

TOKAJ TÁJENERGIÁI (A VÁROS HELYI ÉS HELYZETI ENERGIÁI, 895-19. SZÁZAD VÉGE)

FRISNYÁK SÁNDOR

LANDSCAPE ENERGIES OF TOKAJ

Tokaj - as a Tisza crossing and a port city - had a situational energy for a long time, that came from "indirect contact" with more distant landscapes. From the middle of the 19th century, as a result of the outlined systems of influence, Tokaj was transformed into a regional market center for the small areas directly in contact with it. From the settlement until the 19th century, the landscape use strategy, that is, the economic utilization of local energies, can also be described as successful. The more than a thousand-year-old vineyard and wine farm, based on local energy, and its product, Tokaj wine, has remained world-famous, and its production area, Tokaj-Hegyalja, was declared a part of world heritage (2002) and a historical landscape (2012).

BEVEZETÉS

A Kárpát-medence gazdasági térszerkezetében erővonalak, erőterek és erőközpontok alakultak ki. A gazdasági erővonal-típusok közül a legismertebb a vásárhely-vonal, amely a síksági és a domb-(hegy-)vidéki tájakat, eltérő termelés-jellegű területeket választ el. A gazdasági tájhatárok nem élesek, a vásárhely-vonal inkább olyan területsáv (= vásáröv), amely átmeneti jellegű és összekapcsolja az érintkező, különböző struktúrájú területeket. történeti földrajzi vizsgálatok azt bizonyítják, hogy a kárpáti medencerendszer és a hegységkeret határán a vásárvonal már a középkorban is a nagyobb gazdasági aktivitás zónája volt. A Kárpát-medencében három nagy és több kisebb vásárvonal-rendszer található. A vásáröv legenergikusabb pontjain, a hegységkeret felől érkező folyók völgynyílásaiban erőközpontok (= vásárvárosok) fejlődnek ki és válnak a gazdasági élet növekedési-innovációs pólusaivá. A vásárvárosok dinamizmusát a tájenergiák, a természeti és humán erőforrások, a földrajzi fekvésből származó előnyök stb. befolyásolják. A gazdasági jelentőségük nagymértékben függ attól, hogy a vonzás- és ellátó-körzetük mekkora és milyen fejlettségű területekre terjed. Az Alföld központi részeit vagy a kiterjedt hegyvidékek belső területeit (kivéve az Erdélyi-medencét) nem érinti a vásárvonal. Azonban ezeken a területeken is kialakulnak gazdasági erővonalak és erőközpontok (pl. a síksági folyók, az ártérperem, a talajzónák érintkezési vonala, a hegyvidék teraszos völgyei, az intramontán kismedencék, az ásványi lelőhelyek stb.). Ezeken az erővonalakon az átkelőhelyek, az ártérperemi települések, a medenceközpontok, a szoros- és

hágókapu-városok töltik be a piac- és vásárközponti funkciót. Tokaj tájenergiáit elemző írásomban két település- és gazdaságfejlesztő tényezőt, a település *helyi* és *helyzeti energiáit* foglalom össze, megjelenítve ezek térben releváns folyamatait és térszerkezet formáló hatásait.

1. TOKAJ HELYZETI ENERGIÁI

A helyi energiát a természeti és humán erőforrások (a geotényezők összessége) képezi, míg a helyzeti energián a forgalmi fekvés előnyeit értjük. A tájenergiák közül először a település előnyös földrajzi fekvéséből származó – és hosszú időn át településfejlesztő tényezőként ható – *helyzeti energiát* ismertetem, amelynek hatása – a *folyami átkelőhely* kialakulása – korábban történt, mint a településre és a Tokaj-hegyaljai mikrorégió egészére jellemző szőlő- és borgazdaság kiépülése.

A honfoglaló magyarság a megtelepült állattartásra tért át, és hosszú időn át a Bodrog- és Tisza-melléki rét- és legelőföldek természeti erőforrásait hasznosította. Az állattenyésztés mellett, a XVI. századig a tokajiak a hegyláb felszín alacsony lejtőövezetében földműveléssel, a magasabb térszíneken pedig napjainkig terjedően, szőlőtermesztéssel és erdőgazdálkodással foglalkoztak/foglalkoznak.

A Tisza széles, helyenként 50-60 km-es amfibikus ártérövezete a Tokaji-hegy és a Nyírség domborzati szigete között 2,8 km-re összeszűkül. A tokaji ártérszűkület megkönnyítette a Kárpáti-hegységkeret és az alföldi nagymedence térkapcsolatait, a népek és a gazdasági javak áramlásait. Tokaj a két eltérő természeti és gazdaság-jellegű nagytáj érintkező sávjában, egy *térszervező tengelyen*, a *vásárvonalon* (vásárhelyövben) települt a Bodrog folyó torkolatánál. (FRISNYÁK 2023)

Az alföldperemi tájhatáron, a hegységkeretet tagoló teraszos harántvölgyek kapujában a késő középkorban, a XIV-XV. században *vásárvárosok* alakultak ki. A vásárvárosok a termékcseré dominanciája mellett gazdasági, kulturális és egyéb funkciókat is elláttak.

Tokaj északi hinterlandját nem tagolja a Kárpáti-hegységkeretből kifutó folyóvölgy. A vásárvárossá alakulását és közlekedésföldrajzi jelentőségét – az *átkelőhely* és *folyami kikötője* mellett – annak is köszönheti, hogy az úthálózata már az Árpád-korban összekapcsolódott a Hernád-völgyi via magna (nagy út) országos jelentőségű tranzit-folyosójával. A kapcsolat a Zempléni-hegység nyugati peremlépcsős hegyláb felszínén, az Abaúj-Hegyalján áthaladó út Hernád-völgyi becsatlakozásával jött létre, Gönc térségében.

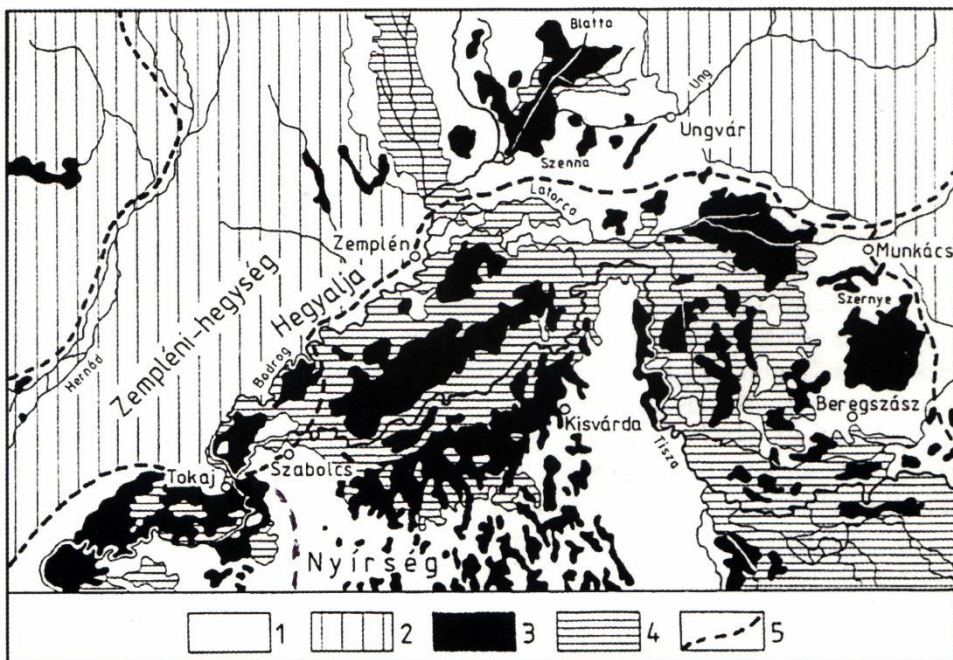
Tokaj földrajzi helyzetét a Felső-Tisza-vidék és tágabb környezetét ábrázoló térképvázlat mutatja be (1. ábra). A Felső-Tisza-vidék kistájjait, a Szatmári- és Beregi-síkságot, a Bodrogközt és a Rétközt, továbbá a Közép-Tisza-vidékhez

sorolt Taktaközt a folyószabályozás és ármentesítés előtt, az állandóan és az időszakosan elöntött területek jellemezték, amelyek *közlekedési gátat* képeztek az alföldi nagymedence és a Kárpáti-hegységkeret térségünket érintő és távolabbi tájegységei között. A térkép-vázlaton – a történeti forrásművek alapján – bejelöltük a honfoglalás- és kora Árpád-kori fő közlekedési útvonalat, a Latorca-völgyétől a tokaji átkelőhelyig és folytatását a Harangod peremén. Feltüntettük a Hernád-völgyben haladó ősi kereskedelmi-stratégiai utat és a nyírségi életkamrát átszelő út Tokajnál becsatlakozó szakaszát is. A Felső-Tisza-vidék a magyar nagyfejedelmek első hatalmi központja volt a honfoglalástól a X. század közepéig, s ezzel is magyarázható a Tokaj térségében korán szerveződő forgalomgyűjtő és -elosztóhely.

1. ábra. A Felső-Tisza-vidék és tágabb környezete a középkorban.

Figure 1. The Upper Tisza region and its wider area in the Middle Ages

Jelmagyarázat: 1-2 = árvízmentes terület, 1= síkság, 2= hegy- és dombvidék, 3-4= ártéri síkság, 3= állandóan vagy az év nagy részében elöntött terület, 4= időszakosan elöntött terület, 5= honfoglalás és kora Árpád-kori útvonalak



Forrás: Frisnyák S., rajzolta Dobány Z. és Bancsi P.

Az Árpád-kor vége felé, az európai agrárforradalom eredményeinek átvételével, az önálló parasztgazdaságok és az uradalmak áttértek az *árutermelésre* és megindult a különböző gazdasági terek (mikro- és mezőregiók)

közötti *termékcseré*. A helyi energiák (a természeti és humán erőforrások) különbségei eltérő tájhasználatot eredményeztek, és az ezek közötti térkapcsolat elsősorban a tájak érintkezésénél, az alföldperemi völgynyílásokban és a folyami átkelőhelyeken erősödött fel, amely a *központi helyek* (mezővárosok) kialakulásához vezetett (CSAPÓ – KOCSIS SZERK. 2007, 2008; BELUSZKY 2012, CSÜLLÖG – HORVÁTH 2020)

A késő középkorban, a XIV-XV. században egyre jelentősebb a *nagytájak közötti kereskedelmi kapcsolat*, amely – a korábban említett – vásárvárosok piacközpontjaiban, a vásárvárosokban bonyolódott le. A vásárvárosok, mint határfelület (kontaktzóna) a társadalmi-gazdasági aktivitás és a gazdasági erőakkumulatív területe, amely Süli-Zakar István és Csüllög Gábor szerint a középkor vége felé az *ország gazdasági centrumtérsege* volt (SÜLI-ZAKAR – CSÜLLÖG 2003). A vásárvonal Tokaj-Hegyalján áthaladó szakaszán egy mezővárosi agglomeráció, tizenkét bortermelő oppidum egyetlen vásárhely- vagy piacközpontként működött. A *helyi és közvetítő kereskedelem* jelentőségét a Tokaj-hegyaljai *mikrorégió szőlő- és borgazdasága* és a *Tisza tokaji átkelőhelye* határozta meg. A földrajzi munkamegosztás eredményeként kialakult gazdaságföldrajzi makro-, mezo- és mikrorégiók komplementer, egymást kiegészítő termelő tevékenységet folytattak. A történeti nagyterek (régiónok) termékcseré-forgalmát a középkor végére kialakult *kereskedelmi utakon* bonyolították le. A tokaji átkelőhely forgalomgyűjtő és -elosztó szerepe kiemelkedő jelentőségű volt az interregionális kereskedelemben. A Felföld-régiótól délre és délkeletre, így az Alföld, az Északkeleti-Kárpátok és Erdély közötti forgalmát a Tisza tokaji átkelőhelyén bonyolították le. A tokaji révhely és az említett országrészek közötti közlekedési pályákat az ún. ráhordó vagy csatlakozó, alacsonyabb rendű közlekedő utak (via strata) egészítették ki. Borsy Zoltán szerint a nyírségi hordalékkúp-síkság és a Hajdúság a "*híd szerepét töltötte be*" a Felföld, a tiszai Alföld és Erdély között, Debrecen is érintő, két egymással párhuzamosan haladó útvonallal (BORSY 1984). A Debrecenből – a Hortobágyon is áthaladó – Szolnokig terjedő út csak időszakosan, a száraz évszakokban volt használható.

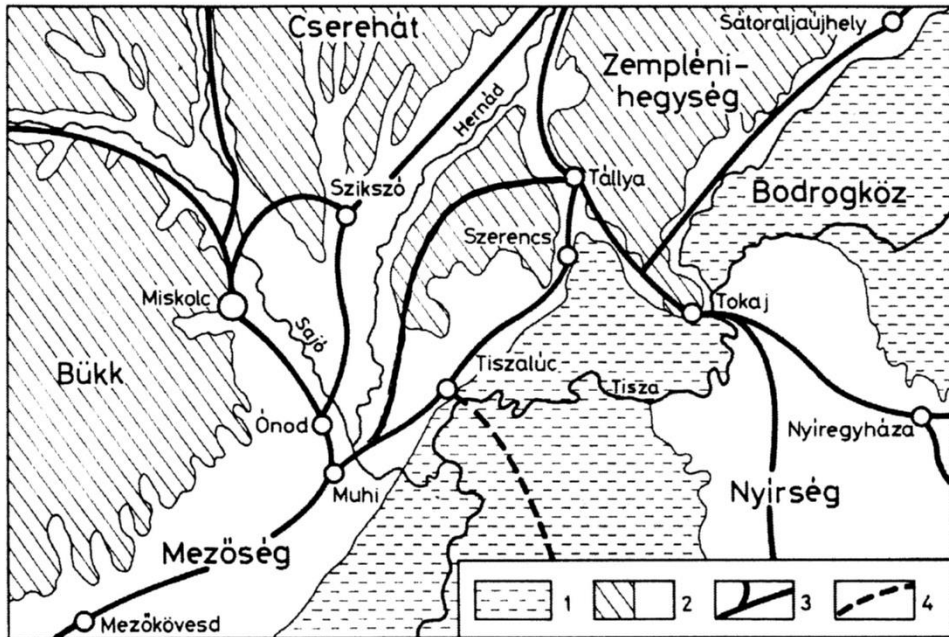
A tokaji átkelőhely jelentőségét növelte a Miskolci-kapu (-táj), a Kárpát-medence egyik legenergiikusabb forgalomgyűjtő és -elosztó helye. A Pest-Budáról induló, és az Északi-középhegység peremén (a vásárvárosban) haladó ősi kereskedelmi és stratégiai út a Sajó és a Hernád összefolyásánál, Muhi és Ónod térségében három irányba ágazott el: a Sajó-völgy (Miskolc), a Hernád-völgy és Tokaj-Hegyalja felé. Az ónodi Sajó-révtől két útvonalon volt elérhető Tokaj-Hegyalja. A fővonal a Harangod nyugati peremén haladt észak felé, majd a Szerencsi-dombságon keresztül Tállyánál érte el a borvidéket. A másik, kisebb jelentőségű útvonal a Harangod Taktaközre néző peremén, Tiszalúc érintésével, Szerencsig terjedt. Innen két irányban lehetett tovább haladni, egyrészt Ond és Rátka érintésével Tállyára, vagy a hegyaljai via magna vonalához kötődő, lokális jelentőségű úton (Bodrog-) Keresztúrig. A Szerencs-patak alföldperemi

völgytorkolati medencéje (a Taktaköz északi öblözete), amelyen az említett útszakasz vezetett át, az időszakos árvízi elöntések miatt, nem volt folyamatosan használható (2. ábra).

2. ábra. A Miskolci-kapu és a tokaji átkelőhely kereskedelmi útvonalai a XV. század vége felé

Figure 2. The commercial routes of the Miskolci gate and the Tokaj crossing in the end of 15th century

Jelmagyarázat: 1= közlekedési gát (ártéri lápok, mocsarak), 2= ármentes térszínek, 3= fontosabb (föld-) út, 4= állathajtó út



Forrás: Frisnyák S., rajzolta Dobány Z. és Bancsi P.

A Tokaj-Hegyalja falvait és mezővárosait összekötő fő- és mellékútrendszer része volt annak a kereskedelmi útvonalnak, amely Pest-Buda térségéből indult, majd Sátoraljaújhelytől a Felső-Bodrogköz ármentes térszínein haladt tovább Ungvár és Munkács érintésével, a Latorca-völgyében a Vereckei-hágó felé. A mezőzombori párkánysík és (Bodrog-) Keresztúr térségéből két – a Tokaj-hegyet körülölelő – összekötő út vezetett a tokaji átkelőhely felé.

Az ártérszűkület felszínborítása hasonló volt, mint a két szomszédos természetföldrajzi kistáj, a Bodrogköz és a Taktaköz ártéri erdővel tagolt lápos-mocsaras területe. A Tisza amfibikus árterében áthaladó út néhány méter magas töltésen épült, és azon – az árvizek levezetését szolgáló – átereszeket építettek ezeket fahidak ívelték át (3. ábra). A XVIII. század közepéig a földesúri

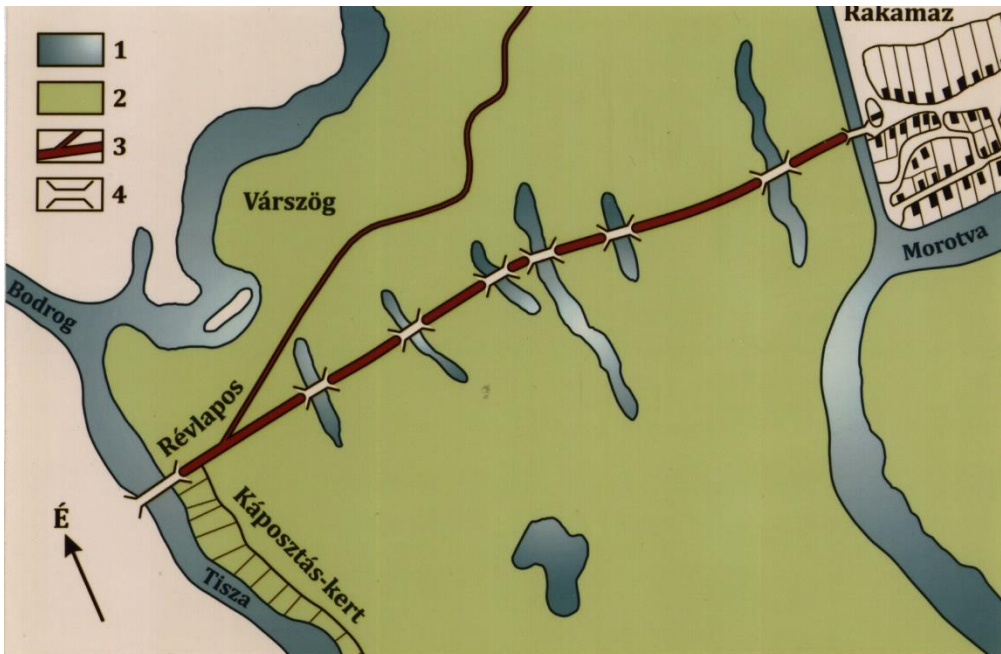
tulajdonban lévő rév csónakokkal, illetve hidasnak nevezett komppal szállította át a Tiszán átkelni szándékozókat. 1686-ban, az uradalmi összeírásban a révháznál négy "hidas" és egy "kettős hajó" szerepel, mint a révészek eszköze. Az első Tisza-híd, mely a térképvázlatunkon is látható, 1753-ban épült fel, és felgyorsította a folyón való átkelést. A két medernyílású fahíd szélessége 4 öl (= 7,6 méter), hosszúsága 90 öl (= 171 méter) volt (GYULAI 1995). A híd az árvizek és jégzajlások miatt többször megrongálódott, 1849-ben leégett, majd a helyreállított új híd 1861-ben elpusztult és ettől az időtől 1896-ig, a modern, vasszerkezetű híd felépítéséig a forgalom ideiglenes közúti hídon folyt (FRISNYÁK 2001).

3. ábra. A tokaji átkelőhely a XVIII. században

Figure 3. The Tokaj crossing the 18th century.

(Kneidinger András 1776 körül készült kéziratot térképe alapján).

Jelmagyarázat: 1= vízfelület, 2= ártéri gyeper, lág és ligeterdő, 3= töltésen épült út, 4= fahíd



Forrás: Frisnyák S., rajzolta Dobány Z. és Bancsi P.

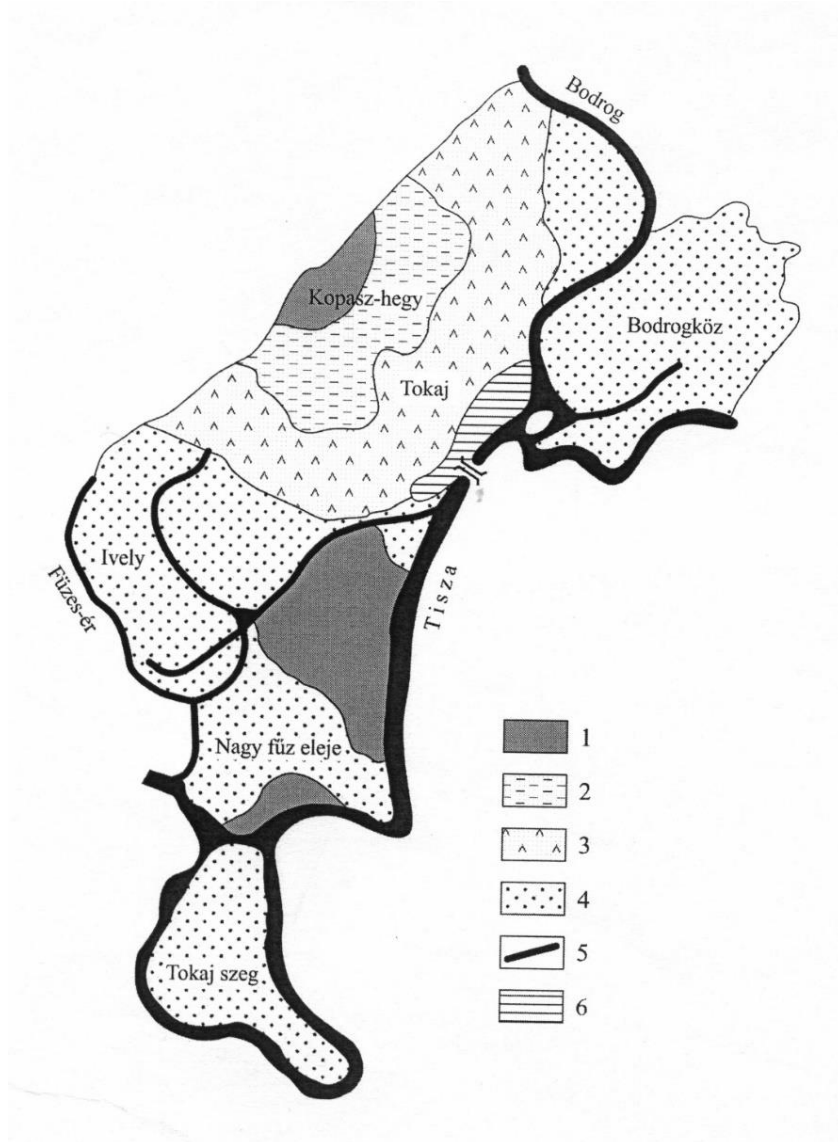
A tokaji partszakaszon, a hídfő közelében volt a tutajkikötő, a fatelep és -feldolgozó műhely, továbbá a sóhivatal raktárépülete, a vendégfogadók, a szálláshelyek, és a szekérfuvarozással kapcsolatos mesterségek, pl. a lópatkoló kovácsok és a kerékgyártók műhelyei. Az ősi átkelőhelyet először földvár

(Hímesudvar), majd a XIV. századtól a Bodrog és a Tisza összefolyásánál épült kővár védelmezte, 1704-ig.

4. ábra. Tokaj tájhasználat a XVIII. században

Figure 4. Landuse of Tokaj in the 18th century

(Kneidinger András 1776 körül készült kéziratos térképe alapján).
Jelmagyarázat: 1=erdő, 2= erdőirtványon kialakult bozotos terület, 3= szőlőültetvények, 4= ártéri rét és legelő, 5= vízfelület



Forrás: Frisnyák S., rajzolta Dobány Z. és Bancsi P.

2. TOKAJ HELYI ENERGIÁI

Tokaj történeti tájhasználatát a hely- és tájtörténeti forrásművek leírásain kívül a XVIII. századi kéziratos térképek, elsősorban Kneidinger András 1770-es években készült mappája (4. ábra) és az első katonai felmérés (1783/84) alapján tudjuk jellemezni (BOROS 2012, FRISNYÁK 1979). A helyi energiákat (a tájpotenciál természeti elemeit) a Tokaj-hegyaljai mikrorégió többi településéhez hasonlóan, Tokajban is racionálisan hasznosították. A település gazdálkodási területét a Tokaji-hegy tetőrégiójától a Tisza alluviális síkságáig – a magassági térszínnekhez alkalmazkodó – övezetesség jellemzi. A Tokaji-hegyen, a tetőrégióban erdő, alatta erdőirtványon bozótos terület, majd a szőlő- és gyümölcsstermesztés sávja, és végül a Tisza árterében rét és legelőföldek, ártéri ligeterdők képezik az agrárium munkaföldrajzi területeit. A történeti források szerint Tokajban a XVI. század közepétől a XIX. század közepéig *nem foglalkoztak szántóműveléssel* (NÉMETH 1995), mivel a heglábfelszín közvetlenül az árvízjárta Bodrogek és Taktaköz területével érintkezik (BOROS 1995).

A földhasznosítási formák (munkahelyövezetek) a makro- és mikroreliefhez igazodva *magassági övezetekbe rendeződtek*. Az övezetességben és az övezethatárok stabilitásában az ésszerű alkalmazkodás, a természet és az ember együttélésének dinamikus összhangja és egymásra hatása érvényesült. A megtelepedéstől a XIX. századig a tájhasználati stratégia, vagyis a helyi energiák gazdasági hasznosítása sikeresnek minősíthető (FRISNYÁK 2023).

A XVI-XVII. században Tokaj-Hegyalja az ország egyik leggazdagabb és legsűrűbben lakott mikrorégiója volt. A legjövődélmezőbb ágazat a szőlő- és borgazdaság volt, amelynek területe 50-55%-ban a felvidéki városok (Kassa, Kiszseben, Eperjes, Bártfa stb.) gazdag polgárainak tulajdonát képezte. Az itt megtermelt jövedelmet az extraneusok kivonták a kistájból, így az épített környezet, a mai településkép nem jeleníti meg az egykori gazdagságot. A 18. században Lengyelország háromszori felosztása után a Tokaj-hegyaljai bor legfontosabb felvevőpiacát elveszítette. A lassú leépülést a XIX. század vége felé a filoxéra (gyökértetű) pusztítása tetőzte be, amikor a szőlőültetvények és szőlőskertek 85-90%-a megsemmisült.

A 19. század közepétől a nagy háborúig terjedő alföldi környezetátalakító munkák, a folyószabályozások, ármentesítések és lecsapolások Mendöl Tibor professzor szerint "eltüntette a két fő tájtípusnak, az ártérnek és az ármentes szintnek a különbségét, egyetlen ármentes területté alakították az egész vidéket s mindenütt a szántóföldet tette uralkodóvá" (BULLA – MENDŐL 1947). Megszűnt az ártér közlekedés-akadályozó hatása, így 1859-ben megépülhetett a Tokajt is érintő, Pest-Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza-Miskolc vasútvonal, a "tiszai vaspálya", amely megszüntette a tranzitforgalom korábbi település- és gazdaságfejlesztő hatását.

A filoxéra-pusztítását követő reorganizációs folyamat módosította Tokaj történeti tájhasználatát. A szőlőövezet magassági határa a korábbinál kb. 100 méterrel alacsonyabb lejtőszakaszra süllyedt, és a településhatár mentesített ártérövezetében *teret nyert* – az előző évszázadokban hiányzó – *szántóföldi gazdálkodás*. A XX. század elején a szántóterület már 21%-kal részesedett a mezőgazdasági földalapról, és a jövedelem 30%-át adta. A szőlő továbbra is vezető ágazat maradt, a városföld 17%-át foglalta el és a kataszteri tiszta jövedelemből 50%-al részesedett. A XIX. századi változásfolyamat negatív hatással volt a népességszám alakulására, a város lakóinak száma stagnált, 1870-től 2001-ig – kisebb ingadozásokkal – 5000 fő körül maradt, napjainkra pedig 3694 főre csökkent.

ÖSSZEGZÉS

Összegzésként megállapítható, hogy Tokaj, mint tiszai átkelőhely és kikötőváros hosszú időn át *olyan helyzeti energiával rendelkezett, amely a távolabbi tájak "közvetett érintkezéséből" fakadt*. A XIX. század közepétől – a vázolt hatásrendszerek következtében Tokaj a közvetlenül érintkező kistájak regionális piacközpontjává alakult át (MENDÖL 1963). A megtelepedéstől a XIX. századig a tájhasználati stratégia, vagyis a *helyi energiák* gazdasági hasznosítása is sikeresnek minősíthető. A helyi energiákra épülő, több mint egy évezredes szőlő- és borgazdaság, és annak terméke, a *tokaji bor világhírneve* továbbra is megmaradt, termőterületét, Tokaj-Hegyalját a világörökség részévé (2002) és történeti tájja nyilvánították (2012).

IRODALOMJEGYZÉK

- BELUSZKY P.** (2012): Hegyalja - A páratlan táj. In: *Frisnyák S. –Gál A.* (szerk.) Tokaj-hegyaljai borvidék. Hazánk első történeti tája. Nyíregyháza-Szerencs, pp. 7-21.,
- BOROS L.** (1995): A társadalmi termelés földrajzi alapjai. In: *Bencsik J. – Orosz I.* (szerk.) Tokaj – Várostörténeti tanulmányok I. Tokaj, pp. 9-20.
- BOROS L.** (2012): Tokaj földrajza írásban és képben. Tokaj-Nyíregyháza, 168 p.,
- BORSY Z.** (1984): Debrecen és vidékének földrajzi viszonyai. In: *Szendrey I.* (szerk.) Debrecen története 1693-ig. I. Debrecen, pp. 13-27.
- BULLA B. – MENDÖL T.** (1947): A Kárpát-medence földrajza. Budapest, 1947. 608 p.
- CSAPÓ T.– KOCSIS ZS.** (szerk), (2007): A települések helyzete és településföldrajza Magyarországon. Szombathely, 266 p.,

- CSAPÓ T. – KOCSIS ZS.** (szerk), (2008): Nagyközségek és kisvárosok a térben. Szombathely, 327 p.,
- CSÜLLÖG G.** (2006): A Tiszántúl a Kárpát-medence 10-17. századi regionális tagolódásában. Doktori (PhD) értekezés. Debrecen, 173 p.
- CSÜLLÖG G. – HORVÁTH G** (2020): A Sajó-Hernád kapu történeti tájkaraktertípusai, In: *Tamás E. – Kókai S.* (szerk.) Felföld: tájak, népek, tevékenységek. Nyíregyháza-Sárospatak, pp. 254-263.
- FRISNYÁK S.** (2023): Tokaj-Hegyalja történeti tájhasználata és térszerkezete (895-1920). In: *Zempléni Múzsza XXIII. évf. 2. sz.* pp. 5-15.
- FRISNYÁK S.** (1979): Adalékok Tokaj történeti földrajzához. Földrajzi Közlemények, 1979. 103. évf. 1-3. pp. 125-129.
- FRISNYÁK ZS.** (2001): A magyarországi közlekedés krónikája 1750-2000. MTA Történettudományi Intézete, Budapest,
- FRISNYÁK ZS.** (2021): Közlekedéstörténeti tanulmányok. Nyíregyháza
- GYULAI É.** (1995): Tokaj városképe a XVIII. században. In: *Bencsik J. - Orosz I.* (szerk.) Tokaj. Várostörténeti tanulmányok I. Tokaj, pp. 201-254.
- MENDÖL T.** (1963): Általános településföldrajza. Budapest, 567 p.
- NÉMETH G.** (1995): Mezővárosi politika és autonómia Tokajban, 1526-1848. In: *Bencsik J. - Orosz I.* (szerk.) Tokaj – Várostörténeti tanulmányok I. Tokaj, pp. 111-124.
- SÜLI-ZAKAR I. – CSÜLLÖG G.** (2003): A regionalizmus történelmi előzményei Magyarországon. In: *Süli-Zakar I.* (szerk.) A terület- és településfejlesztés alapjai. Budapest-Pécs, pp. 15-44.