

PLUTAȘII ȘI CĂRUȚAȘII DIN DEJ (SEC. AL XIII-LEA – PRIMA JUMĂTATE A SEC. AL XVI-LEA)

Marian Horvat*

Cuvinte cheie: categorii profesionale, comerț cu sare, istorie urbană, economie regională

Keywords: professional category, salt trade, town history, regional economy

Plutașii și căruțașii din Dej au avut un rol esențial în cadrul economiei regionale. Aceștia au transportat sare în diverse regiuni ale regatului Ungariei, aprovizionând numeroase așezări cu acest produs atât de necesar pentru conservarea alimentelor și hrănirea animalelor. Aportul lor la afirmarea Dejului nu trebuie bagatelizat, în condițiile în care mineritul a reprezentat una dintre cele mai notabile activități din localitate.

Cele mai relevante acte privind subiectul ales sunt cele depozitate la Arhivele Naționale ale României, Serviciul Județean Cluj, Fond Primăria orașului Dej.¹ Fondul respectiv conține diverse tipuri de documente: privilegii regale acordate Dejului, confirmări ale unor privilegii, scutiri de anumite obligații, mandate regale, dării, sentințe ale unor procese, acte de vânzare-cumpărare, zalogiri, hotărniciri etc. Multe dintre ele cuprind amănunte despre comercializarea sării. O parte dintre diplomele consultate se află la Arhivele Naționale Maghiare (Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár, Diplomatikai Levéltár) din Budapesta. Am examinat izvoarele de până la anul 1526 aflate pe site-ul arhivelor amintite.² Nu am reușit să elaborez o cercetare exhaustivă, în condițiile în care multe acte sunt dispersate în anumite fonduri din România și din alte regiuni ale Europei Centrale.

Doar o parte dintre documente au fost publicate în colecțiile *Documente privind istoria României*, *Documenta Romaniae Historica*, *Urkundenbuch zur Geschichte der Deutschen in Siebenbürgen* și în diverse alte ediții. În special cele de după 1490 nu au fost traduse și investigate. Aproape toate sunt bine conservate și oferă posibilitatea unei cunoașteri destul de aprofundate a circumstanțelor locale.

* Universitatea Babeș-Bolyai Cluj-Napoca, Școala Doctorală "Istorie. Civilizație. Cultură", Facultatea de Istorie și Filosofie, str. Mihail Kogălniceanu, nr. 1, e-mail: marian_horvat5@yahoo.com

¹ www.arhivamedievala.ro.

² www.hungaricana.hu.

Istoricii români și cei maghiari au abordat puțin acest subiect, preferând să analizeze exploatarea și comerțul cu sare la nivelul întregului regat. Cele două categorii profesionale din Turda, Ocna Sibiului, Sic, Cojocna și Coștiui nu au beneficiat de mai multă atenție din partea specialiștilor. Voi aminti doar cele mai semnificative contribuții. Informațiile furnizate de către autorii monografiei comitatului Solnoc-Dăbâca³ sunt utile, dar nu au sistematizat și interpretat în mod adecvat detaliile identificate în cadrul actelor. Există câteva referințe prețioase în studiul lui Alexandru Doboși.⁴ Rudolf Wolf a relevat numeroase aspecte din viața plutașilor și căruțașilor din principatul Transilvaniei,⁵ oferind sugestii și pentru perioada voievodatului. Merită semnalate articolele și volumul istoricului maghiar István Draskóczy,⁶ care a analizat cu minuțiozitate multiple aspecte privind exploatarea și comercializarea sării. Însă lipsește o cercetare de profunzime, care să surprindă inclusiv contribuția transportatorilor în contextul evoluției locale.

Voi prezenta activitatea plutașilor și căruțașilor din Dej în perioada voievodatului, precum și statutul lor social, proveniența lor, breasla înființată, salariile și relațiile cu regii Ungariei, oficialii cămării de sare și liderii comunității. Voi indica abuzurile săvârșite de către anumiți nobili pe seama transportatorilor și zonele în care a fost expedit mineralul.

Sarea a avut în epoca medievală o valoare deosebită, fiind denumită *aurul alb*.⁷ A fost o sursă importantă de venituri pentru suveranii Ungariei și pentru cei implicați în distribuirea și vânzarea ei. Comisarul Georg Werner a remarcat în anul 1552: “Și nici nu este altă sare mai curată în toată Ungaria decât cea de la Dej”.⁸ Localitatea a devenit un centru de importanță regională mai ales datorită mineritului, dar și datorită comerțului, poziției strategice și altor resurse naturale. S-a aflat pe rutele de tranzit dintre Cluj, Bistrița și Baia Mare,⁹ dar și la intersecția unor drumuri internaționale. Amplasarea pe malul Someșului,

³ Károlyi Tagányi, László Réthy, József Pokoly, József Kádár, *Szolnok-Dobokavármegye monographiája*, vol. III (Dej: Nyomatott Demeter és Kis Könyvnyomdájában, 1900).

⁴ Alexandru Doboși, “Exploatarea ocnelor de sare din Transilvania în Evul Mediu (secolele XIV-XVI),” *Studii și cercetări de istorie medie* II (1951).

⁵ Rudolf Wolf, *Exploatarea sării în Transilvania în perioada principatului (1541–1691)*, teză de doctorat (Cluj-Napoca, 1998).

⁶ István Draskóczy, *A magyarországi kősó bányászata és kereskedelme (1440–1530-as évek)* (Budapesta: Történettudományi Intézet, 2018).

⁷ Ana-Maria Velter, “Unele remarci cu privire la exploatarea și comercializarea sării din Transilvania, în secolele XI-XIII, pe baza documentelor de epocă,” *Cercetări numismatice* XII-XIII (2006–2007): 219.

⁸ *Călători străini despre Țările Române*, vol. II, coord. Maria Holban (București: Editura Științifică, 1970), 27.

⁹ Katalin Szende, “Towns along the way. Changing patterns of long-distance trade and the

foarte aproape de confluența Someșului Mic cu Someșul Mare, a influențat în mod considerabil dezvoltarea colectivității.

Dejul (*Des, Dees, Desz, Deesz, Deswar, Desvar, Deeswar, Deeswara, Deswara, Dehes, Desh, Desz, Desch, Deesch, Dzyesch, Tesch, Teesch, Thees, Burglos, Burgloz, Dyonisiopolis*)¹⁰ a fost doar un sat (*villa*) în veacul al XIII-lea.¹¹ Ultima dată când fost desemnat astfel a fost în 1310.¹² A avut statutul juridic de oraș după 1320,¹³ dar mai degrabă caracteristicile unui târg. Doar începând cu prima jumătate a secolului al XVI-lea a existat o pronunțată amprentă urbană. A primit numeroase privilegii și scutiri de obligații de la regii Ungariei, bucurându-se de autonomie administrativă și juridică. Această conjunctură a avut un impact semnificativ asupra plutașilor și căruțașilor.

Salinele (*salifodinae, salisfodinae, fodinae*) din Dej și Ocna Dej (*Desakna, Deesakna, Akna*) au fost aproape tot timpul în proprietatea suveranilor,¹⁴ la fel ca celelalte mine de sare din regat. După introducerea monopolului regal total asupra exploatării și comercializării sării în prima jumătate a veacului al XIV-lea, aceștia au manifestat mai mult interes pentru această branșă.¹⁵ Prin intermediul comiților cămării sau prin mandat, au susținut procesul de valorificare al subsolului. Cămărașul (*comes*) tuturor cămărilor din Transilvania¹⁶ și cel al cămărilor din regat au supravegheat activitatea celorlalți comiți, acționând atunci când salariile transportatorilor nu au fost achitate sau în cazul unor conflicte între oficialii cămării și anumite comunități. Cămărașii au numit unul sau mai mulți vicecomiți (*vicecomites, vicecamerarii*), care i-au sprijinit în activitățile lor.¹⁷ Cei din urmă au plătit uneori salariile plutașilor și

urban network of medieval Hungary,” Hubert Houben, Kristjan Toomaspoeg, eds., *Towns and Communication*, vol. II (Lecce: Mario Congedo Editore, 2011): 216.

¹⁰ <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/ErdelyHelysegnevTar-erdely-bansag-es-partium-torteneti-es-kozigazgatasi-helysegnevtara-1/telepulesek>. Accesat în 13.05.2022.

¹¹ *Documente privind istoria României (DIR)*, C. Transilvania, veacul XIII, vol. II (București: Editura Academiei R.P.R., 1952), 267.

¹² *DIR*, C. Transilvania, veacul XIV, vol. I (București: Editura Academiei R.P.R., 1953), 180.

¹³ Marian Horvat, “Prima consemnare a Dejului cu statutul juridic de oraș (*civitas*) în anul 1320,” Emilian M. Dobrescu, Iosif Marin Balog, eds., *Marea Unire – Fundamente economice și istorico-sociale* (Cluj-Napoca-Dej: Argonaut, ASTRA Dej, 2018), 223–236.

¹⁴ András Kubinyi, “Königliches Salzmonopol und die Städte des Königreichs Ungarn im Mittelalter,” în Wilhelm Rausch, ed., *Stadt und Salz* (Linz: Ludwig-Boltzmann Institut für Stadtgeschichtsforschung, 1988), 220.

¹⁵ István Draskóczy, “Salt Mining and the Salt Trade in Medieval Hungary from the mid-Thirteenth Century until the End of the Middle Ages,” în József Laszlovszky, Balázs Nagy, Péter Szabó, András Vadas, eds., *The Economy of Medieval Hungary* (Leiden, Boston: Brill Publishing, 2018), 208.

¹⁶ În acest articol am folosit termenul *Transilvania* cu referire la voievodatul Transilvaniei.

¹⁷ *Călători străini*, vol. II, 38; Serviciul Județean al Arhivelor Naționale Cluj (SJANC), Fond Primăria orașului Dej, nr. 83.

minerilor¹⁸ și au administrat bunurile cămării.¹⁹ Mulți alți oficiali au activat în cadrul cămării, contribuind la eficientizarea sistemului.

Anumite cantități din respectivul mineral au fost donate instituțiilor ecleziastice. Ștefan al III-lea (1162–1172) a donat, începând cu anul 1165, abației Sfânta Margareta din Meseș câte un bolovan de sare sau echivalentul lui în bani de la fiecare căruță (*currus*) a regelui care trecea prin Poarta Meseșului.²⁰ Produsul amintit a provenit de la Dej sau de la Sic. Probabil că este prima consemnare a comerțului cu sare de la Dej și Ocna Dej.

Una dintre salinele de la Ocna Dej [...] *unum fossatum sive foveam salifodine liberam*) a fost dăruită în 1248 episcopiei de Eger (*Agria*) de către Bela al IV-lea (1235–1270). Transportul mineralului pe apă și uscat a fost scutit de vamă doar dacă a fost expediat la Eger cu plutele sau căruțele. Mai mult, clericii au avut dreptul de a vinde sare dejenilor.²¹ A fost prima mențiune certă a ocnelor și a Ocnei Dej.

Ladislau al IV-lea (1272–1290) a confirmat în anul 1290 dreptul oaspeților locali de a cumpăra produsul pomenit în timpul iernii. Aceștia au fost scoși de sub autoritatea voievodului Transilvaniei, a comitelui de Szolnok și a oficialilor din comitate ai cămării regale. Au beneficiat de dreptul de a vinde și transporta sare până la octavele Sfântului Gheorghe (luna aprilie). Nu a fost precizat în text de când au avut acest drept.²²

Actul din 1291 conține detalii semnificative despre valorificarea mineralului. Andrei al III-lea (1290–1301) a dispus ca transportatorii [...] *delatoribus eorundem salium*) din Dej să fie răsplătiți pentru fiecare 100 de bulgări de sare duși cu câte două pondere (*pondera*) în dinari. Localnicii nu trebuiau să achite dijma sau alte taxe, nici măcar pentru bunurile lor, la vămile din Gherla (*Gerlahida*), Unguraș și Dej. Cel mai probabil că și sarea a fost vizată atunci. Voievodul Transilvaniei și comitele de Szolnok nu au avut dreptul de a opri vânzarea mineralului.²³ Aceste privilegii au fost confirmate în perioada 8 decembrie 1310 – 4 mai 1320²⁴ și din nou în iunie 1447.²⁵

Majoritatea celor care au lucrat în interiorul minelor nu au avut aptitudini speciale. Cu toate acestea, statutul lor a fost respectat, deoarece au avut o

¹⁸ Precum în iulie 1506. De văzut SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 83.

¹⁹ Wolf, *Exploatarea sării*, 5.

²⁰ DIR, C. Transilvania, veacurile XI, XII și XIII, vol. I (București, Editura Academiei R.P.R., 1951), 4.

²¹ Ibid., 334.

²² DIR, C. Transilvania, veacul XIII, vol. II, 322.

²³ Ibid., 354–355.

²⁴ DIR, C. Transilvania, veacul XIV, vol. I, 181.

²⁵ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 35; *Urkundenbuch zur Geschichte der Deutschen in Siebenbürgen*, vol. V, ed. Gustav Gündisch (București: Editura Academiei R.S.R., 1975), 199.

meserie atât de diferită de a altor persoane.²⁶ Plutașii (*celleres*, *vulgariter celler, celeristae, celleristae, czeleristae, conductores, ductores, vectores, nautae, nautistae*) au transportat produsul respectiv cu plutele. Căruțașii (*celleristae, ductores, curriferos, vectores*) au fost cei care au dus sarea cu căruțele (*currus*). În multe diplome nu este clară distincția dintre cele două categorii profesionale, care au avut interese, valori și caracteristici similare.

Plutașii au fost responsabili de construirea plutelor. Lemnele folosite au fost aduse din pădurile Ciceului, fiind tăiate de către ei.²⁷ Ambarcațiunile au fost realizate din lemn de brad.²⁸ Matia Corvin (1458–1490) l-a obligat în anul 1458 pe nobilul Ladislau Desideriu de Losoncz (*Losoncz*), proprietarul cetății Ciceu, să permită plutașilor din Dej ([...] *celleronibus de dees*) să taie lemne din pădurea lui pentru construirea plutelor și caselor lor. A fost pomenit vechiul drept al localnicilor de a tăia de acolo, chiar din timpul lui Sigismund de Luxemburg (1387–1437) și Ioan de Hunedoara (1446–1456).²⁹ Unul dintre cei care au făcut ambarcațiuni a fost Matei literatul, menționat în 1481. A fost cetățean (*civis*) al Dejului și le-a realizat cu scânduri aduse din Valea Rodnei: [...] *ad laborem navium regalium asseses laborari fecisset*.³⁰

Plutele au fost denumite *kurb, naves*³¹ sau *carinae*. Le-au pregătit cu bani dăruți de către oficialii cămării la mijlocul veacului al XVI-lea.³² Au existat mai multe tipuri în perioada medievală: foarte mari, mari, mijlocii și mici.³³ În decretul regal din anul 1521 a fost evidențiat faptul că cele din Transilvania au fost mari sau mici.³⁴ Nu știm ce mărimi au avut atunci ambarcațiunile din Dej și Ocna Dej. În timpul regelui Ioan Szapolyai (1526–1540), plutele locale trebuiau

²⁶ Danuta Molenda, "Mining Towns in Central-Eastern Europe in Feudal Times," *Acta Poloniae Historica* 34 (1976): 178–179.

²⁷ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 26; *Urkundenbuch zur Geschichte der Deutschen in Siebenbürgen*, vol. IV, eds. Gustav Gündisch, Michael Auners, Georg Müller (Sibiu: Asociația de Studii Transilvane, 1937), 194–195; Tagányi *et alii*, *Szolnok-Dobokavármegye*, vol. III, 9.

²⁸ Draskóczy, *A magyarország*, 167.

²⁹ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 40; *Urkundenbuch zur Geschichte der Deutschen in Siebenbürgen*, vol. VI, eds. Gustav Gündisch, Herta Gündisch, Gernot Nussbächer, Konrad G. Gündisch (Köln: Krafft & Drotleff Verlag, 1981), 28.

³⁰ *Urkundenbuch zur Geschichte der Deutschen in Siebenbürgen*, vol. VII, eds. Gustav Gündisch, Herta Gündisch, Gernot Nussbächer, Konrad G. Gündisch (București: Editura Academiei Române, 1991), 276.

³¹ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 40; *Urkundenbuch*, vol. VI, 28; *Călători străini*, vol. II, 43.

³² *Călători străini*, vol. II, 30.

³³ Zsolt Simon, "Mineritul de sare în Evul Mediu în Transilvania și Maramureș," în Valeriu Cavruc, Andrea Chiricescu, eds., *Sarea, Timpul, Omul* (Sfântu Gheorghe: Angustia, 2006), 93–94.

³⁴ SJANC, Primăria orașului Dej, nr. 112.

să fie lungi de 61 de coți de Transilvania și late de 18 sau 19 coți.³⁵ Au avut vase mai mari decât cei din Turda și cu cioc, conform raportului din 1552. Cele de la confluența Someșurilor au fost încărcate cu câte 10 000 de bolovani de sare (un tumen) sau mai puțin la mijlocul secolului al XVI-lea.³⁶ Putem deduce că au fost de dimensiuni mari în epoca respectivă.

Înființarea breslei plutașilor din Dej a fost posibilă datorită numărului lor mare și rolului avut în cadrul sistemului de valorificare a subsolului și în cadrul comunității. Judele Anton Szabó și cei 12 jurați ai localității au recunoscut în anul 1500 statutele asociației transportatorilor de sare (*kalandoros*).³⁷ A fost prima atestare a acesteia. Statutele conțin amănunte importante despre organizarea și activitatea lor. Conform documentului, a existat un singur staroste. Starostele Ioan Szabó a fost cel care a cerut aprobarea noilor reglementări. Au fost redactate nouă statute. Au fost stricte, iar abaterile au fost pedepsite prin amenzi. Breasla a fost dedicată Fecioarei Maria și Sfântului martir Nicolae. În textul amintit au fost specificate drepturile membrilor. Printre ele a fost cel de a solicita liturghii în capela Sfintei Fecioare și în Biserica Sfântului rege Ștefan din Dej în timpul unor mari sărbători și în fiecare miercuri. Cei care au ignorat cele stabilite nu au avut permisiunea de a călători cu plutele. Nu își mai primeau salariile dacă totuși navigau. Al treilea statut a constatat din dreptul de a călători liber cu ambarcațiunile de la Dej la Satu Mare, fără a achita vigesima acolo. Dar la întoarcere au fost nevoiți să plătească 25 de dinari la vadul din Dej, bani care ajungeau în posesia organizației. La fel au fost siliți să procedeze cei care au dus sare la Szolnok, achitând la întoarcere 12 dinari. Cei care nu s-au prezentat în urma invitației asociației au fost constrânși să plătească o amendă de 33 de dinari. Dacă la alegerea decanilor cineva nu a acceptat slujba respectivă, persoana aceea a fost nevoită să dea fiecărui plutaș câte 32 de dinari ca amendă. Nimeni nu a avut dreptul de a pescui sau de a-și repara plasele duminica sau în timpul sărbătorilor, înainte de liturghie. În caz contrar, pedeapsa consta din plata a 33 de dinari. Dacă vreunul dintre plutași nu a vrut să își asume slujba de staroste al breslei, a fost obligat să achite o amendă de 33 de dinari fiecărui transportator.³⁸

Mulți dintre cei care au expedit mineralul au fost dejeni. Plutașii au fost oaspeți și iobagi din cadrul așezării, potrivit unui izvor din anul 1429. Aceștia au construit și pregătit atunci plutele și au dus sarea cu căruțele până la ele.³⁹

³⁵ *Călători străini*, vol. II, 44.

³⁶ *Ibid.*, 30.

³⁷ Pompei Mureșan, "Aspecte etnografice din exploatarea sării în trecut la Ocna-Dej," *Anuarul Muzeului Etnografic al Transilvaniei pe anii 1962–1964* (1966): 412.

³⁸ Tagányi et alii, *Szolnok-Dobokavármegye*, vol. III, 15.

³⁹ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 30; *Urkundenbuch*, vol. IV, 382–383.

Cunoaștem numele unora dintre ei. Ioan Banczy din Dej a fost plutaș. Știm că în 1445 a dus cu ambarcațiunea lui 9 000 de bulgări din același produs și i-a dăruit la Satu Mare (*Zathmar*) voievodului Transilvaniei.⁴⁰ Unul dintre cei care au realizat aceste mijloace de transport a fost cetățeanul Matei literatul din Dej, care a fost pomenit în 1481.⁴¹ Într-o diplomă din 1487 au fost menționate plutele și mineralul aflate în proprietatea lui Ștefan Măcelarul din Dej. Poate că a fost unul dintre plutași, chiar dacă a purtat porecla *Măcelarul*. Probabil că a moștenit numele de la tatăl său. A fost înstărit, având o casă, o vie și alte bunuri.⁴² Sfatul local a confirmat în 1490 vânzarea unui fânaț de către Ștefan Tóth lui Ștefan Măcelarul. Cel din urmă a primit în același an o curte ca donație de la văduva Ursula.⁴³ Posibil să fi fost aceeași persoană. Cazul lui este sugestiv în ceea ce privește resursele financiare ale transportatorilor. Într-un act din 1508 a fost consemnat un alt plutaș: [...] *Michaelis daroczy inhabitatoris illius opidi*.⁴⁴

Cu siguranță că mulți dintre plutași și căruțași au fost anterior iobagi, venind din diverse comitate ale Transilvaniei și din alte zone ale regatului. O parte dintre căruțași au fost cetățeni ai centrului minier de la confluența Someșurilor, potrivit unui document din anul 1511.⁴⁵ Poate că Ioan Nagy, semnalat ca cetățean într-un act din decembrie 1514, a fost plutaș sau căruțaș.⁴⁶ Mai mult, într-un izvor din noiembrie 1516 a fost sugerat faptul că cei care duceau sarea cu căruțele au fost cetățeni.⁴⁷

Plutașii din Dej au fost reprezentați de decani, care au discutat cu comiții cămării când au dorit să trimită marfa cu plutele.⁴⁸ Conform statutelor din 1500, decanii au fost aleși dintre membrii breslei.⁴⁹ Au existat în 1552 doi primi plutași (*primarii*),⁵⁰ probabil conducătorii lor.

Fiind dejeni, cele două categorii de transportatori s-au aflat sub jurisdicția consiliului local, dar și sub cea a oficialilor din cadrul cămărilor. Prin urmare, trebuiau să se supună ambelor instanțe de judecată. Un caz din 1508 este relevant în acest sens. Cămărașul cămărilor transilvănene și sfatul, acționând la ordinul lui Vladislav al II-lea (1490–1516), au introdus în stăpânirea insulei

⁴⁰ Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár (MNL OL), Diplomatikai Levéltár (DL) 55303.

⁴¹ *Urkundenbuch*, vol. VII, 276.

⁴² SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 66; *Urkundenbuch zur Geschichte der Deutschen in Siebenbürgen*, vol. VIII, ediție on-line, doc. 4742.

⁴³ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 66; *Urkundenbuch*, vol. VIII, doc. 5096.

⁴⁴ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 85.

⁴⁵ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 90.

⁴⁶ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 97.

⁴⁷ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 103.

⁴⁸ Simon, "Mineritul de sare," 95.

⁴⁹ Tagányi et alii, *Szolnok-Dobokavármegye*, vol. III, 15.

⁵⁰ *Călători străini*, vol. II, 44.

Keskenzeg de pe râul Someș pe plutașul Mihail Daróczy din Dej și pe urmașii lui. Acesta a câștigat domeniul respectiv ca recompensă pentru slujbele efectuate.⁵¹ Este încă un exemplu al situației financiare a transportatorilor. Un izvor din noiembrie 1516 cuprinde detalii despre autoritatea juridică a judeului și juraților asupra căruțașilor.⁵² Totodată, este evident faptul că sfatul a protejat de multe ori interesele celor două categorii profesionale.

Căruțașii și plutașii și-au primit retribuțiile în monede și în natură. Cel mai probabil că au fost mai avantajoase decât cele ale altor tipuri de muncitori. Merită reținut faptul că suveranii Ungariei au fost cei care le-au mărit salariile, precum în 1291.⁵³ Pipó de Ozora, comite de Timiș și al cămărilor din regat, a poruncit în anul 1406 comiților cămărilor din Satu Mare, Tokay și Poroszló (*Porozlo*) să nu încalce acordul privind remunerațiile plutașilor ([...] *conductorum salium*) din Dej. Cei din urmă trebuiau să primească, pentru fiecare 100 de bulgări de sare transportați de la Dej la Satu Mare, 25 de groși mici. Pentru aceeași cantitate dusă de la Satu Mare la Tokay trebuiau să obțină 15,5 groși. Pentru călătoria de la Satu Mare la Poroszló trebuiau să primească 25 de groși mici.⁵⁴ Conform unei diplome din 1427, dejenii au fost răsplătiți cu postav, fier și alte bunuri de la cămară. În text a fost indicat faptul că și transportatorii au fost recompensați cu aceste produse.⁵⁵ Căpitanul suprem Ioan de Hunedoara a ordonat cămărașilor din Dej în 15 august 1453 să îi plătească, începând cu anul următor, cu câte doi florini de aur pe transportatorii de sare ([...] *cellerones de Des*) pentru fiecare 100 de bolovani expediți.⁵⁶

Matia Corvin a decis în 1471 ca plutașii ([...] *celleronibus nostris*) care duceau mineralul pe Someș, de la Dej la Szolnok, să primească câte 46 de florini și 200 de bulgări de sare pentru fiecare tumen transportat la Satu Mare și Szolnok.⁵⁷ Același rege a hotărât în 1473 ca plutașilor ([...] *celleronibus nostris*) din Dej să le mai fie oferți câte 200 de bulgări pe lângă cei 200 și cei 46 de florini de aur acordați anterior pentru fiecare 10 000 de bolovani livrați până la Satu Mare și Szolnok.⁵⁸ Pentru fiecare tumen expedit la Szolnok, au câștigat în 1528 câte 46 de florini.⁵⁹

⁵¹ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 85.

⁵² SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 103.

⁵³ *DIR*, C. Transilvania, veacul XIII, vol. II, 354–355.

⁵⁴ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 22; *Urkundenbuch zur Geschichte der Deutschen in Siebenbürgen*, vol. III, ed. Franz Zimmermann, Carl Werner, Georg Müller (Sibiu, 1902), 413–414.

⁵⁵ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 27; *Urkundenbuch*, vol. IV, 277–278.

⁵⁶ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 37; *Urkundenbuch*, vol. V, 417.

⁵⁷ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 51; *Urkundenbuch*, vol. VI, 499.

⁵⁸ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 52; *Urkundenbuch*, vol. VI, 552; Tagányi *et alii*, *Szolnok-Dobokavármegye*, vol. III, 12.

⁵⁹ *Călători străini*, vol. I (București: Editura Științifică, 1968), 266, 282.

Într-o diplomă din 1506 a fost amintit faptul că tăietorii și plutașii trebuiau să primească 440 de florini noi și 28 de dinari, precum și alte bunuri și alimente.⁶⁰ Însă nu știm câți ocnași și plutași au activat în perioada respectivă. Căruțașii dejeni, la fel ca cei din alte centre transilvănene, au fost răsplătiți în 1528 cu câte 21 de florini pentru fiecare 1 000 de bulgări transportați la Szeged. În următorii ani, în timpul regelui Ioan Szapolyai, această sumă a fost redusă la 18 florini.⁶¹ Salariile căruțașilor și plutașilor au fost în timpul guvernatorului Gheorghe Martinuzzi (1541–1551) la nivelul celor din 1528.⁶²

La mijlocul secolului al XVI-lea, plutașii din Dej au câștigat câte șase dinari pentru fiecare 100 de bolovani duși de la ocne la Casa Cămării sediul oficialilor camarii. În raportul său din 1552, comisarul Georg Werner a menționat că plutașilor care au livrat sare de la Dej la Szolnok le-au fost acordați 61 de florini pentru drumul până la Satu Mare și încă 61 până la Szolnok. Uneori au fost obligați să transporte marfa până la Szeged, dar nu le-au fost dăruiti bani în plus.⁶³ Au primit în 1552 câte 42 de florini pentru fiecare tumen expediat la Szeged.⁶⁴ Bucățile mici de sare, care s-au sfărâmat la descărcare, au fost lăsate plutașilor în acel an.⁶⁵ Este greu de estimat valoarea sumelor respective, deoarece sistemul monetar din Ungaria a suferit numeroase schimbări. Cursul lor a fluctuat în funcție de timp și de loc, dar și în funcție de emitent.⁶⁶

Căruțașilor și plutașilor le-a fost garantat dreptul de a vinde mineralul primit ca salariu.⁶⁷ Am găsit multe detalii în raportul din 1552. Plutașii au putut transporta o anumită cantitate de sare în beneficiul propriu, în conformitate cu hotărârea cămărașului.⁶⁸ De obicei cumpărau produsul amintit din centrele miniere. Un exemplu este cel din anii 1494–1495, când plutașii din Dej ([...] *celeristis de Dees*) au achiziționat de la Szolnok mineral în valoare de 300 de florini.⁶⁹

⁶⁰ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 83.

⁶¹ *Călători străini*, vol. II, 43–44.

⁶² István Draskóczy, "A dési sókamara gazdálkodása a 16. század közepén: Egy adalék Fráter György gazdaságpolitikájához," în Baráth Magdolna, Molnár Antal, eds., *A történettudomány szolgálatában: Tanulmányok a 70 éves Gecsényi Lajos tiszteletére* (Budapest-Győr: Magyar Országos Levéltár, 2012), 107.

⁶³ *Călători străini*, vol. II, 44.

⁶⁴ Ibid., 43.

⁶⁵ Ibid., 44.

⁶⁶ Corina Toma, *Tezaure monetare și tezaurizare în Transilvania secolelor XV/XVI-XVII* (Oradea: Editura Muzeului Țării Crișurilor, 2016), 56–57.

⁶⁷ Kubinyi, "Königliches Salzmonopol," 227.

⁶⁸ *Călători străini*, vol. II, 44.

⁶⁹ Účty Budínského dvora krále Vladislava II. Jagellonského (1494–1495), ed. Petru Kozák (Praga: Scriptorium, 2019), 106.

Persoanele care le-au achitat retribuțiile s-au schimbat de-a lungul timpului. Comiții cămării locale le-au plătit remunerațiile în 1291.⁷⁰ Cei care au muncit în cadrul minelor din Dej, inclusiv plutașii și căruțașii, au fost recompensați înainte de și în 1429 de către oficialii cămării.⁷¹ Într-un izvor din 1439 a fost precizat faptul că salariile plutașilor din localitate ([...] *czeleriis ad camaram de dees*) trebuiau date de către cei doi cămărași din Dej și Sic și de către cei din Satu Mare și Szolnok. Cu siguranță că actul i-a vizat doar pe plutași, deși termenul *celeristae* îi desemna uneori și pe căruțași. În documentul respectiv a fost stipulată condiția că florinii de aur trebuiau plătiți la timpul potrivit, fiindcă valoarea lor creștea rapid.⁷²

Potrivit unei diplome din 1453, comiții cămărilor din regat au avut obligația de a le achita remunerațiile transportatorilor.⁷³ Matia Corvin a dispus în 1471 ca plutașii dejeni, care duceau bulgării pe Someș, de la Dej la Szolnok, să fie recompensați cu câte 46 de florini și 200 de bolovani de sare pentru fiecare tumen transportat la Satu Mare și Szolnok. Cămărașii din Dej, Satu Mare și Szolnok trebuiau să plătească câte o treime din salarii.⁷⁴ Același suveran și-a impus voința în 1473, poruncind ca plutașii locali să mai primească câte 200 de bulgări pe lângă cei 200 și cei 46 de florini de aur oferiți până atunci pentru fiecare tumen ([...] *tumenum salium*) expediat la Satu Mare și Szolnok. Comiții din Dej, Satu Mare și Szolnok au primit ordin în acest sens, fiind obligați să le asigure câte o treime din lefuri.⁷⁵ Pentru aceeași cantitate livrată până la Szolnok, plutașii au obținut în 1528 câte 46 de florini: câte o treime la Dej, Satu Mare și Szolnok.⁷⁶

Regii Ungariei i-au susținut mult pe transportatorii din Dej. I-au apărut de anumiți nobili sau oficiali. De exemplu, Sigismund de Luxemburg le-a poruncit în 1423 nobililor din familia Bánffy de Losoncz să permită dejenilor să adune lemne din pădurile cetății Ciceu. Acestea urmau să fie folosite pentru construirea plutei (*naves*). Localnicii de la confluența Someșurilor câștigaseră acest drept cu mult timp înainte.⁷⁷ Cetatea Ciceu a fost cedată familiei Bánffy în 1406, care le-a interzis membrilor comunității de mai multe ori să taie lemne.⁷⁸ Într-un izvor din 1427 am identificat amănunte despre scutirea de taxe vamale a locuitorilor și oaspeților din Dej și Ocna Dej. A fost valabilă la Reteag (*Retttheg*)

⁷⁰ DIR, C. Transilvania, veacul XIII, vol. II, 354–355.

⁷¹ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 30; *Urkundenbuch*, vol. IV, 382–383.

⁷² SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 33; *Urkundenbuch*, vol. V, 25–26.

⁷³ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 37; *Urkundenbuch*, vol. V, 417.

⁷⁴ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 51; *Urkundenbuch*, vol. VI, 499.

⁷⁵ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 52; *Urkundenbuch*, vol. VI, 552.

⁷⁶ *Călători străini*, vol. I, 266.

⁷⁷ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 26; *Urkundenbuch*, vol. IV, 194–195; Tagányi et alii, *Szolnok-Dobokavármegye*, vol. III, 9.

⁷⁸ Tagányi et alii, *Szolnok-Dobokavármegye*, vol. III, 9.

și în alte locuri. Sigismund de Luxemburg i-a avertizat pe fiii nobilului Nicolae de Losoncz și pe Nicolae, nepotul lui Nicolae de Losoncz, să nu îi mai priveze de acest drept. Unii dintre cei vizați de către suveran au fost plutași și căruțași. Au fost siliți să achite taxe vamale și atunci când au livrat mineral pentru rege.⁷⁹

Matia Corvin a intervenit în anul 1459 în favoarea plutașilor din Dej. Ambarcațiunile lor cu sare nu au putut să coboare pe Someș din cauza unor stăvilare de moară, construite de către nobilii de Bethlen.⁸⁰ A fost evocată în text importanța circulației libere a plutelor. Suveranul le-a ordonat în 1466 comiților și vicecomiților din Maramureș, dar și tuturor cămărilor filiale și celor care activau în cadrul lor, să respecte transportul din Dej până la Csetnek (Štítník, Slovacia de astăzi).⁸¹ Transportatorii locali au fost nevoiți uneori să înfrunte anumite primejdii. Iobagii români ai nobililor de Livada (*Dengeleg*), de Beltiug și de Miercurea Sibiului au atacat în 1478 navele cu mineral ale localnicilor în timp ce călătoreau pe râul Someș prin comitatul Solnocul Mijlociu. Matia Corvin a acționat în apărarea lor.⁸²

Vladislav al II-lea a oprit în 1506 abuzurile vicecomiților din Dej. Cei din urmă nu au plătit remunerațiile minerilor și plutașilor ([...] *celeristis et salicisoribus*), în valoare de 440 de florini noi și 28 de dinari. Dacă ignorau dispoziția, cămărașul cămărilor din Transilvania a avut dreptul de a reține sarea pe care o primeau ca salariu (*sallarium*) pentru a achita suma respectivă. Tăietorii de sare și plutașii au cerut să fie recompensați pentru eforturile lor. În plus, au fost amintite bunurile și alimentele care le-au fost acordate de regulă.⁸³

Un document din decembrie 1514 conține informații despre participarea liderilor transportatorilor ([...] *celeristis oppidi deesiensi capitibus*) dejeni la marea răscoală din acel an. Ei, la fel ca cetățenii și oaspeții, s-au alăturat rebelilor. Cetățeanul Ioan Nagy a fost conducătorul răzvrătiților din cadrul așezării. Aproape toți plutașii și căruțașii au aderat la mișcare. Au organizat anumite procese, eludând normele regatului. Voievodul Transilvaniei, Ioan Szapolyai, i-a muștrat pe localnicii care au participat la acțiunile îndreptate împotriva nobilimii.⁸⁴ Ioan Nagy și Anton Hossu, un alt lider al răsculaților, au distrus reședințele nobililor și i-au obligat pe anumiți membri ai comunității să se alăture lor.⁸⁵ Probabil plutașii și căruțașii au îndurat multe neajunsuri din cauza

⁷⁹ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, Nr. 27; *Urkundenbuch*, vol. IV, 277–278.

⁸⁰ MNL OL, DL 62873.

⁸¹ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, Nr. 42; *Urkundenbuch*, vol. VI, 257.

⁸² SJANC, Fond Primăria orașului Dej, Nr. 59; *Urkundenbuch*, vol. VII, 192–193.

⁸³ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, Nr. 83.

⁸⁴ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 97.

⁸⁵ George Mânzat, *Monografia orașului Dej. Din cele mai vechi timpuri până în zilele de azi* (Bistrița: Tipografia Națională G. Matheiu, 1926), 29.

corupției și incompetenței oficialilor cămării și a condițiilor în care munceau. Suveranul i-a absolvit de vină pe cei din Dej, la fel ca pe cei din Turda. A vrut să evite o reducere și mai mare a veniturilor generate de exploatarea subsolului.⁸⁶ Însă Ioan Nagy a fost executat cu multă cruzime.⁸⁷

Transportatorii din Dej și Ocna Dej au comis și alte abuzuri. De pildă, anumiți bulgări au fost sustrași în timp ce au fost încărcăți și descărcați de pe plute. Au fost menționate astfel de fapte ilegale la mijlocul secolului al XVI-lea.⁸⁸

Regii Ungariei au susținut activitatea plutașilor și căruțașilor prin stabilirea și creșterea retribuițiilor. Le-au conferit diverse privilegii și scutiri, acționând de multe ori în favoarea lor. Vicecămărașii din Dej nu au respectat în anul 1429 privilegiile și dispensele de care beneficiau oaspeții și iobagii din localitate. Aceștia au fost plutași. Sigismund de Luxemburg le-a ordonat celor doi nobili de Coșeu (*Kussal*), care fuseseră desemnați comiți ai cămărilor, să apere drepturile dejenilor.⁸⁹ Suveranul le-a poruncit în 1435 voievodului Transilvaniei și altor oficiali ai provinciei să nu îi mai constrângă pe dejeni să plătească gloabă (*birsagium*). Tăietorii și transportatorii de sare (*celeristae*) s-au numărat printre categoriile profesionale vizate de dispoziția respectivă. Voievodul a avut obligația de a-i proteja de oricine ar fi dorit să le provoace pagube.⁹⁰ În 1458, Matia Corvin l-a silit pe nobilul Ladislau Desideriu de Losoncz să le permită plutașilor din Dej să adune lemne din pădurea lui pentru construirea plutelor și caselor lor.⁹¹ Conform unei diplome din 1466, plutașii și căruțașii din Dej și Ocna Dej ([...] *conductores salium nostrorum vulgariter celler vocatos*) au fost scutiți de către același rege de prestarea obligațiilor militare. Scutirea a fost valabilă în cazul oricăror mobilizări, generale sau parțiale, inclusiv cele împotriva turcilor. Oficialii din Transilvania au fost preveniți să respecte mandatul suveranului.⁹²

S-a iscat un conflict între conducătorii colectivității de pe malul Someșului și proprietarii cetății Ciceului în anul 1467. Castelanii le-au interzis dejenilor să taie lemne pentru plute. Voievodul Transilvaniei, Ioan de Szentgyörgyi și de Bozin (*Bozyn*), a fost desemnat de către Matia Corvin să soluționeze litigiul.⁹³ Regele a acționat din nou cu fermitate în iunie 1475, avertizându-i pe oficialii regatului să nu mai colecteze taxe vamale de la căruțașii care transportau

⁸⁶ István Draskóczy, "Erdély sótermelése az 1514. évi parasztháború után (sótermelés és városi polgárság)," în Ionuț Costea, Carmen Florea, Pál Judit, Enikő Rüzsz-Fogarasi, coord., *Orașe și orașeni* (Cluj-Napoca: Argonaut, 2006), 251.

⁸⁷ Mânzat, *Monografia orașului*, 29.

⁸⁸ *Călători străini*, vol. II, 76.

⁸⁹ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 30; *Urkundenbuch*, vol. IV, 382–383.

⁹⁰ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 31; *Urkundenbuch*, vol. IV, 566.

⁹¹ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 40; *Urkundenbuch*, vol. VI, 28.

⁹² SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 43; *Urkundenbuch*, vol. VI, 264.

⁹³ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 44; *Urkundenbuch*, vol. VI, 282–283.

mineral de la cămara din Dej.⁹⁴ Vladislav al II-lea le-a poruncit în 1491 cămărașului din Maramureș și vicecomiților cămărilor filiale din Szikszó (Zykzo), Levoča, Poroszló și din alte locuri să permită cetățenilor și locuitorilor din Dej să achiziționeze fier și cupru în schimbul sării lor.⁹⁵

Vladislav al II-lea i-a avertizat în 1496 pe nobili și pe alți oameni să nu mai pretindă taxe vamale prea mari pe drumul numit *Thoho*, cel mai probabil Tihău, de la căruțașii care duceau mineral ([...] *curriferos illos et vectores salium*). A fost amintit faptul că taxele au fost fixate în timpul domniei lui Matia Corvin și că de atunci nu au fost schimbate. Comitele cămărilor transilvănene a apelat la sprijinul puterii centrale, afirmând că veniturile din sare au fost afectate de aceste obligații fiscale.⁹⁶ Suveranul a acționat din nou în anul 1511 în favoarea căruțașilor ([...] *civium celleristarumque nostrorum*). Petru de Jimbor (Sombor) și Martin de Dragu au fost avertizați să nu îi mai vămuiască pe nedrept pe dejenii care își comercializau mineralul propriu cu căruțele, atunci când tranzitau pe pământurile lor. Locuitorii fuseseră scutiți înainte de orice taxe vamale.⁹⁷

Nobilii Zólyomi de Diosig au fost preveniți să nu mai ceară taxe vamale de la dejeni la Săcueni (astăzi în județul Bihor). Ludovic al II-lea (1516–1526) și tezaurarul regatului au hotărât că ei nu trebuie să mai achite câte doi bulgări de sare pentru fiecare căruță. Omul tezaurarului a fost desemnat în iunie 1516 să reglementeze situația.⁹⁸ Regele le-a ordonat în august 1516 oficialilor din comitatele Solnocul Mijlociu și Crasna să asigure construirea sau distrugerea unor mori și stăvilare de mori de pe Someș și Mureș, dorind să impulsioneze călătoria ambarcațiunilor cu mineral din Dej. Nimeni nu a avut permisiunea de a-i opri pe căruțașii ([...] *curriferos salium nostrorum*) care expediau sarea suveranului și de a solicita taxe vamale de la ei.⁹⁹

Ludovic al II-lea a intervenit iarăși în noiembrie 1516 pentru a garanta circulația liberă a căruțelor cu sare. I-a atenționat pe nobilii Zólyomi de Săcueni, George, Nicolae, David și Ioan, fiul aceluiași David, să nu îi mai forțeze pe cetățenii și căruțașii (*celeristae*) din Dej să plătească taxe vamale pe domeniile lor. Nobilii respectivi trebuiau să îi despăgubească pe localnici pentru prejudiciile cauzate.¹⁰⁰

Ferdinand I de Habsburg (1526–1564)¹⁰¹ a protejat în 1552 vechile scutiri

⁹⁴ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 55; *Urkundenbuch*, vol. VII, 46; Tagányi *et alii*, *Szolnok-Dobokavármegye*, vol. III, 12.

⁹⁵ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 65.

⁹⁶ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 69.

⁹⁷ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 90.

⁹⁸ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 101.

⁹⁹ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 102; Tagányi *et alii*, *Szolnok-Dobokavármegye*, vol. III, 17–18.

¹⁰⁰ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 103.

¹⁰¹ Ferdinand I de Habsburg, fratele împăratului Carol Quintul, a condus Transilvania doar

vamale ale tăietorilor și transportatorilor ([...] *cesores et vectores salium*) din Dej și Ocna Dej. În același act au fost evocate abuzurile săvârșite de către guvernatorul Gheorghe Martinuzzi și oficialii lui.¹⁰²

Plutele cu sare din Dej au fost uneori atacate și jefuite de către anumiți nobili. Au existat perioade când traficul a fost oprit sau a fost organizat în condiții grele din cauza conflictelor militare sau convulsiilor interne, precum în timpul luptelor dintre Ioan Szapolyai și Ferdinand I de Habsburg.

Mineralul a fost transportat cu căruțele din depozite până pe malul Someșului, unde a existat un port. Acolo a fost încărcat pe plute.¹⁰³ Salinele s-au aflat la doar cinci km de Someș.¹⁰⁴ Someșul a fost unul dintre cele mai importante râuri navigabile ale provinciei (Fig. 1).¹⁰⁵ Comerțul pe apă a fost mai ieftin. Condițiile de navigație din zona Dejului au fost prielnice, inclusiv la mijlocul secolului al XVI-lea.¹⁰⁶ Italianul Giovanni Andrea Gromo a observat în 1566–1567: “[...] râul Someș, de foarte bun folos pentru navigație”.¹⁰⁷ Sarea a fost expediată pe apă doar primăvara și vara. Din cauza ploilor, a gheții și a apelor agitate, negoțul nu a putut fi organizat toamna și iarna.¹⁰⁸ Unele ambarcațiuni s-au scufundat și marfa a fost pierdută.¹⁰⁹ Până în anul 1521, transportul de la centrele miniere la cele de desfacere a fost realizat pe cheltuiala regelui.¹¹⁰

Am reușit să identific unele dintre piețele de desfacere ale mineralului. Cel din Sic a fost livrat la Dej la mijlocul veacului al XVI-lea.¹¹¹ Cu siguranță a fost dus acolo și înainte. A fost transportat ulterior de către căruțași și plutași. Plutașii din Dej și Ocna Dej au expediat sarea pe Someș și pe Tisa până la Szolnok, în centrul Ungariei.¹¹² Această practică a fost consemnată la mijlocul secolului al XVI-lea, dar cel mai probabil că a fost mult mai veche. Bulgării au fost duși până la Satu Mare, Tokaj, Poroszló, Szolnok și uneori până la Szeged. La mijlocul

în perioada 1527–1529 și 1551–1556. A fost încoronat rege al Ungariei, dar a administrat doar Croația, partea de vest a regatului și Ungaria Superioară. A fost rege al Germaniei din 1531 și împărat al Sfântului Imperiu Romano-German în anii 1558–1564.

¹⁰² SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 145; Doboși, “Exploatarea ocnelor,” 165–166.

¹⁰³ Oana Toda, *Transporturile medievale din nordul Transilvaniei (sec. XII-XVI)*, teză de doctorat (Cluj-Napoca, 2013), 142.

¹⁰⁴ Alexandra-Oana Chira, *Hidrografia Transilvaniei medievale: sec. XIII-XV*, teză de doctorat (Cluj-Napoca, 2018), 235.

¹⁰⁵ Ibid., 165–166.

¹⁰⁶ *Călători străini*, vol. II, 77.

¹⁰⁷ Ibid., 332.

¹⁰⁸ Draskóczy, “A dési sókamara,” 109.

¹⁰⁹ *Călători străini*, vol. I, 266.

¹¹⁰ Wolf, *Exploatarea sării*, 130.

¹¹¹ *Călători străini*, vol. II, 31.

¹¹² Ibid., 27.

veacului al XVI-lea, singurele destinații au fost Satu Mare și Tuzsér¹¹³ (aflată pe malul Tisei, aproape de Tárkány).

În decretul din 6 aprilie 1464 al lui Matia Corvin a fost specificat faptul că “[...] peste tot sarea noastră regală trebuie vândută”. Au fost vizate toate exploatarea din Ungaria în textul respectiv.¹¹⁴ După ce a fost transportată pe Someș și pe Tisa, sarea extrasă la Dej și Ocna Dej a fost comercializată în cadrul regatului, inclusiv în Marea Câmpie Ungară (*Alföld*).¹¹⁵ Într-o diplomă din 1248 am găsit detalii despre mineralul de la Ocna Dej, care a fost expediat cu plutele (*naves*) și cu căruțele până la Eger.¹¹⁶ Cel din Dej a ajuns inclusiv la Csetnek în 1466, probabil prin Eger. Transportatorii s-au întors de acolo cu căruțele încărcate cu fier.¹¹⁷ Alte acte contemporane, precum cel din noiembrie 1516, conțin informații despre anumite taxe vamale, impuse în mod ilegal de către nobilii Zólyomi de Săcueni.¹¹⁸ Într-un document din anul 1517 au fost menționate taxele vamale plătite de către negustorii din Dej. Paul de Ártánd, Ioan Zólyomi și alți nobili de Săcueni au fost cei care i-au obligat să le achite.¹¹⁹ Nu au fost pomenite căruțele cu sare, cel mai probabil că s-a făcut referire și la ele. Dejenii au distribuit produsul respectiv în regiunea minieră din comitatul Gömör în prima jumătate a secolului al XVI-lea.¹²⁰

O mare cantitate de mineral de la confluența Someșurilor a fost dusă pe Tisa până în sudul regatului (Fig. 1).¹²¹ Peninsula Balcanică a avut puține zăcămintele de acest fel. Șapte ambarcațiuni mari de stejar din Dej, folosite pentru expedierea sării, au fost văzute în 1528 în portul din Smederevo (Semendria, pe teritoriul Serbiei de astăzi).¹²² Nu știm dacă a fost comercializat și în alte zone ale Europei Centrale.

Mineralul din Dej și Ocna Dej a fost dus cu căruțele în anumite zone ale Ungariei. Izvorul din 1165 conține informații despre bulgării comercializați

¹¹³ Draskóczy, “A dési sókamara,” 109.

¹¹⁴ *The Laws of the Medieval Kingdom of Hungary*, vol. III, János M. Bak, Leslie S. Domonkos, Paul B. Harvey Jr., Kathleen Garay, eds. (Los Angeles: Charles Schlacks Jr. Publishing, 1996), 20.

¹¹⁵ Draskóczy, “Salt Mining,” 206, 208.

¹¹⁶ *DIR*, C. Transilvania, veacurile XI, XII și XIII, vol. I, 334.

¹¹⁷ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 42; *Urkundenbuch*, vol. VI, 257.

¹¹⁸ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 103; Sabin Belu, “Aspecte ale contradicțiilor dintre nobili și orașeni în Transilvania secolului al XVI-lea,” *Anuarul Institutului de Istorie din Cluj IX* (1966): 234.

¹¹⁹ SJANC, Fond Primăria orașului Dej, nr. 106; Tagányi *et alii*, *Szolnok-Dobokavármegye*, vol. III, 18.

¹²⁰ Draskóczy, “Erdély sótermelése,” 259.

¹²¹ *Ibid.* 261–262.

¹²² Rudolf Wolf, “Comerțul cu sare al Transilvaniei în secolele XVI-XVII,” *Acta Musei Napocensis* 32, II (1995): 125.

astfel prin Poarta Meseşului.¹²³ Marfa respectivă a provenit de la Dej sau de la Sic. Într-o diplomă din anul 1379 a fost amintit marele drum al sării ([...] *magnam viam Sohtusuth*) pe uscat, de la Dej la Olpret¹²⁴ şi de acolo la Sălacea şi Szolnok. Bolovanii din Dej au fost transportaţi cu căruţele până la Csetnek (*Chetnek*) în 1466.¹²⁵ Vladislav al II-lea a poruncit în 1496 nobililor şi altor persoane să nu mai pretindă taxe vamale prea mari pe drumul numit *Thoho* de la căruţaşii care expediau sare. Cel mai probabil că a fost drumul spre Tihău.¹²⁶ Ştim că documentul a fost adresat dejenilor, deoarece se păstrează în colecţia oraşului Dej.¹²⁷

Prin localitatea Var, aflată în proximitatea Jiboului, a fost dus mineralul cu căruţele spre centrul Ungariei.¹²⁸ A fost comercializat cu căruţele pe ruta Var-Jibou-Mirşid-Poarta Meseşului în veacul al XIV-lea.¹²⁹ Vladislav al II-lea a intervenit în 1511, oprind pagubele cauzate orăşenilor din Dej. Petru de Jimbor şi Martin de Dragu (*Drag*) au fost avertizaţi să nu îi mai constrângă pe dejeni să achite taxe vamale atunci când tranzitau cu căruţele pe pământurile lor.¹³⁰ Nobilii din Cernuc au fost atenţionaţi de către Ludovic al II-lea, în iulie 1517, să nu mai colecteze taxe vamale de la locuitorii din Dej care treceau pe moşiile lor. Căruţaşii care distribuiau sare au fost vizaţi de această dispoziţie.¹³¹

Am reuşit să identific destul de multe detalii despre implicarea plutaşilor şi căruţaşilor din Dej în dezvoltarea comerţului regional. Cunoscutul istoric Fernand Braudel a remarcat: “Luete în primire de către oraşe, pieţele cresc odată cu ele”.¹³² Nu trebuie minimalizată importanţa procesului de valorificare al sării pentru evoluţia comunităţii de la confluenţa Someşurilor. Am evidenţiat felul în care s-au organizat transportatorii, salariile primite şi statutul lor juridic special. Însă nu am găsit destule amănunte despre situaţia lor financiară.

¹²³ DIR, C. Transilvania, veacurile XI, XII şi XIII, vol. I, 4.

¹²⁴ *Documenta Romaniae Historica*, C. Transilvania, vol. XV (Bucureşti: Editura Academiei Române, 2006), 571–575.

¹²⁵ SJANC, Fond Primăria oraşului Dej, nr. 42; *Urkundenbuch*, vol. VI, 257.

¹²⁶ Coriolan Suci, *Dicţionar istoric al localităţilor din Transilvania*, vol. II (Iaşi: Editura Academiei R.S.R., 1968), 193.

¹²⁷ SJANC, Fond Primăria oraşului Dej, nr. 69; Tagányi *et alii*, *Szolnok-Dobokavármegye*, vol. III, 14.

¹²⁸ Oana Toda, “Economic and Material Aspects of the Late Medieval Bridges from Transylvania: The Written Sources,” *Banatica* 27 (2017): 368–369, 371–372.

¹²⁹ Petru Iambor, “Drumuri şi vămi ale sării din Transilvania în perioada feudalismului timpuriu,” *Acta Musei Napocensis* XIX (1982): 83.

¹³⁰ SJANC, Fond Primăria oraşului Dej, nr. 90.

¹³¹ SJANC, Fond Primăria oraşului Dej, nr. 109; Tagányi *et alii*, *Szolnok-Dobokavármegye*, vol. III, 18.

¹³² Fernand Braudel, *Jocurile schimbului*, vol. I (Bucureşti: Editura Meridiane, 1985), 19.

Au fost protejați de către regii Ungariei și de către oficialii cămărilor de sare. Este evidentă dorința suveranilor de a le impulsiona munca și de a câștiga cât mai mulți bani. Mulți dintre ei au fost dejeni, oaspeți sau cetățeni. Unii au fost iobagi proveniți din anumite regiuni ale regatului. Am relevat zonele în care au transportat mineralul, probabil că în special în centrul Ungariei. Analiza rutelor alese indică acest fapt (Fig. 1). Trebuie recunoscut rolul deosebit al Someșului și al Tisei în cadrul acestui sistem complex de distribuire și vânzare a sării.

THE RAFTSMEN AND CARTERS OF DEJ
(THE 13TH CENTURY – FIRST HALF OF THE 16TH CENTURY)

Abstract

Salt trade was one of the main economical activities in Dej. The local rafters and carters carried the mineral within the kingdom, largely contributing to the development of the settlement. The most relevant sources can be found at the National Archives of Romania – County Branch of Cluj, Fond of the City Hall of Dej. Enough documents have been preserved referring to their activity, their origin, and relations with the kings of Hungary, with the officials of the salt chambers and the local council. It is worth investigating their social status, their salaries and their destinations. Sovereigns largely encouraged the efforts of rafters and carters as they owned the salt mines and they wanted to stimulate the mining activity. The mining center located at the confluence of the Someș rivers had a certain development during the 13th–16th centuries, having much more town features. The local and the regional context influenced the transporters' lives.



¹³³ SJANC, Fond Primăria oraşului Dej, nr. 42, 69, 109; *DIR*, C. Transilvania, veacurile XI, XII şi XIII, vol. I, 334; *DRH*, C. Transilvania, vol. XV, 571–575; *Călători străini*, vol. II, 27; Draskóczy, “A dési sókamara,” 109; Draskóczy, “Erdély sótermelése,” 259; Wolf, “Comerţul cu sare,” 125; Iambor, “Drumuri şi vămi,” 83.