şi Ocna Sibiului, dar, aşa cum reiese din tabelul nr. 5, era rentabil şi transportul de la Cojocna şi Sic. Deoarece Mureşul curgea la distanţă destul de mare de ocne, problema cea mai importantă o reprezenta transportul sării de la aceste ocne la fluviu.

În prima jumătate a secolului al XVI-lea sarea de la Turda era transportată de la ocne cu carele la satul Decea de pe Mureş. Transportul era efectuat, contra cost, de cărauşi din Turda şi cei din localităţile învecinate. Aceasta pentru că Arieşul nu era navigabil cu luntrea încărcată, deoarece curgea foarte repede şi avea coturi. Celerişti din Turda erau cei care confecţionau bărcile şi pe Arieş le coborau goale până la Decea unde era încărcată sarea. Dernschwam şi comisarii imperiali au subliniat că la Decea nu erau condiţii prielnice de depozitare a sării, fiindcă nu existau magazine amenajate, sarea fiind depozitată în aer liber⁶⁶.

Amenajarea unui port prielnic pe Mureş, în care să existe magazine de depozitare, a devenit o necesitate după consolidarea principatului autonom. Stabilirea reşedinţei princiare la Alba Iulia credem că a fost motivul principal care a determinat înfiinţarea portului de la Partoş, fiindcă în felul acesta curtea princiară avea la îndemână oricând veniturile din sare şi exercita controlul nemijlocit asupra activităţii comerciale. Acest port se pare că a fost amenajat la sfârşitul domniei lui Ioan Sigismund sau în timpul domniei lui Ştefan Báthori. Prima atestare documentară provine din 1576, când cancelaria princiară porunceşte tricesimatorului din port să permită celeriştilor cumpărarea sării din Ocna Sibiului⁶⁷. În fruntea portului se afla un funcţionar care avea un statut asemănător cu cel al cămăraşilor, în documente fiind desemnat cu termenul de prefect (praefectus), iar mai târziu cu cel de perceptor. Din 1589 provine prima atestare a numelui unui asemenea prefect în persoana lui Ioan Literatul de Cluj (Joannes Literatus Coloswary)⁶⁸. Din instrucţiunile date perceptorului Lipcsei György, în

⁶³ MOL, Gyfv, Lymbus 4/V, fol. 45.

⁶⁴ MCRT, vol. X, p. 143, 283.

⁶⁵ *Călători*, vol. II, p. 68.

⁶⁶ *Călători*, vol. I, p. 270; vol. II, p. 77.

⁶⁷ Trócsányi Zs., *Erdély központi kormányzata 1540—1690*, Budapest, 1980, p. 233.

⁶⁸ MOL, Gyfv, Libri regii, Sigismund Báthori, II, fol. 334.

1669, putem stabili în mare care au fost atribuțiile unui asemenea funcționar⁸⁹. El prelua sarea trimisă de la ocne plătind cărăușilor cheltuielile de transport, administra banii obținuți din vânzarea sării, se îngrijea de starea depozitelor de sare. Avea un salariu anual de 22 taleri, 30 câble de grâu, 40 de vedre de vin și 20 câble de ovăz. Era ajutat în munca sa de câțiva dieci.

Problema-cheie a funcționării portului de la Partoș a fost aprovizionarea lui cu sare. Transportul de la ocne necesita importante resurse materiale și umane. La început s-a încercat rezolvarea acestei probleme cu ajutorul cărăușilor locali, care, în schimbul unei anumite sume, cărau cu propriile lor atelaje sarea în port. Se pare că această metodă nu a dat rezultatele scontate, mai ales când sarea a ajuns să fie un produs căutat de negustorii din Imperiul otoman. Din timpul domniei lui Gheorghe Rákóczi I provin acele știri potrivit cărora principele i-a obligat pe locuitorii orașelor salinare să transporte o anumită cantitate de sare la Partoș, plătindu-le prețul transportului. Astfel, locuitorilor din Turda Nouă care în 1619 au fost înobițați de Gabriel Bethlen, la reconfirmarea privilegiilor, în 1639, li s-a mai stipulat o condiție, și anume să transporte gratuit la Partoș 1500 bucăți de sare⁹⁰. La fel, locuitorii din Sic, care în 1638 s-au făcut vinovați în fața principelui, au fost iertați de pedeapsă cu condiția ca anual să transporte la Partoș 20000 de bolovani de sare, de fiecare o sută de bolovani transportați primind 6 florini⁹¹. În socotelile cămărașului din Sic din anii 1656—1657 a fost consemnată îndeplinirea acestei obligații, amintindu-se de transportul sării taxaliste (taxa só)⁹². Obligații similare aveau locuitorii din Cojocna, care, conform unei convenții din 1640, transportau anual în port tot 20000 bolovani de sare numiți sare taxalistă⁹³. Cei din Ocna Sibiului, ca să scape de încartiruirii, în 1639, au fost nevoiți să încheie cu principele o înțelegere prin care, în afara reglementărilor referitoare la tăierea sării, se obligau să transporte anual la Partoș 5000 de bolovani de sare, primind pentru fiecare sută transportată 15 florini⁹⁴. Cantitatea de sare transportată s-a majorat pe parcurs la 20000 bolovani în 1665 și la 25000 în 1689, așa cum rezultă din instrucțiunile date cămărașilor din Ocna Sibiului din acești ani⁹⁵.

Cea mai mare parte a sării ajungea în port prin intermediul cărăușilor din diferite părți ale Transilvaniei. Tabelul nr. 10 ilustrează zona din care s-au recrutat cărăușii care au transportat sarea de la Cojocna.

Am constatat că în 1670 majoritatea cărăușilor proveneau din satele aflate în imediata apropiere a ocnelor de la Cojocna sau a portului. Localitățile din județul Cluj, din care au provenit cei mai mulți cărăuși (46%), au fost cu totul altele decât cele amintite în transportul spre Partium (vezi Tabelul nr. 7). Acești cărăuși proveneau mai ales din localitățile din Câmpia Transilvaniei, din județele actuale Cluj și Mureș, precum și din localitățile aflate pe ruta Cojocna—Alba Iulia (Par-

⁸⁹ MGSz, 1899, p. 228—229.

⁹⁰ MOL, Gyfv, Librii regii, vol. XIX, fol. 151.

⁹¹ Szolnok-Doboka vármegye monográfiája, Dés, 1903, vol. VI, p. 384.

⁹² MOL, Gyfv, Lymbus, XVI/1.

⁹³ Ibidem.

⁹⁴ MOL, Gyfv, Librii regii, vol. XIX, fol. 174.

⁹⁵ MOL, EFL, dulap XVI, fasc. 7, nr. 62.

Cantitatea de sare transportată de la Cojocna la Partoș în 1670⁹⁸

Județul	Nr. care	%	Nr. bolovani	%
Alba	561	19.49	15440	19.28
Bistrița-Năsăud	3	3.23	2540	3.17
Cluj	1326	46.06	37480	46.80
Mureș	853	29.63	23470	29.30
Sibiu	32	1.11	810	1.01
Sălaj	14	0.49	350	0.44
Total	2879	100	80090	100

toș). Pentru transportul a o sută de bolovani de la ocne în 1669 s-a plătit în felul următor, de la Turda 10 fl., de la Cojocna 12 fl., de la Sic 14 fl., de la Dej 16 fl., iar de la Ocna Sibiului 7 fl.

Pentru aprovizionarea portului cu cât mai multă sare, cămărașii au apelat de multe ori la mijloace coercitive, silind cu forța populația la efectuarea transporturilor. Împotriva acestor abuzuri s-au ridicat de mai multe ori stările, care în dietele din 1638, 1649 au hotărât ca „nici cei din comitate, nici secuii, nici sașii“ să nu poată fi siliți la transportul sării fiscului, să fie efectuat doar de cei care, pentru bani, se angajează de bună voie la această muncă⁹⁷. La începutul domniei lui Mihai Apafi I, s-a hotărât ca populația contribuabilă, care și așa suferea de lipsă de bani, în locul plății impozitului să transporte sare la portul de la Partoș, fiecare câte 50 de bolovani⁹⁸. În 1662 s-au transportat astfel 33810, iar în 1663 12943 bolovani de sare⁹⁹.

Transportul sării pe Mureș s-a efectuat cu ajutorul unor ambarcațiuni care, la 1552, erau mai mici decât cele de la Dej (aveau lungimea de 30 de picioare — aproximativ 9—10 m — și lățimea de 15 — aproximativ 4—5 m)¹⁰⁰. În secolul al XVI-lea bărcile au fost confecționate de celerăștii din Turda care, odată cu umflarea apelor, primăvara, porneau cu sarea pe râu în jos, ajungând cu ea până la Szeged, unde o lăsau, împreună cu luntrii, în cămările care au funcționat acolo până la ocuparea cetății de către turci. Și celerăștii din Turda erau organizați într-o breaslă având în frunte doi decani¹⁰¹. Treptat, după instituirea libertății comerțului, celerăștii din Turda și cei din celelalte localități de pe malurile Mureșului (Alba Iulia, Vințul de Jos, Lipova etc.) au devenit întreprinzători particulari care transportau sarea în regie proprie până la granițele principatului, unde o vindeau negustorilor din

⁹⁶ MOL, Gyfv, Lymbus, XVI/2.

⁹⁷ MCRT, vol. X, p. 145, XI, p. 58.

⁹⁸ Hotărîrea dietei din iunie 1662: MCRT, vol. XIII, p. Kulcsár Á op. cit., p. 418.

⁹⁹ MOL, Gyfv, Lymbus, XXV, nr. 1.

¹⁰⁰ Călători, vol. II, p. 44.

¹⁰¹ Călători, vol. I, 270; vol. II, 22, 27.

Imperiul otoman. Distrugerile suferite de orașul Turda, la începutul secolului al XVII-lea, au avut ca urmare pierderea rolului economic jucat în comercializarea sării¹⁰².

La pierderea pozițiilor economice ale celeriştilor autohtoni a contribuit și politica economică a principelui Gabriel Bethlen. Pentru a mări veniturile din vânzarea sării, el permite urcarea până la Partoș a bărcilor negustorilor din Imperiul otoman, economisind astfel cheltuielile de transport până la graniță. În iunie 1625 Bethlen încheie o tranzacție cu negustorul Hadji Mustafa din Belgrad, prin care se angaja că va vinde anual acestuia 30 000 de bolovani de sare, la prețul curent din acel an, negustorul turc în schimb se obliga să aducă marfă din Imperiul otoman egală cu valoarea prețului sării cumpărate. Tranzacția prevedea că transportul sării va fi suportat de negustorul belgradean, care va aduce în schimb produsele comandate de principe (mătase, postav etc.)¹⁰³. Nu cunoaștem, câte asemenea tranzacții a încheiat Bethlen, dar probabil că au fost mai multe. Aceasta reiese din hotărârea dietală din ianuarie 1630, în care stările se plâng principesei Ecaterina de Brandenburg că celeriştilor nu li s-a mai permis comerțul cu sare, ci doar străinilor, de aceea, prin consens dieta declară că de acum încolo comerțul cu sare pe apă va fi liber pentru toate stările¹⁰⁴. În a doua jumătate a secolului al XVII-lea lupta economică dintre celeriştii autohtoni și cei străini, pentru controlul asupra comerțului cu sare de pe Mureș, s-a terminat cu victoria acestora din urmă. În 1662, printre cei 135 de celerişti care au transportat 4/5 din sarea valorificată la Partoș, abia dacă mai întâlnim transilvăneni. După nume, majoritatea sunt slavi sudici (sârbi, croați, bosnieci) sau turci¹⁰⁵. Numeroși sunt cei care vin din Lipova și Radna, ceea ce arată că aici a funcționat un important centru de desfacere a sării și sub turci.

În ce privește cantitatea de sare vândută în port, ea varia între 210 000—365 000 bolovani în anii 1653—1656. După mărturia lui Páter János, arendatorul ocnelor și al portului în anii șaptezeci-optzeci ai secolului al XVII-lea, anual ieșeau din țară 4—500 000 de bolovani de sare. Dar același Páter menționează că după un an în care s-a exportat o asemenea cantitate în anul următor abia dacă se mai puteau exporta 300 000 de bolovani, din cauza saturației pieții. Dacă calculele noastre referitoare la greutatea unui bloc de sare (20—27 kg.) corespund realității, putem evalua cantitatea de sare exportată la 6—8000 de tone în anii mai slabi și la 10 000—13 000 de tone în anii mai buni, ceea ce reprezintă o producție însemnată pentru epoca respectivă.

În concluzie putem arăta că valorificarea sării a jucat un rol important în însăși menținerea autonomiei principatului. Veniturile realizate din vânzare, comisioanele și facilitățile în sare acordate demnitarilor turci, toate acestea au slujit ca mijloace de contracarare a tendințelor de subordonare a principatului Porții otomane. Totodată, sub

¹⁰² *Torda város tanácsi jegyzőkönyve 1603—1678*, Kolozsvár, 1993, p. 6.

¹⁰³ MOL, Gyfv, Librii regii, vol. XIII, fol. 30.

¹⁰⁴ MCRT, vol. IX, p. 91.

¹⁰⁵ Kulcsár A., *op. cit.*, p. 428. Publică numele celeriştilor care au transportat sare de la Partoș în 1662.

domnia unor principii gospodari (G. Bethlen, Gh. Rákóczi I), aceste venituri au contribuit la înfăptuirea unei politici externe active, care a ridicat prestigiul european al principatului.

RUDOLF WOLF

LE COMMERCE DE LA TRANSYLVANIE AVEC LE SEL
(16^e—17^e siècles)

(Résumé)

En utilisant de sources archivales inédites, l'auteur présente la manière dont se déroula le commerce de sel, aussi que les revenus entrés dans la trésorerie princière comme suite.

La bonne valorisation du sel a eu une grande importance pour le maintien de l'autonomie de la Principauté de Transylvanie. Sous le règne des princes regnants qui étaient de bons administrateurs (Bethlen, G. Rákóczi I), les revenus pouvaient contribuer à la réalisation d'une politique extérieure qui portait pour la principauté l'authenticité d'un vrai niveau européen, à ce temps-là.