

## DATE GEOGRAFICO—ISTORICE REFERITOARE LA PASURILE ȘI PLAIURILE TRANSCARPATICE DIN JUDEȚUL COVASNA

PAVEL BINDER

Cunoașterea cât mai profundă a pasurilor și trecătorilor montane carpatice, adevărate artere ale legăturilor economice și sociale, a osmozei populare stabilite de milenii dintre regiunile trans și ciscarpatică, este una din sarcinile importante ale geografiei istorice românești. Drumurile și plaiurile din zona Carpaților de curbura au avut o însemnătate specială și pentru populația română și secuiască de pe teritoriul județului Covasna. În cele ce urmează, vom încerca să contribuim la cunoașterea geografico-istorică a pasurilor și plaiurilor din zona județului în general, insistând în special asupra trecătorii Buzăului (Tabla Buții).

\*

Prin jocul forțelor tectonice, la Curbura Carpaților a apărut un complex de depresiuni, prin care s-a redus substanțial masivitatea munților și a fost favorizată apariția unor curmături joase, ușor accesibile. Între Carpații Moldo-Transilvăneni și Carpații Curburii interne se află Culoarul Oituzului, cu pasul la 865 m. înălțime și care dinspre bazinul intramontan al Brașovului constituie cea mai lesnicioasă ieșire spre Moldova. Bazinetul intramontan al Comandăului, curmătura dinspre Vîrful Goru și Mușat (1503 m.) situată la cumpăna dintre Valea Ojdului și Putna Vrînceană precum și alte pasuri înalte din masivul Lăcăuțului, au o importanță circulatorie locală.

Pentru traversarea Carpaților curburii, fie dinspre Trei Scaune, cât și dinspre Țara Bîrsei, Bazinetul Întorsurii Buzăului este de o mare importanță. Dinspre nord drumul urmează pasul Zagon sau șeaua Hămaș

(870 m.), iar dinspre vest Valea Teliului cu pasul la Predealul buzoian (840 m.) sau Valea Zizinului prin culoarul Dobromir—Dălghiu, cu pasul pe șeaua Dobromir (1000 m).

Spre sud, din bazinetul Întorsurii, se poate ieși ori pe firul Buzăului, ori pe la obârșia Buzăului ardelean. Cheile Buzăului numite și defileul de la Crasna (870 m.) — lung de cca. 20 km. — este săpat în gresie dură. Deoarece desfundarea acestora s-a realizat numai pe la începutul veacului al XX-lea, în secolele trecute un rol mult mai important îl juca înaltul pas dintre masivele Ciucaș și Siniu. La obârșia dintre Buzău și Teleajenel s-au dezvoltat largi nivele interfluviale (Tătarul Mare 1480 m., Tătărășul 1415 m.). Cu toate că șeaua cea mai joasă se află la Pasul Boncuța (1058 m.), trecătoarea s-a numit după culmea Tabla Buții (1380 m.), de unde drumul montan urcă pe Vîrful lui Crai (1438 m.).

Între Munții Grohotișului (1754 m.) și relieful neuniform din masivul Ciucaș-Zăganul se găsește Pasul Bratocea (1267 m.), canalizatorul drumului dintre văile Tărlungul și Teleajen. În aval de pas se găsește depresiunea de eroziune diferențiată de la Cheia (871 m.) închisă de o bară dură de conglomerat străpunsă de Teleajen la Cheița. Mai jos, depresiunea Súsana este barată de cheile Orăției și numai după învingerea acestor greutăți se poate ajunge în valea largă din Gura Teleajenului.

Existența acestor chei ne explică practicarea mai degrabă a variantei Tabla Buții — Valea Teleajenel, deși este mai înaltă. În secolele trecute omul prefera plaiurile mai înalte și se ferea de chei adânci, a căror traversare era mult mai anevoioasă, iar din punct de vedere strategic periculoasă. Desfundarea și utilizarea lor este o realizare a constructorilor de drumuri înzestrați cu tehnică mai modernă.



Pentru organizarea și controlul circulației, conducerea celor trei state feudale românești, avînd concursul magistratului Brașov, a reglementat circulația pe întreaga rețea de drumuri din colțul sud-estic al Transilvaniei. Pentru convoaiele comerciale au fost desemnate anumite trasee obligatorii, unde se percepea vama mărfurilor vehiculate. Aceste trasee se numeau drumuri ale țării sau drumuri mari ale vămii. Într-un act de hotîrnicie emis de Mihai Viteazul în 1600 se amintește de „drumul țării”.<sup>1</sup> În documentele latine medievale acestea se numesc „*via publica ac regia*” sau „*via et publicam stratam*”. Vechile scrieri maghiare deosebesc „drumurile libere” (*derék országotja, szabados utak*) de potecile „tăiate”, in-

terzise (vágott utak).<sup>2</sup> Ca să interzică contrabanda și comerțul clandestin, restul pasurilor erau declarate **plaiuri sau poteci interzise**.

În cursul evului mediu, între Brașov și țările române transcarpatice se circula prin trei drumuri mari ale vămii: Oituzul, **Tabla Buții** (cu ramificații în Valea Teleajenului și Valea Buzăului) și Branul (drumul Dîmboviței). Drumul Prahovei, deși drum de vamă, era accesibil numai cu samăre.

Domnii și principii țărilor române dau numeroase dispoziții referitoare la drumuri transcarpatice. Vlad Țepeș 1476 anunță brașovenii că „am slobozit pretutindeni drumurile și pe la Rucăr și pe Prahova și pe Teleajin și pe Buzău; Radu cel Mare în 1508 amenință brașovenii că va închide drumurile Dîmboviței, a Prahovei și Teleajenului.<sup>3</sup> Ștefan Báthori, principele Transilvaniei și regele Poloniei în 1583 interzice contrabanda mărfurilor pe poteci clandestine, desemnînd spre Țara Românească patru drumuri publice sau regale:<sup>4</sup> Turnu Roșu, Branul, Predealul și Teleajenul.<sup>5</sup> În 1619 principele Gabriel Bethlen spre cele două țări românești deschide drumuri libere: în afară de drumul Branului și Oituzului nu permite folosirea altor plaiuri; acestea să fie interzise, tăiate, părăsite, ca pe ele să nu circule nimeni sub amenințarea pedepsei capitale și confiscarea bunurilor.<sup>6</sup> Interzicerea circulației pe drumul Buzăului se explică probabil prin faptul că secuii aliați cu Mihai Viteazul au distrus cetatea Varheghi care bara acest drum. După 1625 același principe construiește mai multe cetăți — astfel una în Munții Ciucului (probabil Ghimeș) și altele la Oituz, Doftana și Buzău.<sup>7</sup> După această dată pasul Tabla Buții era din nou deschis. Conform unui izvor din 1688, tricesima brașoveană se percepea pe drumurile Bran (Töröcsvár), Timiș-Prahova (Tömös), Buzău (Boza) și Brețcu (Bereczk).<sup>8</sup>

Pentru a organiza paza granițelor și a carantinei, dar și pentru a împiedica circulația și vehicularea mărfurilor pe potecile clandestine, pe ambele versante ale Carpaților s-a instituit organizația **plăieșiei**. În fruntea plăieșilor din Teleajen era un vătaf de plai. În Moldova plăieșii se numeau străjери. Termenul tehnic pentru folosirea potecilor interzise era „spartul sau umblatul plaiului“. Plăieșia fiind o organizație cu datorii multiple — militară, economică, comercială și sanitară — în Transilvania se organiza ierarhic fiind subordonată cetăților de margine. În 1591, de exemplu, drumurile din Carpații Orientali erau păzite de căpitanul cetății Varhegi, de bistrițeni și brașoveni. În 1672 pe sectorul județului Covasna plaiurile erau subordonate castelanilor din cetățile Buzău și Oituz.<sup>9</sup>

Rețeaua potecilor și plaiurilor din zona studiată de noi începe în Scaunul Chezdi, la nord de Oituz.<sup>10</sup> După geografia Transilvaniei semnată de L. I. Marienburg<sup>11</sup> spre Moldova se îndreptau 25 de poteci. Cea mai importantă dintre acestea era poteca care lega satul Ojdula de Vrancea. Poteca urca pe șeaua Ojdulei situată pe sub vârfulurile Mușa și Lipșa.<sup>12</sup> apoi cobora în Vrancea. Drumul Vrancei („via Varancha“) este pomenit într-o epistolă din 1431 a nobilului Ladislau Apor din Turia, adresată județului (judelui) din Brașov.<sup>13</sup> La sfârșitul secolului XVII ojdulenii se plîng, că satul lor fiind așezat la gura pasului Vrancea (Varáncsai passus), aici deseori sînt încartiruiți străjeri unguri și nemți.<sup>14</sup>

O altă potecă, ce trecea pe sub muntele împădurit Zîrnea, lega satul Ghelița de Țara Vrancei.<sup>15</sup> Un alt drum, șerpuind sub muntele Lăcăuțul, făcea legătura dintre satul Zăbala și așezările vrîncene. Pe harta lui Dimitrie Cantemir, râul Zăbala, ce înconjoară masivul muntos Zboina Frumoasă (1657 m.), se numește Putna Zăbalei, adică râul în valea căruia drumul (în limba slavă put) duce spre Zăbala; deci de aici etimologia: Put na Zăbala. Prin urmare „versus Puttnam“ amintit în 1431 și citat mai sus, poate să se refere atît la râul Putna, cît și la (Putna) Zăbalei.

Din Scaunul Orbai, pe vremuri șase poteci se îndreptau spre Țara Românească, iar poteca Babei și poteca Lăcăuțului duce în Moldova. Din prima categorie făceau parte plaiurile Crasna (Cheile Buzăului) și Piatra Dungu, ambele pornite din Zagon.

\*

**Drumul Oituzului**, pornit din Cetatea Brașov, la Hărman se bifurca. Spre nord, drumul traversa podul Oltului amintit încă din veacul al XVIII-lea și prin Dobolii de Jos și orașul Ilieni se continua la Sf. Gheorghe. Calea Oituzului însă la Prejmer străbătea mlaștinile din Lunca Cîlnicului. Prin Codrii Lupului sectorul podit al drumului era întreținut de prejmereni pe speșele magistratului din Brașov.<sup>17</sup>

Începînd cu Cîmpul Frumos drumul țării spre Moldova străbătea numeroase sate secuiești din scaunele Sepși și Chizdi. Cunoaștem cîteva documente medievale care amintesc de sectorul prin Secuime a drumului moldav.<sup>18</sup> Punctul final transilvan și locul de vamă a drumului de secole era în Brețcu, în evul mediu fiind oraș subordonat municipalității din Brașov. Oștea din „Villa Valachalis Bereczkfalva“ era obligată să păzească și să întrețină drumul vămii și să presteze serviciul de plăieșie.<sup>19</sup>

Punctul vamal Brețcu era în dependență de judele Brașovului.<sup>20</sup> În 1589 principele Sigismund Báthori la cererea brașovenilor desființează trigesima de la Tg. Secuiesc, lăsînd numai vechea vamă din orașul Brețcu (oppidum Bereczky).<sup>21</sup> Vama și filiala oficiului tricesimal de la Brețcu în secolul al XVII-lea aparțineau centrului vamal Bran.<sup>22</sup> Orașul Brețcu era considerat localitate de graniță pînă unde se îndreptau soliile oficiale.

Părăsind localitatea situată la bordura depresiunii Brașov drumul urca pe muntele Măgherușului<sup>23</sup>, apoi continua pe valea Oituzului, apoi pe cea a Trotușului. Municipalitatea din Brașov se îngrijea de întreținerea drumului<sup>24</sup> pe Valea Oituzului și în caz de nevoie trimitea aici dorobanți pentru închiderea și paza drumului.<sup>25</sup>

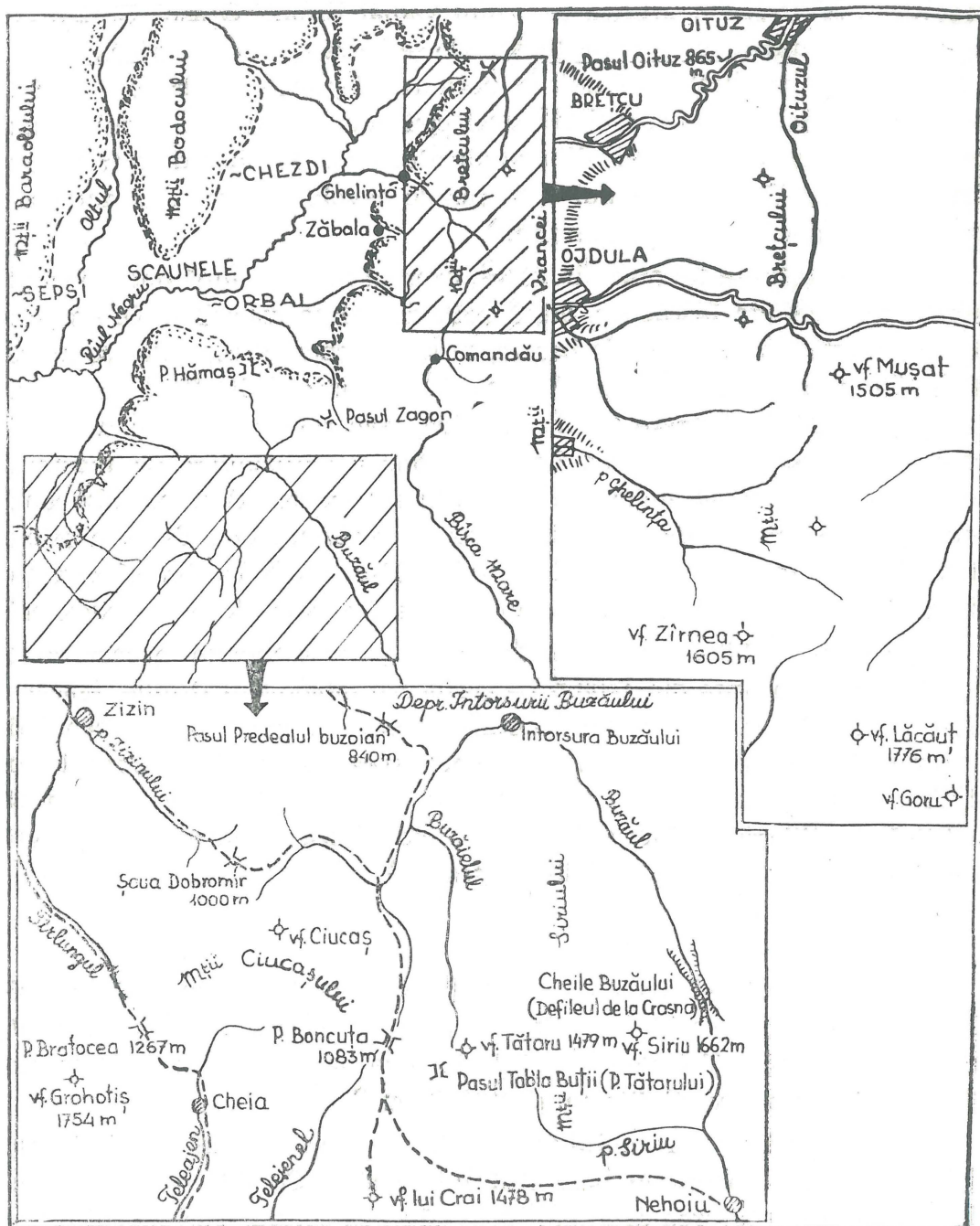
Dacă se aștepta un atac din afară, drumul se bara după datinele străbune, prin metoda prisăcilor, adică prin doborîrea copacilor. Din secolul XVII s-a schimbat tehnica de barare, în locul doborîrii copacilor se precogniza săparea șanțurilor adînci.<sup>26</sup> După 1625 locuitorii din Trei Scaune au ridicat cetățile de apărare Buzău și Oituz, izvoarele narative și notele de călătorie deseori amintesc de Cetatea Nouă a Oituzului.<sup>27</sup> La începutul secolului trecut, valea îngustă a Oituzului era traversată de un zid continuat pînă la cetatea de pe deal. În cursul secolului al XVIII-lea oficiul tricesimal de la Brețcu se mută în valea Oituzului.<sup>28</sup> În timpul apariției geografiei lui Marienburg (1813) aici erau casele vameșilor și a plăieșilor.<sup>29</sup>

Peste cîțiva kilometri urma Tg. Trotuș, vama moldovenească de pe acest traseu, amintită din 1408.<sup>30</sup> La cronicarii moldoveni Iftimie, Macarie, Grigore Ureche și alții, drumul Oituzului era cunoscut sub termenul de „drumul de jos“ sau „drumul Brașovului“. Acest traseu dintre Țara de Jos și Transilvania juca un rol excepțional de important în istoria economică, politică și militară a poporului nostru, fiind utilizat printre altele de oștirile domnilor Petru Rareș și Mihai Viteazul.<sup>31</sup>



Drumul Buzău—Teleajen (via regia Boza vocata) orientat spre gurile Dunării, era un străvechi drum de care („de telegi“) caracteristică atestată atît de hidronimul Teleajen, cît și de izvoare narative — în care se elogiază lărgimea și accesibilitatea acestui drum.<sup>33</sup>

Ramura sudică a drumului buzoian urma valea Zizinului urcînd pasul Delghiului apoi cobora în bazinetul Întorsurii.<sup>34</sup> Conducerea Brașovului deseori plătea repararea drumului prin pădurea satului Tărlungeni. Caravanele chirigiilor pe acest traseu de obicei poposeau la circiuma situată pe Dealul Sasului.



Pasurile transcarpatice în zonele Oituzului și Buzăului

Ramura nordică a „drumului românesc“<sup>35</sup> adică a căii îndreptate spre Țara Românească, începea din Prejmer. Drumul țării (országutja) traversa Tirlungul în „vadul Teliului“ (nyéni rév) și apoi prin deschiderea largă a gurii văii Teliului<sup>36</sup> urca Predealul Buzăului. Acest drum în bazinetul Întorsurii se întâlnea cu drumul pornit din Zagon. Populația acestui sat din Trei Scaune în evul mediu avea îndatoriri de plăieși, adică obligația păzirii potecilor interzise.<sup>37</sup> După 1562 pasul Zagonului era păzit de garnizoana cetății Varhegi, însă în 1626 se amintește punctul vamal din Zagon.

Pornind spre obârșia Buzăului, drumul urma valea Buzăului, Buzoelului și plaiul dintre Buzău și Buzoel. Sectorul transilvănean al drumului, în secolul al XIII-lea era apărat de cetatea Cruceburg, iar în veacurile următoare în această regiune se menționează Piatra Craiului.<sup>38</sup> Înaintea anului 1630 locuitorii celor Trei Scaune, cum am văzut mai sus, ridică cetatea Buzăului, dărăpănată la sfârșitul aceluiași veac.<sup>39</sup>

Toponimia locală și tradiția populară atestă circulație vie pe ambele văi ale Buzăului Mare: pîrîul Fete și Buzoel. La Poiana Fetei, la confluența dintre pîraiele Boncuța, Tătarul și pîrîul Fetei, ruinele unor clădiri vechi conform tradiției ar indica vechile case ale vameșilor. Poate la acest loc de confluență se referă actul din 1701, după care vama Buzăului se găsește pe locul „Între Rîuri“ (Vizköze).<sup>40</sup> Vama Buzăului apare și în alte izvoare din secolul al XVIII-lea.<sup>41</sup>

Din Poiana Fetei drumul spre sud continua prin plaiul Ilcului și pe poiana Beldi pînă pe muntele Comerțului. În sectorul numit „șanțul Tătarilor“, drumul continua pe la obârșia Buzoelului, fîntînile Titîșanului și cel al Craiului. Din Creasta Tătarului Mare (1480 m.) drumul ducea spre Tabla Buții și de acolo cobora în Valea Teleajenului.<sup>42</sup>

O problemă geografico-istorică, nerezolvabilă pe deplin, este și localizarea drumului „Utas“ menționat ca pas transcarpatic încă din secolul al XVI-lea.<sup>43</sup> Indicațiile certe a izvoarelor care vorbesc despre un drum venind din Muntenia, exclud ipoteza lui L. Szádeczky, care îl identifică cu Oituzul. Etimologic probabil avem de-a face cu traducerea maghiară (ut-as, vale cu drum) a traseului Teleajen, deși cele două denumiri apar chiar paralel („die Telesche, auff den Vtas“).<sup>44</sup> Documentul din 1525 precizează că pe acest drum („via Wihas nominata“) care prin pășunile Buzăului (campus Boza mezew) duce în Țara Românească, este interzis a se circula fără ștampila vigesimatorului brașovean.<sup>45</sup> Faptul că în 1588 Ștefan Báthori anunță pe magistratul brașovean că a poruncit căpitanului său din Varheghi să deschidă drumul numit „via Uthas“, exclude posibilitatea că ar fi vorba despre o potecă clandestină.<sup>46</sup> Înclinăm a crede, că

există o identitate între denumirile Buzău și Utas, respectiv Teleajen, cu precizarea că cea din urmă se referă la porțiunea de pe versantul sudic al aceluiași traseu transcarpatic.

Drumul țării care de la Tabla Buții și Virful lui Crai<sup>47</sup> cobora în valea Teleajenului, în emisiile voievozilor munteni se numește „Drumul Teleajenului“. Astfel, în 1481 domnul român poruncește „să lăsați pe acei sași de la Brașov să se ducă la casele lor și pe Prahova și pe Teleajen“.<sup>48</sup> Mănunchiul de poteci și plaiuri transcarpatice întâlnite la Drajna din Gura Teleajenului erau controlate și găsite de vătafii de Teleajen.<sup>49</sup> Calea principală unificată din plaiurile Chiojd,<sup>50</sup> Ceraș, Plaiul Butelor etc.,<sup>51</sup> ajungea la Văleni, vechiul Tîrg Secuieni,<sup>52</sup> unde se percepea vama, înainte ca aceasta să fi fost urcată pe Tabla Buții.

Intersecția drumului Teleajen cu linia tîrgului dintre cîmpie și dealuri era marcată de o cruce de piatră, apoi urmînd zona contactului, se ramifica spre Tîrgoviște, respectiv Tg. Gheorghîța și Buzău, toate centre urbane românești cu energii poziționare.

Etimologia toponimului Tabla Buții, precum și alte referiri, atestă puternicul trafic de vinuri, provenite mai ales din zona viticolă Valea Călugărească (Cernătești, Scăieni, Țintea). Această trecătoare numită și Pasul Tătarului a avut și un forat important rol strategic. Se cunoaște că Mihai Viteazul folosind acest drum a reușit să unească Transilvania cu Țara Românească.

„Vineri dimineața au plecat spre munți — nota cronicarul Ștefan Szamosközi. — Noaptea au trecut munții pe vînt și ploaie, iar în ziua următoare au poposit la Buzău, pe moșia lui Ioan Béli. De aici voevodul a trimis pe Gheorghe Makó să strîngă secuii. Pe cei din Trei Scaune i-au strîns la Varheghi. Fără să piardă o clipă Voevodul a ajuns duminică la Prejmer, unde au venit brașovenii cu daruri“.<sup>53</sup>

În 1787 oficiul vamal transilvănean din valea Buzăului a fost coborît în actuala comună Vama Buzăului, fostă moșie a Beldieștilor din Budila; tot în acest an s-au ridicat și clădirile carantinei.<sup>54</sup>

În zilele noastre pasul Tabla Buții și-a pierdut aproape complet însemnătatea fiind depășită ca importanță de drumurile prin Crasna și Bratocea.

(Pt. bibliografia generală vezi, P. Binder. Orașul Brașov. Studiu de geografie istorică. Brașov, 1969. Ms. Teză de doctorat.

## N O T E

1. Drumul țării dintre Sărata și Scorei cf. Szádeczky Lajos, Erdély és Mihály Vajda története 1595—1601. Timișoara, 1893, p. 335. Pentru termenul „drumul mare al vămii“ vezi N. Iorga, Socolile Brașovului și scrisori românești către esfat în secolul al XVII-lea. București, 1899, p. 258.
2. Török — magyarkori állam-okmánytár VII p. 45.
3. Bogdan Ioan, Documente privitoare la relațiile Țării Românești cu Brașovul și Țara Ungurească în sec. XV. și XVI., vol. I. București, 1905. p. 98, 217.
4. În 1583 Buzăul este considerat „via Regia Boza vocata“ cf. Arh. St. Brașov, Privilegii nr. 576.
5. neglectis veteribus viis publicis, nempe per Rubram Turrim in districtu Cibiniensi, et arcem Teorch, item Telese et Praho in terra Barcensi“ cf. N. Iorga, E. Hurmuzaki, Documente privind istoria românilor XV, p. 692—693.
6. Hogy azért minden utakat és ösvényeket teljességgel elveszeszünk bevágassunk és eltiltassunk úgy hogy az Király köve vagy Tercsvári utnál, az Oitoz utjánál, se Havasalföldre, se Moldovára más és több ösvények sohun ne hagyassanak, se tartassanak, hanem örök tilalomban legyenek, bevágattassanak, elhagyattassanak, rájok feje, jószága vesztése alatt senkinek szabad járni ne legyen cf. Monumenta Comitialia Regni Transilvaniae VI Ip. 514.
7. Az két olah országh feleol urunk eo lessege egjszersmind negj jo oltamazo varakat epittete az havas torokban az Csikhavasban, Oytozban, Dofftanban és Bozaban cf. Tatrosy György önéletírása és történeti feljegyzései közli. Domokos Pál Péter, Irodalomtörténeti Közlemények 1959, nr. 3, p. 253.
8. N. Erdoiu și P. Gyulai, Tricesima la Brașov în a doua jumătate a sec. XVII, în Studia Univ. Babeș-Bolyai S. Historia, fasc. 1, 1968, p. 8.
9. Mon. Com. Trans. III p. 417, XVI p. 292, XVIII p. 96—99.
10. Într-un manuscris din secolul al XVIII-lea, în zona celor Trei Scaune, sînt amintite următoarele plaiuri (Pässe und Fussteige): „In Kézdi sind folgende: über der Gebürg Farkashavas, Matskás, Nazeborzei, Csermho, Balázslászló, Lipse, Kosely, Gilkos, monte Tömlöhördó, Martonos, monte Osdola, Muschat (Mușa 1503 m.), Kalabuts (Clăbucet), Harangi Bertze, monte Sobércze, Jóhavas Bércze. Sede Orbai: monte Baba ösvénye, monte Lakotza (Lăcăușul 1777 m.) Berg Feketehalom (Zboinea Neagră) cf. Arh. Bis. Negre Ms. Tg. 170 p. 313.
11. L. I. Marienburg, Geographie des Grossfürstenthums Siebenbürgen. Sibiu, 1813 II. p. 167.
12. Ambii munți făceau parte din hotarul Ojdulei: „Osdola, infra montes alpinos Lipse et Mosát“ cf. Iosef Benkő, Milkovia II. Viennae, Kurzböck, p. 103.
13. Et nostri per **viam Varancha** egressis unt et narrant ut Waywada moldaviensis versus **Puttnam** venit cf. Iorga—Hurmuzaki, Documente XV p. 15—16 doc. nr. 20 și C. C. Giurescu, Despre Vrancea, în Revista istorică română IV. 1935, p. 281.
14. 1690: passum Osdolam și 1694: Osdola a Varancsai passusban lévén, mindenkor mind német és magyar strázsákkal terhelhetett cf. Mon. Com. Trans. XX p. 403 și Székely Oklevéltár IV p. 332—333.
15. Gelentze. hujus mons silvestris Zernye cf. I. Benkő, Milkovia p. 123.
16. 1696: praelio et pontem Dobolyiensem of Apor Péter munkái Pest. 1863 p. 136—137; 1704: Honigberg über die Alt-Brücke Dobolyes Wiese postiert cf. Quellen zur Geschichte der Stadt Kronstadt VII p. 2.
17. 1534: Item Prasmariensibus qui in Farkas wago pontes paraverunt ex commissione domini indicis fl 4. Quellen II p. 380.
18. 1483: *viam seu publicam stratam a terra Moldaviensi nostrum . . per terram Sicularum* cf. Ion Nistor, Handel und Wandel in der Moldau bis zum Ende des XVI. Jhd. Czernowitz, Pardini, 1912 p. 16—17 și Urkundenbuch IV. p. 97—99.
19. Benkő Milkovia p. 111—118.
20. În 1571 Ștefan Báthori, în problema vicesimeii din Brețcu se adresează judeului Lukas Hirscher: *vicesime que ob thelonei bereczkiensis exactionem.* cf. Iorga—Hurmuzaki, Documente XV. p. 649—650.

21. Székely Oklevéltár IV. p. 110—111.
22. Apor István hitlevele: a Fejérvármegyebeli töröcsvári harminczadosságnak tisztit, hozzátartozó tömösi, brassai, bozzai, berecki filiálisokkal cf. Mon. Com. Trans. XVIII p. 96—99 și 220.
23. 1739 extra passum Ojtoz, in loco Magyarostető Vocato cf. Apor Péter, Progressus vitae meae p. 207.
24. 1535: viam per fluvium Oythoz purgare cf. Quellen II. p. 424, 460.
25. 1536: via Oythos occlusa est cf. Quellen II. p. 455—456.
26. 1526: az utaknak erősítése ne az fáknak levágásával, hanem mentől erősebb mély ároknár, sáncznak hányásával erősíték meg az utokat; mindenkelőtt az Ojtoz utját kiváltképpen cf. Mon. Com. Trans. VIII p. 457—58.
27. Schloss Huitos Vyvar (1670) la C. I. Hildebrandt și Ojtozi vár (1677) la Nemes János.
28. În 1708 se mai amintește de „Bereczker Maut“ (Quellen VII p. 92) însă un act românesc din 1765 vorbește de „hărmințașul din Oituz“ cf. Arhiva Magistratului Brașov, vol. II. p. 9.
29. L. I. Marienburg, op. cit. II. p. 166—167.
30. 1565: „vameșul de Trotuș“ cf. Ion Bogdan, Documente moldovenești din secolele XV—XVI. în Arhivul Brașovului, București, 1905, p. 56.
31. Cronicile slavo-române din sec. XV—XVI publicate de Ion Bogdan. Ed. revăzută și completată de P. P. Panaitescu. Buc., Editura Academiei, 1959 (Cronicile medievale ale României II) p. 96, 16, 103.
32. Ion Conea, Profile toponimice prin Carpații Meridionali în Probleme de geografie II. p. 152.
33. Tötöri István, úgy javallom, az Bozzán jöjjenek be az szekerek könnyebbség mind az útnak tágassága, alkalmatossága miatt, cf. Török — magyarkori állam-okmánytár vol. VII, 1872, p. 237.
34. 1656: ütöttek ki a kurtyánok a zajzoni uton; 1678: általmenvén a Deblen hágóján cf. Nemes János, în Történelmi Tár 1902, p. 250—251, 563.
35. În 1556 secvența drumului dintre Prejmer și Teliu se numea „drumul românesc“ (bleschenn weg) cf. H. Herbert, Die Inventorien der Burzenländer Pfarrgemeinden, în Korrespondenzblatt, 1892. p. nr. 6—7, p. 107.
36. 1600:Nien falunal itt Barczaban ben az Torokban cf. Tatrosy p. 241; 1663: jött által a nyéni torkon a szállott a prásmári rétre cf. Nemes János op. cit. p. 383.
37. 1607: a nobil vigilantiam requirat, ne per ea loca, vias et Compendiosas semitas, quae ex Moldavia et Transalpinâ ad possessionem siculicalem Zagon tenderent of. Székely Oklevéltár VIII p. 357—358 nr. 187.
38. P. Binder, Contribuții la focalizarea Cruceburgului și unele probleme legate de ea, în Muzeul Regional Brașov. Culegere de studii și cercetări I, 1967, p. 121—137.
39. 1668: Reggel Kun István urammal és Lázár István urammal együtt mentünk fel a Bodza várához cf. Nemes p. 400—403. În 1658 turcii intrară pe la cetatea Buzăului fără nici o rezistență cf. A. Veress, Pribegia lui Grigorașcu Vodă prin Ungaria (1664—1672), Acad. Rom. Sect. Ist. Seria III. tom. II. mem 7 București, 1924, p. 3 1688: Az Boza vára, Ojtoz Vára és Csiki Gimes Vára azokon való passusok ocularasa, Akinczi Péter Oklevéltára II. p. 196; 1869: Cetatea Buzăului a fost distrusă de tătari iar acum renovată de generalul Heussler cf. Quellen VI. p. 601.
40. 1701: a nagy Boza vize mellet fel menvén Vizköze nevü helyek egész a Tejkőig Brassóhoz tartoznak. Vizközín a Vámház fekszik cf. Arh. St. Brașov, Colecția Stenner III, 1701, 177—179. În 1643 un vînt puternic a distrus clădirile de lemn a vămii Buzăului cf. Történelmi Tár 1893, nr. 2 p. 314.
41. 1758: Wird die Busauer Maut gesperrt cf. Quellen IV. p. 476.
42. Orbán Balázs, A Székelyföld leírása VI. Barcaság 1873 p. 83—84.
43. 1533: per alias semitas et vias occultas Boza videlicet et Wtas cf. Szék. Okl. V. p. 51—52 nr. 929; 1600: bei 4000 Wallachen, Ratzen und Unger ausz der Valachei über das geberg, durch den Vtos heraus haben brechen cf. Szék. Okl. IV. p. 142; 1600: per montes Uitas, Vitasch loca montana, Quellen V. p. 291, 283; 1683: Tartaren jenseits dem Ajtoss mit dem Tábor soliten liegen... die Tataren allbereit durch die Bozae bis auf Krohner hereinkommen cf. Protocoalele Rupei, în Archiv des Vereins vol. 39, p. 447.

44. N. Iorga, E. Hurmuzaki, Documente XI. p. 841.
45. Szék. Okl. VIII. p. 151.
46. A. Veress, Documente, I, 1929, p. 224.
47. N. Docan, O povestire în versuri încă necunoscută despre domnia lui Mavrogheni, în Analele Acad. Rom. Seria II. tom. 33 (1910—1911), 1911, p. 77—78.
48. I. Bogdan, Relațiile... p. 286.
49. 1550: Balan Watach in Thelschen cf. Quellen III, p. 402, 446, 567.
50. 1653: Szállottunk a Bodzára tálorba. Szállottunk Cserlášhoz. Szállottunk a Telesén vize mellett az kökereszthez; 1658: Mentem a táborra Bozzáar Szállottunk a táborral az havarsra. Szállottunk a táborral a váron túl a kövesdi ösvenyre cf. Nemes János p. 244—245, 250—251.
51. Gh. Zagoritz, Trecătorile Teleajenului, în Anuarul de geografie și antropogeografie, 1911 p. 78—80; E. Zaharescu, Vechiul județ al Saacului, în lumina istorică și antropogeografică, în Buletinul S.R.G. 1922, p. 158—160.
52. C. C. Giurescu, Transilvania în istoria poporului român. București 1967, p. 48—49; 1774: Vama Vălenilor cf. Catalogul documentelor românești păstrate la Arhivele Statului Brașov. Brașov, 1958, p. 162.
53. Ioachim Crăciun, Cronicarul Szamosközi și însemnările lui privitoare la români, 1566—1608. Cluj 1928, p. 115—117.
54. G. M. G. Hermann, Das alte und das neue Kronstadt III. Sibiu 1883, p. 168—170; Orbán Balázs Op. cit. p. 68 și Walter Horwath, Die Kreuzburg und der Bosauer Pass. In Das Burzenland IV/1 1929, p. 51—55.

## **Geographische und historische Daten über die transkarpatischen Bergpässe und Stege im Bezirk Covasna**

Die karpatischen Engpässe und Gebirgspfade sind schon seit Jahrtausenden wahrhaftige Verkehrsrege für die demographische wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Beziehungen zwischen den trans- und cis-karpatischen Provinzen. Es ist die Aufgabe der rumänischen historischen Geographen dieses Problem möglichs gründlich zu studieren. Die durch die Karpatenkrümmung führenden Wege und Stege waren insbesondere wichtig für die Bevölkerung des Bezirks Covasna.

Die physisch-geographische Beschaffenheit des Kronstädter Beckens hat die Geschlossenheit der Gebirge bedeutend eingeschränkt und begünstigte die Bildung der Bergsattel und Engpässe. Im Mittelalter unterschiede man zweierlei Wege : Lang- oder Mautstrassen (via publica) und verbotene Stege.

Zwischen dem Bezirk Covasna und der transkarpatischen rumänischen Ländern hat man zwei öffentliche Strassen benützt : die Oituzer-Strasse nach der Moldau und der Tatarenpass (rumänisch Tabla Buții) gegen die Walachei. Die Erste, beginnend in Kronstadt, durchquerte einige Dörfer der Sepsier sowie Kezdier Stühle und bei Brețcu (Brez) erreichte sie die Siebenbürgische Maut. Der eigentliche Gebirgspass

überquerte die Gebirge Măgheruș (Magyaros), nachher führte er weiter durch das Oituzer-Tal bis zum Moldauischen Mauthaus in Tirgu Trotuș.

Die Wege nach dem Bozau-Teleajenpass führten aus Kronstadt und aus Zagon. Nach Überschreitung des Kleinen Beckens von Intorsura Buzăului stieg der Weg über das Tal Bosau, dann durchquerte er die Berghöhe Tabla Buții, wo man die vom Deutschen Ritterorden (1211—1224) gebaute Kreuzburg lokalisierte, stieg dann endlich in das Tal Teleajen ab. Der Verfasser lokalisiert die alte Mautstelle und versucht den Weg, genannt „via Utaș“, zu identifizieren.

Die im Bezirk Drei Stühle, heute Covasna, sowie in der Moldau und Walachei befindlichen Bergstege waren von Grenzwächtern, von den sogenannten Plajaschen, bewacht und kontrolliert. Auf Grund einer reichen geschichtlichen und toponymischen Dokumentation, führt der Verfasser alle zwischen den Bergpässen Oituz und Bosau liegenden Gebirgspfade an.